

65
2.21

Sh.N.Xayitov, O.Q.Akramova

LOGISTIKA



Toshkent – 2021

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIV VA O‘RTA MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI**

BUXORO MUHANDISLIK TEXNOLOGIYA INSTITUTI

SH.N. XAYITOV, O.Q. AKRAMOVA

LOGISTIKA

O‘QUV QO‘LLANMA

Texnikumlardagi o‘rta maxsus professional ta‘lim darajasidagi
0.32.12.00 – “Statistika” (tarmoqlar bo‘yicha) mutaxassisligida
ta‘lim olayotgan talabalarga mo‘ljallangan.

“TURON NASHRIYOT”

Toshkent – 2021

UO'K 164(075.8)
KBK 65.40ya73
X21

Logistika [Matn] : o'quv qo'llanma / Sh.N. Xayitov, O.Q. Akramova. -Toshkent: "Turon Nashriyot", 2021. -144

Ushbu o'quv qo'llanmada "Logistika" fanining mohiyati va vazifalari, asosiy tushunchalari, logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari va uning mamlakat tashqi savdo aylanmasidagi tutgan o'rni, O'zbekiston Respublikasida logistika xizmatini shakllanishi va rivojlanishi, rivojlangan mamlakatlarning logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasi, Respublikamiz tashqi savdo salohiyatini oshirishda erkin iqtisodiy hududlar va logistik markazlarning ahamiyati, transport logistikasi, ishlab chiqarish logistikasi, tijorat logistikasi tushunchasi va uning maqsadi, omborxonalar logistikasi, agrologistika, xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishda xalqaro transport konvensiyalari va boshqa masalalar keng yoritilgan.

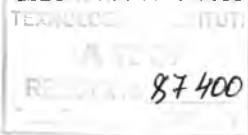
O'quv qo'llanma 0.32.12.00 - "Statistika" (tarmoqlar bo'yicha) mutaxassisligida ta'lim olayotgan talabalarga mo'ljallangan.

UO'K 164(075.8)
KBK 65.40ya73

Taqrizchilar:

S.U. Tadjiyeva - Buxoro Davlat universiteti "Servis sohasi iqtisodiyoti" kafedra mudiri, iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent.
Sh.B. Ochilov - Buxoro MTI "Menejment" kafedrasi dotsenti, iqtisodiyot fanlari nomzodi.

ISBN – 978-9943-7611-9-3



©"Turon nashriyot", 2021

KIRISH

"Logistika" fanini o'rganish ob'yekti moddiy va ular bilan bog'liq bo'lgan axborot oqimlari hisoblanadi. Fanning dolzarbligi va uni o'rganishga bo'lgan qiziqishning keskin ortishi logistik yondashuvdan foydalanish orqali moddiy tizimlar faoliyati samaradorligini oshirishning potensial imkoniyatlari bilan bog'liqdir. Logistika xomashyo va yarim tayyor mahsulotlar olib kelish bilan iste'molchiga tayyor mahsulot yetkazib berish o'rtasidagi vaqt oralig'ini keskin qisqartirish imkonini beradi. Yuklarni saqlash va tashish xarajatlarini keskin qisqartirishga imkoniyat yaratadi. Logistikaning qo'llanishi ma'lumot olish jarayonini tezlashtiradi, servis xizmati darajasini oshiradi.

Logistika sohasidagi faoliyat ko'pqirralidir. U transport, ombor xo'jaligi, zaxiralar, xodimlar boshqaruvi, axborot tizimlari, tijorat faoliyati va ko'plab boshqalarni tashkil etishni qamrab oladi. Sanalgan vazifalarning har biri tegishli soha fanida chuqur o'rganilgan va bayon etilgan. Logistik yondashuvning prinsipial yangiligi yuqorida sanalgan faoliyat sohalarning maromli tashkil etilgan yengil boshqaruvini va yuqori samarali material o'tkazuvchi tizimlarini yaratish maqsadidagi uzviy bog'liqligini ta'minlash hisoblanadi.

Logistik tarzda tashkil etilgan tizimlar an'anaviy material o'tkazuvchi tizimlardan xuddi zamonaviy avtomobil XX asr boshlaridagi avtomobildan farq qilgani kabi farq qiladi. Logistikaning nazariy fan sifatidagi maqsadi xuddi shunday tizimlarning paydo bo'lishi va amal qilishi qonuniyatlarini o'rganishdir. Logistikaning amaliy faoliyat tarzidagi maqsadi esa ushbu tizimlarni yaratish va ularning amal qilishini ta'minlash hisoblanadi. Moddiy oqimlarni boshqarish har doim xo'jalik faoliyatining muhim tomoni hisoblanib kelingan, biroq nisbatan ya'ni, vaqtlarda u iqtisodiy faoliyatning eng muhim vazifalaridan biri tarzidagi mavqega ega bo'ldi. Asosiy sabab iste'molchining tez o'zgaruvchi xohish - istaklariga tez moslashuvchan bo'lgan ishlab chiqarish va savdo tizimlari zaruriyatini tug'dirgan sotuvchi bozoridan iste'mol bozoriga o'tishidir.

Jahon tajribasi shuni ko'rsatadiki, bugungi kunda raqobat bozorida kimki logistika sohasida layoqatli bo'lsa, yetakchilik mavqega ega bo'ladi. Logistikaning ijobiy xususiyatlarini joriy qilinishiga, birinchi

navbatda, ishlab chiqarish faoliyati yo'nalishini ishlab chiqaruvchi, yetkazib beruvchi va sotuvchi bozorida iste'molchi bozori tomon o'zgarishi sabab bo'lmoqda. Bu o'z navbatida moddiy-texnik ta'minot, sotish, transport ta'minoti va mamlakatda ilgari mavjud bo'lmagan ulgurji va chakana savdo sohaslaridagi qator jiddiy va chuqur izlanishlarni amalga oshirishni taqozo etadi. Xarajatlarni logistik optimallashtirishning zarurligi va maqsadga muvofiqligini, ishlab chiqarish, moddiy-texnik ta'minot, sotish, savdo va faoliyatning boshqa yo'nalishlarida yuzaga kelayotgan yangi sharoitlarda transport xizmatlari ko'rsatishning dolzarbligi va ishonchliligini hisobga olgan holda, mamlakatda qishloq xo'jaligi logistikasi bilan shug'ullanuvchi tadqiqotchilarning safi shakllanmoqda.

Qishloq xo'jaligi bilan bog'lik ayrim funksional jarayonlarning mu-rakkabligi va o'ziga xos xususiyatlariga ega ekanligi uchun, axborot va moliyaviy oqimlarni boshqarishda logistik yondashuv imkoniyatlarini, hamda logistik xizmat ko'rsatishning huquqiy ta'minoti muammolari ustida izlanishlar amalga oshirilmoqda.

Milliy tovar ishlab chiqaruvchilar, tovarlarni mijozlarga yetkazib beruvchilar va ushbu bozorni chet el kontragentlari bilan integratsiyala-shuvi jarayonlari, xalqaro iqtisodiy aloqalar logistika sohasidagi tadqi-qotlarni, ustuvor ekanligini belgilab beradi.

Logistik tadqiqotlar o'tkazilishi jarayonida, yig'ilgan ilmiy salohiyat, jumladan, kibernetika, tizimlar, graflar, ishonchlilik, kelishuvchanlik, tasodifiy jarayonlar, iqtisodiy-matematik va iqtisodiy-statistik modellashtirish, dasturlash nazariyalarini va ilmiy izlanishlarning boshqa usullarini, va shuningdek axborot va kompyuter texnikasini qo'llashning shakllari va uslublari takomillashib bormoqda. Bundan tashqari logistika o'z xususiyatlariga muvofiq, bozorning talablariga mos keladigan yangi izlanishlar uslubiyotlarini va ularni amalga oshirish texnologiyalarini tizimli va majmuaviy tarzda yondashishga turtki bo'lishi va yordam berishi lozim.

I BOB. "LOGISTIKA" FANINING PREDMETI, MOHIYATI VA MAZMUNI

1.1. "Logistika" fanining mohiyati va vazifalari, asosiy tushunchalari.

1.2. Logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari va uning mamlakat tashqi savdo aylanmasidagi tutgan o'rni.

1.3. Xalqaro transport tashuvlarida xalqaro yo'nalishlarning tahlil qilish va istiqbollashning vazifalari, usullarining mazmuni.

1.1. "Logistika" fanining mohiyati va vazifalari, asosiy tushunchalari



"Logistika" - grekcha so'z - tarjima: hisoblash to'g'risidagi fan. Logistikaning vujudga kelish va rivojlanish tarixi harbiy faoliyat bilan bog'liq. XIX asrning boshlarida yashagan frantsuz harbiy mutaxassisi A.G. Djomini logistika bo'yicha yozilgan birinchi kitobning muallifi hisoblanadi.

Logistika tushunchasi o'zining tarixiga ega. Qadimgi greklar logistika deb hisob-kitoblarni amalga oshirish san'atini tushunishardi. Maxsus davlat nazoratchilarini logistlar deb atashardi. Qadimgi Rimda esa logistika deb mahsulotlar taqsimoti tushunilardi.

Keyinchalik logistika atamasi harbiy qo'shinlarning joylashishi va harakatlanish amaliyotini tasniflashda ishlatila boshladi. Eramizning IX—X asrlarida yashagan Vizantiya imperatori Leon V, o'zining harbiy ish bo'yicha kitobida «logistika» atamasini «front oldi, qo'shinlarning ta'minoti» ma'nosida ishlatadi¹.

O'zbekiston tarixiga kelsak, logistika masalalariga buyuk sarkarda Sohibqiron Amir Temur armiyasida katta ahamiyat qaratilgan. Amir Temur armiyasi tashkiliy va harbiy tuzilishda,

¹ Umarova D.M., Bo'ronova M.A., Zuxurova N.A. Logistika. O'quv qo'llanma. I.: TATU, 2007. 83-b.

Shunindek, jang olib borish usullari borasida eng katta va qudratli nrmiya edi. Amir Temur o'z armiyasini yetti ko'lga (korpusga) ko'mgan. Ularga amirlar, shahzodalar qo'mondonlik qilishgan va markaz, o'ng, so'l, qanvuldan joy olganlar. Ba'zi ko'llar Amir Temur tomonidan zaxiraga ehtiyot uchun ajratilgan.

Bunday tartib qanotlarinigina emas, balki markazni ham birmuncha kuchaytirgan.

Markaz ixtiyorida ilg'or, qanvul va ehtiyot qismlar bo'lib, u jang taqdirini hal etgan².

Qo'shinni to'plash va ularni taqsimlash bilan tavochilar shug'ullanishgan. Yurish davrida har bir askar o'zi bilan kamon va 30 ta o'q, chopar va to'ra, qilich va bir oyga yetarli ozuqa olishi lozim bo'lgan. Har bir askar ikki ot, har o'n kishi o'zi bilan birga bir biyma (chodir), ikki soyabon, bir bel, o'roq, arra, tabar, yuz dona igna, arqon, charm mesh, qozon olgan. XIX asr boshida, Napoleon urushlari davrida logistikaga zaxiralarni rejalashtirish, tashish va qo'shin ta'minotini boshqarish to'g'risidagi fan sifatida qaraladi.

Sankt-Peterburgda 1850-yilda nashr etilgan «harbiy ensiklopedik leksikon»ga asosan Rossiyada XIX asr o'rtalarida logistika deb qo'shinlarning dushman yaqinida ham, o'zagida ham harakatlanishini boshqarish va ularning frontorti ta'minotini tashkil etish san'ati tushunilardi. Harbiy logistikaning rivojlanishida yangi bosqich ikkinchi jahon urushi davomida vujudga keldi, bunda logistik qarashlar janglarni tayyorlash va rejalashtirishda keng qo'llanila boshladi.

XIX asrning 50-yillarida moddiy oqimlarni boshqarish masalalari harbiy logistikada qo'llaniladigan uslublar yordamida hal etilishi mumkinligi tan olindi.

XX asrning 70-yillari boshida turli mamlakatlar iqtisodiyotida logistik qarashlar keng qo'llanila boshladi. Asta-sekin logistika va logistik boshqaruv tushunchalari turli shakllarga ega bo'ldi va ishlab chiqarish hamda tovar almashinuvining turli xil tarmoqlariga kirib bordi.



Bugungi kunda logistikaga moddiy oqimlarni boshqarish sifatida qaraladi. O'z davrida Sharq bilan G'arbni bog'lab turgan Buyuk Ipak Yo'li orqali bo'ladigan turli xil tovar almashinuvi hamda savdo-sotiq jarayonlarida logistika elementlarini yaqqol ko'rish mumkin. Logistika tushunchasini tasniflashda bir nechta qarashlar mavjud. Ularning ko'pchiligi bu tushunchani moddiy oqim va axborot oqimi bilan bog'lashadi. Logistikaning barcha tasniflarini ikkita guruhga ajratish mumkin. Ulardan biri logistikani xo'jalik faoliyatining bir yo'nalishi sifatida tushuntiradi, u ishlab chiqarish va tovar almashinuvi sohalarida moddiy va axborot oqimlarini boshqarishdan iborat.

Ikkinchisi logistikani ilmiy yo'nalish sifatida o'rganadi, u moddiy va axborot oqimlarining samaradorligini oshirishning yangi imkoniyatlarini qidirish bilan to'g'ridan-to'g'ri bog'liq.

Adabiyotlarda logistikaga xo'jalik yuritishning ilmiy-amaliy yo'nalishi sifatida yondashish keng tarqalmoqda. Bu yondashish ishlab chiqarish va tovar almashinuvi sohalarida moddiy va axborot oqimlarini samarali boshqarishdan iborat.

Rossiyada 1995-yilda nashr etilgan logistika bo'yicha ilmiy lug'atda logistikaga quyidagicha tasnif berilgan:

«Logistika — ishlab chiqarish korxonasi-gacha xomashyolarni yetkazib berish, xomashyo, materiallarni, yarim-tayyor mahsulotlarni qayta ishlash, tayyor mahsulotni iste'molchigacha yetkazib berish hamda zarur ma'lumotni qayta ishlash, saqlash va jo'natish jarayonida bajariladigan tashish, saqlash hamda boshqa moddiy va nomoddiy operatsiyalarni boshqarish va nazorat qilish to'g'risidagi fandir»³.

Yuqoridagilarni umumlashtirib logistikaga qisqaroq tasnif berish mumkin.

Logistika — moddiy va axborot oqimlarini, ularning birinchi manbayidan to oxirgi iste'molchigacha bolgan harakatini boshqarish, nazorat qilish, rejalashtirish va tashkil etish to'g'risidagi fandir.

² Axmedov B. Tarixdan saboqlar. — T.: 1992

³ Родников А. Н. Логистика: Терминологический словарь. — М.: Экономика, 1995.

Logistikani o'rganish ob'yekti moddiy va unga tegishli moliyaviy, axborot oqimlaridir.

Logistikaning funksiyalari. Logistika materiallar harakatining har bir bosqichida moddiy oqimlarning ishlashini ta'minlash va tashkil etishni o'z ichiga oladi. Logistikaning uchta funksiyasi ajratiladi:

— integratsiyalashuvchi — tovar harakati jarayonini bir butun jarayon sifatida tashkil etadi;

— tashkillashtiruvchi — tovar harakati qatnashchilarini o'zaro kelishilganligini ta'minlaydi;

— boshqaruvchi — material o'tkazuvchi tizim parametrlarini belgilangan chegarada ushlab turadi.

Integratsiyalashuvchi funksiya. Tovarlarni yetkazib beruvchidan iste'molchigacha bolgan harakati davomida moddiy oqim materiallarni sotib olish, mahsulotni ishlab chiqarish va taqsimlash (sotish) bosqichlaridan o'tadi. Tovar harakatining har bir bosqichi o'ziga xos xususiyatlar bilan xarakterlanadi va faqat unga tegishli bo'lgan masalalarni yechadi. Lekin ularning birontasi ham tovar harakati jarayonidan tashqarida mustaqil ko'rib chiqilishi mumkin emas. Bu jarayonda muhim o'rinni sotish egallaydi, u ishlab chiqarishning tashkiliy va iqtisodiy xususiyatlarini, materiallar haridining hajmini va nomenklaturasini hamda bu bosqichlarning bir-biriga munosabatlarini asoslab beradi.

Shu bilan birga tovar harakatining har bir bosqichi o'z o'rnida ham ishlab chiqarish jarayoniga, ham umuman tovar harakati jarayonining o'tishiga ta'sir o'tkazadi. Masalan, savdo bozorining kengayishi ishlab chiqarish va harid qilish hajmining o'sishiga olib keladi.

Materiallar yetkazib berilishining vaqtinchalik to'xtashi yoki ijraga qo'yilgan taklifning keskin oshib ketishi, materiallarni katta miqdorda va arzonroq narxda sotib olish hisobiga zaxiralar miqdorining ortib ketishiga olib keladi. Logistika harid qilish, ishlab chiqarish va sotish bosqichlarini hitta umumiy jarayonga birlashtiradi.

Logistika orqali materiallar oqimini boshqarish bir butun, migratsiyalashgan tizim sifatida amalga oshiriladi, u xomashyo manbalarini

qayta ishlashning bir nechta bosqichlarini va tayyor mahsulotni sotishni qamrab oladi. Tizim ostining alohida, lokal masalalaridan ishlab chiqarish tashkilotining global maqsadlariga o'tish amalga oshiriladi.

Tashkillashtiruvchi funksiya. Tovar harakati jarayonida yetkazib beruvchilar, ishlab chiqaruvchilar va sotuvchilar o'rtasida xo'jalik aloqalari tashkil etiladi va amalga oshiriladi. Xo'jalik aloqalarining ob'yektiv asosi bo'lib mehnatning tovar harakati bosqichlari bo'yicha bo'linishi xizmat qiladi, bu esa jarayonlarning alohidalashuviga olib keladi va turli aloqa tizimlari birlashtiruvchilarini sozlash talabini vujudga keltiradi. Bu masalaning yechimi bir butun oqimli jarayon ichida materiallar va axborotning «ishlab chiqaruvchi — iste'molchi» zanjiri bo'yicha harakatini tashkil etish, alohida bosqichlari o'zaro ta'sirini ta'minlash va tovar harakati qatnashchilari harakatlarini moslashtirish orqali amalga oshiriladi.

Boshqaruvchi funksiya. Ko'rib chiqilayotgan jarayonning hamma qismlarini bir-biriga moslashtirish va ratsional o'zaro harakatiga erishish uchun ularni boshqarish zarur. Logistik boshqaruv hamma turdagi resurslarning iqtisodiga, tovar harakati bosqichlarida jonli va buyumlashtirilgan mehnatga ketadigan xarajatlarni kamaytirishga qaratilgan. Keng ma'noda logistikaning materiallar harakati jarayoniga boshqaruv ta'siri material o'tkazuvchi tizim parametrlarini berilgan chegarada saqlashdan iborat.

Shunday qilish, logistika tovar harakati jarayonining shakllanishini, logistik jarayonning alohida bosqichlar va qatnashchilari o'rtasida zarur xo'jalik aloqalarini o'rnatish yo'li bilan uning samarali ishlashini va materiallar oqimi harakatining boshqaruvini ta'minlab beradi.

Logistika asosining tasnifi. Logistikaning asosiy maqsadi — ishlab chiqarilgan mahsulotni vaqtida va zarur miqdorda belgilangan joyga eng kam xarajatlar bilan yetkazib borishdir.

Logistik funksiyalar va maqsadlarning yig'indisini logistikaning asosi tasniflaydi deyiladi. Logistikaning asosi integratsiyalashuvdan, tovar harakati jarayonining qatnashchilari va bosqichlarining o'zaro hamjihatligini ta'minlashdan, zarur mahsulotlarni belgilangan joyga,

so'ralgan vaqtda eng kam xarajatlar bilan yetkazib berish maqsadida moddiy oqimni, unga tegishli bo'lgan ma'lumotlar asosida boshqarishdan iborat.

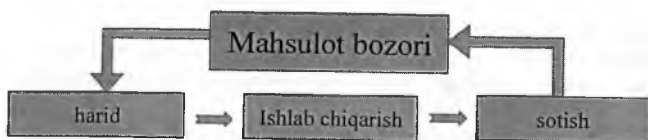
Logistik tizimda bo'lib o'tayotgan va tashqi muhit bilan o'zaro ta'sirini xarakterlovchi jarayonlar logistikaning tuzilishini amaliy faoliyat turi sifatida ochib beradi.

Logistikaning asosiy tushunchalari. Logistika o'zining tushunish apparatiga ega, uning tarkibiga logistikaga xos bo'lgan kategoriyalar, tushunchalar, atamalar kiradi.

Moddiy oqim. Moddiy oqim tushunchasi logistikada muhim o'rin tutadi. Moddiy oqimlar tashish, omborga joylashtirish va xomashyo, yarimtayyor mahsulotlar hamda tayyor mahsulotlar bilan boshqa moddiy amallarni bajarish natijasida yuzaga keladi.

Moddiy oqim — bu vaqt oraliq'iga keltirilgan va har xil logistik amallarni joriy etish jarayonida ko'rib chiqilayotgan tovar — moddiy boyliklarning yig'indisi. Ishlab chiqarishning aniq manbayidan to iste'molgacha bo'lgan oraliqda joylashgan bir turdagi resurslar yig'indisi oddiy moddiy oqimni yuzaga keltiradi. Korxonada shakllanadigan bir nechta oddiy oqimlar korxonaning me'yoriy faoliyatini ta'minlab beruvchi integrallashgan moddiy oqimni tashkil etadi.

Moddiy oqimlarning harakatlanish sxemasi 1.1-rasmda keltirilgan.



1.1-rasm. Moddiy oqimlarning harakatlanish sxemasi.

Moddiy oqimlarning tashqi va ichki, kiruvchi va chiquvchi turlari ajratiladi. Tashqi moddiy oqim - bu berilgan logistik tizimga nisbatan tashqi muhitda o'tadigan oqimdir.

Ichki moddiy oqim — bu berilgan logistik tizimga nisbatan ichki muhitda o'tadigan oqimdir.

Kiruvchi moddiy oqim — bu berilgan logistik tizimga kirayotgan tashqi oqimdir. Chiquvchi moddiy oqim — bu berilgan logistik tizimdan tashqi muhitga chiqayotgan moddiy oqimdir.

Moddiy oqimlarni boshqarish materiallar harakatining yo'nalish parametrlarini aniqlashni ko'zda tutadi, ular qatoriga quyidagilar kiradi:

- moddiy resurslarning nomlanishi;
- moddiy resurslarning miqdori;
- boshlang'ich nuqta (ta'minotchini tanlash);
- oxirigi nuqta (iste'molchini tanlash);
- vaqt (buyurtma bajarilish muddati).

Axborot oqimi. Axborot oqimi — bu logistika ichida va tashqi muhit orasida aylanayotgan hamda logistik jarayonlarni boshqarish uchun zarur bo'lgan ma'lumotlar yig'indisidir.

Axborot oqimi moddiylikka mos keladi. Amaldagi logistik tizimlarda moddiy va axborot oqimlari, ba'zi hollarda bir-biridan o'tib ketishi mumkin. Axborot oqimi moddiy oqim bilan bir xil (to'g'ri) yo'nalishda va unga qarama-qarshi (teskari) yo'nalishga ega bo'lishi mumkin. To'g'ri yo'nalishda o'zib ketayotgan axborot oqimi yuklarni kutilayotgan kelib tushishi haqida, teskari yo'nalishda esa - buyurtma haqida ma'lumotlarga ega bo'ladi. Moddiy oqim bilan bir vaqtda unga parallel ravishda ko'chirilayotgan resurslarning sifat va ko'rsatkichlari haqida ma'lumot ham boradi. Moddiy oqim ketidan teskari yo'nalishda yukni qabul qilish natijalari haqidagi ma'lumot hamda noroziliklar va tasdiqlar kelishi mumkin. Axborot oqimining ichki va tashqi, kiruvchi va chiquvchi turlari ajratiladi, ularning tasnifi moddiy oqim tasniflari bilan bir xildir. Axborot oqimi vujudga kelish manbasi, yo'nalishlari, davriyligi, hajmi, o'tish tezligi va hokazolar bilan ajralib turadi. Axborot oqimini boshqarish o'zining tarkibiga oqim yo'nalishini o'zgartirish va uning parametrlarini cheklashni oladi.

Logistik operatsiya. Logistik operatsiya — bu moddiy yoki axborot oqimini qayta ishlashga qaratilgan, ixtisoslashgan amallar yig'indisidir. Moddiy oqimlar ustidan logistik operatsiyalarga omborga joylashtirish, tashish, qadoqlash va boshqalarni misol qilish

mumkin. Axborot oqimlari ustidan logistik operatsiyalar tarkibiga zarur axborotni yig'ish, qayta ishlash va o'tkazish kiradi.

Logistik operatsiyalar ichki va tashqi turlarga ajratiladi. Tashqi logistik operatsiyalarga ta'minot va tayyor mahsulotni sotish sohasidagi barcha harakatlar taalluqli, ichki operatsiyalarga esa — ishlab chiqarishda moddiy oqimni boshqarish kiradi. Bundan tashqari, logistik operatsiya bir tomonlama yoki ikki tomonlama bo'lishi mumkin, bunda mahsulotga egalik qilish huquqi bir yuridik shaxsdan ikkinchisiga o'tadi.

Logistik funksiya. Logistik funksiya — bu logistik tizimning maqsadlarini amalga oshirishga qaratilgan logistik operatsiyalarning yiriklashtirilgan guruhidir. Logistikaning har bir funksiyasi amallarning bir butun (maqsad nuqtayi nazaridan) yig'indisini tashkil etadi.

Logistik funksiyalarning asosiylari bo'lib quyidagilar hisoblanadi:

ishlab chiqarishning moddiy ta'minotini rejalashtirish;
ishlab chiqarish buyurtmalarining bajarilish tartibini boshqarish;
zaxiralarni funksiyalarga bashoratlash va nazorat qilish.

Ishlab chiqarishdagi iste'mol - joriy davrda ishlab chiqarishdagi ehtiyojlarga ijtimoiy mahsulotlarning mehnat vositasi va mehnat predmeti sifatida ishlatilishidir.

Noishlab chiqarish iste'moli — joriy davrda noishlab chiqarish sohasida tashkilot va korxonalarda ijtimoiy mahsulotning shaxsiy iste'mol uchun ishlatilishidir. Logistika chegarasida moddiy oqim harakatining hamma bosqichlarida ishlab chiqarish iste'moli bo'ladi. Faqat oxirgi logistik zanjiri yakunlovchi bosqichda moddiy oqim noishlab chiqarish iste'moli sohasiga tushadi. Logistik zanjir ishlab chiqarish iste'moli bilan ham yakunlanishi mumkin. Masalan, energotashuvchilar harakati — ko'mir oqimi ko'mir konidan ishlab chiqarish iste'moliga issiqlik energiyasi markaziga yoki sanoat korxonasiga tushishi bilan tugallanadi. Ishlab chiqarish iste'moliga taqsimot markazida moddiy oqimga ishlov berish kiradi. Masalan, navlarga ajratish, o'rash, partiyalarga yuklarni bo'lish, saqlash, komplektlash, qadoqlash, ko'chib yurish va hokazo kabi logistik operatsiyalar o'tkaziladi. Bu operatsiyalarning kompleksi muomala

doirasida ishlab chiqarish jarayonini tashkil etadi. Moddiy oqim mehnat predmetidir. Mahsulot harakati davrida bu xomashyo materiallari, yarimfabrikat va hokazolar tovar harakati bosqichida tayyor xalq iste'moli tovarlari bo'lishi mumkin.

Moddiy oqim yetkazib beruvchi va iste'molchi ikkita mikrologistik tizimni tashkil qilib, bir-biri bilan logistik kanal yoki logistik taqsimot orqali bog'lanadi.

Logistik kanal (taqsimot kanali) — qisman tartibga solingan ko'pchilik turli xil o'rtada turuvchilar orqali moddiy oqimni aniq ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga yetkazadi.

Ko'pchilik o'rtada turuvchilar ma'lum bir paytgacha qisman tartibga solingan bo'ladi, toki moddiy ishtirokchilar tanlangunicha. Bundan keyin logistik kanal logistik zanjirga aylanadi.

Logistik zanjir — bu chiziqli tartibga solingan logistik jarayonda ishtirokchilar ko'pchilik bo'lib, ular tashqi moddiy oqimni bir logistik tizimdan ikkinchisiga yetkazish bo'yicha amallar bajaradilar.

Logistik zanjirni yana logistik bo'g'inlar yig'indisi sifatida turlashtirish mumkin. Bu bo'g'inlar orqali moddiy oqim asosiy oqimlarga ajratilib: material, xomashyo va yarimfabrikatlar yetkazib berish; mahsulot va xomashyoni saqlash; taqsimot) harakatlanadi. Logistik tizimning har xil operatsiya va element darajalarini tahlil qilish asosida u *makrologistika, mezologistika va mikrologistikaga* ajratiladi.

Logistik zanjirning asosiy bo'g'inlari bo'lib quyidagilar hisoblanadi:

- material yetkazib beruvchilar;
- omborxonalar;
- transport;
- taqsimot markazlari;
- mahsulot ishlab chiqaruvchilar;
- mahsulot iste'molchilari.

Logistik tizim. Logistik tizim u yoki bu logistik funksiyalarni amalga oshiruvchi, teskari aloqaga ega bo'lgan oddiy tizimdan iborat. U, asosan, bir nechta tizim ostilardan tashkil topadi va tashqi muhit bilan rivojlangan aloqalarga ega bo'ladi. Logistik tizimlar *mikro, mezo va makrologistik* tizimlarga bo'linadi.

Makrologistik tizim — bu mamlakatning har xil mintaqalarida yoki har xil mamlakatlarda joylashgan sanoat korxonolari va tashkilotlarini, turli xil sohalarda ish yurituvchi vositachi, savdo va transport tashkilotlarini qamrab oluvchi moddiy oqimlarni boshqarish tizimidir. Makrologistik tizim mintaqa, mamlakat yoki mamlakatlar guruhi iqtisodiyotining infrastrukturasi tashkil etadi.

Makrologistika darajasida logistik tizimlarning uchta turi ajratiladi:

— *to'g'ri aloqali* - moddiy oqimni iste'molchigacha yetkazib berish to'g'ri xo'jalik aloqalari asosida amalga oshiriladi;

— *eshelonlashtirilgan* — bunday tizimlarda moddiy oqim ishlab chiqaruvchidan iste'molchigacha yetib borgunicha kamida bitta vositachi korxonadan o'tadi.

— *egiluvchan* — bunday hollarda moddiy oqimni iste'molchigacha yetkazib berish ham to'g'ri aloqalar, ham vositachi korxonalar orqali amalga oshiriladi. Masalan, ehtiyot qismlari bilan ta'minlash: kam talab etiladigan qismlar to'g'ridan-to'g'ri markaziy omborxonadan qabul qiluvchigacha borib tushiriladi, standart qismlar esa vositachi korxonalar omboridan tushiriladi.

Mezologistika — tarmoqning bir necha korxonasini bir tizimga integratsiya qilish sohasi.

Mikrologistik tizimlar makrologistik tizimlarning strukturaviy tashkil etuvchilari, ichki ishlab chiqaruvchi logistik tizimlarning sinflaridir, ularning tarkibiga bir butun infrastruktura bilan birlashtirilgan ishlab chiqarishning texnologik bog'lovchilari kiradi (ishlab chiqarish va savdo korxonolari, territorial (hududiy) ishlab chiqaruvchi komplekslar).

Mikrologistika — lokal masalalarni alohida bo'g'in va logistika elementlari darajasida, moddiy va axborot oqimlarini ichki ishlab chiqarish darajasida hal etadi. Bu korxonada ichida amalga oshiriladi.

1.2. Logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari va uning mamlakat tashqi savdo aylanmasidagi tutgan o'rni

Logistik operatsiya tushunchasi logistika doirasida jarayonning mustaqil qismini belgilash uchun ishlatiladi, u bitta texnik moslama

yordamida va yoki bitta ish joyida (saralash, tushirish, ochish, omborxonada saqlash, yig'ish, qadoqlash va boshqalar) amalga oshiriladi.

Boshqa ta'rif berilishi mumkin. Ushbu turdagi operatsiyalar ma'lumot yoki material oqimini o'zgartirishga qaratilgan harakatlar majmuasidan boshqa narsa emas. Ushbu sohada material oqimini asosiy konsepsiya deb atash mumkin, bu saqlash, tashish yoki har qanday resurslar, shu jumladan tayyor deb ta'riflanishi mumkin bo'lgan mahsulotlar bilan boshqa harakatlar natijasida bo'lishi mumkin.

Bunday jarayonni boshqarish uchun ma'lumotni tezda qabul qilish, qayta ishlash va kechiktirmasdan uzatish zarur. Asosiy logistika operatsiyalari to'g'ridan-to'g'ri sotib olishni boshqarish, buyurtma berish tartibi, inventarizatsiya, jismoniy tarqatish va ishlab chiqarish jarayonlari bilan bog'liq. Agar biz asosiy operatsiyalar luqida gapiradigan bo'lsak, unda ularni yetkazib berish (sotib olish), ishlab chiqarish va, albatta, sotish deb tushunish kerak. Boshlang'ich logistik jarayonlarga tushirish, yuklash, tashish, qadoqlash, saqlash, qabul qilish, ombordan chiqish, markalash, saralash va hokazo.

Yordamchi operatsiyalarning ta'rifi qadoqlash, jo'natish, saqlash, quytiladigan chiqindilarni yig'ish, ma'lumotlar va kompyuter segmenti, tovarlarning qaytarilishini va boshqa xizmatlarni ta'minlash bilan shug'ullanishingiz kerak bo'lganda qo'llaniladi.

Quyidagi tavsiflar ushbu toifalarning mohiyatini yaxshiroq tushunishga yordam beradi:

1. Haridlarni tashkil qilish, shuningdek ularni boshqarish. Bu vazifalar kompleksi, shu jumladan resurslarga ehtiyojni rejalashtirish, moddiy resurslarni yetkazib beruvchilarni tanlash, yetkazib berishning maqbul vaqtlari va sotib olishning haqiqiy hajmlarini hisoblash. Ushbu toifaga, shuningdek, yetkazib berish uchun transport turini tanlash, yetkazib berish shaklining o'zi, pudrat ishlarini tashkil etish va boshqalar kiradi.

2. Mijozlarga xizmat ko'rsatishning belgilangan standartlarini saqlab qolish. Bu yerda biz mahsulot sifatini nazorat qilish, sotishdan keyingi xizmat ko'rsatish va tovarlarni taqsimlash to'g'risida gaplashamiz.

3. Narxlar. Narxlar strategiyasi ishlab chiqarish logistikasi bilan chambarchas bog'liq. Haqiqat shundaki, mahsulotning yakuniy narxini aniqlashdan oldin, kompaniya (shu jumladan tovarlar chiqarilgandan keyin) barcha logistika xarajatlarini hisobga olish kerak.

4. Jismoniy taqsimot. Ushbu logistika operatsiyalari murakkab va tarqatish jarayonining bir qismidir. Ular tayyor mahsulotlarni saqlash va harakatlanishi bilan bog'liq jarayonlarni o'z ichiga oladi.



Transport va menejment – bu jismoniy xususiyatlarga qarab turkumlanishi mumkin bo'lgan yana bir toifalar guruhi.

U alohida quyidagilar e'tiborga loyiqdir:

1. Buyurtma berish tartibini boshqarish.

Ushbu jarayonning mohiyati buyurtmalarni qabul qilish va qayta ishlash tartibini aniqlashga bog'liq. Bunga oxirgi foydalanuvchi tomonidan buyurtmalarni qabul qilish vaqtini rejalashtirish, logistika vositachilari yoki kompaniyaning o'zi tashkil etgan tarqatish tarmog'ining ishini tashkil etish ham kirishi mumkin.

2. Tashish. Ushbu logistika operatsiyalari moddiy oqimni ta'minlash uchun transportni samarali qidirish va ishlashga yo'naltirilgan. Bunday holda, biz nafaqat transportning o'zi haqida, balki transport, ekspeditsiya, yuklash va tushirish jarayonlarining butun majmuasini anglatadi.

3. Konveyerlardan chiqib ketgan mahsulotlar, shuningdek moddiy resurslarni inventarizatsiyadan boshqarish. Bunday holda, biz etkazib berish, ishlab chiqarish va sotish kabi jarayonlarda zaxiralar darajasini yaratish, nazorat qilish va tartibga solish jarayoni haqida gapiramiz. Ushbu toifadagi logistik operatsiyalar birinchi navbatda vaqt omilini hisobga olishga qaratilgan.

Resurslarni ishlab chiqarishga va tayyor mahsulotni oxirgi iste'molchiga yetkazib berishni samarali tashkil qilmasdan, samaradorlik va daromadning yuqori qismida bo'lish juda qiyin bo'ladi. Qabul

qilingan resurslarni to'g'ri boshqarish korxonada faoliyatiga ham katta ta'sir ko'rsatadi.

Operatsiyalarni boshqarish asosan ishlab chiqarish protseduralarini boshqarish bo'lgan ushbu jarayon, ko'rib chiqilayotgan mavzuning turli qirralarini yaxshiroq tushunish uchun ham tegishlidir. Aslida, biz mahsulot ishlab chiqarish bosqichidagi asosiy logistika funksiyasi haqida gapiramiz, shuning uchun unga alohida e'tibor qaratiladi. Logistika doirasida tugallanmagan ishlab chiqarish va umumman moddiy oqimlarni samarali boshqarish uchun operativ boshqarish zarur. Volumetrik rejalashtirish, ishlab chiqarish tsiklining davomiyligini qisqartirish, moddiy resurslar sektoridagi mumkin bo'lgan ehtiyojlarni bashorat qilish va h.k. vazifalariga e'tibor beriladi.

Aynan operatsion boshqaruv yordamida siz xarajatlarni malakali ravishda kamaytirishingiz mumkin, shu jumladan logistika doirasida, shuningdek mahsulot sifatini sezilarli darajada yaxshilay olasiz.

Logistika operatsiyalari va ularning turlarini hisobga olgan holda, material oqimining turli bosqichlari bilan bog'liq beshta asosiy funksional yo'nalishni e'tiborsiz qoldirib bo'lmaydi:

1. Ishlab chiqarish logistikasi. Ushbu sohadagi vazifalar tovarlarni ishlab chiqarish jarayonida moddiy oqimlarni boshqarish bilan bog'liq.

2. Logistikani sotib olish. Ushbu bosqichda aniq yetkazib beruvchilarni ko'rib chiqish va tanlash, yetkazib berish shartlari buzilgan taqdirda tegishli choralarini ko'rish, shartnomalar tuzish va keyinchalik ularning shartlarining aniq bajarilishini nazorat qilish amalga oshiriladi.

3. Transport operatsiyalari. Bu moddiy oqimning rejalashtirilgan harakati uchun kompaniyani transport bilan ta'minlash jarayoni - o'zini ham, umumiy foydalanishda ham ahamiyat berish lozim.

4. Tarqatish logistikasi. Ushbu bosqichda mahsulotni sotish kabi funktsiya amalga oshirilmoqda. Bunday holda, ushbu turdagi operatsiyalar doirasida ham mikro, ham so'l vazifalar paydo bo'lishi mumkin. Misol tariqasida biz ishlab chiqarilgan oziq-ovqat mahsulotlarini mintaqa yoki butun mintaqa hududida vakolatli taqsimlashni tashkil etishni keltirishimiz mumkin.

5. Axborot logistikasi. Bu katta hajmdagi ma'lumotlarni tezda qayta ishlash va tarqatish orqali samarali uchidan oxirigacha materiallarni boshqarish haqida. Bu, ayniqsa, assortimenti katta, qamrov doirasi katta bo'lgan va ko'plab mijozlarga ega bo'lgan yirik korxonalar uchun to'g'ri keladi. Ushbu bosqichga tegishli vazifalarni aniq bajarish uchun zamonaviy axborot texnologiyalari, masalan, mikroprotsessor texnologiyalari qo'llaniladi.

Shubhasiz, har qanday logistika operatsiyalari bilan bog'liq har bir vazifa korxonaga uchun juda muhimdir, chunki kompaniyaning umumiy faoliyati darajasi uning muvaffaqiyatli bajarilishiga bog'liq.

Moddiy oqim harakatining har qanday bosqichida muvaffaqiyatsizlik moliyaviy yo'qotishlarga olib kelishi mumkin. Shunday qilib, logistika har qanday tashkilotning samarali ishining elementlaridan biri, ayniqsa, u katta bo'lsa, deb bemalol ayta olamiz.

1.3 Xalqaro transport tashuvlarida xalqaro yo'nalishlarni tahlil qilish va istiqbollashning vazifalari, usullarining mazmuni

Sanoat, qishloq xo'jaligi bilan bir qatorda transport moddiy ishlab chiqarish jarayonida markaziy o'rinni egallaydi. Transport iqtisodiy tizimda yuklarni va yo'lovchilarni tashish orqali ishlab chiqarishga xizmat ko'rsatadi hamda aholining harakatchanligini ta'minlaydi. Transport yangi mahsulotlar yaratmaydi, balki moddiy ishlab chiqarishning boshqa tarmoqlari tomonidan yaratilgan mahsulotlarni bir joydan ikkinchi joyga olib boradi va ishlab chiqarish aloqalarini rivojlantirish hamda qo'shish orqali yangi ishlab chiqarish tizimini davom etishi uchun shart-sharoit hozirlaydi. Xuddi shu xususiyat mahsulotlar qiymatida transport xarajatlari miqdorining ortishiga olib keladi.

Yalpi transport xarajatlarning iste'molchiga kelib tushgan mahsulotning to'la qiymatiga bo'lgan nisbati mahsulot qiymatining transport tarkibiy qismi koeffitsienti deb ataladi. Transport tarkibiy qismi xom-ashyo, yoqilg'i mahsulot ishlab chiqarish uchun sarf bo'lgan yordamchi materiallarni keltirish uchun ketgan xarajatlardan tarkib topadi hamda uni iste'mol rayonlariga yetkazib berish uchun sarf bo'lgan xarajatlarni xam o'z ichiga oladi. Transportga ketgan xarajatlar miqdori qancha kam bo'lsa, iste'molchiga yetib borgan

muayyan mahsulotning to'la narxi shuncha past bo'ladi. Shuning uchun hududiy faktor, ya'ni ishlab chiqarish kuchlarini hududiy tashkil qilinishi va transport-iqtisodiy aloqalarning oqilona bo'lishi yuk tashish uchun ketgan xarajatlarning kamayishiga olib keladi.

Yuk tashishning hajmi, tarkibi va yo'nalishlari, mamlakat va mintaqalarning iqtisodiy rivojlanish jarayonlarini ko'rsatsa, transport turi aholi va ishlab chiqarishning joylashishini ifodalaydi. Transport tarmoqlarining rivojlanganlik xolati rayonlarning ixtisoslashuviga, ko'jalikni majumali taraqqiy etishiga muayyan sharoit hozirlaydi. Transport hududiy (geografik) mexnat taqsimotini yuzaga kelishining moddiy-texnik asosidir.

Ilmiy-texnika inqilobi ta'sirida transport tizimining rivojlanishi ishlab chiqarish quvvatlari tarkibidagi jiddiy o'zgarishlar, xalqaro tovarlar bozoriga tashiladigan yuklarga ehtiyojning o'sishi va transport xizmati sifatiga yangi talablarning yuzaga kelishi bilan bog'liqdir. Bu yerda keskin raqobat natijasida asosiy kapitalning yangilanish zaruriyati tobora yaqqolroq namoyon bo'lmoqda. ITIning xalqaro transport bozorida xarakterli natijasi doimiy turli transport turlari raqobatbardoshligining o'sishi, ularning o'zaro aloqadorligi, solohiyatining kuchayishi va integratsion aloqalarning rivojlanishidir.

Transport bozoridagi keskin raqobat kurashi, ayniqsa, quruqlik transport turlari - temir yo'l, avtomobil, quvur transporti va daryo (yuklarni dengiz portiga olib beradigan) yo'nalishlarda kuchlidir. Shuningdek, ITI bilan paralel ravishda transport vositalarining monopollashuvi raqobatni yanada kuchaytirmoqda. Transport tizimi o'zining texnik darajasi, ko'lami, tashkiliy shakli, xalqaro yuk va yo'lovchi tashish sifati bo'yicha mijozlarning yangi talablariga moslashmoqda. Bunda xatto xarajatlarga nisbatan transport xizmati sifati bosh omil rolini o'ynamoqda.

Bu yangi talablar quyidagilar bilan bog'liqdir:

↓ yuk jo'natish ko'larining ortib borishi, ishlab chiqarish texnologik jarayonlaridagi hududiy farqlar va yuk tashishdagi mayda partiyalar, yuk tashishning tabaqalanishini kuchayishiga;

↓ transport xarajatlari o'sishi tufayli yuk tashish samaradorligini ko'tarishga intilish;

↓ iqtisodiy aloqalar tarkibining o'zgarishiga moslashuv zaruriyati;

↓ yo'lovchi va yuk tashishni doimiy va bir maromda ta'minlash;

↓ yuklarni tashishdagi tezkorlik va saqlash darajasining ortishi;

↓ asosiy transport magistrallari (yo'lak) va transport tugunlarida ishlab chiqarish va aholining hududiy to'planishi sharoitida intensiv harakatning o'sib borishida harakat xavfsizligini ta'minlash zaruriyati;

↓ xalqaro yo'lovchi tashish aloqalarida qulayliklariga bo'lgan talabning keskin ortishi;

↓ transport turlari rivojlanishiga bo'lgan ekologik talabni hisobga olish zaruriyati;

↓ transportni energiya talabligini ozaytirish zaruriyati.

Shunday qilib, xalqaro ishlab chiqarish kooperatsiyasi shakllarining rivojlanishi bilan transport xizmat ko'rsatish sifati alohida ahamiyat kasb etmoqda. Yuqoridagi omillar o'z navbatida yuk tashishda avtomobil va havo transportining ustun darajada rivojlanishiga, xalqaro transport kommunikatsiyalarining takomillashuviga, infratuzilmalar tizimining modernizatsiyalashuviga, transport vositalari aylanmasining tezlashuvi, aloqalarda qayta yuklamay aralash yuk tashish intensivligi ortishiga, transport vositalari va xizmatlarning mos ixtisoslashuviga, xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yirik ixtisoslashgan transport-taqsimlash markazlarini tashkillanishiga olib kelmoqda.

Transport tizimida yuqoridagi o'zgarishlar asosida yuk tashish tarkibida jiddiy siljishlar iste'molchi tovarlari qiymati tarkibiga o'z ta'sirini o'tkazmoqda. Transport tizimi rivojlanish jarayonida 2 bosqich mavjud:

a) kapitalning dastlabki jamg'arilish davri va industrial rivojlanish bosqichida yuk tashish hajmida nisbatan arzon yuklar 30-40% va undan ko'proq bo'lib, transport tarmoqlarining asosiy vazifasi transportda yuk tashish xarajatlari xissasini pasaytirishdan iborat edi. Bunga transport vositalari yuk ko'tarish quvvatlarini oshirish va yuk hajmlarini iqtisod qilish orqali erishildi;

b) postindustrial bosqichga o'tish transport tarmoqlari oldiga mutlaqo yangi vazifalarni qo'ydi. Bundan tashqari, transport tizimini tubdan o'zgartirmay uni taqsimlash - logistika tizimiga aylantirmay dunyo xo'jaligining postindustrial bosqichga o'tishi mumkin emas.

Bu jarayon - ishlab chiqishni takomillashtirilishi va tabaqalanishi, xalqaro savdoda tovarlar tarkibi modernizatsiyasi bilan, ya'ni qazib beruvchi tarmoqlar va ishlov beruvchi sanoatning birinchi tarmoqlari hamda qishloq xo'jaligi mahsulotlari xissasining qisqarishi bilan bog'liq. Ayni vaqtda yuksak texnologiyaga asoslangan ishlov beruvchi sanoat mahsulotlari qiymati keskin ortib bormoqda, tobora ko'proqaniqlik, ishonchlilik, kompaktilik, xavfsizlik, transport to'rtining istagan joyida ma'lumotlar olish, transport xizmatining javobgarligi va moslanuvchanligi, yuklarni yetkazib borish vaqtini optimallashtirish, jo'natish oraliqlari kabi omillar xatto ishlab chiqarish xarajatlarini xam ikkinchi o'ringa surib qo'ymoqda. Yuk tashishning aniq o'z vaqtida amalga oshirish tamoyili tufayli mijoz talabining ustuvorligi ta'minlanmoqda.

Ishlab chiqarishning tarkibiy tuzilmasidagi tashkiliy o'zgarishlarda doimiy rivojlanib va murakkablashib borayotgan bozor ehtiyojlariga moslanuvchan kichik va o'rta biznesning (ishlab chiqarish va noishlab chiqarish) roli katta bo'lmoqda. Ana shu o'zgarishlar ta'sirida shakllangan transport-logistika tizimi o'zida intermodel (tarmoqlararo) tizimni ifoda etadi, ya'ni aniq yukni bir yoki bir nechta transport turida eltib beradi. Shuning uchun unchalik katta bo'lmagan partiyada qimmatbaxo yukni oldingi ommaviy yuk tashishda bo'lgani kabi arzon tashib bergan holda yukning butunlikini ta'minlash masalasi ham yuzaga keladi. Xilma-xil yuklarni standartizatsiyalash orqali transport yuklarning yangi tarkibiga moslashdi. 50-60-yillardagi ommaviy yuklarni tashishda yuqori sumara bergan «ko'lamdagi iqtisod» tamoyilini bosh yuklarni tashish standartizatsiyasiga tadbiiq qilish yuk jo'natishlarni yiriklashuvi va oqimlarining barqarorlashuviga olib keldi. Konteynerlardan foydalanish standart transport vositalariga amalda transport jarayonlari uchun yangi talablarni qo'ydi. Shunday qilib, konteynerlar asosida

transport vositalari va jihozlarini standartizatsiyalash butun transport tizimini, qolaversa, dunyo xo'jaligini qayta qurishga olib keldi.

Istiqbolli tashqi bozorlarga va xalqaro dengiz kommunika-tsiyalariga eksport mahsulotlarni tashish uchun O'zbekiston tadbirkorlari, yo'nalishdan qat'iy nazar, kamida ikki mamlakat hududini kesib o'tishlari lozim. Mazkur holat eksport mahsulotlar narxida transport xarajatlari ulushini rivojlangan davlatlarning mazkur ko'rsatkichiga nisbatan 2-3 barobar oshishiga olib keladi. Chegara va bojxona punktlaridan o'tish uchun umumiy tashish vaqtining qariyb 30% sarflanadi. Ko'rsatib o'tilgan holatlar eksportni rivojlanishiga salbiy ta'sir ko'rsatadi, import qilinayotgan tovarlar, shu jumladan, xomashyo mahsulotlarni qimmatlashuviga olib keladi. Bu esa transport, logistika, yo'l va kommunikatsiya sohalari salohiyatini mustahkamlash sur'ati mamlakat ishlab chiqarish quvvati va eksport salohiyatini yuksalish sur'atidan yuqori bo'lishini talab etadi.

2016 – 2020-yillar mazkur vazifalarni sifatli amalga oshirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining va O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 27-sonli farmon va qarorlari qabul qilindi. Xususan, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Investitsiya va tashqi savdo sohasida boshqaruv tizimini takomil-lashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi 2019-yil 28-yanvardagi PF-5643-sonli farmoniga muvofiq, Investitsiyalar va tashi savdo vazirligining ustuvor vazifalari etib quyidagilar belgilandi:

- mahalliy tovarlar va xizmatlarning tashqi bozorlarga chiqishi uchun qulay shartsharoitlarni yaratish;
- samarali transport yo'laklarini shakllantirish;
- eksport mahsulotlarni xorijiy bozorlarga yetkazib berish geografiyasini diversifikatsiya qilish;
- zamonaviy logistika tarmoqlarini rivojlantirish.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "O'zbekiston Respublikasi Investitsiyalar va tashqi savdo vazirligi to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash haqida" gi 2019-yil 10-maydagi 390-sonli Qarorida vazirlikka quyidagi vazifalar yuklatilgan:

- tashqi savdo infratuzilmasini rivojlantirish;

- tranzit salohiyati darajasini oshirish;
- logistika va transport yo'laklarini takomillashtirish;
- eksport marshrutlarini diversifikatsiya qilish;
- manfaatdor vazirlik va idoralar bilan birgalikda transport, transport aloqalari va xalqaro logistika sohasida tashqi savdo siyosati masulalari bo'yicha takliflar ishlab chiqish va O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasiga kiritish;
- xorijiy mamlakatlar bilan transport va logistika yo'nalishlarda amaliy hamkorlikni kengaytirish bo'yicha takliflar tayyorlash;
- transport-kommunikatsiya tizimlarini xalqaro transport kommunikatsiyasiga integratsiyalashtirish;
- yangi transport yo'nalishlarini (yo'laklarini) ko'paytirish chora-tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;
- O'zbekiston Respublikasi hududida tranzit orqali o'tadigan xavfli yuklar, qurolaslahalar, harbiy uskunalar, harbiy mulklar, portlovchi moddalar va mahsulotlarni o'tkazish bo'yicha xulosa berish.

2017-2020-yillar mamlakatning transport va tranzit salohiyatini rivojlantirish, temir yo'l transportini modernizatsiya qilish, havo va avtomobil transportida tashish quvvatini yuksaltirishga qaratilgan inlohotlar amalga oshirildi.

O'zbekiston Respublikasini Tinch okeani va Uzoq Sharq mamlakatlari bilan uzviy bog'lovchi "Xitoy – Markaziy Osiyo – Janubiy Kavkaz – Turkiya" mul'timodal' transport koridori tashkil etildi.

- "O'zbekiston – Qozog'iston – Rossiya – Gruzziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Qozog'iston – Ozarbayjon – Gruzziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Turkmaniston – Ozarbayjon – Gruzziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Afg'oniston – Pokiston" kabi yangi transport koridorlari bo'ylab yuk tashishlar yo'lg a qo'yildi.

Latviya, Litva, Rossiya Federatsiyasi, Ukraina, Qozog'iston, Ozarbayjon, Gruzziya, Turkiya, Eron va Xitoy dengiz portlaridan foydalanish ishlari jadallashdi.

Tashqi savdo yuklarini, xususan qishloq xo'jalik mahsulotlarini xorijiy bozorlarga tashishda "Zangori yo'lak", "Bir darcha", "Bir to'xtov" va boshqa mexanizmlar yo'lga qo'yildi.

Mamlakatni iqtisodiy o'sish hududlarida 8 ta zamonaviy xalqaro logistika markazlari tashkil etildi. Xalqaro yuk tashishlarda ishtirok etish imkoniyatiga ega avtotransport vositalar soni uch barobarga yuksaldi. Bu esa eksportchilar uchun yangi imkoniyatlar yaratadi.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ tarkibidagi 5 616 ta usti yopiq vagonlar, 1 055 ta refrijerator va 274 ta termos vagonlar xalqaro yuk tashishlarga jalb etilgan. Eksport mahsulotlarni xorijga tashishda temir yo'l va avtomobil transporti orasida raqobat muhiti kuchaydi.

"Uzbekiston Airways» AJ samolyotlar parki modernizatsiya etilmoqda. Bir qator xalqaro aeroportlarda "Ochiq osmon" va "5 havo erkinligi" joriy etildi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 24-maydagi PQ-4337-sonli "Eksport faoliyatini moliyalashtirish va sug'urta himoyasi mexanizmlarini kengaytirish chora-tadbirlari to'g'risida" va 2020-yil 7-maydagi PQ-4707-sonli "Eksport faoliyatini yanada qo'llab-quvvatlash chora-tadbirlari to'g'risida" qarorlariga muvofiq bir qator mahsulotlarni xorijiy bozorlarga tashish bilan bog'liq xarajatlarini bir qismini Davlat byudjeti hisobidan kompensatsiya qilish bo'yicha tizim shakllantirildi.

Respublika hududlari va tarmoqlari eksport salohiyatini rivojlantirish masalalari bo'yicha doimiy faoliyat yurituvchi Respublika Komissiyasining 2020-yil 30-iyundagi 3257-sonli "Mahsulotlarni eksport qilishda avtomobil, havo va temir yo'l transportida tashish xarajatlarini O'zbekiston Respublikasi Davlat byudjeti mablag'lari hisobidan qisman kompensatsiya qilishga subsidiyalar taqdim etish tartibi to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash haqida"gi qaroriga muvofiq 68 turdagi eksport mahsulotlarini temir yo'l, avtomobil va havo transportida tashish xarajatlarini 50%gacha kompensatsiya qilish tartibi tasdiqlanidi.

Tayanch iboralar: logistika, logistik boshqaruv, transport logistikasi, konsepsiya, logistik tamoyil, logistik tizim, logistik zanjir,

logistik tizimlar, oqim elementlari, moddiy oqim, axborat oqimi, logistik operatsiya, logistik funktsiya.

?

Nazorat savollari

1. Logistika ta'riflar mohiyatini tushuntirib bering.
2. Logistika tushunchasining tarixi va rivojlanish bosqichlari haqida nimalarni bilasiz?
3. O'zbekiston tarixida logistikaning tutgan o'rni qanday?
4. Hozirgi zamonda logistikaning tutgan o'rnini izohlab bering.
5. Bozor munosabatlarining rivojlanishiga logistikaning ta'siri qanday?
6. O'zbekiston iqtisodiyotining bozor munosabatlariga o'tish sharoitida logistikaning tutgan o'rnini aniqlovchi omillar nimalardan iborat?
7. Logistik funksiyalarning tasnifi nimalardan iborat?
8. Logistikaning asosiy maqsadini izohlab bering.
9. Logistikaning asosi nimalarda o'z aksini topadi?
10. Moddiy oqim tasnifini tushuntirib bering.

II BOB. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA LOGISTIKA XIZMATINI SHAKLLANISHI VA RIVOJLANISHI

2.1. Logistik kompaniyalarni tashkil etish. Rivojlangan davlatlar logistik kompaniyalari.

2.2. O‘zbekiston Respublikasida logistika kompaniyalarini tashkil etish va ularni rivojlantirish istiqbollari.

2.3. Mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishda logistik kompaniyalarning roli.

2.4. Logistik markazlar faoliyatini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o‘rni.

2.1. Logistik kompaniyalarni tashkil etish. Rivojlangan davlatlar logistik kompaniyalari

Ko‘pgina xorijiy kompaniyalar uzoq vaqt davomida asosiy bo‘lmagan funksiyalarni bajarish bo‘yicha xizmatlarni ko‘rsatish uchun uchinchi tomon tashkilotlarini yollamoqda. Bunday sxema “outsorsing” deb nomlanadi. Bu kompaniyaning oldida turgan vazifalarni bajarish uchun uchinchi tomonni qaytarib beriladigan asosda jalb qilishni anglatadi. Outsorsing biznesni yanada moslashuvchan bo‘lishiga yordam beradi, bu esa yaxshi foyda olish imkonini beradi.

Logistika xizmatlari.

Bugungi kunda tovarlarni saqlash, sotib olish va tashish bilan bog‘liq ko‘plab operatsiyalarni taklif qiladigan tashkilotlar mavjud. Ular orasida:

- ombor logistikasi, tovarlarni qayta ishlash, saqlash va tarqatish;
- yuk tashishda o‘z avtotransport parkiga ega bo‘lmagan kompaniyalar ehtiyojlarini qondirish uchun mo‘ljallangan transport logistikasi;
- bojxona logistikasi, bu tovarlarni sertifikatlash va bojxona rasmiylashtiruvida yordam beradi.

Bugungi kunga qadar logistika kompaniyalari xizmatlari transport va ombor xizmatlari, ya‘ni tovarlarni saqlash yoki tashish sohasida eng oddiy operatsiyalarni bajarish uchun kichik provayderlar tomonidan taqdim etilgan 2PL darajasidan oshib ketdi.

Zamonaviy logistika kompaniyasi bu 3PL darajasidagi tashkilotdir. Ya‘ni, u haridorlar va yetkazib beruvchilar o‘rtasidagi tranzaksiyalarda uchinchi tomon rolini bajaradigan, yuklarni boshqarish imkoniyatini beradigan xizmatlarning to‘liq spektrini taqdim etadigan sxemaga amal qiladi.

Ish yuritish sohasi.

Logistika - bu resurslar va tovarlar harakatini boshqarish, boshqarish va rejalashtirish haqidagi fan. Ushbu yo‘nalishning asosiy maqsadlari:

- xomashyo va materiallar ishlab chiqaruvchidan to shu tovarlarga qadar tovar ishlab chiqaruvchigacha, so‘ngra mahsulotni oxirgi iste‘molchiga chiqargan kompaniyadan tovar aylanmasi infratuzilmasi uchun jarayonlarni ishlab chiqish;
- tovar aylanishi umumiy tizimining to‘g‘ri ishlash darajasida shakllanishi va doimiy saqlanib turishi;
- inventarizatsiyani boshqarishni amalga oshirish;
- tovarlarni ko‘chirish, shuningdek tayyor mahsulotlarni ishlab chiqarish va sotish jarayonini optimallashtirish va ratsionalizatsiya qilish.

Menejmentda logistika tushunchasi sotib olish va tashish, saqlash va sotish, moliyaviy va axborot oqimlarini boshqarish strategiyasini ishlab chiqishda ko‘rib chiqiladi. Ushbu fanning asosiy ob‘yekti tovarlarni, resurslarni va tovarlarni ko‘chirishning bevosita jarayoni. Bu shuningdek logistikaning asosiy vazifalaridan birini nazarda tutadi, bu samarali usullar va metodlarni, shuningdek savdo zanjiridagi nedensel munosabatlarni oldindan tahlil qilish natijasida shakllangan axborot va mahsulot oqimini boshqarish shakllaridan foydalanishni o‘z ichiga oladi.

Ta‘kidlash joizki, logistika harbiy sohadan boshlandi. Belgilangan maqsadlarga erishish uchun, avvalo, sanoat va transportning yaxshi ishlashi kerak edi. Keyin mamlakatimizda

birinchi logistika kompaniyasi paydo bo'ldi. Va shundan keyingina shu kabi boshqaruv tizimi biznes tomonidan qarzga olindi va bu uning uchun juda samarali bo'lib chiqdi.

Xizmatlarning keng doirasi.

Logistika kompaniyasi bu sheriklariga quyidagilarni taklif qiluvchi tashkilotdir:

- logistika xarajatlarini optimallashtirish;
- tashish yuklarini kompaniya vakillari tomonidan eskort qilish;
- tovarlar harakatini kuzatish;
- yuklarni sertifikatlash va bojxona rasmiylashtiruvchi;
- omborga ishlov berish va keyinchalik moddiy qadriyatlarini saqlash;
- ekspert va konsalting xizmatlari.

Logistika kompaniyasi - bu korxonaga moddiy oqimlarni optimallashtirish orqali tovarlarni ishlab chiqarish xarajatlarini to'liq qonuniy ravishda kamaytirishga imkon beradigan ishonchli biznes yordamchisi. Bu shartlar va tariflar jihatidan, shuningdek, omborxonaga va bojxona xarajatlarining pasayishi bilan bog'liq holda eng maqbul yo'nalishlarni tanlash bilan bog'liq.

Logistika kompaniyasi - bu o'xshash funksiyalarni bajaradigan o'z bo'linmasini saqlash uchun katta miqdordagi pulni tejashga qodir bo'lgan tashkilot. Bundan tashqari, bu sizga o'zgaruvchan bozor talablariga tezda javob berib, yetkazib berish siyosatini moslashuvchan ravishda qayta tuzishga imkon beradi.

Logistika kompaniyasi qanday ishlaydi? U o'zining infratuzilmasini yaratadi, mijozning ma'muriy xizmatlari va tashuvchilar bilan yaqin ishbilarmonlik aloqalarini o'rnatadi. Shu tufayli haridorlarga tovarlarning barcha harakatlanish tarmoqlarini optimallashtirish va qurish mexanizmi taqdim etiladi. Logistika kompaniyasi ish boshlaganda afzalligi juda aniq. U qanday ishlaydi? Mijoz-kompaniya nafaqat xizmatlar narxida, balki o'z yuklarini yetkazib berish bo'yicha ham sezilarli daromad oladi.

Ko'rib turganingizdek, biznes logistika vazifalarning keng ro'yxatini hal qiladi. Ular korxonaning deyarli barcha sohalariga

qo'llaniladi, nafaqat buxgalteriya hisobi va kadrlar masalalarini qamrab olmaydi.

Hamkorlikning afzalliklari.

Muammolarni hal qilish uchun korxonaga uchun biznes sohasida ishlaydigan kompaniyani jalb qilish foydali bo'ladimi (logistika - bu ko'proq e'tibor beradigan sohadir)? Axir siz o'zingizning bo'limlaringizni yaratishingiz mumkin, ular tovarlarni ko'chirish, saqlash va targ'ib qilish masalalari bilan shug'ullanadi. Shuni yodda tutish kerakki, korxonaning bunday bo'linmalari texnik xizmat ko'rsatish uchun juda ko'p qo'shimcha mablag' talab qiladi. Mavjud amaliyotga asoslanib, biz bir xil xulosaga kelishimiz mumkinki, bunday bo'limlar har doim ham o'z ishlarida kerakli darajadagi samaradorlikni namoyish eta olmaydilar.

Logistika kompaniyasining asosiy afzalligi shundaki, u haqiqatan ham kompaniya aylanmasi samaradorligini va uning unumdorligini oshirishga imkon beradi. Ko'pgina tashkilotlar o'z bo'limlari mavjudligining bema'ni ekanligini ko'rib, hamkorlik uchun uchinchi tomon tashkilotlarini jalb qiladilar, ular:

- haridorning tayyor mahsulotlarini xalqaro darajaga olib chiqib, savdo bozorini kengaytirishga imkon berish;
- kichik va katta miqdordagi tovarlarni, maxsus tashish shartlarini talab qiladigan o'ziga xos va xavfli yuklarni tashish jarayonlarini tashkil etish;
- tovarlarning narxini pasaytirishga imkon beradi.

Shartnomalar tuzish.

Logistika kompaniyasi bilan ishlashni qanday boshlash kerak? Uning uchun u bilan shartnoma tuzish kerak, unda quyidagilar ko'rsatilishi kerak:

- taqdim etiladigan xizmatlarning hajmi va turlari;
- har ikki tomonning javobgarligi;
- yuk bilan birga olib boriladigan hujjatlarining o'ziga xos xususiyatlari;
- ish haqi miqdori, shuningdek kompaniya xizmatlari uchun haq to'lash usullari va tartibi;
- tovarlarga egalik huquqi.

Kompaniyani tanlash.

Bugungi kunga qadar ko'plab logistika tashkilotlari Rossiyada o'z bizneslarini ochishdi. Korxonaga uchun eng maqbulini qanday tanlash mumkin?

Buning uchun siz quyidagi qoidalarga amal qilishingiz kerak:

1. Transport-logistika kompaniyasi ko'rsatadigan xizmatlardan ko'p hollarda foydalanish kerak. Istisno, kompaniyaning o'zining katta avtoullov parkiga ega bo'lgan holatlar bo'lishi mumkin. Bunday holda, tashqi tashkilotni jalb qilish variantini dastlabki baholash kerak. Ammo bunday vaziyatda ham "miqyosli iqtisod" muhim rol o'ynaydi. Axir transport-logistika kompaniyasi transportni tezda amalga oshiradi va arzonlashtiradi. U benzinni ulgurji sotib olish bilan bog'liq ravishda pulni tejashga imkon beradi, shuningdek transport vositalariga texnik xizmat ko'rsatish uchun past xarajatlar, chunki u o'zining ustaxonalariga ega yoki uchinchi tomon ta'mirlash tashkilotlarida doimiy mijoz sifatida sezilarli chegirmalarga ega.

2. Agar tashuvchining o'z avtoullov parki bo'lmasa, u bilan logistika xizmatlarini ko'rsatish uchun shartnoma tuzishga arzimaydi. Bu kompaniya uchun katta moliyaviy xarajatlarni keltirib chiqaradi.

3. Logistika kompaniyasini tanlashda siz potensial pudratchining berishi mumkin bo'lgan kafolatlariga e'tibor berishingiz kerak. Bundan tashqari, shartnoma loyihasida yukning aniq kelish vaqti, shuningdek tranzit vaqti ko'rsatilishi kerak.

4. Tashuvchi har qanday uchinchi tomon sug'urta kompaniyasida o'zi tashigan moddiy boyliklarning to'liq saqlanishi uchun o'z javobgarligini sug'urta qilishga tayyor bo'lishi maqsadga muvofiqdir.

5. Shartnoma tuzish uchun nomzodlarni ko'rib chiqayotganda, transport xizmatlari narxlarini taqqoslash va ularning "nostandart" materiallar bilan ishlashga tayyorligini aniqlash kerak. Agar kerak bo'lsa, qo'shimcha shartnoma tuzilishi mumkin, bu favqulodda vaziyatda kompaniyani zarur bo'lgan transport vositasi bilan ta'minlashni kafolatlaydi.

6. Shartnoma tuzishdan oldin siz bo'lajak sherik haqidagi sharhlarni o'qishingiz kerak.

Bojxona brokerining xizmatlarini ko'rsatishda logistika kompaniyasini tanlashga iloji boricha jiddiyroq munosabatda bo'lishingiz kerak. Axir, deklaratsiya paytida qilingan xatolar ba'zan talabiy kechiktirilgan ta'sirga ega.

The Journal of Commerce Amerika nashri tovarlarni yetkazib berish uchun transportning barcha turlaridan foydalanadigan dunyodagi eng yirik transport logistika korporatsiyalarining ro'yxatini tuzdi. Reyting kompaniyaning hisobot yilidagi rentabelligi to'g'risidagi hisobotlarga asoslangan. Taqdim etilgan ma'lumotlarga ko'ra, kompaniyalarning umumiy daromadi 253 milliard dollarni tashkil etdi va 2016-yil yakunlariga nisbatan 10,3 foizga oshdi.

Logistika operatorlari uchun daromadning o'sishi boshlang'ich qiymatining juda pastligi bilan bog'liq. Taqqoslash uchun, 2016-yilda TOP-50 daromadi 2015-yilga nisbatan atigi 1,2 foizga o'sdi.

An'anaga ko'ra, Germaniyaning DHL kompaniyasi jahon transport kompaniyalari reytingida birinchi o'rinni egallaydi. Uning rentabelligi 30,775 million dollarni tashkil etdi, shveytsariyalik Kuehne & Nagel bir pog'ona pastlashdi, rentabelligi 22,572 million dollarni tashkil etdi. Robinson Worldwide, uning aktivlari 15 503 million dollarga to'ldirildi. Beshinchi o'rinni Daniyaning DSV kompaniyasi egallaydi, u 11,355 million dollar ishlab topdi. TOP-50: XPO Logistics (AQSh), UPS ta'minot zanjiri echimlarining birinchi o'ntaligida. (AQSh), CEVA Logistics (Gollandiya), Expeditors International (AQSh), JB Xant (AQSh). DHL transport va logistika xizmatlari bo'yicha jahon bozorining etakchilari. 1969-yilda AQShdan Gonoluluga hujjatlarni etkazib berish bo'yicha ekspeditsiya guruhi sifatida tashkil etilgan yirik global korporatsiya. Asta-sekin, kompaniya dunyoning turli mamlakatlarida o'z vakolatxonalarini sotib oldi. Bularga 1980-yillarda hech kim ishlamaganlar - SSSR, Xitoy Respublikasi, Iroq, Eron va boshqalar kiradi. 1998-yildan 2001-yilgacha korporatsiyaning aksiyalari Germaniyaning Deutsche Post pochta kompaniyasi tomonidan asta-sekin sotib olindi. Mashhur brend nomi - DHL o'zgarishsiz qoldi. Bugungi kunda kompaniya dunyoning 120 mamlakatidagi 120 ming shaharga yuklarni jo'natmoqda. Tashkilot ofislari soni 5000 dan oshdi, xodimlar soni

275 mingdan oshdi. Kuyne va Nagel Shveysariyada joylashgan xalqaro transport-logistika kompaniyasi. U 1890-yilda Bremen shahrida tashkil etilgan. Kuehne & Nagel dengiz, quruqlik va havo transporti, shu jumladan shartnoma logistikasi bilan bog'liq xizmatlarni ko'rsatadi. 2010-yilda kompaniya dunyodagi etakchi ekspeditor bo'lib, jahon aviatsiya va dengiz yuk tashish biznesining qariyb 15 foizini tashkil qiladi. 2017-yil holatiga ko'ra, Kuehne & Nagel 108 ta mamlakatda 1300 dan ortiq filialga ega bo'lib, ularda 76 mingga yaqin xodim ishlaydi. Kompaniya Rossiyaga 1992-yilda kelgan. Bugungi kunda Rossiya Federatsiyasi hududida umumiy maydoni 133 ming kvadrat metrdan ortiq bo'lgan 6 ta ofis, 5 ta vakolatxona va 7 ta ombor markazi mavjud. m. Butunrossiya bojxona brokeri litsenziyasi Kuehne & Nagelga har qanday murakkablikdagi tovarlarni bojxona rasmiylashtiruvidan o'tkazishga imkon beradi. DB Schenker Mashhur transport kompaniyasi Deutsche Bahn Schenker 1871-yilda buyurtmalar bilan ish boshlagan. Keyin ekspeditorlik tashkiloti Yevroosiyo ning Yevropa qismi va AQSH o'rtasida o'z temir yo'l vagonlari va kemalari orqali guruh yuklarini tashish bilan shug'ullangan. DB Schenker qariyb 150 yildan buyon yuk tashiydi. Shuningdek, Rossiya Federatsiyasida vakolatxonalar, xususan, 900 ta xodimlari bo'lgan 24 ta ofis mavjud. Zamonaviy DB kompaniyasi Deutsche Bahn temir yo'l kompaniyasi oldida hisobdor. Biroq, hozirgacha bu tashuvchi har xil transport turlaridan foydalangan holda o'z markasi ostida yuk temir yo'llari va kombinatsiyalangan etkazib berish bilan shug'ullanadi. C.H.Robinson Amerika yuk tashish kompaniyasi 1900 yil boshida tashkil etilgan. Robinson dastlab Shimoliy Dakota va Minnesota shtatlari bo'ylab mahsulot etkazib beradigan kichik ulgurji brokerlik uyiga ega edi. Kompaniya birlashishlardan o'tib, o'z imkoniyatlarini asta-sekin kengaytirdi va 1997-yilga kelib 206 million dollar daromad keltirdi 90 -yillarning oxirida kompaniya xalqaro bozorlarda o'z ishtirokini kengaytirish kursini boshladi. Bugungi kunda bu yirik 3PL operatori, transportning barcha turlari bilan shug'ullanadi: temir yo'l, avtomobil, dengiz va havo.

1.2. O'zbekiston Respublikasida logistika kompaniyalarini tashkil etish va ularni rivojlantirish istiqbollari

Markaziy Osiyo mintaqasi mamlakatlari nafaqat geografik jihatdan birlashgan, ular umumiy madaniy, siyosiy va iqtisodiy turiga ega va bugungi kunda ular oldida davlat boshqaruvi va davlat korxonalari tizimini yanada samarali tuzilmalarga aylantirish bo'yicha umumiy vazifalar turibdi. Bu ko'plab muammolarni hal qilishni talab qiladi, ulardan biri ularni tovar va xizmatlar uchun jahon bozorida ajratib turadigan muhim "iqtisodiy masofani" yengishdir. "Iqtisodiy masofa" - bu tovarlarni tashqi bozorga yetkazib berish jamiyatida sarflangan barcha vaqt va moddiy xarajatlar yig'indisi, tovarlarning harakatlanish yo'lini optimallashtirish va xarajatlarni kamaytirish, shuningdek, logistika ta'minotining zanjirini yaratish. Mintaqadagi barcha davlatlar, ularning iqtisodiy rivojlanishining hal qiluvchi omili.

1991-yilda Sovet Sotsialistik Respublikalari Ittifoqi (SSSR) ning qulashi natijasida Markaziy Osiyoda beshta yangi mustaqil davlat - Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston va O'zbekiston tashkil topdi. Bu mamlakatlar uglevodorodlar (neft va tabiiy gaz) va mineral resurslarning katta zaxiralariga ega.

Bu davlatlar iqtisodiyotining sekin rivojlanishi, asosan, mintaqa mamlakatlarining transport va savdo kompaniyalari duch keladigan jahon tovar bozorlariga sezilarli "iqtisodiy masofa" bilan bog'liq.

"Iqtisodiy masofani" nafaqat infratuzilmaning jismoniy holatini yaxshilash, balki tranzit va bojxona rasmiylashtiruvini tartibini sodalashtirish, axborot manbalariga ochiq va erkin kirish, norasmiy to'lovlarni yo'q qilish yo'li bilan ham sezilarli darajada kamaytirish mumkin. Binobarin, mintaqa mamlakatlari uchun tranzit yo'llarining rivojlanishiga ko'maklashish masalasi, ya'ni. Yaponiya, Xitoy va Janubi - Sharqiy Osiyo mamlakatlarini Rossiya va Yevropa Ittifoqi mamlakatlari bilan bog'laydigan va bu yo'llarni zamonaviy transport infratuzilmasi bilan ta'minlaydigan, shu jumladan axborot, savdo va ombor logistika tizimini rivojlantirishga imkon beradigan savdo transport va iqtisodiy ko'prikk aylanadi. Shu bilan birga, Markaziy

Osiyo davlatlarining ustuvor masalalaridan biri savdo va transport logistikasi tizimini yaratish, shuningdek, global ta'minot zanjiri tizimiga kirishdir. Bu jarayonning ajralmas qismi mintaqaviy transport infratuzilmasi va savdosini rag'batlantirish va rivojlantirishdir, bu barqaror iqtisodiy o'sish va ish o'rinlarini yaratishning asosiy omili sifatida qaralishi kerak.

Xalqaro yuk tashishning samarali logistika tizimini joriy etish transport xarajatlarini kamaytiradi, buning natijasida Markaziy Osiyo mintaqasi mamlakatlari tovarlarining tashqi bozorda raqobatbardoshligi oshadi.

Markaziy Osiyoning barcha beshta mamlakati jahon bozoridan juda uzoqda joylashganligi bilan bir qatorda, ularning ba'zilari dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqa olmaydi. Masalan, dengiz yo'llariga chiqish uchun o'zbek tovarlari ikki davlat hududidan o'tishi kerak, bu esa eksport tovarlari tannaxida transport xarajatlari ulushining oshishiga olib keladi.

Savdo va transport kompaniyalari uchun, jahon bozorlariga uzoq masofalar bilan bir qatorda, tovarlarni tashishda ular duch keladigan jismoniy to'siqlar muhim muammo - bu etkazib berishdagi kechikishlar va norasmiy to'lovlar.

Markaziy Osiyo mamlakatlarining avtotransport tizimiga taxminan 66000 km arterial yo'llar kiradi, ulardan 29000 km mintaqaviy va xalqaro yuklarning asosiy qismini tashiydi. Temir yo'l tarmog'i singari, asosiy magistral yo'llarning aksariyati shimoldan janubga yo'naltirilgan, o'zbek tovarlari tranziti asosan Qozog'iston va Rossiya hududlari orqali amalga oshiriladi. Mintaqani sharqdan g'arbga kesib o'tadigan, Toshkent va Olmota bog'laydigan, Xitoy va Turkmanistonga bo'linadigan yo'llar bilan bog'laydigan asfalt-beton avtomagistrali shaklidagi bitta asosiy yo'lak A40 bor. Hozircha shuningdek, Qozog'iston-Xitoy chegarasidagi "Dostik" nazorat o'tkazish punkti orqali Xitoyga boradigan yagona temir yo'l yo'lakchasi ham bor.

Markaziy Osiyodagi yo'l tarmoqlari keng va umuman foydalanuvchilar ehtiyojlarini qondirish uchun yetarli. Biroq, viloyatdagi yo'llarning aksariyati yomon ahvolda, bu esa to'g'ri parvarish

qilinishidan dalolat beradi. Bu asosan: 1) yo'llarni saqlash uchun byudjet mablag'larining etishmasligi; 2) avtomagistralarni saqlash va ishlatish uchun ishlatilgan eski texnik standartlar; 3) avtomobil yo'llarini qurishda va texnik xizmat ko'rsatishda yangi texnologiya va usullardan cheklangan foydalanish, bu xarajatlarni 20-30%ga kamaytirishga yordam beradi.

Markaziy Osiyo mamlakatlarining temir yo'l tizimi 22000 kilometr dan oshadi. Qozog'iston eng katta va boshqariladigan temir yo'lga ega, bu mintaqa temir yo'llarining umumiy uzunligining 66 foizini va barcha yuk tashishning 84 foizini tashkil qiladi. Mintaqaviy temir yo'llarning 18% ga yaqini O'zbekiston hududi orqali o'tadi, bu yuk tashishning qariyb 11% ni tashkil qiladi. Turkmanistonda mintaqaviy temir yo'llarning taxminan 12 foizi va barcha yuk tashish hajmining 4 foizi bor.

Yangi xalqaro transport va savdo koridorlarining rivojlanishi tashuvchilardan tezroq va yaxshi xizmat ko'rsatishni talab qiladi. Bir davlat temir yo'l kompaniyasi vagonlarni boshqa davlat temir yo'l kompaniyasiga o'tkazadigan to'xtash usuli, shuningdek, chegara o'tish joylarida (Xitoy) g'ildiraklar to'plarni o'zgartirishning zaif boshquruv tizimi nafaqat mintaqaviy savdoning rivojlanishiga to'siqlik qiladi, balki Sharq va G'arb o'rtasidagi global savdoning rivojlanishi sabab bo'ladi.

Bugungi kunda Markaziy Osiyo davlatlari mintaqasida tez o'zgarishlar ro'y bermoqda. Markaziy Osiyo mamlakatlari iqtisodiyoti jahon hamjamiyatiga integratsiyalashganligi sababli, transport logistikasini yaxshilash orqali transport va savdo to'siqlarini kamaytirish, shuningdek, xalqaro yuk tashishni optimallashtirish zarurati ortadi.

O'zbekistonda transport logistikasi. Hozirgi vaqtda nafaqat O'zbekistonda, balki MDHning ko'plab mamlakatlarida logistika faqat tovarlarni tashish bilan bog'liq bo'lgan ma'lum funksiyalar majmui sifatida qabul qilinadi. Ayni paytda, rivojlangan mamlakatlarda biznes yuritish amaliyoti shuni ko'rsatadiki, logistika savdo oqimlarini tashkil qilishda strategik muhim rol o'ynaydi. Logistika ko'plab shakl va yo'nalishlarga ega - bu sanoat logistikasi,

savdo logistikasi, axborot logistikasi, transport logistikasi, boshqaruvi logistikasi, ombor logistikasi va boshqalar.

Bugungi kunda O'zbekistonda savdo va yuklarni tashishni logistik qo'llab quvvatlash elementlari endigina paydo bo'la boshladi. Axborot texnologiyalari, transport va transport infratuzilmasidan samarali foydalanish mexanizmini yaratish choralari ko'rilmogda. Shu bilan birga, yuk oqimlarini tashkil etish va boshqarish amaliyotida logistikaning zamonaviy usullari va texnik vositalarini joriy etish sur'ati hali ham yetarli emas. Afsuski, O'zbekistonda chakana savdo uchun tashish, qayta ishlash, saqlash va sotishdan oldingi xizmatlarni ko'rsatish bo'yicha to'liq logistika xizmatlarini ko'rsatadigan universal logistika markazlari faoliyat ko'rsatadigan misollar yo'q. Buning sabablaridan biri - O'zbekistonda savdo - transport logistikasini rivojlantirish strategiyasining yo'qligi.

Agar yaqin vaqtgacha o'zbek tadbirkorlari uchun faqat yetkazib beruvchidan oluvchiga tovar yetkazib berishni tashkil etish yetarli bo'lgan bo'lsa, endi tovarlarni tashishni tashkil etish bo'yicha xizmatlar turini ko'paytirishga doimiy talab mavjud - bu intermodalni tashkil etish. Transport, uyma-uy yetkazib berish, bojxona rasmiylashtiruv, qadoqlash, saqlash, tovar va h.k. Shu munosabat bilan, O'zbekistonda logistika sanoatini institutsional rivojlantirish, sanoat, savdo, axborot, transport, ombor, menejment va boshqa turdagi logistika sohaslarida ko'rsatiladigan xizmatlar sifatini yaxshilash zaruriyati paydo bo'ldi. Shu munosabat bilan, logistika sohasida malakali kadrlarning mavjudligi bilan bog'liq bo'lgan yana bir savol tug'iladi. Bugungi kunda respublika tadbirkorlarini, shuningdek, oliy o'quv yurtlari o'qituvchilarini tayyorlash va kasbiy bilimlarini oshirmasdan turib, logistika xizmatlarini rivojlantirish mumkin emas.

O'zbekiston hukumati respublika hududidan o'tadigan xalqaro yo'laklarni rivojlantirishga, transport yo'nalishlarini yangilashga, shuningdek, O'zbekiston transport infratuzilmasini yaxshilashga katta ahamiyat beradi. Xalqaro yuk tashish hajmini ko'paytirish va respublika hududi orqali tranzit yuk tashishni jalb qilish masalalarini kompleks hal qilish uchun transport va logistika xizmatlari sifatini

yaxshilash bo'yicha faol ishlarni boshlash kerak. respublika kompaniyalari. Bu borada respublika iqtisodiy rivojlanishining ustuvor yo'nalishlaridan biri O'zbekiston korxonalarida xalqaro standartlarga javob beradigan sifat menejmenti tizimini joriy etish bo'ldi.

Hozirgi vaqtda ISO 9001:2008 sertifikatiga ega bo'lmagan milliy transport logistika kompaniyalari transport va logistika xizmatlarini yetkazib beruvchilar sifatida xorijiy kompaniyalarga raqobatbardosh bo'lib qolmogda. Xalqaro yuk tashish va logistika xizmatlari bozorida raqobat kuchayib borayotganini hisobga olib, yuklarni xalqaro tashish bilan shug'ullanadigan transport kompaniyalari uchun ISO 9001:2008 standartiga muvofiq sertifikatlashtirish zarur, chunki ushbu standartga o'zaro qo'llab-quvvatlash korxonaning ratsionalligi va samaradorligini belgilaydi. Avtomobil transportida sifat menejmenti tizimining barqaror rivojlanishiga erishish uchun sifat menejmenti tizimi bo'yicha milliy kadrlarni o'qitish va o'qitishni tashkil etish zarur (ISO9001:2008). Shuningdek, transport va ombor logistikasi sohasidagi mutaxassislarni tayyorlash va ularning malakasini oshirish uchun trenerlar tayyorlashni tashkil etish zarur.

O'zbekiston iqtisodiy rivojlanishining tuzilishi tahlili shuni ko'rsatadiki, transport infratuzilmasining yaxshilanishi va rivojlanishi, tranzit va mintaqaviy savdoning ko'payishi hisobiga respublikada logistika xizmatlari bozori yaqin yillarda tez sur'atlar bilan o'sadi. Bugungi kunda milliy transport-logistika kompaniyalari ushbu imkoniyatdan foydalanishni va o'z biznesini rivojlantirishni, logistika xizmatlari ko'rsatish darajasini xalqaro standartlar darajasida yaxshilashni xohlamogda.

2.3. Mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishda logistik kompaniyalarning roli

O'zbekistondagi temir yo'llar yaxshi holatda va yuk poyezdlarining 100 km/soat tezlikda harakatlanishiga yaroqli, O'zbekiston temir yo'llarini tiklash uchun OTB dasturi doirasida rekonstruksiya qilingan yo'llarning ayrim uchastkalari ularni qabul qilishga imkon beradi. tezligi 160 km/soatgacha. O'zbekiston temir

yo'l infratuzilmasi quyma yuklarni tashish uchun eng yuqori standartlarga muvofiq qurilgan va yuk tashish hajmini ancha oshirishga mo'ljallangan.

“O'zbekiston temir yo'llari” ning rivojlanish rejalariga muvofiq 2015 yilga kelib, yuqori zichlikdagi yo'llarning Samarqand-Qarshi-Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on, Samarqand-Navoiy-Uchquduq-Urganch-Nukus, Navoiy-Buxoro kabi yo'llari uchastkalar elektrlashtiriladi. Bugungi kunda temir yo'l aloqasini yanada rivojlantirish, Marakand-Qarshi va Qarshi-Termiz temir yo'l uchastkalarini elektrlashtirish loyihalarini amalga oshirishga alohida e'tibor qaratilmoqda.

Turkmaniston hududida chegara va bojxona nazoratini kechiktirmaslik uchun O'zbekistonda Nukus-Misken-Uchquduq-Buxoro temir yo'l liniyasi qurildi.

2011-yilda temir yo'l orqali 59,6 million tonna yuk tashildi, bu o'tgan yilga nisbatan 104,8% ga ko'pdir, tovar aylanmasi 22 533,2 mln. yoki 101,1%.

O'zbekiston hukumati mustaqillikka erishgach, temir yo'llarni modernizatsiya qilishni asosiy ustuvor vazifalardan biri sifatida belgilab berdi. Mamlakat transportining asosiy qismini temir yo'l transporti tashkil etishini tushungan OTB, asosiy transport hududida 660 km temir yo'lni modernizatsiya qilgan ikkita loyihani qo'llab-quvvatladi. Ushbu loyihalar doirasida yo'llarni yotqizishning eng yangi usullari qo'llanildi va zamonaviy uskunalar, optik tolali telekommunikatsiya tarmoqlari va kompyuterlashtirilgan buxgalteriya tizimlari yetkazib berildi.

OTBning Afg'oniston uchun ajratgan granti doirasida ish olib borayotganda, “O'zbekiston temir yo'llari” davlat aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi Afg'onistonda 75 kilometrlik yo'lni qurib, qo'shni mamlakat shimolida temir yo'l tarmog'ini kengaytirdi. Samarqand viloyatining Marakand va Qashqadaryo viloyatining Qarshi shahri orasidagi 140 km yo'lni elektrlashtirishni moliyalashtirish uchun 100 million dollar kredit ajratildi. Bu yo'nalish Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik dasturining oltinchi koridorining bir qismidir.

Temir yo'l yo'llarini rekonstruksiya qilish va rekonstruksiya qilish bo'yicha olib borilayotgan ishlar bilan bir qatorda yuk tashishni tashkil etishning butun zanjirini optimallashtirish choralari ko'rish zarur. Ko'pgina mutaxassislarning ta'kidlashicha, bu muammoning yechimi – konteynerlardan keng foydalanish, shuningdek, “O'zbekiston temir yo'llari” kompaniyasining infratuzilma ob'ektlarini, lokomotiv parkini va harakatlanuvchi tarkibini modernizatsiya qilish imkonliki mumkin.

Yo'l harakati tizimi.

O'zbekiston hukumati uchun respublikaning barcha hududlarini ishonchli bog'laydigan, mintaqaviy va jahon bozorlariga chiqishni ta'minlaydigan o'zbek milliy avtomagistrali tarkibiga kiruvchi yo'llarni qurish va rekonstruksiya qilish loyihalarini amalga oshirishni tezlashtirish juda muhim. Shu maqsadda 2012-yilda respublika yo'l jamg'armasi mablag'lari hisobidan 360 million AQSh dollaridan ortiq bo'lgan 517 km uzunlikdagi avtomobil yo'llari, 2 ta yirik transport almashinuvi, 544 metr uzunlikdagi ko'priklar va yo'l o'tkazgichlarni qurish va rekonstruksiya qilish ishlari olib borildi. Chiqib ketdi, bu 2011-yilga nisbatan 12,5 foizga ko'pdir. Magistral yo'llarni modernizatsiya qilishning nafaqat O'zbekiston uchun, balki butun Markaziy Osiyo mintaqasi uchun strategik ahamiyatini yuqori baholab, xalqaro muvofiqlashtiruvchi guruh - Osiyo taraqqiyot banki, Islom taraqqiyot banki, Arab muvofiqlashtirish guruhi a'zolari O'zbekistonga imtiyozli kredit miqdorida kredit ajratdilar. 742 km uzunlikdagi avtomobil yo'llarini qurish va rekonstruksiya qilish, zamonaviy yo'l qurilish uskunalarini sotib olish uchun qariyb 1,4 mlrd. Birgina 2012-yilning o'zida bu maqsadlar uchun sement-beton qoplamali 165 km uzunlikdagi yo'llarni ishga tushirish, shu jumladan Qumchiq dovoni orqali o'tadigan yo'lni rekonstruksiya qilish bilan 109 million AQSh dollari sarflandi. Yo'l sharoitining yomonligi odatda umumiy transport xarajatlarini 20-30%ga oshiradi. Shu bois milliy avtomobil yo'llari tarmog'ini tiklash O'zbekistonning asosiy ustuvor vazifalaridan biriga aylandi.

O'tmishda avtomobil yo'llarining yetarli darajada saqlanmaganligi va ekspluatatsiya qilinmaganligi ularning holatining yomonlashishiga olib keldi.

Mavjud muammolar quyidagi asosiy omillarni o'z ichiga oladi:

1) yo'llar tarmog'ining saqlanishi sobiq SSSR standartlariga asoslanadi va transportning mavjud darajasiga mos kelmaydi;

2) xarajatlarni sezilarli darajada pasayishiga olib kelishi mumkin bo'lgan qurilish va texnik xizmat ko'rsatishning yangi texnologiyalar va usullaridan ozgina foydalanish.

Natijada, ko'plab xalqaro ekspertlar yo'l sohasini yanada rivojlantirish uchun quyidagi choralarni taklif qilishadi:

1. Cheklangan resurslardan foydalanganda samaradorlik va samaradorlikka erishish uchun yo'llarni boshqarishning zamonaviy tizimlari va usullarini joriy etish.

2. Yo'l harakati xavfsizligini va tranzit transportining xavfsizligini ta'minlash va avtomobil transportida tranzit tashish ishonchligini oshirish bo'yicha ishlarni takomillashtirish.

3. Yo'l qurilishining xalqaro standartlari va texnik xizmat ko'rsatish, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlashning yangi iqtisodiy usullarini joriy etish.

Avtomobil transporti.

Hozirgi vaqtda O'zbekiston transport sanoatida yuk tashish bilan shug'ullanadigan 400 ga yaqin avtomobil transporti korxonalari mavjud. Bozor munosabatlarining rivojlanishi bilan oz miqdordagi avtotransport vositalariga ega bo'lgan kichik va o'rta avtomobil transporti korxonalari soni ko'paydi. Avtotransport vositalarining o'rtacha yoshi 12 yoshni tashkil etadi, shu jumladan avtoparkning 60% 15 yildan ortiq ishlatilgan, ularning hammasi eskirgan va hisobdan chiqarilishi mumkin. Bundan tashqari, aksariyat avtotransport o'qlari ruxsat etilgan o'q yuki va ekologik cheklovlar bilan bog'liq Yevro 4 xalqaro standartlariga javob bermaydi va natijada Yevropada ishlashga ruxsat berilmaydi. Ularning barchasi asosan Rossiya va MDHning boshqa mamlakatlariga yuk tashishda ishlatiladi. Yuk mashinalarining aksariyati xususiy mulkka tegishli.

Effektiv ravishda, bugungi kunda O'zbekistonda mavjud bo'lgan avtotransport vositalari xalqaro bozorda raqobat qila olmaydi va uning operatorlari Eron, Turkiya, Qozog'iston va Rossiya operatorlari bilan raqobatlasha olmaydi. Natijada, o'zbek avtotransportlarining katta qismi mamlakat ichida yuk tashish uchun ishlatiladi (masalan, paxta, qurilish materiallari, iste'mol tovarlari va qishloq xo'jaligi mahsulotlari).

O'zbekistonda xalqaro avtomobil tashuvchilar assotsiatsiyasi (AIRCUZ) faoliyat yuritadi, u xalqaro avtotransport xizmatlarini ko'rsatuvchi 130 dan ortiq avtotransport kompaniyalarini birlashtiradi.

Assotsiatsiya TIR karneti qoplamasi ostida tovarlarni xalqaro tashish to'g'risidagi Bojxona konvensiyasiga (1975) muvofiq amalga oshiriladigan transport operatsiyalari uchun javobgarlikni o'z zimmasiga oladi va shu tariqa xalqaro darajadagi samarali davlat-sotuziy sheriklik a'zosi hisoblanadi.

Assotsiatsiya Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) va Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik ekspeditorlari va tashuvchilar uyushmalari federatsiyasining (CFCEFA) to'liq a'zosi hisoblanadi.

Havo transporti.

O'zbekiston dengizga chiqa olmaydigan mamlakat bo'lgani uchun, xalqaro yuk tashish hajmining 4% ini tashkil etuvchi havo yuklari tashishda, ayniqsa, havo harakati muhim o'rin tutadi. Navoiy xalqaro aeroporti (aviakubka) ishlay boshlagach, bu aeroport yuklarni havo, avtomobil va temir yo'l transportida integratsiyalashgan logistika xizmatlarini taklif etuvchi, havo yuklarini tashishning eng yirik markaziga aylandi.

Navoiy aeroporti negizida Yevropa, Hindiston, Xitoy va Janubi - Sharqiy Osiyoga havo yuklarini tashishni birlashtirgan xalqaro multimodal logistika markazi yaratildi. Navoiy aeroporti orqali yuk tashish Yevropa va Osiyoning Bryussel, Saragoza, Milan, Shanxay, Vena, Frankfurt, Bangkok, Dehli, Mumbai, Dakka, Istanbul, Doxa va Dubay kabi shaharlariga amalga oshiriladi. Olmaota, Moskva, Riga va Xanoyga yo'nalishlar ishlab chiqish bosqichida.

Navoiy aeroportidagi xalqaro markazni yanada rivojlantirish uchun yo'lovchilar terminalini rekonstruksiya qilish va kengaytirish ishlari olib borildi, bu esa aeroportning o'tkazuvchanligini soatiga 400 yo'lovchiga etkazish imkonini berdi.

Mustaqillik yillarida "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasining samolyotlar parki to'liq yangilandi. Bugungi kunda u zamonaviy Boeing-757 va Boeing-767, A320 va A310, Rj-85 avialaynerlariga, shuningdek Il-114-100 mahalliy laynerlariga ega. Filo yangi avlod samolyotlari bilan to'ldirilmoqda, xususan, uchta

Boeing-767 va ikkita Boeing-787 Dreamliner. "O'zbekiston havo yo'llari" YoAJning zamonaviy uskunalar bilan jihozlangan yangi o'quv majmuasi foydalanishga topshirildi.

Havo orqali yuk jo'natish 30,6 ming tonnani tashkil etdi, bu 2010-yil yanvardekabr darajasidan yuqori. 3,8 foizga. O'zbekiston havo va temir yo'l transporti Markaziy Osiyoda eng yaxshi deb topilgan bo'lsa-da, O'zbekistonning ta'minot zanjiri boshqaruvi va logistika xizmatlarini yaxshilash kerak. Bu ta'rif avtomobil transporti sohasiga ham tegishli.

Yuk tashish. O'zbekistonda transport-ekspeditorlik biznesi hali yetarlicha rivojlanmagan. Mahalliy kompaniyalar ko'p bo'lsa-da, ularning aksariyati taklif etadigan yuk-ekspeditorlik xizmatlari portfeli to'liq emas, lekin milliy ekspeditorlarning javobgarligi masalasi hal qilinmayapti, ayniqsa bir nechta transport-ekspeditorlik kompaniyasi ishtirok etganda. tranzit zanjiri.

O'zbekistonda 3PL ta'minot zanjiri menejmenti xizmatlari hali boshlang'ich bosqichida. Bugungi kunda milliy ekspeditorlik kompaniyalari ko'rsatadigan xizmatlar standartlarini takomillashtirish zarurati tug'ildi. Shu sababli, chet ellik mijozlar xizmatlarning qimmat turishiga qaramay, chet el tashuvchilari va ekspeditorlarining xizmatlaridan foydalanishni afzal ko'rishadi, chunki ular xizmatlarning keng assortimentini taqdim etadi va ishonchli. O'zbekistonda Rossiya, Qozog'iston, Germaniya, Shveysariya, Koreya va Xitoyning turli transport-ekspeditorlik kompaniyalari faol ishlamoqda.

2.4. Logistik markazlar faoliyatini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'rni

Logistik markaz – yuklar qatnovi bo'yicha keng ko'lamli transport va servis xizmatlarini ko'rsatuvchi ko'p funksiyali terminal kompleksidir.

Logistik markaz (LM) – o'z ichiga maqsadli, foyda olishga, yuk egalari xizmat ko'rsatish sifatini oshirishga, raqobatbardosh ustunliklarga ega bo'lishga va yuk jo'natuvchi ishtirokchilarning Intyernodal va xususan xalqaro miqyosda integrasiyalashga qaratilgan, funksional, boshqaruv va nisbiy mustaqil bo'lib tarkibtizimli ta'minotdan foydalanuvchi, hamkorlikdagi ta'sirlanishning sinergetik effekti ustunliklaridan foydalanuvchi, ularni tizimli tashkiliq imkoniyatlaridan kelib chiqib strategik taktik masalalarni yechishni analitik kuchaytiruvchi ko'p bosqichli ishlab chiqarish birlashmasi sifatida tushuniladi.

Logistika markazlari – bozor-savdo tashkilotlari bo'lib, logistik xizmatni (ombor va transport) boshqaradi va axborot ta'minotini nazorat qiladi va ta'minlaydi. Firmalarning logistika markazlari turlichadir. Ularning tuzilmasi firmaning yo'nalish sohasiga va kattaligiga bog'liq. Kichik firmalarda bu logistika mutaxassislari jamoasini va 2-3 komp'yuterni nazarda tutishi mumkin. Yirik firmalarda esa bu ko'p sonli ishchilar va lokal tarmoq orqali birlashgan talaygina Intyernet tarmog'iga ulangan komp'yuterlar birligidir. Firmalar logistika markazlarining asosiy ustunliklar bo'lib ularning anchagina arzonligi va ularni tezda yaratish imkoniyati borligidir. Buning uchun qo'shimcha yordamchi binolar qurishga (masalan, omborlar yoki o'tirish tashirish moslamalari) hojat yo'q, negaki ular firmada allaqachon mavjud. Ular firmaning ixtisosligiga moslashgan bo'lib, savdo-sotiq sirlarini buzish kabi xavf tug'dirmaydi.

Har qanday logistik markaz yadrosi bo'lib axborot-tahlil markazi hisoblanadi.

Uning boshqa asosiy bo'limlariga quyidagilar kiradi:

– yuklarni zamonaviy qayta ishlashda ishlatiladigan kabi ortish-tushirish va yaxlitash moslamalari bilan jihozlangan keng ombor xonalari;

– xalqaro standartli (1F va ISS rusumli) konteynerlarni saqlashning ochiq maydonlari;

– omborlar ortish-tushirish va konteyner maydonlarini temir yo‘l vagonlari bilan ta‘minlovchi temir yo‘l stansiyasi;

– avtomobillarni bevosita omborda yoki konteyner maydonlarida ortish-tushirish bilan bog‘liq kutish maydonlari;

– xalqaro standartli konteynerlarni tashishni ta‘minlovchi avto va elektro yuk ortgichlar maydonlari;

– avtoyuklagichlar yordamida gorizontal holda yuklashga mo‘ljallanmagan hamda asosan kemalarda shlatiluvchi kranlar maydoni;

– turli firmalarga ijaraga berishga mo‘ljallangan ishlab chiqarish binolari;

– ijaraga byeriladigan restoranli mehmonxona, kafe yoki dam olish binolari;

– turli firmalarga ofis sifatida beriladigan qo‘shimcha ma‘muriyat xodimlari binolari;

– yer sharining ixtiyoriy nuqtasida kechayu-kunduz aloqani ta‘minlovchi zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlangan aloqa xizmati;

– moddiy boyliklar, logistika markazi xodimlari va ularning mijozlari xavfsizligini ta‘minlovchi xavfsizlik xizmati;

– moddiy boyliklarga eng ko‘pi bilan minimal zarar yetkazadigan yong‘inga qarshi zamonaviy o‘t o‘chirish tizim;

– logistika markazini aeroport, vokzal va yaqindagi aholi punktlari bilan bog‘lab turuvchi jamoat transportlari to‘xtash maydonlari;

– logistika markazi xodimlari va ularning mijozlari avtomobillari qo‘riqlanadigan to‘xtash maydoni;

– turli tashkilot va binolarning qurilishi yoki ijaraga byerilishi uchun yer maydonlari.

Hunda uzoq muddatli ijaraga (masalan, 30 yoki 50 yilgacha bo‘lishi mumkin) yer maydonlarining olib-sotilishi (firibgarlik, chayqovchlik) ehtolini olish uchun mo‘ljallangan.

Logistika markazi maydonlarida ijarada bo‘lgan turli mustaqil tashkilotlarga quyidagilarni misol qilib olish mumkin:

Mintaqaviy logistika markazlari yuqorida aytib o‘tilgan barcha bo‘limlarga ega bo‘lmasligi mumkin. Aynan biror shart-sharoitlarni va talabalarni hisobga olgan holda ularning ba‘zilari bo‘lmasligi mumkin.

Logistika markazlarining asosiy moliyaviy manbalari bo‘lib ular ko‘rsatgan xizmat haqi hisoblanadi. Mijozlarni o‘ziga qaratish maqsadida ko‘rsatiladigan xizmatlarga past tariflar belgilanadi, lekin bitta aylanma hisobga ular ko‘rsatgan xizmatlar yuqori foyda keltiradi. Logistik markazlarni moliyalashtirishni qo‘shimcha manbaalari bo‘lib, ofislar va ishlab chiqarish xonalarining ijarasiga to‘lovlar, firmalar sotayotgan mahsulotlar xaqidagi axborotlarni logistik markaz saytiga joylashtirish uchun to‘lovlar, oddiy reklama uchun to‘lovlar faoliyatlarining boshqa turlaridagi daromadlar hisoblanadi⁴

Barcha axborot moliyaviy va moddiy oqimlarni boshqarish logistik markazdagi yetakchilik qiluvchi axborot-analitik markaz tomonidan amalga oshiriladi. Uning tarkibiga yuqori malakali muhandis-ligistiklar kiradi. Axborot analitik markazlar lokal tarmoq bo‘ylab Intyernet tarmog‘iga ulangan zamonaviy kompyuterlar bilan jihozlangan. Dasturiy ta‘minot avtomatlashgan boshqaruvning samaralari tizimlaridan birini tashkil etadi. Unda joylashgan ma‘lumotlar banki logistik markazga taalluqli bo‘lgan barcha axborotlarni saqlanishini ta‘minlaydi.

⁴ Reza Zanjirani Farahani, Shabnam Rezapour, Laleh Kardar. Logistics Operations and Management. Concepts and Models. (2011), Elsevier Inc. – p. 222.

Axborot-analitik markaz ishlarining asosiy turlaridan biri - logistik markaz mijozlari – firmalarda sotiluvchi mahsulotlar xaqidagi axborot saqlanuvchi

Internetdagi maxsus yaratilgan saytlarga xizmat ko'rstash. Bunday reklama samarali hisoblanadi, sababi, mutaxassislar tomonidan ishlab chiqilgan va sidqidildan xizmat ko'rsatuvchi logistik markaz saytida, hududdagi sotilayotgan mahsulotlar xaqidagi axborot to'liq bo'lib, doimo yangilanib turilgani sababli doimiy haridorlar tez-tez murojaat qilishadi. Sababi, mavjud ko'p sonli firmalarning saytlari sifatsiz va kerak bo'lgan ma'lumotlarni yetkazib bera olmaydi. Bundan tashqari, bu sayt orqali axborot xizmati ko'rsatilishi uchun ko'p sonli buyurtmalar kelib tushadi. Aloqa Internet orqali amalga oshib, saytlarni izdash zarurati bo'lmaydi. Barcha zarur ma'lumotlar yagona joyda jamlangan bo'lib, logistik markaz saytiga joylashtirilgan bo'ladi. Ushbu sayt orqali yuqori sa'viyali mutaxassislarga yordam so'rab murojaat qilish mumkin. Bunday murojaatnoma, axborot xizmatiga buyurtma sifatida ko'rib chiqilib, tez va sifatli bajariladi va to'lov haqi me'yorida amalga oshiriladi. Ko'rsatilayotgan xizmatlar hajmi kattaligi tufayli logistik markaz rentabelligi yuqori bo'lib, xizmat tariflarining oshirilishiga zarurat qolmaydi.

?

Nazorat savollari

1. Logistik kompaniyalarni qanday tashkil etish mumkin?
2. Rivojlangan davlatlar logistik kompaniyalari haqida gapirib bering.
3. O'zbekiston Respublikasida logistika kompaniyalarini tashkil etish va ularni rivojlantirish istiqbollari nimalardan iborat?
4. Mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishda logistik kompaniyalarning roli nimada?
5. Logistik markazlar faoliyatini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'rini izohlang.

III BOB. RIVOJLANGAN MAMLAKATLARNING LOGISTIK KOMPANIYALAR TASHKIL ETISH TAJRIBASI

3.1. Dunyoning rivojlangan mamlakatlarida logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasi.

3.2. "Angren" logistika markazi va uning asosiy yo'nalishlari. "Angren" logistika markazida faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar.

3.1. Dunyoning rivojlangan mamlakatlarida logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasi

Zamonaviy iqtisodiy munosabatlarning asosiy tendensiyalaridan biri - ustuvorliklarning ishlab chiqaruvchi bozoridan haridor bozoriga o'tishi, natijada haridorlarning xohish - istaklarining tez o'zgarishi, ularning mahsulot yetkazib berish sifatiga bo'lgan talablari o'zgarishiga olib keladi. Yetkazib berish muddati va hajmi, vaqt va materiallarning xavfsizlik zaxiralarini kamaytirish.

Ikkinchi xususiyat - mamlakatlar o'rtasidagi integratsion jarayonlarning kuchayishi, birinchi navbatda, JSTning kengayishi sharoitida, ishlab chiqarishni ishchi kuchi arzonroq va soliq stavkalari past bo'lgan mamlakatlarda joylashtirish mumkin bo'lganda va xalqaro savdoning rivojlanishi. arzonroq manbalarga kirish.

Natijada, jahon yalpi ichki mahsuloti qariyb 30 trln. AQSh dollari - XXI asr boshlarida tovarlarning global to'g'ridan-to'g'ri eksporti 6 trilliondan oshdi. AQSh dollari, xizmatlar eksporti esa - 1,7 trln. O'z navbatida, xalqaro hamkorlik doirasida boshqa mamlakatlardan keladigan komponentlarning ulushi faqat mashinasozlik sanoatida 1980 -yillardagi 19% dan 2005-yilda 50% gacha, shu jumladan Germaniyada - 17/51% ga oshdi. Angliya - 24 /49%, Yaponiya - 15/40%, Fransiya - 21/48%, Shvetsiya - 14/45%, Gollandiya - 27/60%, Belgiya - 24/42%.

Yevropa Ittifoqi, Germaniya, Rossiya va Xitoyda multimodal transport-logistika markazlarini yaratish tendensiyalari:

1) Yevrologik tizim.

G'arbiy Yevropada transport logistika markazlarining maqsadli rivojlanishi 80 yillarning boshlarida boshlangan, bu jahon tovar bozorlarining globallashuvi sharoitida yuk va yo'lovchi tashish hajmining o'sishining yuqori dinamikasi bilan bog'liq edi.

Transport vazirlari Yevropa konferensiyasi kotibiyati ma'lumotlariga ko'ra, 1970-2001-yillar oralig'ida ushbu tashkilotga a'zo 42 mamlakatda. Avtomobil transportining yuk aylanmasi 513,9 milliard t km dan 1848,3 milliard t km ga, ya'ni uch barobarga, yo'lovchilar aylanmasi 2,631,1 milliard yo'lovchi kmdan 5507,3 milliard yo'lovchi km ga yoki ikki barobardan ziyod oshdi.

Tovar ishlab chiqaruvchilar o'rtasidagi raqobatning kuchayishi ularni mahsulotning yakuniy bahosida transport komponentini kamaytirish uchun qo'shimcha imkoniyatlarni izlashga majbur qildi. Bu yangi uskunalar yaratishni, transport infratuzilmasini rivojlantirishni, zamonaviy transport-logistika texnologiyalarini joriy etishni talab qildi, bu esa oxir-oqibat tovarlarning yakuniy bahosidagi transport komponentini 10-12%gacha va umumiy xarajatlarni kamaytirish imkonini berdi. transport va logistika xizmatlari uchun tovar ishlab chiqaruvchilar 10-30%.

Aynan trans-Yevropa logistika markazlari tarmog'ining rivojlanishi bilan g'oyalar shakllanadi va yevro tizimiga tegishli loyihalar ishlab chiqiladi.

G'arbiy Yevropa mamlakatlari tajribasi shuni ko'rsatadiki, bunday tranzit logistika markazlari byudjetni shakllantirishda muhim rol o'ynaydi. Shunday qilib, Gollandiyada tranzit logistika markazlari faoliyati transport kompleksining 40%daromadini, Fransiya - 31%ni, Germaniyada - 25%ni olib keladi. Markaziy va Sharqiy Yevropa mamlakatlarida bu ulush o'rtacha 30%ni tashkil qiladi va Yevropaning logistika xizmatlari bozorining umumiy aylanmasi 600 milliard yevrodan oshadi. Ulardan, iqtisodiyotning barcha tarmoqlaridagi logistika funksiyalarining qariyb 30 foizi har yili logistika kompaniyalariga o'tkaziladi.

Ko'pincha outsorsing quyidagi logistika funksiyalariga o'tkazildi:

- omborxonalar - 73,7%;
- tashqi tashish - 68,4%;
- tovarlarni rasmiylashtirish/to'lovlar - 61,4%;
- ichki transport - 56,1%;
- yuklarni birlashtirish / tarqatish - 40,4%; - to'g'ridan -to'g'ri oshish - 38,6%.

G'arbiy Yevropa mamlakatlarida logistika firmalarining rivojlanishining nisbatan yangi tendensiyasi - bu umumiy yevropalik tovar aylanmasi tizimining shakllanishi, bu ular bilan o'zaro aloqada bo'lgan bir nechta magistral Yevropa logistika markazlari va mintaqaviy logistika transport va tarqatish markazlarining mavjudligini ta'minlaydi.

Bu yechim tovar aylanmasi jarayonining uzluksizligini ta'minlash uchun tovar oqimini "to'g'rilash" va tezlashtirishga mo'ljallangan.

Ushbu strategiya Trans-Yevropa transport tarmog'i (TEN) deb nomlangan va 1996-yil iyulda tasdiqlangan "Trans-Yevropa tarmog'ini yaratishning qo'shma asosiy yo'nalishlari" konsepsiyasiga asoslangan edi. Konsepsiya turli xil transport turlarini multimodal transport tarmog'iga birlashtirish tamoyilini belgilaydi. TENning asosiy yo'nalishlarining muhim sharti - bu tarmoqni Sharqqa kengaytirish va uning uchinchi mamlakatlarning transport tarmoqlari bilan aloqasi. TENni Sharqqa kengaytirish muddati 2015-yilgacha belgilanadi.

2001-yilda jamoat transportini tadqiq qilish dasturlari sohasidagi hamkorlik va muvofiqlashtirishni yaxshilash maqsadida transport tadqiqotlari bo'yicha Yevropa platformasi (EPTR) tashkil etildi. Transport tadqiqotlari bo'yicha Yevropa platformasi haridorga eng yaxshi xizmatni taklif qilish uchun har bir transport turining o'ziga xos kuchli tomonlarini birlashtirishda harakatni tashkillashtiruvchilarning rolini oshiradi.

2003-yilda Yevropa Komissiyasi to'rtta ish yo'nalishi bo'yicha Harakatlar rejasini ishlab chiqdi:

- yo'l harakati xavfsizligi;
- yuk tashish logistikasi;

- Yevropada transport siyosatini nazorat qilish; - aqlli transport tizimlari. Yevropa Ittifoqining standart transport - logistika kompleksi tomonidan berilgan asosiy vazifalar sifatida quyidagilar belgilandi:

- loyihani amalga oshirishga yirik xususiy investitsiyalarni jalb qilish;

- yuqori texnologiyali sanoat va ombor ob'ektlari va yo'l bo'yidagi xizmat ko'rsatishning murakkab infratuzilmasini qurish;

- muhandislik, texnik, aloqa va axborot ta'minoti zamonaviy va samarali tizimlarini yaratish;

- yuklarni kuzatish, avtotransport vositalarining yuklanishini optimallashtirish, axborot almashish, buxgalteriya hisobi va hujjat aylanishini xalqaro standartlar va me'yorlardan foydalanishga asoslangan zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy etish;

- tovar va transport vositalarini bojxona tekshiruv, rasmiylashtirish va nazorat qilish tartibini takomillashtirish, ularni jahon amaliyotiga moslashtirish;

- yuk tashish jarayonini va shartnoma logistikasini tashkil qilish uchun axborot tarmog'i va terminal texnologiyalaridan foydalangan holda tovarlarni yetkazib berishga ixtisoslashgan yirik transport va ekspeditorlik kompaniyalarini jalb qilish;

- yirik chakana tuzilmalar va tarmoqlarni rivojlantirish uchun samarali tarqatish tarmog'ini, shuningdek, xususiy tadbirkorlik tuzilmalarining savdosi va sotib olish biznesini jonlantirish va qonuniylashtirishga mo'ljallangan import tovarlarini ulgurji va kichik ulgurji sotish do'konlari-omborlarini yaratish.

Harakatlar rejasida 3PL - 4PL logistika markazlarini yaratishda milliy operatorlar e'tiborga olishlari kerak bo'lgan strategik omillar ham aniqlandi.

Logistika xizmati operatorlarining tasnifi:

- 1PL (First Party Logistics) - avtonom logistika, barcha operatsiyalarni yuk egasining o'zi bajaradi;

- 2PL (Second Party Logistics) - omborlarni tashish va boshqarish bo'yicha an'anaviy xizmatlarni ko'rsatish;

- 3PL (Uchinchi tomon logistikasi) - nonstandart xizmatlarning standart ro'yxatini kengaytirish (omborxonalar, qayta yuklash, yuk

tashish, qo'shimcha qo'shimcha qiymatga ega bo'lgan qo'shimcha xizmatlar), subpudratchilardan foydalanish; 4PL (Fourth Party Logistics) - ta'minot zanjiri bilan shug'ullanuvchi barcha kompaniyalarning integratsiyasi;

- 5PL (Beshinchi partiya logistikasi) - elektron ommaviy axborot vositalari yordamida tovar etkazib berishning yagona zanjirini tashkil etuvchi barcha komponentlarni boshqarish.

Shuning uchun "Harakatlar rejasini" da yaratilgan transport - logistika markazlari (TLC) bajaradigan funksiyalar majmuasi ularni muvofiq milliy transport va logistika tuzumlarini (klasterlari) sifatida, balki ularni sementlashning o'ziga xos asosi sifatida ko'rib chiqishga imkon beradi. tashish jarayoni, harakatlanuvchi tarkib va infratuzilma muvofiq mamlakatning va Yevropa Ittifoqining yagona transport tizimida, balki kelajakda jahon bozoriga.

Yana bir muhim nuqta - TLC ning asosiy bo'g'ini - ombor binolarining tasnifi. Omborlar Yevropa Ittifoqi standartlariga muvofiq A, B, C va D toifalarga bo'linadi.

"A" toifali ombor-bu zamonaviy texnologiya va yuqori sifatli materiallardan foydalangan holda qurilgan zamonaviy bir qavatli omborxonalar binosi. 10 m dan baland shiftlar, ko'p darajali tokchalar uskunalarini o'rnatishga imkon beradi. Changga qarshi qoplamali tekis pol. Sozlanishi harorat rejimi. Eshiklardagi termal pardalar. Shlangi rampali, balandligi sozlanishi dosk tipidagi avtomatik eshiklar. Markaziy konditsioner yoki majburiy shamollatish. Xavfsizlik signalizatsiya tizimi va video kuzatuv. Omborda ofis maydoni. Og'ir yuk poyezdlarini to'xtash va manevr qilish uchun yetarli maydon. Yaxshi kirishni ta'minlaydigan yirik magistral yo'llarda joylashgan joy. Mijozlar tovarlari bo'yicha har qanday turdagi hisobotlarni tuzish va qoldiqlarni inventarizatsiya qilish, omborga kiruvchi tovarlarning taqsimlanishini optimallashtirish va transport vositalarining harakatini tartibga solish imkonini beradigan omborlarni boshqarish tizimi. Logistika operatori hisobidan yuklarni 100% sug'urta qilish.

"B" sinfidagi ombor- kapital bir yoki ko'p qavatli bino. Shift balandligi 4,5 dan 8 m gacha Zamin - asfalt yoki qoplamagan beton.

Yong'in signalizatsiyasi va gidrantli yong'inga qarshi tizim. Avtotransport vositalarini tushirish uchun rampa. Omborda ofis maydoni. MGTS telefon liniyalari. Hududni himoya qilish.

"S" sinfidagi ombor - kapital ishlab chiqarish inshooti yoki izolyatsiyalangan angarlar. Shift balandligi 3,5 dan 18 m gacha Zamin - asfalt yoki beton plitkalar. Darvoza nol belgisida (mashina ichkariga kiradi).

"D" sinfidagi ombor - podvallar yoki fuqaro mudofaasi inshootlari, isitilmaydigan ishlab chiqarish binolari yoki angarlar.

Bugungi kunda faqat xorijiy ixtisoslashgan kompaniyalar bunday tajribaga ega, ular ob'yektlarni, xususan, nemislarni samarali lokalizatsiya qilish texnikasi va tajribasiga ega.

Germaniyada transport logistika markazlari (hozirgi vaqtda 2010-yilgacha ularni yaratish bosh rejasida ko'zda tutilgan 33 tadan 29 tasi) asosan mavjud temir yo'l liniyalari va almashinuvlar asosida tashkil etilgan. Ularning aksariyati avtomobil va temir yo'l transportidan parallel foydalanish uchun mo'ljallangan, shuningdek, uch modulli logistika markazlari mavjud. Germaniyada logistika bilan bog'liq tadbirlarda 4,5 millionga yaqin kishi ishlaydi.

Logistika markazlarini qurish uchun nemis modeli bir qator xususiyatlar bilan ajralib turadi.

Birinchidan, bu federal qonunlar va federal shtatlar qonunlariga asoslangan barcha darajadagi kuchli davlat yordami. Federal byudjet Deutsche Bahn AG (Germaniya temir yo'llari) orqali investitsiyalarni moliyalashtirishda ishtirok etadi, federal shtatlar byudjetiga subsidiyalar ajratish, shuningdek, aniq investitsiyalar uchun maqsadli grantlar va kreditlar ajratish keng qo'llaniladi. Logistika markazlariga investitsiyalarni moliyaviy qo'llab - quvvatlash federal shtatlar va mahalliy hukumatlar tomonidan amalga oshiriladi.

Germaniya modelidagi investitsiya mablag'larining manbalari ham aniq belgilangan:

- logistika operatorlariga infratuzilmani taqdim etishni istagan investorlar;
- transport kompaniyalari;
- xususiy kapital bilan uyushmalar tuzuvchi sub'yektlar;

- byudjet mablag'lari va federal erlarning maqsadli jamg'armalari, infratuzilmani rivojlantirishga qaratilgan dasturlar va federal jamg'armalar;

- shahar va viloyatlarga subsidiyalar;
- Yevropa Ittifoqining grantlari va dasturlari;
- bank kreditlari.

Logistika markazini yaratishni boshlagan kompaniyaning vazifalari qat'iy belgilangan. Bu logistika markazi va hujjatlarini yaratish, investorlar va moliyaviy resurslarni jalb qilish, yer muhojirlarini sotib olish va rivojlantirish, logistika markazi qurilishini nazorat qilish dasturini ishlab chiqish.

Davlat ishtirokida tashkil etilgan logistika markazlari loyihada ishtirok etuvchi turli kompaniyalar - investorlar va investitsiya konsortiumlari, rivojlanish kompaniyalari, shahar / munitsipalitet, uyushmalar va uyushmalar tomonidan tashkil etiladigan nazorat organlari orqali boshqariladi.

Shunday qilib, Germaniya tajribasiga asoslanib, TLC dasturini amalga oshirishning loyihadan oldingi bosqichida hokimiyat organlarining harakatlarining umumiy sxemasi quyidagicha edi. Transport federal vazirligi yuk oqimi va ishlab chiqaruvchi kuchlarning joylashuvi tahlili asosida yirik terminal komplekslarining eng qulay joylarini aniqlaydi. Tavsiyalar Lander hukumatlariga yuboriladi. Agar ular loyihani amalga oshirishda ishtirok etishga tayyor ekanliklarini bildirsalar, federal hukumat loyihalash ishlari va maydonlarni tayyorlash xarajatlarining 10-15% miqdorida "start-up" mablag'larini taqdim etdi. Yer hukumati tegishli shahar hokimiyati bilan muzokaralar olib bormoqda (yoki bir nechta shaharlar, agar terminalning afzal ko'rilgan joyi juda keng bo'lsa). Loyihani amalga oshirishga tayyor bo'lgan shahar hokimiyati qisman subsidiya oladi. Yer byudjeti va o'z navbatida, terminal uchun yer sotib olish va loyihada ishtirok etishi mumkin bo'lgan tadbirkorlarni rivojlantirish masalalarini hal qiladi.

3.2. "Angren" logistika markazi va uning asosiy yo'nalishlari. "Angren" logistika markazida faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar



"Angren logistika" aksiyadorlik jamiyati tashkil etilishi va kundalik moliya-xo'jalik faoliyatini amalga oshirish tartibini belgilovchi markazi asosiy xuquqiy hujjat - uning Nizomi hisoblanadi. Mazkur Nizomga ko'ra jamiyat tuzit to'g'risidagi ta'sis shartnomasida nomlari keltirilgan ta'sischi-aksiyadorlar (bundan buyon Ta'sischilar deb ataladi) ta'sis yig'ilishining karori bilan yopiq; aksiyadorlik jamiyati shaklida tuzilgan "Angren Logistika Markazi" yopiq aksiyadorlik jamiyati yuridik shaxs hisoblanadi.

"Angren logistika markazi" yopiq aksiyadorlik jamiyati yuridik shaxslar (ular to'g'risidama'lumotlar 2009-yil 12-avgustdan ta'sis shartnomasida keltirilgan) tomonidan tuzilgan bo'lib, ushbu shaxslar tomonidan birgalikda xo'jalik faoliyati (birtish, foyda olish maqsadida jamiyat manfaatlarini qondirish, Jamiyat faoliyatining mazmuni, asosiy vazifalari va maqsadlarida nazarda tutilgan ishlarni bajarish va xizmatlar ko'rsatish birlashmasidir.

Quyidagi tashkilotlar "Angren logistika markazi" aksiyadorlik jamiyatining ta'sischilari hisoblanadi:

- "O'zbekiston temir yo'llari" Davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi;

- "O'zavtosanoat";

- "O'z kimyosanoat" DAK;

- "O'z neftgaz" MXK;

- "O'z qurilish-materyiallari" AK;

- "Yog'moy va oziq-ovqat sanoati" uyushmasi.

"Angren logistika markazi" aksiyadorlik jamiyati faoliyatining asosiy maqsadlari, yo'nalishlari va mazmuni quyidagilardan iborat. Iste'mol talabi va bozordagi vaziyatning o'zgarishiga tezkor

munosabat bildirish yo'li bilan xalq iste'moli va transport, yuklarni oshirish- ortish va omborlarda saqlash xizmatlarini ko'rsatish maqsadlarga mo'ljallangan xizmatlarni amalga oshirish va xizmat ko'rsatib foyda olish jamiyat faoliyatining maqsadidir.

Jamiyat faoliyatining mazmuni marketing tadbikotlarini amalga oshirish, tijorat faoliyati, moliya va boshkaruv masalalam buyicha muvohabat berishdan iboratdir. Jamiyat quyidagi funksiyalarni amalga oshiradi:

- o'rnatilgan tartibda o'zaro manfaatli tashqi iqtisodiy aloqalarni yo'lga qo'yish va rivojlantirish, qo'shma korxonalarni tuzish haqida qaror qabul qilish, shu jumladan, xorijiy hamkorlar bilan ham:

- transport xizmatlari;

- temir yo'l va avtomobil transportlari orqali yuklarni tashishni tashkil etish;

- transport vositalari, mexanizmlar va omborlarni ta'mirlash, ularga texnik xizmat ko'rsatish hamda ijaraga berish;

- marketing, agentlik va boshka xizmatlar ko'rsatish;

- lizing asosida ishlab chiqarish faoliyati; sarmoya kiritish faoliyati;

- aholiga pullik xizmat ko'rsatish: avtotransport va servis xizmati: tijorat va savdo;

- tijorat do'konlarini tashkil qilish va ulardan foydalanish;

- ko'rgazmalar, kim oshdi savdolari, taqdimot marosimlari va reklama kompaniyalarini tashkil qilish va o'tkazish;

- umumiy ovqatlanish tarmoqlari, kafe, bar, restoran, pishyehiyalarni tashkil qilish; tashqi iqtisodiy faoliyat;

- nizom jam'armasiga kiritgan xissalari miqdorida ishtirokchilarning moliyaviy resurslarini ijmlash, ulardan samarali foydalanish strategiyasi va maqbul shartlarini belgilash;

- aksiyalar va qimmatli qog'ozlarni chiqarish, ularni ta'sischilar orasida taqsimlash;

- jamiyat sho'ba korxonalari faoliyatini investisiya, ilmiy-texnikaviy, iqtisodiytashkiliy, huquqiy va kadrlar jixatidan ta'minlash;

- jamiyat tarkibiy bo'linmalariga faoliyatning yangi turlarini o'zlashtirishda qayta tiklash, texnikaviy qayta qurollanish, kapital qurilish, yangi bo'linmalarni tuzishda moliyaviy yordam ko'rsatish;
 - jamiyat tarkibiy bo'linmalari rivojlanishining strategik dasturlari muvozanatini, bozor konyunkturasini o'rganish va taxlil qilish, marketing faoliyatini amalga oshirish;
 - vositachilik, injiniring, konsalting, bank, o'kuv va marketing xizmatlarining yangi turlarini ko'rsatish uchun jamiyat tarkibiga kiruvchi tarkibiy bo'linmalarning jamlanma investisiya salohiyatini ruyobga chiqarish;
 - shartnoma va kontraktlarning loyihalarini ishlab chiqish va tayyorlash;
 - ularni ishtirokchilar bilan muvofiqlashtirish, tuzilishi va bajarilishi ustidan nazorat qilish;
 - jamiyat va uning ta'assischilari, ishtirokchi aksiyadorlari manfaatlarini ko'zlab mamlakat ichida va xorijda ko'chadigan va ko'chmas mulk bilan bog'liq, istalgan operatsiyalarni jumladan, ham ishtirokchilar, ham uchinchi shaxslar bilan qarz va kreditlarolish va berish operatsiyalarini amalga oshirish;
 - to'lovlarga, jumladan, mulkka kafolat berish, bunda kreditorlar va aksiyadorlar oldidagi majburiyatlarning birinchi navbatda bajarilishini kafolatlash;
 - kapitalning bir sohadan ikkinchi sohaga oqib o'tishini yengillashtirish;
 - tarkibiy tuzilmalarning barqaror daromadliligi ta'minlash bo'yicha shart-sharoit yaratadi;
 - tarkibiy bo'linmalar faoliyatida xarajatlar kamayishini, rentabellik oshirishini hamda ichki va tashqi bozorda xizmatlarning raqobatbardoshligini ta'minlaydi; tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirish; yangi xalqaro iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi;
- Jamiyat qonunchilikda belgilangan tartibda faoliyatning qonunchilikda taqiqlanmagan va ta'asis hujjatlarida ko'rsatilmagan istalgan turi bilan shug'ullanishga haqli. Maxsus ruxsatnoma (litsenziya) talab qiladigan barcha faoliyat turlari qonunda qayd etilgan tartibda litsenziya olingandan so'ng amalga oshiriladi. "Angren logistika

markazi" yopiq aksiyadorlik jamiyatining nizom jamg'armasi fonda, har birining qiymati 1 000 000 (bir million) so'm bo'lgan 600 (olti yuz) dona egasining nomi yozilgan oddiy aksiyalarning nominal qiymatidan tashkil topadi. Jamiyat nizom jamgarmasi 600 000 000 (olti yuz million) so'mni tashkil etadi va jamiyat ta'assischilari o'rtasida quyidagicha taqsimlangan:

No	Ta'assischining nomi	Taqsimlangan aksiyalar nomi (dona)	Nizom jamg'arnasidagi uushi (foiz)
1	"O'zbekiston temir yo'llari" AJ	100	16.666
2	"O'zavtosanoat" AK	100	16.666
3	"O'zkinvosanoat" DAK	100	16.666
4	"O'zneftegaz" MXK	100	16.666
5	"O'zqurilishmateryallari" AK	100	16.666
6	"Yog'-moy va oziq-ovqat sanoati uyushmasi"	100	16.666

Angren logistika markazi yopiq aksiyadorlik jamiyatining kengashi va ijroiya organi faoliyati quyidagicha amalga oshiriladi. Jamiyat Kengashi jamiyat faoliyatiga umumiy pahlplikni amalga oshiradi, Aksiyadorlar umumiy yig'ilishi vakolatiga kiritilgan masalalar bundan mustasno.

Aksiyadorlar umumiy yig'ilishning qaroriga binoan jamiyat kengashi a'zolariga ular o'z vazifalarini bajarib turgan davrda badal to'lanishi va kengashining a'zosi vazifasini bajarish bilan bog'liq korajatlari qoplanishi mumkin. Bunday badal va to'lovlarning miqdori aksiyadorlar umumiy yig'ilishi karori bilan belgilab qo'yiladi.

Jamiyat Kengashining vakolatlariga quyidagilar kiradi:

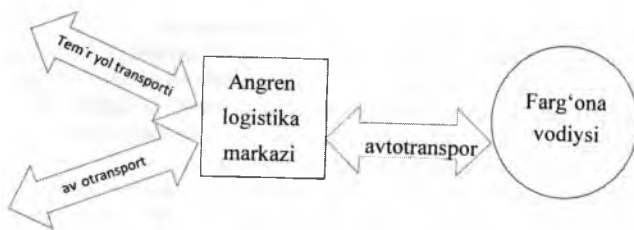
- jamiyat faoliyatining ustuvor yo'nalishlarini belgilash;
- jamiyat aksiyadorlarining yillik va navbatdan tashqari umumiy yig'ilishlarini chaqirish;
- aksiyadorlar umumiy yig'ilishinsh kun tartibini va uni o'tkazish sanasini tasdiqlash;

- aksiyadorlar umumiy yig'ilishi o'tkazilishi to'g'risida xabardor qilish uchun umumiy yig'ilishda ishtirok etish huquqiga ega bo'lgan aksiyadorlarning ro'yxati, tuziladigan sanani belgilash;
- jamiyat aksiyadorlarining umumiy yig'ilishi vazifasini bajarish;
- jamiyat ijroiya organini tuzish (saylash, tayinlash, yollash va hokazo), uning vakolatlarini muddatidan ilgari to'xtatish;
- jamiyat tomonidan obligatsiyalarni va emissiya qilinadigan qimmatli qog'ozlarni joylashtirish;
- mol-mulkning bozor qiymatini aniqlash;
- jamiyat tomonidan joylashtirilgan aksiyalar, obligatsiyalar va boshqa qimmatli qog'ozlarni olish;
- jamiyat taftish komissiyasi a'zolariga to'lanadigan haq va kompensasiya miqdori yuzasida tavsiyalar berish;
- aksiyalar bo'yicha dividendlar miqdori va ularni to'lash tartibi yuzasidan tavsiyalar berish;
- jamiyatning zaxira va boshqa fondlaridan foydalanish;
- mazkur nizomga muvofiq kengash vakolatlariga kiritilgan jamiyat ichki hujjatlarini tasdiqlash;
- jamiyatning vakolatxonalarini ochish hamda filiallarini tashkil etish;
- "Aksiyadorlik" jamiyatlari va aksiyadorlarning huquqlarini himoya qilish to'g'risida»gi Qonunda nazarda manfaatdorlik bo'ladigan bitimlarni tuzish; aksiyadorlik jamiyatining boshqa xo'jalik jamiyatlaridagi ishtiroki bilan bog'liq bitimlarni tuzish;
- mazkur Nizom va qonunchilikda nazarda tutilgan boshqa masalalar.

Jamiyat kengashining vakolatlariga kiritilgan masalalar, hal qilish uchun jamiyat ijroiya organiga o'tkazilishi mumkin emas. Jamiyat kengashi a'zolari aksiyadorlar umumiy yig'ilihi tomonidan nizomda nazarda tutilgan tartibda aksiyadorlarning keyingi yillik umumiy yig'ilishigacha muddatga saylanadi. Jamiyat kengashi tarkibiga saylangan shaxslarining qayta saylanishlari cheklanmaydi. Jamiyat kengashi a'zosi faqat jismoniy shaxs bo'lishi mumkin. Jamiyat kengashi a'zosi jamiyat aksiyadori bo'lmasligi mumkin. Jamiyat ijroiya organining a'zolari jamiyat kengashiga saylanishlari mumkin

emas. Jamiyat kengashining miqdoriy tarkibi aksiyadorlar umumiy yig'ilishining qarori bilan belgilab qo'yiladi. Jamiyat kengashining raisi kengash a'zolari tarkibidan kengash a'zolari umumiy soniga nisbatan ko'pchilik ovoz bilan saylanadi. Jamiyat kengashining faoliyat tartibi "Kengash to'g'risida"gi aksiyadorlar umumiy yig'ilishida tasdiqlanadigan nizom bilan belgilanadi.

Jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlik kollegial ijroiya organi bo'lgan jamiyat boshqaruvi tomonidan amalga oshiriladi. Ijroiya organlar jamiyat kengashi va aksiyadorlar umumiy yig'ilishiga hisobot beradi. Jamiyat ijroiya organining vakolatlariga jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlik qilishga doir barcha masalalar kiradi, aksiyadorlar umumiy yig'ilishining vakolatlariga yoki jamiyat kengashining vakolatlariga aloqador masalalar bundan mustasno. Jamiyat ijroiya organi aksiyadorlar umumiy yig'ilishi va kengashining qarorlari bajarilishini tashkil etadi. Jamiyat boshqaruvi raisi jamiyat nomida ishonchnomasiz ish yuritadi, shu jumladan, uning manfaatlarini ifoda etadi, jamiyat nomidan bitimlar tuzadi, shartlarni tasdiqlaydi, jamiyatning barcha xodimlari bajarishi majburiy bo'lgan buyruqlar chiqaradi va ko'rsatmalar beradi. Jamiyat ijroiya organlarini tashkil etish hamda ularning vakolatlarini muddatidan ilgari tugatish, agar jamiyat nizomida ushbu masalalarni hal etish jamiyat kengashining vakolatlariga kiritilmagan bo'lsa, aksiyadorlar umumiy yig'ilishining qaroriga binoan amalga oshiriladi. Jamiyatning boshqaruvi raisi, jamiyat boshqaruvi a'zolarining jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlikni amalga oshirishga doir huquqlari va majburiyatlari O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari asosida hamda ularning har biri jamiyat bilan tuzadigan shartnomada belgilanadi. Shartnomani jamiyat nomidan kengash raisi imzolaydi. Jamiyat boshqaruvi jamiyat Nizomi, shuningdek, aksiyadorlar umumiy yig'ilishi tasdiqlanadigan «Jamiyat boshqaruvi to'g'risida»gi Nizomga muvofiq faoliyat yuritadi.



3.1-rasm. Angren logistika markazida transport turlari hamkorligi.

Vazirlar Mahkamasining 2016-yil 5-avgustdagi Qaroriga ko'ra markazning ustav fondida xorijiy investitsiya ulushi shu yilning 31 dekabriga qadar kamida 15%ni tashkil etishi lozim.

Toshkent, 3 okt – Sputnik. Dastlab ikki yil ichida “Angren” logistika markazi aksiyalari davlat ulushining 49%ni xorijiy investorlarga sotilishi mo'ljallangandi, deb xabar beradi “nuz.uz.”

Avtomobil va temir yo'l yuk tashuvlari xizmatini ko'rsatishga ixtisoslashgan “Angren” logistika markazi 2010-yilda Toshkent viloyatidagi temir yo'l stantsiyasi negizida tashkil etilgan.

Markazning asosiy vazifasi O'zbekistonning barcha hududidan temir yo'l orqali kirib keladigan yuklarni qabul qilish va qayta ishlash hamda yuklarni yil davomida kafolatlangan holda “Qamchiq” dovoni orqali Farg'ona vodiysi viloyatlariga yuborishdir.

Logistika markazining yuk amaliyotlari hajmi 4 million tonnani tashkil etadi. Rasmiy ma'lumotlarga ko'ra, tranzit-yuk terminali maydoni 8,5 gektarga yaqin, avtomobil parkida esa 340 dan ortiq transport texnikasi mavjud. Asosiy tashiladigan yuklar sirasiga “GM Uzbekistan” avtomobillari, avtomobil ehtiyot qismlari, Farg'ona neftni qayta ishlash zavodi mahsulotlari, kimyo va qishloq xo'jalik mahsulotlari kiradi.

Ma'lumki, qulay investitsiya muhitini yaratish, to'g'ridan to'g'ri xorijiy investitsiyalar va ilgor texnologiyalarni iqtisodiyotning ustuvor va istiqbolli tarmoqlariga jalb qilish, xorijiy sheriklar bilan o'zaro foydali savdo-iqtisodiy aloqalarni o'rnatish kabilar O'zbekiston tashqi iqtisodiy faoliyatning ustuvor yo'nalishlaridan biri

hisoblanadi. Ushbu vazifalarning amalga oshirilishi eng avvalo, mahsulotning sifat ko'rsatkichlarini ta'minlash va jahon bozorida ularning raqobatdoshligini oshirish imkonini beradi. O'zbekiston Prezidentining “Angren” maxsus industrial zonasini tashkil etish to'g'risida”gi Farmoniga muvofiq, ushbu hududda raqobatbardosh mahsulot tayyorlash bo'yicha yuqori texnologik ishlab chiqarishni tashkil qilish uchun investitsiyalar jalb etish, avvalambor, investorlar uchun qulay sharoitlar yaratish uning asosiy vazifalari etib belgilagan.

“Angren” maxsus industrial zonaning umumiy maydoni 14,5 ming ga bo'lgan va Angren shahri, Ohangaron tumani va poytaxt viloyatining ushbu aholi punktlari oralig'idagi hududda rivojlanib kelmoqda. U yerda “Angren” multi modal logistika markazi faoliyat ko'rsatmoqda. Maxsus zonada elektr texnika, mashinasozlik, kimyo va neft kimyosi, farmatsevtika, oziq-ovqat sanoati va meva-sabzavot mahsulotlariga chuqur ishlov berish, zamonaviy qurilish materiallari ishlab chiqaruvchi bir qator korxonalar joylashadi.

?

Nazorat savollari

1. Dunyoning rivojlangan mamlakatlarda logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasilari haqida gapiring.
2. Zamonaviy iqtisodiy munosabatlarning asosiy tendensiyalari nimalardan iborat?
3. Yevrologik tizim nima?
4. “Angren” logistika markazi va uning asosiy yo'nalishlarini tuzohlang?
5. “Angren” logistika markazida faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar qaysilar?

IV BOB. RESPUBLIKAMIZ TASHQI SAVDO SALOHİYATINI OSHIRISHDA EIX LAR VA LOGISTIK MARKAZLARNING AHAMIYATI

4.1. Tashqi savdo tushunchasi. O'zbekiston Respublikasida EIX larni tashkil etish bo'yicha amalga oshirilayotgan ishlar. Erkin iqtisodiy hududlarning afzalliklari.

4.2. "Navoiy" EIX ni tashkil etish va boshqarish. "Navoiy" intermodal logistika markazi. "Navoiy" xalqaro aeroporti.

4.3. Ko'p tarmoqli logistik markazlar tashkil etishning jahon tajribasi va uni respublikamizga qo'llash.

4.1. Tashqi savdo tushunchasi. O'zbekiston Respublikasida EIX larni tashkil etish bo'yicha amalga oshirilayotgan ishlar. Erkin iqtisodiy hududlarning afzalliklari

Tashqi savdo — bir mamlakatning boshqa mamlakat yoki mamlakatlar bilan olib boradigan savdosi. Mamlakatdan tovarlar chiqarish (eksport) va mamlakatga tovarlar kiritish (import)ni tashkil topadi. Eksport va import yig'indisi mamlakatning Tashqi savdo aylanmasini tashkil etadi. Mamlakatlar o'rtasida savdosotiqning rivojlanishi ikki tomonlama foyda olish imkonini beradi. Tashqi savdo mamlakatlararo iqtisodiy munosabatlarning eng oddiy shaklidir. Kds. Misr, Yunoniston va Rim quldorlik tuzumi davridayoq boshqa mamlakatlar bilan ikki tomonlama savdo-sotiq munosabatlarini amalga oshirgan. Insoniyat tarixida birinchi marta Sharq va G'arb dunyosini bir-biri bilan bog'lagan Buyuk Ipak puli kitalararo savdoni yo'lga qo'ydi. Bu yo'l hozirgi O'zbekiston hududida joylashgan shaharlarda savdosotiqning keng kuloch yoyishiga olib kelgan edi.⁵

Bugungi kunda mamlakatimizda 14 ta erkin iqtisodiy zona mavjud bo'lib, ulardan ayrimlarining faoliyati ancha jadallashgan.

Muhsan, "Navoiy", "Angren", "Jizzax", "Urgut", "G'ijduvon", "Bo'qon" va "Hazorasp" erkin iqtisodiy zonalarida umumiy qiymati 400 million dollarga teng 62 loyiha amaliyotga tatbiq etilgan. Natijada, 4 ming 600 dan ortiq ish o'rni yaratilgan. Shuningdek, "Nukus-farm", "Zomin-farm", "Kosonsoy-farm", "Sirdaryofarm", "Boysun-farm", "Bo'stonliq-farm", "Parkent-farm" singari farmatsevtika sohasiga ixtisoslashgan 7 yangi erkin iqtisodiy zonalarini o'z ichiga olgan bo'yicha ham barcha chora-tadbirlar ko'rilayapti. Shu bilan birga, erkin iqtisodiy zonalarda investitsiya loyihalarini amalga oshirishni jadallashtirish, xorijdan yuqori texnologik uskunalar harid qilish uchun O'zbekiston tiklanish va taraqqiyot jamg'armasi mablag'i hisobidan 100 million \$ miqdorida chet el valyutasidagi kredit liniyasi ochilgan. Bundan tashqari, kichik sanoat zonalaridagi direksiyalar kredit olish va bank xizmatlaridan foydalanishda har bir zonaga birlashtirilgan tijorat banklari bilan hamkorlikda ish olib borayotganligi ham muammolarni bartaraf etishda ayni muddao bo'lmoqda. Bozor talablari va import nomenklaturasini o'rganish asosida tadbirkorlar uchun takliflar, istiqbolli loyihalar ro'yxati shukllantirilgan. Imtiyozlardan yana biri shuki, kichik sanoat zonasida ishlaydigan subyektlar 2 yil barcha soliqlardan ozod etilgan. Shuningdek, bo'sh turgan yoki samarasiz faoliyat ko'rsatayotgan ishlab chiqarish binolaridan unumli foydalanish, yangi korxonalar tashkil etishni rag'batlantirish maqsadida mazkur binolar negizida kichik sanoat zonalarini tashkil etishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Ayni paytgacha mamlakatimizda ularning soni 96 taga yetdi.

Hozirgacha ushbu zonalarda umumiy qiymati 535 milliard so'mga teng 1021 loyiha amalga oshirilgan, 9 ming 600 dan ziyod ish o'rni yaratilgan. Loyihalar doirasida nafaqat ichki, balki tashqi bozorda ham haridorgir bo'lgan yengil sanoat, kimyo, oziq-ovqat mahsulotlari, elektr texnikasi buyumlari, zamonaviy qurilish materiallari, mebel va boshqa tayyor mahsulotlar ishlab chiqarilmoqda. Bundan tashqari, kelgusida 248 loyihani amaliyotga tatbiq etilishi natijasida 11 ming yangi ish o'rni yaratish rejalashtirilmoqda.

Erkin iqtisodiy zonalaridagi muammolar va ularni qanday bartaraf etish yo'llari.

⁵ https://uz.wikipedia.org/wiki/O%CA%BBzbekiston_milliy_ensiklopediyasi

Lekin shu o'rinda tabiiy savol tug'iladi: mazkur yo'nalishda mavjud imkoniyatlardan oqilona foydalanilyaptimi? Agar kichik sanoat zonalarining sarmoyalarni jalb qilish, tadbirkorlikni rivojlantirish, yangi ish o'rinlari yaratish va aholi farovonligini oshirishdagi o'rnini tahlil qiladigan bo'lsak, ularda hamon tashabbuskorlik yetishmasligi, faoliyatni rivojlantirish bo'yicha ishlarni tashkil qilish darajasi sustligi ko'zga tashlanadi.

Masalan, mas'ul vazirlik va idoralar tomonidan loyihalarni ko'rib chiqish hamda muvofiqlashtirish jarayoni hamon murakkabligicha qolib, rasmiy xarakter kasb etmoqda. Afsuski, erkin iqtisodiy zona qatnashchilariga yer uchastkalari ajratish masalalarini hal etishda hanuz byurokratizm asoratlari saqlanib qolmoqda.

Ayniqsa, "Urgut", "Qo'qon", "G'ijduvon" va "Hazorasp" erkin iqtisodiy zonalar, shuningdek, farmatsevtika yo'nalishidagi erkin iqtisodiy hududlarda yangi korxonalar tashkil etish uchun xorijiy sarmoyalarni jalb qilish ishlari sust. Elektr energiyasi, tabiiy gaz, suv va boshqa kommunikatsiya tarmoqlari bilan barqaror ta'minlashda ham muammolar kuzatilmoqda.

Vaholanki, mazkur hududlarda investor va tadbirkorlarga yanada keng imkoniyatlar yaratishga oid kompleks chora-tadbirlar ishlab chiqishni davr taqozo qilmoqda. Avvalo, ushbu zonalar faoliyatiga doir me'yoriy-huquqiy bazani qayta ko'rib chiqish, zarur bo'lsa davr talablariga moslashtirish, barcha uchun ochiq va tushunarli mexanizm yaratish zarur.

Qolaversa, yer uchastkalari, bo'sh turgan binolarni ajratish tartibini ham soddalashtirish lozim. Masalan, erkin iqtisodiy zonalarda amalga oshiriladigan loyihalar Vazirlar Mahkamasi huzuridagi Ma'muriy kengash tomonidan ko'rib chiqiladi. Shu paytgacha bu kengash 17 vazirlik va idoradan iborat edi. Prezident ko'rsatmasiga muvofiq, ularning soni 4 ta etib belgilandi. Shu bilan birga, yangi tizim — hududiy komissiyalar tashkil etilib, ularning loyihalarni ko'rib chiqish va ruxsat berish huquqlari kengaytirildi.

Bundan tashqari, hukumat tomonidan imtiyozlar yaratiladi. Iqtisodiy zonalarda joylashtirish uchun investitsiya loyihalarini tanlab olish mezonini qayta ko'rib chiqilib, ishtirokchilarga kredit ajratishni

vositalash hamda muhandislik ta'minoti vositalari bilan ta'minlash bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar qabul qilinadi.

Boshqa qator muammolar ham mavjudki, ular ishda qiyinchiliklar tug'dirmoqda. Masalan, ayrim erkin iqtisodiy zonalarda muhandislik-kommunikatsiya tarmoqlariga ulanish va ishlab chiqarish infratuzilma ob'yektlarini qurish bilan bog'liq masalalar haligacha oxiriga yetkazilmagan. Bu investorlarni jalb qilishda qiyinchiliklar tug'diryapti. Erkin iqtisodiy zonalar direktorialari tomonidan tijorat banklariga yangi investitsiyaviy loyihalarni amalga oshirish yuzasidan taklif kiritish bo'yicha yetarlicha tashabbus ko'rsatilmayapti.

Ba'zi viloyatlar hokimliklari tomonidan erkin iqtisodiy zonalarda loyihalar aniq hisobkitoblarsiz joylashtirilishi oqibatida ayrim faoliyat turlari uchun sun'iy imtiyoz berilishiga va bu, o'z navbatida, bozordagi raqobat muhitining buzilishiga olib kelmoqda.

Shu bois, mavjud erkin iqtisodiy zonalar va kichik sanoat, shuningdek, farmatsevtika zonalarida faoliyat yuritayotgan, eksportga muhsulot chiqarayotgan, innovatsion, yuqori texnologik ishlab chiqarishlarni tashkil qilgan biznes subyektlari va tadbirkorlarga berilayotgan qo'shimcha imkoniyatlar, imtiyoz va preferensiyalarning tashkiliy-huquqiy asoslarini mustahkamlash ham muammolardan biridir.

Ayniqsa, xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish uchun mamlakat investitsiya salohiyatini jahon biznes hamjamiyatiga to'la namoyon etishga qaratilgan, sarmoya kiritishga intiladigan investorlar uchun hududlar va tarmoqlar bo'yicha investitsiya loyihalarini shakllantirishda kompleks yondashuvlarni belgilovchi normativ-huquqiy hujjatlarni ishlab chiqishga e'tibor qaratilishi zarur. Shu bilan birga, "Erkin iqtisodiy zonalar to'g'risida"gi qonunni bugungi kun talablari asosida qayta ko'rib chiqish, uni davr ruhiga uyg'un holda yanada takomillashtirish lozim.

4.2. "Navoiy" EIX ni tashkil etish va boshqarish. "Navoiy" intermodal logistika markazi. "Navoiy" xalqaro aeroporti

O'zbekiston Respublikasining birinchi Prezidenti I. Karimovning 2008-yil 2-dekabrda PF-4059-sonli "Navoiy" erkin industrial-

iqtisodiy zona tashkil qilish to'g'risidagi farmoniga asosan tashkil qilindi. "Navoiy" erkin iqtisodiy zonasi Navoiy viloyatining Karmana tumanidagi 500 gektarli yer uchastkasida joylashgan. 2016-yil holatiga ko'ra Navoiy viloyatida xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi zamonaviy korxonalar soni 55 tani tashkil etadi. Shundan, Navoiy shahrida 18 ta, Zarafshon shahrida 4 ta, Karmana tumanida 23 ta, shundan "Navoiy" erkin iqtisodiy zonasi hududida 18 ta, Konimex, Navbahor va Qiziltepa tumanlarida 2 ta, Nurota, Tomdi, Uchquduq va Xatirchi tumanlarida 1 tadan xorijiy investitsiya ishtirokidagi zamonaviy korxonalar faoliyat olib bormoqda.

O'zbekiston prezidenti Shavkat Mirziyoyev 2019-yil 15-may kuni imzolagan farmonida Navoiy viloyati 2030-yil 1-yanvarga qadar innovatsion, yuqori texnologiyali, eksportga yo'naltirilgan va import o'rnini bosuvchi ishlab chiqarish uchun erkin iqtisodiy zona sifatida belgilandi. EIZ amal qilish muddati uzaytirilishi mumkin.

Navoiy viloyatini EIZ sifatida rivojlantirishning asosiy yo'nalishlari sifatida innovatsion faoliyatni rivojlantirish, to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni jalb qilish, kimyo va qurilish mahsulotlarini ishlab chiqarish bo'yicha klasterlar tashkil etish, transport va muhandislik-kommunikatsiya infratuzilmalarini rivojlantirish va boshqalar keltirib o'tilgan.

"Navoiy EIZ" ishtirokchisi maqomini olgan korxonalar quyidagi to'lovlardan ozod etiladi:

- yer solig'i, daromad solig'i, yuridik shaxslar mol-mulk solig'i, mikrofirmalar va kichik korxonalar uchun yagona soliq to'lovidan;
- o'z ishlab chiqarish ehtiyojlari uchun olib kelinayotgan uskunalar, xomashyo, material va butlovchi qismlar uchun boj to'lovlari (bojxona rasmiylashtiruv uchun yig'imlardan tashqari) ozod qilingan mablag'lar yangi ish o'rinlari yaratish, shuningdek modernizatsiya, texnik va texnologik qayta jihozlash, ishlab chiqarish binolarini qurish, o'z ishlab chiqarish ehtiyojlari uchun zarur bo'lgan xomashyo va materiallar sotib olish maqsadlariga sarflash sharti bilan;

• belgilangan tartibda shakllantiriluvchi ro'yxat bo'yicha respublikada ishlab chiqarilmaydigan va va lohihalarni amalga

ishtirokchisi doirasida olib kelinuvchi qurilish materiallari uchun boj to'lovlari (bojxona rasmiylashtiruv uchun to'lovlardan tashqari).

Yuqorida sanab o'tilgan imtiyozlar kiritilgan investitsiya kompaniyalaridan kelib chiqqan holda 3 yildan 10 yilgacha muddatga quyidagi tartibda taqdim etiladi:

- 300 ming dollardan 3 mln dollargacha — 3 yil muddatga;
- 3 mln dollardan 5 mln dollargacha — 5 yil muddatga;
- 5 mln dollardan 10 mln dollargacha — 7 yil muddatga;
- 10 mln dollar va undan yuqori — 10 yil muddatga so'nggi 5 yilda bo'yda solig'i va yagona soliq to'lovi amaldagi stavkalaridan 50 foiz past hajmda qo'llangan holda.

Chet el sarmoyasi ishtirokidagi korxonalar muassislari — «Navoiy» EIZ ishtirokchilari va ularning oila a'zolari uchun 1 yildan mamlakat hududida amal qilish muddatini uzaytirish imkoni bo'lgan 3 yillik «investitsion viza» joriy etiladi.

Kelajakda ushbu markaz elektron kommertsiya hamda internet xizmatlaridan foydalanish DHL, FedEx, UPS kabi butun dunyoda faoliyat yurituvchi kurerlik kompaniyalari uchun ham juda qulay.

Bugungi kunda "Navoiy" havo darvozasi Yevropa va Osiyoning eng yirik logistikamarkazlari bilan boshlangan. Milliy aviakompaniya bu erdan Seul, Vena, Milan, Saragosa va Sabixa shaharlariga parvozlar amalga oshirmoqda. Aeroport kuniga 300 tonnagacha yuklarni import, eksport va tranzit qilishga mo'ljallangan. Shuningdek 1000 tonnagacha yuklarni saqlash imkoniga ega.

4.3. Ko'p tarmoqli logistik markazlar tashkil etishning jahon tajribasi va uni respublikamizga qo'llash

Xorijiy va ilg'or mahalliy tajriba shuni ko'rsatadiki, eng katta iqtisodiy samaradorlik logistika kompaniyalari (provayderlar, operatorlar) tovarlar va moddiy oqimlarni ilgari surish va saqlash uchun kompleksda turli xil logistika xizmatlarini ko'rsatadigan logistika xizmatlari bilan ta'minlanadi. Infratuzilmaviy ob'yektlar majmuasi, bu erda asosan operativ logistika faoliyati integratsiyasi va

muvofiglashtirilishi amalga oshiriladi, chet elda "logistika markazi" (LC) nomini oldi.

20-asrning 60-90-yillarida AQSh va Yevropada tovar oqimini tashish va taqsimlash sohasida quyidagi muammolar va tendensiyalar paydo bo'ldi, ularni ko'rib chiqish turli formatdagi LClarni yaratish zarurligini tushunish uchun zarurdir:

- yirik shaharlar yaqinida ombor joylarining etishmasligi;
- standart ISO konteynerlari yordamida mamlakatlar ichida intermodal (multimodal) tashishni rivojlantirish;
- avtomobil transportida yuk tashish hajmining sezilarli darajada oshishi;
- birinchi navbatda shaharlar ichidagi tirbandlikning haddan tashqari ko'pligi;
- temir yo'l transporti ulushining kamayishi va natijada milliy temir yo'llarni qo'llab-quvvatlash uchun intermodal (multimodal, kombinatsiyalangan) transport sxemalarini ishlab chiqish tashabbuslarining paydo bo'lishi;
- port imkoniyatlarining yo'qligi va portlarning o'zida ham, mamlakat ichida joylashgan hududlarda ham qo'shimcha yuk tashish va saqlash joylarini qurish zarurati.

Ro'yxatda keltirilgan omillarni logistika bozori ishtirokchilari ham, turli darajadagi hokimiyatlar ham - mahalliydan shtatga - hisobga olishlari kerak edi. Ijtimoiy muammolarni hal qilish zaruratidan tashqari (milliy temir yo'llarni qo'llab-quvvatlash; avtomobil transportidan kelib chiqadigan ekologik muammolar) ko'plab shtatlar rasmiylari kichik va o'rta biznesni qo'llab-quvvatlashdan manfaatdor. So'nggi paytlarda bu muammo birinchi o'ringa chiqdi: o'z logistika tizimini yaratadigan kuchli logistika provayderlarining paydo bo'lishi kichik va o'rta firmalarning ahvolini yomonlashtirdi. Bundan tashqari, kichik kompaniyalar telematik tizimlarni yaratish muammosiga duch kelmoqdalar, ulardan foydalanish bugungi kunda logistika bozorida mavjud bo'lishining shartidir. Agar yirik firmalar o'z faoliyatini boshqarish uchun zamonaviy axborot tizimlarini joriy etish imkoniyatiga ega bo'lsa,

demak kichik va o'rta biznes uchun IT-ni qo'llab-quvvatlashning yuqori narxi engib bo'lmas to'siq bo'lishi mumkin.

Bugungi kunda jahonda 4000 ta erkin iqtisodiy zona (400 ta erkin savdo zona, yana shuncha ilmiy-ishlab chiqarish parki, 300 dan ziyod eksport-ishlab chiqarish parki, 100 ta maxsus yo'nalishdagi zona) faoliyat ko'rsatyapti, deb yozadi "Biznes-Daily".

Xitoydagi erkin iqtisodiy zonalar faoliyati.

Statistika ma'lumotlariga ko'ra, bugun Xitoy iqtisodiyoti o'sish sur'atlari bo'yicha dunyoda ikkinchi o'rinda bo'lib, bunga jahondagi biznes munosabatlarni zudlik bilan o'zgartira olganligi sababli erishgan. Arzon ish kuchi G'arbda shippaklardan tortib mobil telefonlarga bo'lgan turli mahsulotlarning narxi arzonlashishiga sabab bo'ldi. Qolaversa, Xitoy Afrikada eng yirik investorga aylandi, Pekin Yevropa yoki Amerikani emas, aynan "qora qit'a"ni o'zining asosiy hamkori hisoblaydi.

Hozir Xitoy tovarlarini dunyoning hamma joyida ko'rish mumkin, XXI asrga kelib u chindan ham "dunyo fabrikasi"ga aylana oldi. Jahondagi fotoapparatlarning 50%i, konditsionerlarning 30 foizi, kir yuvish mashinalarining 25 foizi va sovutgichlarning qariyb 20 foizi aynan shu yerda ishlab chiqarilayapti.

Alohida qayd etish lozimki, Xitoy taraqqiyotida erkin iqtisodiy zonalarining o'rni katta bo'lgan. Ayni paytda bu yerda to'rta maxsus iqtisodiy zona faoliyat ko'rsatmoqda — Shenchjen, Chjuxay, Shantou va Syamen. Bundan tashqari, 14 ta erkin savdo zonasi, 53 ta yuqori va yangi texnologiyalar zonasi, xorijda tahsil olgan mutaxassislariga mo'ljallangan 70 dan ortiq ilmiy-texnik zona, eksportga mo'ljallangan mahsulotlarni qayta ishlaydigan 38 ta zona bor.

Umuman, **mamlakat iqtisodiyotining raqobatbardoshligini oshirishda asosiy e'tibor hududlar tabiiy resurslari hamda industrial salohiyatidan foydalanish va eksport tizimini kuchaytirishga qaratilmog'i lozim.** Aynan shu o'rinda xorijiy investitsiyalarni jalb etishning unumli shakli bo'lgan zamonaviy erkin iqtisodiy zonalarini tashkil etish alohida ahamiyat kasb etadi. Aynan ushbu yo'nalishda jahon tajribasida keng qo'llanilayotgan va o'z

samarasini berayotgan bir qator iqtisodiy chora-tadbirlarni qayd etish joiz.

?

Nazorat savollari

1. Tashqi savdo tushunchasi. O'zbekiston Respublikasida EIX larni tashkil etish bo'yicha amalga oshirilayotgan ishlar.
2. Erkin iqtisodiy hududlarning afzalliklari.
3. "Navoiy" EIX ni tashkil etish va boshqarish.
4. "Navoiy" intermodal logistika markazi.
5. "Navoiy" xalqaro aeroporti.

V BOB. TRANSPORT LOGISTIKASI

- 5.1. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash.
- 5.2. Tovarlar va transport vositalari oqimini tartibga solishda, yu'ni tovarlar va transport vositalari davlat bojxona chegaralari orqali olib o'tishda bojxona organlarining o'rni.
- 5.3. Avtomobil transporti, temir yo'l transporti, havo va suv transporti orqali tovarlar tashishning o'ziga xos xususiyati

5.1. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash

Transport moddiy ishlab chiqarish sohasi bo'lib, yuk va odamlarni tasliishni amalga oshiradi.

Vazifasi bo'yicha transport ikki turga ajratiladi:

1. Umumiy foydalanish transporti — yuk va yo'lovchilarni tashib, barcha xalq xo'jaligi tarmoqlariga xizmat ko'rsatadi. Umumiy foydalanish transporti aholiga va xizmat ko'rsatish sohasiga xizmat ko'rsatadi. Umumiy foydalanish transporti o'z ichiga temir yo'l, suv transporti (daryo va dengiz) ni, avtomobil, havo transporti va truboprovod transportini oladi.

2. Umumiy foydalanishga mo'ljallanmagan transport — ishlab chiqarish ichidagi transport hamda notransport tashkilotlariga tegishli bo'lgan barcha transport turlari. Aniq yuk tashish jarayonini uzviy bog'langan bosqich va operatsiyalarga bo'lingan tizim orqali amalga oshirib, natijada yuk tashishda yuqori samaraga erishishga yuk tashish jarayoni texnologiyasi deyiladi.

Transport logistikasi — transport tizimlarini optimallashtirish, transport vositasining turi va tipini tanlash; turli kanalli yo'nalishdagi mol yetkazib berishlarni aniqlash; transport-ombor jarayoni texnologik birligini ta'minlash.

Transport orqali yuk tashishni tashkil etish bilan bogliq kompleks masalalar transport logistikasining predmetidir.

Transport logistikasining asosiy prinsipi xarajatlarni optimallashtirishdir.

Transport logistikasining asosiy vazifalari:

- transport vositalari turini tanlash;
- transport vositalari tipini tanlash;
- transport jarayonini ombor va ishlab chiqarish jarayoni bilan birgalikda rejalashtirish;
- har xil turdagi transportda transport jarayonini birgalikda rejalashtirish (aralash yuk tashish holatida);
- transport-ombor jarayonining birligini ta'minlash;
- yetkazib berishning ratsional yo'nalishlarini tanlash.

Transport ishida sinxronlikka erishish uchun "KANBAN" hamda "Aniq va o'z vaqtida" tizimlari qo'llaniladi. Qayd etilganlarning qo'llanilishi quyidagilardan iborat: agar asosiy ishlab chiqarishda sezilarli hajmdagi zaruriy materiallar, xomashyo, yarimtayyor mahsulotlar hamda butlovchi mahsulotlar zaxirasi to'g'risidagi axborotga ega bo'lmagan holda "grafikka qat'iy rioya etgan holda" texnologiyasi qo'llanilgan bir holatda sotish va harid qilish logistikasida yuk tashish vazifalari qisqa oraliq vaqtlar mobaynida ("KANBAN" tizimi) hamda qat'iy belgilangan vaqtda ("Aniq va o'z vaqtida" tizimi) amalga oshiriladi.

Transport turlarini tanlashda, ya'ni aniq yukni tashish uchun qulay bo'lgan turlicha transport turlarining xususiyatlari haqidagi axborotlar asos bo'ladi.

Bu yerda oltita omil belgilanadi: yetkazib berish vaqti, yuk jo'natish chastotasi, yuk yetkazib berish jadvalini bajarish, har xil yuklarni tashish qobiliyati, yuk tashish qiymati, yuklarni har qanday joyga yetkazib berish.

Turli xildagi omillarning ahamiyatlarini baholashning ekspert farqlari shuni ko'rsatadiki, transport turlarini tanlashda, birinchi navbatda, quyidagilar e'tiborga olinadi:

- yuklarni yetkazishning jadvaliga amal qilish;
- yukni yetkazish vaqti;
- yukni tashishning qiymati.

Transport turining to'g'ri aniqlanishi texnik iqtisodiy hisob-kitoblardan tasdiqlangan, barcha turli xil transport xarajatlarga asoslangan bo'lishi kerak.

Masalan, 5 tonna qiymat bahodagi yukni (qiymati — 50000 dollar) avtomobilda tashish 1000 dollar, samolyotda esa — 3000 dollar.

Tanlov avtomobilda to'xtadi. Biroq keyinchalik o'tkazilgan tahlil shuni ko'rsatadiki, bunda yuk tashilganda tarifga qo'shimcha ravishda quyidagilar to'landi:

— yukni kuzatib boruvchiga: 5% yukning qiymati va qo'riqlash uchun, ya'ni 2000 dollar (samolyot bilan tashishda bu xarajatlar olinmaydi);

— bankir uchun: 1,5% yukning qiymati kredit foizi sifatida, chunki yuk 15 kun davomida tashilgan va bu davr ichida 50000 dollar zaxiraga o'tkazilgan bo'lib, 750 dollarni tashkil etdi.

5.2. Tovarlar va transport vositalari oqimini tartibga solishda, ya'ni tovarlar va transport vositalari davlat bojxona chegaralari orqali olib o'tishda bojxona organlarining o'rni

Prezident Shavkat Mirziyoyev 2020-yil 5-iyun kuni "Bojxona ma'muriyatchiligini isloh etish va O'zbekiston Respublikasi davlat bojxona xizmati organlari faoliyatini takomillashtirish to'g'risida"gi farmonni imzoladi.

"Mamlakatimizda "qog'ozsiz va elektron bojxona" lozim darajada rivojlanmayapti, kontrabanda, kontrafakt mahsulotlarni olib o'tish, korrupsiya, noqonuniy valyuta operatsiyalari va bojxona to'lovlarini to'lashdan bo'yin tovlashga qarshi kurashish usullari bojxona ma'muriyatchiligining zamonaviy va sinovdan o'tkazilgan usullarini qo'llashni talab etmoqda", — ta'kidlanadi farmonda.

Farmonga muvofiq, **1-avgustdan** temir yo'l transporti tashkilotlari o'zlarining axborot tizimlarini bojxona organlarining axborot tizimlariga integratsiyalash orqali bojxona nazorati ostidagi vagon va konteynerlarning mamlakat ichidagi harakatlari haqidagi ma'lumotlarni bojxona organlariga real vaqt rejimida beg'araz tarzda taqdim etiladi.

1-sentyabrdan "Yagona darcha" bojxona axborot tizimi chegara bojxona postlarida joriy etiladi.

1-noyabrdan:

• bojxona yuk deklaratsiyasini rasmiylashtirish vaqti xavf darajasidan kelib chiqib, 3 sutkadan 1 kungacha qisqartiriladi;

• bojxona nazoratining muqobil turlarini qo'llashni kengaytirish orqali tovarlarni bojxona hamrohligida kuzatib borish qisqartiriladi, qonunchilikda belgilangan holatlar bundan mustasno;

• Davlat bojxona qo'mitasining xavflarni boshqarish tizimi avtomobil chegara bojxona postlarida joriy etiladi;

• transport vositalarini vaqtinchalik olib kirishda tashuvchiga real vaqt rejimida elektron shaklda qayta olib chiqish muddati tugashidan oldin vaqtinchalik olib kirish muddatini uzaytirish va tegishli yig'imni to'lashni amalga oshirish imkoniyati taqdim etiladi;

• "bojxona hududida qayta ishlash" bojxona rejimida qayta ishlash mahsulotlarining chiqish normasini identifikatsiyalash va baholash uslubiyati tadbirkorlik sub'yektining o'zi tomonidan ishlab chiqiladi.

Shu bilan birga, Davlat bojxona qo'mitasiga quyidagi qo'shimcha vazifalar yuklatiladi:

1. bojxona nazorati shakli sifatida tovarlar chiqarib yuborilgandan keyin TIF ishtirokchisi faoliyatini baholash hamda ularning tovarlar va transport vositalari chiqarib yuborilgandan keyingi hisobini tekshirishni nazarda tutuvchi bojxona auditini amalga oshirish;

2. Davlat chegarasi orqali o'tkazish punktlarida sanitariya-karantin, fitosanitariya va veterinariya nazorati organlarining TIFni notarif tartibga solish choralarini qo'llash bo'yicha faoliyatini muvofiqlashtirish;

3. tovarlar importi va eksporti tuzilmasi hamda dinamikasining chuqur holatli tahlilini, shuningdek, import hajmi ham jismoniy, ham qiymatli o'sishining sabablari tahlilini amalga oshirish;

4. ishlab chiqarishni mahalliyashtirishni chuqurlashtirish va sanoat kooperatsiyasini kengaytirish masalalari bo'yicha manfaatdor idoralar bilan hamkorlik o'rnatish.

Bundan tashqari, bojxona organlariga tovar va transport vositalari ustidan ular saqlanadigan va sotiladigan joylarga chiqqan holda, bojxona auditini amalga oshirish hamda olib kiriladigan va (yoki) olib chiqiladigan tovarlar va transport vositalari hisobi, jumladan,

buxgalterlik hisobi va hisoboti hujjatlari, shuningdek, dastlabki hujjatlar yuritilishi ustidan tekshiruvni amalga oshirish huquqlar berildi.

Kontrabanda va bojxona qonunchiligi buzilishiga qarshi kurashish boshqarmasi **Kontrabandaga qarshi kurashish va bojxona auditini bosh boshqarmasi** etib, Bojxona ekspertizasi va tashqi iqtisodiy faoliyat tovar nomenklaturasini yuritish boshqarmasi esa **Tashqi iqtisodiy faoliyatda notarif tartibga solishni nazorat qilish va bojxona ekspertizasi boshqarmasi** etib qayta tashkil etiladi.

Farmon bilan, shuningdek, 2020–2023-yillarda bojxona ma'muriyatchiligini isloh etish va O'zbekiston Respublikasi davlat bojxona xizmati organlari faoliyati samaradorligini oshirish Konsepsiyasi tasdiqlandi. Konsepsiya Jahon bojxona tashkilotining tavsiyalari hamda ilg'or mamlakatlarning bojxona ma'muriyatchiligini isloh etish tajribasiga asoslangan yondashuvlarini o'z ichiga olgan.

Mazkur Konsepsiyada bojxona siyosatini muvaffaqiyatli amalga oshirishga to'sqinlik qilayotgan bir qator **tizimli muammo va kamchiliklar** sanab o'tilgan. Jumladan ular qatorida:

• bojxona organlarining samarasiz va ortiqcha nazorat funksiyalari mavjudligi;

• eskirgan tartiblar hamda ularning xalqaro me'yorlar va standartlarga nomuvofiqligi;

• samarali idoralararo hamkorlikning mavjud emasligi;

• bojxona operatsiyalarini amalga oshirishda ko'p vaqt sarflanishi va boshqalar.

Konsepsiyada ta'kidlanishicha, bojxona organlari faoliyatini **yaqin uch yilga quyidagi yo'nalishlarni rivojlantirish ko'zlagan**: bojxona sohasidagi normativhuquqiy bazani yanada takomillashtirish, zamonaviy va ilg'or AKTlarini bojxona sohasiga joriy etish orqali bojxona organlari faoliyati shaffofligi hamda samaradorligini ta'minlash, TIFni tarif va notarif jihatdan tartibga solishni soddalashtirish va boshqalar.

Mazkur Konsepsiyani amalga oshirishdan **kutilayotgan natijalar** qatorida:

- mavjud axborot tizimlarining mantiqiy nazorat funksiyalarini takomillashtirish orqali Davlat byudjetiga bojxona to'lovlari tushumini har yili **25%ga** oshirish;
- bojxona postlarining o'tkazuvchanlik imkoniyatini **3 barobarga** oshirish;
- "Yagona darcha" bojxona axborot tizimini takomillashtirish natijasida bojxona rasmiylashtiruv uchun sarflanadigan vaqtni eksportda **5 barobarga** va importda **2 barobarga** qisqartirish;
- bojxona organlari xodimlari tomonidan sodir etilayotgan huquqbuzarliklar sonini kamaytirish va boshqalar.

5.3. Avtomobil transporti, temir yo'l transporti, havo va suv transporti orqali tovarlar tashishning o'ziga xos xususiyati va uni bojxona organlari tomonidan tartibga solish mexanizmi

Logistika nuqtayi nazaridan avtomobil, temir yo'l, suv va havo transportining asosiy afzalliklari va kamchiliklarini ko'rib chiqaylik.

Avtomobil transporti.

An'anaviy ravishda yuklarni kichik marshrutlarda tashish uchun foydalaniladi. Ularning asosiy afzalliklaridan biri yuqori darajadagi tezligi va moslashuvdir.

Avtomobil transport yordamida yuklar eshikning tagigacha zarur muddatlarda yetkazib beriladi. Transportlarning bu turlari yukni yetkazishni uzluksiz amalga oshirib, shuningdek, kichik to'plamlarda jo'natish imkoniyatlarini yaratadi.

Bu yerda boshqa transport turlariga qaraganda, tovarlarni o'rash va bog'lashga nisbatan qat'iy talablar kamroq qo'yiladi.

Avtomobil transportining asosiy kamchiliklariga nisbatan yuk tashish tannarxining yuqori bo'lishi bo'lib, ular uchun haq to'lash avtomobilning eng yuqori yuk ko'tarish qobiliyati bo'yicha olinadi. Bu transport turining boshqa kamchiliklariga, shuningdek, yuk tashishning muddati, yuklarning o'g'irlanish xavfi va avtomobillarni olib qochib ketishlik, yuk yuklash imkoniyatlarining ozligini ko'rsatish mumkin.

Avtomobil transporti ekologik jihatdan noqulay bo'lib, uning keng ravishda qo'llanishi cheklangandir.

Temir yo'l transporti.

Transportning bu turi turli to'plamlardagi yuklarni har qanday ob-havo sharoitlarida tashishga mo'ljallangan. Temir yo'l transporti uzoq masofalarga yuklarni tezlik bilan yetkazib berish imkoniyatlariga ega.

Yuk tashish uzluksiz davom etadi. Bu yerda samarali ravishda yuklash-tushirish ishlarini tashkil etish mumkin.

Temir yo'l transportining muhim afzalliklaridan bo'lib, uning tannarxining kam bo'lgani, shuningdek, chegirmalarning mavjudligidir.

Temir yo'l transportining kamchiliklariga yuk tashuvchilar sonining cheklanganligi, shuningdek, iste'molchilarga yuklarni yetkazib berish imkoniyatlarining pastligi, ya'ni yaqin yo'llarning bo'lmasligi temir yo'l transportini avtomobil transporti bilan to'ldirishga majbur etadi.

Dengiz transporti - xalqaro yuk tashish ishlarida yirik yuk tashuvchilardan hisoblanadi. Ularning asosiy afzalliklari yuk tariflarining kamligi va ko'p yuk jo'natish imkoniyatlaridir.

Terminallar orqali tashkil etilgan yuk tashishar *yuk tashish terminallari* deyiladi. *Yuk tashish* terminallarni bajaruvchisi transport ekspeditsiya firmalari hisoblanadi, ular kompleks va maxsus terminallar orqali ish bajaraladilar. Dengiz portining konteyner terminal — bu uchta asosiy transport turlari — dengiz, temir yo'l va avtomobil transporti o'rtasida konteynerlar, almashiladigan kuzovlar, konteynerlarni taqsim etuvchi transport bo'g'ini.

Dengiz portining konteyner terminallarida yuk tashirish operatsiyalari bilan bir qatorda yuklarni omborga joylashtirish va taqsimlash hamda o'z avtotransportida yaqin joylashgan yuk jo'natuvchi va iste'molchilarga yuk yetkazib berish amalga oshiriladi. Terminal uch zonaga bo'linadi:

- 1) ombor zonasi;
- 2) saralash va o'rash zonasi;
- 3) kemalar to'xtaydigan qirg'oq va ma'muriy zona.

«KANBAN» hamda «Aniq va o'z vaqtida» tizimlari bo'yicha ishlovchi ishlab chiqarish, ta'minot va sotuv dasturlarini taqsimlash — bu tovar ishlab chiqarish va ularni bozorlarga yetkazib berish usullarini mukammallashtirish natijasidir.

Transport turini tanlashda ta'sir ko'rsatuvchi asosiy omil farqlanadi (5.1-jadval).

Transport turini tanlashga ta'sir qiyadigan omillar bo'yicha turii transportlar bahosi¹

5.1-jadval

Transport turi	Transport turini tanlashga ta'sir qiyuvchi omil					
	Yetkazib berish muddati	Yuk jo'natish chas-totasi	Yetkazib berish jad-vailiga rioya qilish ishon-chililigi	Turili xil yuklarni tashish qobiliyati	Hududning istalgan nuq-tasiga yukni yetkazish qobiliyati	Ta-shish qiy-mati
Temir yo'l	3	4	3	2	2	3
Suv	4	5	4	1	4	1
Avtomobil	5	1	1	5	5	2
Quvur	5	1	1	5	5	2
Havo	1	3	5	4	3	5

Dengiz transportida yuk tashish uchun haq to'lash yo tarif bo'yicha yoki fraxt tizimida (kirakashlik uchun) amalga oshiriladi. Agar yuklar turg'un yuk oqimi bo'yicha yo'nalishga ega bo'lsa,⁶ yuk tashish suv kamchiligining muntazam tizimi orqali amalga oshiriladi.

Bunday hollarda yuklar belgilangan 5.1-jadval orqali harakat qiladi va e'lon qilingan tarif bo'yicha pul to'planadi.

Shunday hollarda yuklarni tashishda yuk kemalarining ishlari doimiy suzish hududlari bilan bog'lanmasdan doimiy portlarda

tushirish va yuklash bilan, ma'lum yuk turi bilan cheklanmay yuk tushish fraxt me'yori (kirakashlik tariflari) bo'yicha to'planadi.

Havo transport. Asosiy afzalliklari: tezligi, alohida rayonlarga yetkazish imkoniyati. Kamchiliklariga yuk ta'riflarining yuqoriligi va meteosharoitlar kiradi (yetkazib berish jadvaliga rioya qilish imkoniyatini tushiradigan meteosharoitlar).

Tayanch so'zlar:

Transport servis, temir yo'l transporti, dengiz transporti, havo transporti, temir yo'l transporti, KANBAN tizimi, transport xizmati, temir yo'l servisi, servis markazi, yuk terminali, logistik markaz, operator kompaniyasi, yo'lovchi terminali, servis xizmati.

?

Nazorat savollari

1. Transport logistikasining funksiyalari mohiyatini tushuntirib bering.
2. Transport vositalarning qanday tanlash omillarini bilasiz?
3. Transport tushunchasi va uning turlarini izohtah bering.
4. Yuklarni tashish jarayoni va uning asosiy tamoyillari nimalardan iborat?
5. Transport turlarini tanlash texnologiyasini tushuntirib bering
6. «KANBAN» tizimiga yondashish mohiyati nimadan iborat?
7. «Aniq va o'z vaqtida» tizimiga yondashish mohiyati nimadan iborat?
8. Transport tariflari tarkibiga nimalar kiradi?

⁶ Савенкова Т.И. Логистика. Учебное пособие, — М.: ОМЕГА — Л, 2006.

VI BOB. ISHLAB CHIQRISH LOGISTIKASI

6.1. Ishlab chiqarish logistikasi tushunchasi. Ishlab chiqarish logistikasining mohiyati va maqsadi.

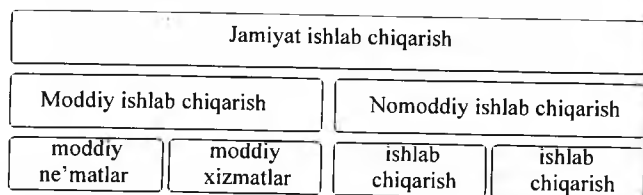
6.2. Ishlab chiqarishni tashkil etishning an'anaviy va logistik konsepsiyalari.

6.3. Ishlab chiqarish logistikasida moddiy oqimlarni boshqarishning rag'batlantiruvchi tizimlari.

6.1. Ishlab chiqarish logistikasi tushunchasi. Ishlab chiqarish logistikasining mohiyati va maqsadi

Moddiy oqim, xomashyoning birinchi manbasidan oxirgi ishtirokchigacha bo'lgan yo'lida qator ishlab chiqarish bo'g'inlaridan o'tadi. Bu bosqichda moddiy oqimlarni boshqarish, o'ziga xos xususiyatlariga ega, va *ishlab chiqarish logistikasi* deb ataladi.

"Ishlab chiqarish" atamasining ma'nosini eslatib o'tamiz. Ma'lumki jamiyat ishlab chiqarishi moddiy va nomoddiy qismlarga bo'linadi (rasm). Ishlab chiqarish logistikasi, moddiy ishlab chiqarish sohasida yuz beradigan jarayonlarni ko'rib chiqadi.



6.1-rasm. Jamiyat ishlab chiqarishining tuzilmasi.

Ishlab chiqarish logistikasining maqsadi bu moddiy boyliklar yaratuvchi yoki saqlash, qadoqlash, joylash kabi moddiy xizmatlar ko'rsatuvchi korxonalar ichidagi moddiy oqimlarni optimizatsiyalashtirishdir. Ishlab chiqarish logistikasida o'rganiladigan ob'ektlarning tavsifiy belgisi - bu ularning hududiy ixcham joylashishidir.

Adabiyotlarda ularni "logistikaning orol ob'ektlari" deb ham atashadi.

Ishlab chiqarish logistikasi doirasidagi logistik jarayon ishtirokchilarini ichki ishlab chiqarish munosabatlari bog'lab turadi (tovar-pul munosabatlari bilan bog'langan makrodarajadagi logistik jarayon ishtirokchilaridan farqli ravishda).

Ishlab chiqarish logistikasida ko'riladigan logistik tizimlar, ichki ishlab chiqarish logistik tizimlari nomi bilan yuritiladi. Ularga: sanoat korxonalarini, ombor inshootlariga ega ulgurji savdo korxonalarini, xo'jalik hamda fermer xo'jaliklarini va boshqalarni kiritish mumkin.

Ichki ishlab chiqarish logistik tizimlarini mikro va makro darajalarda ko'rib chiqish mumkin. Makrodarajada ishlab chiqarish logistik tizimlari makrologistik tizimlarning unsurlari sifatida namoyon bo'ladi. Ular moddiy oqimlar manbalari bo'lib, ushbu tizimlar ishining bir tekis borishini ta'minlaydilar. Makrologistik tizimlarni tashqi muhit o'zgarishlariga moslashuvi, ularning ichidagi ichki ishlab chiqarish logistik tizimlari ishlab chiqaradigan mahsulotning assortimenti va miqdorini tez o'zgartira olish qobiliyatiga bog'liq.

Mikrodarajadagi ichki ishlab chiqarish logistik tizimlari, bir-biri bilan o'zaro munosabatda va aloqalarda bo'lib, ma'lum birlikni, butunlikni vujudga keltirgan tizimchalar qatoridir. Bu tizimchalar: haridlar, omborlar, zaxiralar, ishlab chiqarishga xizmat ko'rsatish, transport, axborot, sotish va kadrlardir. Ular moddiy oqimni tizimga kirishi, undan o'tishi va chiqib ketishini ta'minlaydilar. Logistika konsepsiyasiga muvofiq ichki ishlab chiqarish logistik tizimlarining yaratilishi, korxonalar ichidagi ta'minot, ishlab chiqarish va sotish bo'g'inlarining rejalari va ishlarini doimiy ravishda o'zaro kelishilishi va to'g'rilanib borishi imkoniyatini ta'minlashi lozim.

6.2. Ishlab chiqarishni tashkil etishning an'anaviy va logistik konsepsiyalari

Ishlab chiqarishni tashkil etishning logistik konsepsiyasi quyidagi asosiy holatlarni o'z ichiga oladi:

- ortiqcha zaxiralardan voz kechish;

- asosiy va transport-ombor operatsiyalarini bajarish uchun ortiqcha vaqtdan voz kechish;

- iste'molchi buyurtmasi bo'lmagan mahsulotlarni ishlab chiqarishdan voz kechish;

- uskunalar to'xtab turishini yo'q qilish;

- sifatsiz mahsulotlarni yo'q qilish;

- xo'jalik ichidagi noratsional tashishlarni yo'q qilish;

- yetkazib beruvchilarni hamkorlarga aylantirish.

Logistikadan farqli o'laroq ishlab chiqarishni tashkil etishning an'anaviy konsepsiyasi quyidagilardan iborat:

- mahsulotni iloji boricha yirik partiyalarda ishlab chiqarish;

- "har ehtimolga qarshi" moddiy resurslarning maksimal katta zaxirasiga ega bo'lish.

Konseptual hollarning mazmuni shundan dalolat beradiki, ishlab chiqarishni tashkil etishning an'anaviy konsepsiyasi «sotuvchi bozori» sharoitlari uchun eng qulay bo'lsa, logistik konsepsiya «haridor bozori» sharoitlari uchun eng qulaydir.

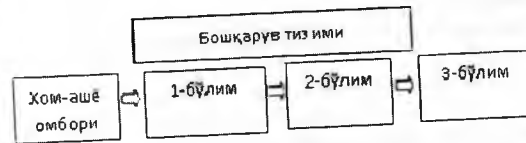
Talab taklifdan ko'p bo'lsa, hech ikkilanmasdan aytish mumkinki, bozor konyukturasini hisobga olib ishlab chiqarilgan mahsulot to'liq sotiladi. Shuning uchun asosiy ishlab chiqarish fondlari maksimal yuklash ustuvorlikka ega bo'ladi. Shu bilan birga ishlab chiqarilgan partiya qancha yirik bo'lsa mahsulot birligining tannarxi shuncha kam bo'ladi. Mahsulotni sotish birinchi darajali muammo bo'lmaydi.

Bozorga iste'molchi "diktaturasi" kelishi bilan vaziyat o'zgaradi. Raqobat sharoitida ishlab chiqarilgan mahsulotni sotish vazifasi birinchi o'ringa chiqadi. Bozor talabini muntazam emasligi va oldindan bilib bo'lmasiligi sharoitida katta zaxiralar yaratish va saqlash maqsadga muvofiq emasdir. Shu bilan birga, ishlab chiqaruvchi bitta buyurtmani ham qo'yib yubormaydi. Bundan, paydo bo'lgan talabga tez javob qaytara oladigan, egiluvchan ishlab chiqarish quvvatlariga ehtiyoj paydo bo'ladi.

6.3. Ishlab chiqarish logistikasida moddiy oqimlarni boshqarishning rag'batlantiruvchi tizimlari

Ichki ishlab chiqarish logistik tizimlari doirasidagi moddiy oqimlarning boshqaruvi har xil usullar bilan amalga oshirilishi mumkin. Ushbu usullardan, bir-biridan prinsipial farq qiluvchi, ikkita asosiyini alohida ko'rib chiqish lozim, bular itaruvchi va yetaklovchi boshqaruv usullaridir.

Birinchi variant «rag'batlantiruvchi tizim» deb nom olgan, va uning ishlab chiqarishni tashkil etish tizimi 6.2-rasmda ko'rsatilgan. Moddiy oqim, ishlab chiqarishni boshqarishning markaziy tizimidan kelgan buyruqqa binoan oldingi bo'g'indan iste'molchi tomon «itarib chiqariladi».



6.2-rasm. Ishni ishlab chiqarish logistik tizimi doirasidagi moddiy oqim boshqaruvini rag'batlantiruvchi tizimining prinsipial sxemasi.

Oqimlarni boshqarishning rag'batlantiruvchi modellari, ishlab chiqarishni tashkil etishning an'anaviy usullari uchun xarakterlidir. Ishlab chiqarishning logistik tashkil etilishi uchun ularni qo'llashning qulay imkoniyati, hisoblash texnikasini ommaviy tarqalishi munosabati bilan paydo bo'ldi. Ularning birinchilari 60-yillarda ishlab chiqargan, xo'jalikning barcha bo'limlari (ta'minot, ishlab chiqarish va sotish) reja va xarajatlarini, kelishilishi va operativ to'g'irlanishi imkonini beradi (real vaqtdagi doimiy o'zgarishlarni hisobga olgan holda). Ushbu tizimlar kiritilishi natijalarini bitta jumlada ifoda etish mumkin: "Bir necha haftada ishlab chiqariladigan ishlab chiqarish rejasini, endilikda bir necha soatda ishlab chiqarishimiz mumkin".

Mikroelektronika yordamida murakkab ishlab chiqarish mexanizmini bir butun qilish imkoniyatiga ega itaruvchi tizimlar, unga qaramasdan o'z imkoniyatlarining tabiiy chegaralariga ega. Boshqaruv tizimi, bo'limdagi ishlab chiqarish vaziyatiga ta'sir etadigan omillarni qay darajada hisobga olsa va baholasa, ushbu bo'limdagi «itarib chiqariladigan» moddiy oqim parametrlari ham shunchalik optimal bo'ladi. Ammo boshqaruv tizimi korxonada ko'p sonli bo'limlarining har biri bo'yicha qancha ko'p omillarni hisobga olishi lozim bo'lsa, uning dasturiy, axborot va texnik ta'minoti ham shunchalik takomillashgan va qimmat bo'ladi.

Amaliyotda, rag'batlantiruvchi tizimlarning turli xil variantlari mavjuddir. Ularning yaratilish imkoniyati hisoblash texnikasini ommaviy qo'llanilishiga bog'liqdir. Itaruvchi tizimlari boshqaruv avtomatizatsiyasining yuqori darajasi bilan tavsiflanadi, va bu avtomatizatsiya quyidagi asosiy funksiyalarni amalga oshirish imkonini beradi:

- ishlab chiqarish zaxiralarining joriy boshqaruvi va nazoratini ta'minlash;

- korxonaning ta'minot, ishlab chiqarish, sotish xizmatlari rejalarini va harakatlarini, real vaqt miqyosida, kelishilishi va operativ to'g'irlanishi.

Rag'batlantiruvchi tizimlarining zamonaviy, rivojlangan variantlarida bashorat qilishning ham turli xil masalalari yechiladi.

Ishlab chiqarishdagi logistik jarayonlarni tashkil etishning ikkinchi varianti, moddiy oqimlarni boshqarishning prinsipial boshqacha usuliga asoslangan. U «yetaklovchi tizim» deb nomlanadi. Bu ishlab chiqarishni tashkil etishning shunday tizimiki, unda zarur mahsulotlar keyingi bo'g'indan oldingisiga lozim bo'lgan taqdirdagina yetkaziladi.

Bu yerda markaziy boshqaruv tizimi korxonaning har xil bo'limlari orasidagi moddiy oqimlar almashinuviga aralashmaydi, va ular uchun joriy ishlab chiqarish vazifalarini belgilamaydi. Ayrim texnologik bo'g'in ishlab chiqarish texnologik zanjirining oxirgi bo'g'ini oldida vazifa qo'yadi. Yetaklovchi tizimning amal qilish mexanizmini tushunish uchun 6.3-rasmdagi misolni ko'rib chiqamiz.



Shartli belgilashlar:

- moddiy oqim, - axborot oqimi, а) - meva yetkazilishi; б) -

qayla;

в) - sharbat yetkazilishi; г) - tayyor;

д) - mevaga buyurtma; е) - qaylaga;

ж) - sharbatga buyurtma;

6.3-rasm. Ishlab chiqarish logistik tizimi doirasidagi moddiy oqim.

Faraz qilaylik meva qayta ishlash korxonasi 1500 birlik mahsulot (meva sharbati) ishlab chiqarishga buyurtma qabul qildi. Bu buyurtmani boshqaruv tizimi qadoqlash (tayyor mahsulot) bo'limiga jo'natadi. Qadoqlash bo'limi buyurtmani bajarish uchun sharbat bo'limidan 1500ta qadoq mahsulotga ketadigan sharbat so'raydi. Sharbat bo'limi o'z zaxirasidan so'ralgan mahsulotni yetkazadi va uni o'rni to'ldirish uchun qayla bo'limidan 1500 ta qadoq sharbat ishlab chiqarish uchun qayla so'raydi. Qayla bo'limi o'z zaxiralaridan so'ralgan mahsulotni yetkazadi va uni o'rni to'ldirish uchun ombordan meva so'raydi. Shunday qilib moddiy oqim har bir oldingi bo'g'in tomonidan «tortib olinadi».

Bunda ayrim bo'lim xodimlari, markaziy boshqaruv tizimiga nisbatan, optimal buyurtma o'lchamini aniqlovchi, ko'proq o'ziga xos omillarni hisobga olish imkoniyatiga ega. Ma'lumki, ishlab chiqarish korxonasidagi materialning 95-98% vaqti ortish-tushirish va transport-ombor ishlariga to'g'ri keladi. «Bosh», «Simens», «Mitsubishi» va «Djeneral motors» firmalari ma'lumotlariga ko'ra, korxonada moddiy oqimlarni boshqarishga logistik yondashish,

logistik operatsiyalar majmui bajarilishini maksimal optimallashtirishga imkon beradi. Korxonada moddiy oqimlarni boshqarishga logistik yondashuvni qo'llashdan vujudga keladigan umumiy samaraning tarkibiy qismlari quyidagilar:

1. Ishlab chiqarish bozorga mo'ljallangan. Kam hajmdagi va individual ishlab chiqarishga samarali o'tish mumkin bo'ladi.

2. Yetkazib beruvchilar bilan hamkorlik munosabatlari o'rnatiladi.

3. Uskunalar to'xtab turishi qisqaradi. Bu ish joylarida kerakli materiallar doimo mavjud bo'lishi bilan ta'minlanadi.

4. Ishlab chiqarayotgan mahsulot sifati oshadi.

5. Ishlab chiqarish sikli kamayadi va xarajatlar minimallashtiriladi.

Ishlab chiqarish jarayoni bilan bog'liq xarajatlarni kamaytirish imkonini beradigan sabablarga to'laroq to'xtalib o'tamiz.

♦ Zaxiralari optimizatsiyasi - logistikaning markaziy muammolaridan biri. Zaxiralarni saqlash, moliyaviy mablag'lar ajratilishini, moddiy texnika baza va mehnat resurslarining katta qismining ishlatilishini talab qiladi. Ishlab chiqarishni tashkil etishning zamonaviy logistik uslublarini qo'llayotgan qator harbiy yevropa firmalari tajribalarining tahlili shuni ko'rsatadiki, logistikani qo'llanilishi ishlab chiqarish zaxiralarini 50% ga kamaytirish imkonini beradi.

♦ Yordamchi ishchilar sonini kamayishi. Tizimlilik (ishni tizimli amalga oshishi) darajasi qancha past bo'lsa, mehnat jarayoni shunchalik aniqlanmagan bo'ladi, bu esa ishning katta hajmlarini bajarishda yordamchi ishchilarga bo'lgan ehtiyoj shunchalik ortishiga olib keladi.

♦ Materiallar yo'qotilishini kamayishi. Istalgan logistik operatsiya - bu potensial yo'qotishlar. Logistik operatsiyalar optimizatsiyasi - bu yo'qotishlarni kamayishidir.

♦ Ishlab chiqarish va ombor maydonlari ishlatilishini yaxlitlash. Oqim jarayonlarining noaniqligi ko'proq qo'shimcha maydonlarni oldindan egallab qo'yishga undaydi. Masalan, ulgurji savdo bazalari

loyihasida, oqim jarayonlarining noaniqligi ombor maydonlarini 30%ga oshirilishiga majbur qilgan.

♦ Jarohatlarning kamayishi. Logistik yondashuv o'z ichiga mehnat xavfsizligi tizimini ham kiritadi.

Tayanch so'z va iboralar: logistik tizim, ishlab chiqarish logistikasi, funksional farqlanishida, «uzatuvchi» tizim, harid logistikasi, «tortuvchi» tizimi, vaqt normasi, boshqaruv tizimi.



Nazorat savollari

1. Logistik tizim va uning tarkibiy elementlari nimalardan iborat?
2. Ishlab chiqarish jarayonida logistik tizimning o'rni nimada?
3. Ishlab chiqarishda an'anaviy va logistik yondashuvlarning farqlanishi qanday belgilanadi?
4. Ishlab chiqarishda — uzatuvchi tizim nima?
5. Ishlab chiqarishda — tortuvchi tizim nima?
6. Ishlab chiqarish jarayonlarida transport logistikasining funksiyalari?

VII BOB. TIJORAT LOGISTIKASI TUSHUNCHASI VA UNING MAQSADI

- 7.1. Tijorat logistikasi tushunchasi. Tijorat logistikasini mohiyati va maqsadi.
- 7.2. Tovar harakati bo'g'inlaridagi logistika.
- 7.3. Savdo korxonalaridagi logistika xizmati.
- 7.4. Savdo sohasida logistikaning rivojlanish shart-sharoitlari va muammolari.

7.1. Tijorat logistikasi tushunchasi. Tijorat logistikasini mohiyati va maqsadi

Logistika tovar harakatidagi ishtirokchilar o'rtasidagi turg'un xo'jalik aloqalarining mavjudligini nazarda tutadi. Biznes bo'yicha doimiy ravishdagi sheriklar o'rtasidagina zarur bo'lgan harajatlarni hisobga olish tizimining ravshanligi yuzasidan yuklarni va axborotlarni qayta ishlash texnologiyalarining birgalikda ishlab chiqish va kelishilgan holda qo'llash imkoniyatlari paydo bo'ladi.

90-yillarning oxirlarida vujudga kelgan markazdan qochish kayfiyatlari mulkni davlat tasarrufidan chiqarish istiqbolidan kelib chiqilgani holda, endilikda turli xildagi savdo tarkiblarining umumiy tashkiliy shakllaridagi xo'jalik faoliyatlarini ongli ravishda birlashishga intilish kuchayib bormoqda. Savdoga nisbatan soha bo'yicha birlashtirishning tashqi va ichki omillarini ajratiladi.

Savdo uchun tashqi omillar, soha bo'yicha birlashtirish jarayonlarining rivojlanishini rag'batlantiruvchi narsalar quyidagilardir:

- bozorning noaniqligi;
 - turli sabablarga ko'ra tushib borayotgan talablar;
 - tovarlarni sotish muammolarining keskinlashuvi;
 - savdo faoliyatidagi infratuzilmalarning rivojlanmaganligi
- sababli vujudga kelgan tovar harakati yo'lidagi ko'p sonli murakkab harakatlardir.

Savdodagi birlashtirishning ichki omillaridan ya'ni asosiy ichki omillar maqomi bo'lib raqobatning kuchayishi, uning rivojlanmagan shakllarida bo'lsa ham hisoblanadi.

Jahon savdo amaliyotini nazarda tutish kerakki, savdodagi birlashtirish jarayonlari birlashishning shunday turlaridan bo'lgan holatlarda vujudga keladi:

- zanjirli savdo tashkilotlari;
- savdo tarkibidagi kooperativ – shirkat birlashmalari;
- ixtiyoriy ravishda tarkib topgan ulgurji-chakana bo'g'inlar.

Shuni ta'kidlash zarurki, logistik imkoniyatlardagi yuksak birlashtirish (tarmoqli) tarkiblarning qulayligini aytish lozim. Masalan, yirik amerikalik va yevropalik chakana va ulgurji savdo axborot tizimidagi birlashishlik xizmat ko'rsatayotgan do'konlardagi peshtaxtalarda tovar miqdorining kamayganligini avtovatika yordamida tovar yetkazib beruvchini xabardor qiladi. Shveytsariya savdo tizimi Migrozning misoli diqqatga sazovordir, u milliy iste'mol bozorining 46 %ini o'z ichiga olgandir. Bu yerda do'konlarning talabnomalari avtomatik ravishda markaziy ulgurji omborlarga yoki tez ayniydigan mahsulotlar bo'yicha esa ishlab chiqaradigan zavodga beriladi. Tizim bo'yicha savdo jarayonlarini avtomatlashritish shunchalik darajada yuqoriki ko'pchilik do'konlarda tovar yetkazib berish va uning sifatini nazorat qilish yuzasidan menejerlar bo'lmaydi. Xizmat ko'rsatish hududida tarmoq tarkiblari bir necha taqsimot markazlarini barpo etishlari mumkin va yuk tashishni amalga oshirish va yuklarni kuzatib borish yuzasida tashqaridagi ixtisoslashgan logistik kompaniya bilan shartnomalar tuzish mumkin.

Savdodagi birlashish, hamda uning ob'yektiv qonuniy rivojlanishlari so'zsiz mamlakatimizda ham o'zining namoyon etadi. Tashkiliy iqtisodiy nuqtai nazardan savdo korxonalarining birlashishlaridagi turli shakllarining rivojlanishi quyidagilarga imkoniyat yaratadi:

- ✓ markazlashtirilgan boshqarish xizmatlarini joriy qilish, ta'minot, transport va hisobot faoliyatlarini markazlashtirish hisobiga ustama harajatlarini kamaytirish;

✓ qulay to'lash va tovar yetkazib berish sharoitlari asosida yirik tovar to'plamlarini sotib olishni amalga oshirish, ular natijasida narx darajasi va haridorlarning manfaatlariga ta'sir ko'rsatish;

✓ tarmoqni boshqarishni amalga ochirish uchun zamonaviy axborot texnologiyasidan foydalanish hamda sotiladigan mahsulotlar ro'yxati bo'yicha axborotlar to'plarni barpo etish;

✓ tovar yetkazib berishda mamlakat ishlab chiqaruvchilarini har tomonlama qo'llab quvvatlash;

✓ savdo tashkilotlarini qo'shimcha xizmatlarini kichik nonvovxonalarini tashkil etish, go'shtlarni yarim mahsulot sifatida qayta ishlash sexlarini va boshqalarni tashkil etish.

G'arbning ayrim mamlakatlaridagi savdosida logistik tizimning rivojlanishida tarmoqlarning mavjudligini natijasida shart-sharoitlar vujudga kelgan bo'lib ularning hissasiga savdo aylanishining 90 % miqdori to'g'ri keladi.

7.2. Tovar harakati bo'g'inlaridagi logistika

Ulgurji savdodagi logistika. Logistika nuqtai-nazaridan tovar harakati jarayonlari ishtirokchilarining eng ahamiyatlilari ulgurji va transport bo'g'inlari hisoblanadi.

Ulgurji savdoda logistikani takomillashtirish ikkita yo'nalish bilan amalga oshiriladi, ulardan biri ulgurji savdoni texnik texnologik va tovar harakatlanishining barcha tizimini tashkiliy jihatdan takomillashtirish ulgurji savdoni rivojlantirish bilan o'zaro aloqada bo'lishlikni nazarda tutadi. Ikkinchi yo'nalish esa ichki omborlar bo'yicha yuklarni qayta ishlash tizimlarini takomillashtirishni nazarda tutadi. Ikkinchi yo'nalishning mavjudligi shunday shartsharoitni vujudga keltiradiki, ulgurji savdo korxonasining o'zi ham murakkab yuklarni qayta ishlash tizimidagi omborlaridan iboratdir. Ushbu tizimlar doirasida tovar oqimlarini boshqarishga nisbatan logistik yondoshuvning qo'llash ulgurji bo'g'inning samarali faoliyat ko'rsatishida muhim tarkibiy qismlar hisoblanadi.

Shuni ta'kidlash kerakki, ulgurji savdoda ichki omborlar logistikasi bozor o'zgarishlarining boshlarida keng ko'lamda rivojlanmadi. Yuklash-tushirish va transport ombor ishlarini mexanizatsiyalash

darajasi 11%dan (oziq-ovqat mahsulotlari) oshmas edi. Faqatgina o'z miqdordagi ulgurji bazalarda ichki ombor ishlari mexanizatsiyalashgan bo'lib, elektroyuklagich va to'plab bo'g'langan yuklar texnologiyasi bo'yicha ish qilinadi.

Hozirgi davrda ommaviy iste'moldagi yuklarni olib kelish bo'yicha ombortransport harajatlari yuklar qiymatining 40 %dan ortig'ini tashkil etadi. Logistika rivojlangan mamlakatlarda bu xarajatlar 15%dan oshmaydi.

Tovarlarni sotish jarayonlarida ulgurji korxonalar logistik xizmat ko'rsatish bo'yicha ishlarni bajarishlari mumkin: tovarlarni saqlash, transportlarda tashish, yuklarni kuzatib borish, o'rab-bog'lash, ishlash, sortlarga ajratish, tovarlarni idishlarga joylash, mashinalar kodiga moslashtirib tamg'alash va boshqalar.

Xorijiy manbalarning ma'lumotlariga ko'ra, rivojlangan bozor sharoitlarida ulgurji korxonalar tomonidan ko'rsatiladigan pul to'lanadigan xizmatlar ichida birinchi o'rinda transport, undan keyin saqlash bo'yicha xizmatlar, tamg'alash, sortlarga ajratish va tovarlarni o'rab-bog'lash turadi.

Mamlakatimiz korxonalarida yuqorida sanab o'tilgan xizmat turlari, saqlashdan tashqari keng ko'lamda rivojlangan emas. O'zbekiston Respublikasining ulgurji savdosida samaradorlikni oshirishning muhim rezervlari axborot tizimlari va texnologiyalarni takomillashtirish, tovar harakatlari jarayonlariga xizmat ko'rsatish bilan bog'liqdir.

Hozirgi paytda yuk birliklarini kodlashtirish va shtrixlangan mashinada o'qish kodlarini, binobarin, bu kodlarning avtomatlashgan holdagi uyg'unlashtirilishi qo'llanilmaydi. Shuningdek yuk to'plamlari uchun EAN tizimining standart yozuvlari hali qo'llanilmaydi.

Chakana savdodagi logistika.

Chakana savdoni takomillashtirish ulgurji savdo singari, logistika nuqtai nazaridan birinchi navbatda tovarlar harakati tizimining bo'g'inlarini takomillashtirish sifatida qaralmog'i kerak. Yangilana-digan ob'yekt sifatida bunday hollarda tovar harakatidagi ishtirokchilarning barcha to'plarni maydonga chiqadi. Chakana savdo

bo'g'inlari shu darajada takomillashadiki, bunda umumiy istiqbol nuqtai nazaridan qanchalik zarur bo'lib, tanlab olingan tizimni takomillashtirish uchun xizmat qiladi.

Logistik xususiyatdagi qarorga kelish do'konlarni loyihalash davridayoq qabul qilinib, ularning binolari bevosita uzluksiz texnologik jarayonlarni talablariga javob berishi kerak.

Bevosita uzluksiz texnologik jarayonlarning manfaatlarini hisobga olib tanlashda:

✓ ayrim binolarning o'lchamlari, maydonchalari va texnologik tegralar;

✓ eshiklarning kengligi;

✓ tushiriladigan maydonchalarning balandligi va maydoni;

✓ savdo binolarining joylashishi hisobga olinadi.

Bevosita uzluksiz tovar o'tkazish tizimiga do'kon uskunalarining kompleksi uyg'unlashgan va joylashishi kerak. Do'kon ishlab chiqarish kuchlarining barcha tarkibiy qismi: binolar, texnologik uskunalar, xodimlar, axborot, tovarlar va qaytariladigan idishlar yagona tizimga bog'lanishi kerak, hamda ular o'z navbatida tovar harakatlarining umumiy tizimiga ulanishi kerak.

Tovar harakati logistikasida transport masalasi.

Tovar harakatining oxirgi iste'molchiga bo'lgan qiymatlarida sezilarli darajada ularning taqsimoti jarayonlarida transport ishlarini tashkillashtirish muhim ahamiyatga egadir. Logistika rivojlangan mamlakatlarda yuk tashish bilan odatda maxsus ixtisoslashtirilgan transport kompaniyalari shug'ullanadi. Bozor iqtisodiyoti boshlanishiga qadar mamlakatimizda transport ishlari asosan ixtisoslashtirilgan transport korxonalarini tomonidan amalga oshirilib kelingan.

Hozirgi davrda transport ishlarining ulgurji savdoga aloqasi bo'lmagan holda mustaqil ravishda bajarilishi ko'plab uchraydi. Natijada avtomobilda yuk tashish hollarining ko'pchiligida yuk tashish koeffitsiyenti 0,5 dan oshmaydi, transportning yuk tashish imkoniyatlaridan to'liq foydalanish ta'minlanmaydi.

7.3. Savdo korxonalaridagi logistika xizmati

Logistika xizmatining mavjudligi tarmoqli tarkiblar uchun nihoyatda muhimdir. Biroq mamlakatimiz sharoitida bunday tarkiblar hali rivojlangan emas. Shu boisdan, hozirgi kunda logistika vazifalarining ayrim alohida savdo korxonalarida bajarilishi haqida gap yuritish mumkin. Savdo korxonasidagi logistika – bu birinchi navbatda tizimga oid shaxsdir. Uning faoliyatidagi asosiy maqsad tovar harakatini uyg'unlashtirish, bunda korxonaning har tomonlama tashqi muhitga bog'lash yo'li bilan ham, shuningdek korxonada ishida savdo texnologik jarayonlarning o'xshashlik bilan tashkillashtirish hisobiga amalga oshiradi.

Savdo korxonasining logistik tezkor rejasidagi logistika savdo xizmatidagi xodimlarning ishlarini yengillatishga ularni qator ma'muriy vazifalarni bajarishdan ozod qilishga, shuningdek transport, ombor jarayonlarini boshqarish majburiyatlaridan xalos etadi.

Logistika sohasidagi mutaxassislar, odatda yuqori darajada zarur bo'lgan savdo sohasidagi texnologik va texnika iqtisodiy hisob-kitoblarni yuksak darajada bajarish qobiliyatlariga egadir, hamda ularning his-tuyg'ular sohasidan aniq hisob-kitoblar sohasiga aylantira oladilar.

Savdo korxonalarida logistikaga talablarni joylashtirish va zahiralarni rezervga bevosita javobgarlikni yuklaydilar.

Harid qilish sohasidagi logistikaning maqsadlari quyidagilardan iboratdir:

• korxonaning harid qilish bo'yicha uning o'mini mustahkamlash;

• harid qilish shart-sharoitlarini yaxshilash va transport tayyorlov xarajatlarini qisqartirish hisobiga xarajatlarni kamaytirish;

Sotish sohasi bo'yicha logistika savdo bo'limlaridagi tovar zahiralarga javob beradi, hamda u quyidagilarga erishishi kerak:

• tovarlarning yaxshi sifatlarda taqdimot qilish hisobiga keng ko'lamdagi tovar turlari, o'z vaqtida kamlarini to'ldirib qobiliyatini kuchaytirish va tovar aylanishini oshirish;

• ombor maydonlarini qisqartirish va ombordagi tovar zahiralari kamaytirish hisobiga xarajatlarni kamaytirish.

Rivojlangan logistika moddiy vositalar oqimining doirasidan chiqishi va tadbirkorlik muhandislik jarayonlari doirasida uzliksiz jarayonlarni tashkillashtirish tizimidagi masalalarni savdo korxonasining barcha tadbirkorlik faoliyati bo'yicha hal etish mumkin.

7.4. Savdo sohasida logistikaning rivojlanish shart-sharoitlari va muammolari

Moddiy vositalar oqimini boshqarishning logistik usulini joriy etish, odatda, jiddiy muammolar bilan bog'langan bo'lib, jahon tajribalarining ko'rsatishicha, amalga oshirsa bo'ladigan ishdir.

Logistika – bu savdo sohasining jadal sur'atlar bilan rivojlanishi bo'lib, odatda shunday paytlarda foydalana boshlaydiki, bunda rivojlanish imkoniyatlarining ekstensiv usullari qo'l kelmay qolganida foydalaniladi. Masalan, Fransiyada logistika sohasidagi keskin burilish hukumat tomonidan yirik yangi do'konlarni qurish imkoniyatlarini cheklash chorasi ko'rilgandan so'ng sodir etildi.

Logistika sohasiga bo'lgan qiziqish ko'pincha savdo xizmati bozoridagi raqobatning rivojlanishi darajasi bilan belgilanadi.

Hozirgi davrda tovar turlarining ko'payib borishi sharoitida tovarlar bilan bo'ladigan zamonaviy texnologik ishlarsiz, yuklarsiz axborotlarsiz samarali boshqarish mumkin emas. Qattiq, uzluksiz ravishdagi nazorat tizimini joriy etish talab qilinadi, shuningdek bozorlarda tez aynib qoladagan, hamda alohida saqlash shart-sharoitlarini talab etadigan mahsulotlarning paydo bo'lishi zahiralarni boshqarishni taqazo etadi.

Logistika – bu yuqori darajadagi aniq mexanizm bo'lib, yomon tashkil etilgan kishi shaxsiyati bilan birgalikda nizolarga kiradi. Shu boisdan masalan AQSH logistika sohasidagi kishilarning kattagina qismini sobiq harbiylar tashkil etadi, ular uchun shaxsiy tashkillanish – kasb mahoratiga oid sifatdir. Yaponiya korxonalarida logistika sohasidagi hayratlanarli muvaffaqiyatlarga ega bo'lishlik o'zlarining tarkiblarida ijrochilar, vijdonan ishiga yondoshuvchilar va intizomli xodimlarning bo'lishliklari bejj emasdir. Logistika umumiy tizimga

ko'p narsalarni beradi, biroq u ayrim ishtirokchining erkin harakatini cheklaydi. Bu sohadagi ma'lum darajadagi kelishuvlarga kelishni o'rganish lozim bo'ladi.

Logistikaning keng ravishda tarqalishini faqatgina unga bo'lgan talabning o'sishi bilan tushuntirib bo'lmaydi. Iqtisodda ushbu talablarni qondirish mumkin bo'lgan sharoitlar yuzaga kelishi lozim. Bunday sharoitlar zamonaviy ilmiy-texnika taraqqiyoti tomonidan ta'minlanadi. Natijada ilmiy-texnika taraqqiyoti tomonidan moddiy vositalar va axborot oqimlari bilan ishlash uchun har xil turdagi mehnat vositalari keng ko'lamda yaratiladi va qo'llanila boshlaydi. Logistika jarayonlarining aniq sharoitlardan foydalanish imkoniyatlari vujudga keladi. Bunda logistikaning rivojlanishdagi muhim ahamiyatlaridan biri bo'lib, logistik jarayonlarni boshqarishni kompyuterlashtirish muhim ahamiyatga egadir.

Savdodagi logistik rivojlanish muammolari quyidagilardan iborat:

> tovar harakatlari ishtirokchilari o'rtasida yo'lga qo'yilgan logistik aloqalarning bo'lmashligi va birinchi navbatda, ulgurji va chakana savdo korxonalarini o'rtasidagi aloqalarning puxta bo'lmashligidir;

> ulgurji va chakana savdo, transport korxonalarining past texnika darajalarining mavjudligidir;

> axborot texnologiyalarining rivojlanganligi. Axborotlarni to'plash, saqlash, ma'lum tartibda ishlash va tovar harakati ishtirokchilari o'rtasida axborot almashishni ta'minlashda axborot tizimining yo'qligidir.

> logistik vositachilikning yaxshi rivojlanmaganligi, ayrim o'ziga xos bo'lmagan ishlarning mustaqil ravishda ulgurji va chakana savdo korxonalarini tomonidan bajarilish amallari (masalan yuklarni transportda tashish);

> mamlakat tovar bozorida zamonaviy raqobatbardoshlikning yaxshi rivojlanmaganligi, savdo ustamalarining yuksak darajasi, oxir oqibatda, logistikani qo'llash sohasidagi tovar harakati ishtirokchilari tomonidan bo'ladigan qiziqishning bo'lmashligi, ishlab chiqarish va

xizmat ko'rsatish xarajatlarini kamaytirishga ta'minlovchi omillar-ning bo'lmasligidir;

➤ idishlarni aylanishini tashkillashtirish bilan bog'liq muam-molar;

➤ bozor sharoitidagi moddiy vositalarni uzluksiz bevosita o'tka-zishni shakllantirishdagi puxta ishlab chiqilgan usullarning bo'lmas-
ligidir;

➤ tovar harakatlarini tashkillashtirishdagi logistik sharoitlardagi ulgurji savdo tajribalarining yetarli bo'lmasligi, shuningdek korxonaxodimlari tomonidan ulgurji va chakana savdo sohasidagi logistik yondoshuvning moddiy vositalar oqimini boshqaruv bo'yicha aniq tushunchalarning yetarli bo'lmasligidir.

Savdoni logistik tashkillashtirish imkoniyatlarining muhim shart-sharoitlaridan bo'lib, ilmiy-texnika taraqqiyoti hisoblanadi, hamda bunda savdoga oid masalalarning tegishli ijtimoiy-iqtisodiy sohalari tushunilib, ularning moddiy texnika bazalarini takomillashtirish, soha korxonalarida ilg'or texnologiya jarayonlarini joriy qilish va keng ravishda foydalanish, shuningdek bu jarayonlarga savdo korxonalariga kelib tushayotgan moddiy vositalar va axborot oqimlarining tayyorgarligini oshirishdan iboratdir. Moddiy vositalar bilan ishlashda texnika jihatdan takomillashgan ko'tarishtransport va texnologik uskunalardan foydalanish zarur. Sohani texnik jihatdan rivojlantirish siyosati tizim xususiyatini ishlab chiqishga asoslangan bo'lishi kerak (masalan, ulgurji va chakana savdo korxonalar uchun mashinalar tizimini ishlab chiqish).

Ulgurji savdoning ombor fondi keng o'Ichamli bir qavatli baland binolar va inshootlar bilan to'ldirilgan bo'lib, yuklarni tashish, mexanizatsiyalash va transport texnologiya jarayonlarini Avtomatlashtirishda yuqori samarali texnologiyalarni qo'llash imkoniyatlarini ta'minlashi kerak. Savdoda logistikani tashkillashtirishdagi muhim omillardan bo'lib qo'llanilayotgan mehnat vositalarini takomillashtirish, axborot oqimlari bilan ishlash, shu jumladan axborot tizimlarini qo'llash, moddiy vositalar oqimining uzluksiz monitoringini ta'minlashi hisoblanadi.

Savdo korxonalarining mehnat vositalari bilan ta'minlanishi (logistikani qo'llash shartlari) savdo korxonalarini zarur bo'lgan ko'tarish transport, texnologik va savdo uskunalari bilan jihozlash, shuningdek mavjud texnikaning imkoniyatlaridan to'liq foydalanish yo'li bilan erishiladi.

Mehnat buyumlaridan foydalanishni takomillashtirish o'z ichiga idishlarning yangi turlaridan foydalanish, savdo qilishda asosan qadoqlangan tovarlarga o'tish, shuningdek shtrixlangan kod bilan tamg'alangan (kelajakda shtrix kodlari qo'yilgan yuk to'plamlari bilan ishlashga o'tish) idishlarini o'z ichiga oladi. Ilmiy-texnikaviy rivojlanishning sezilarli ko'rsatkichlaridan bo'lib, har bir soha bo'yicha qo'llaniladigan texnologiya hisoblanadi. Hozirgi bosqichda savdo korxonalarida qo'llaniladigan texnologiyalarning taraqqiyot darajasi to'plangan yuklarni yuk o'tkazish bo'g'inlari orqali olib borish imkoniyatlari, yuk va tovar birliklarining avtomatlashtirilgan uyg'unlashuv imkoniyatlari, shuningdek tovar o'tkazishdagi ishtirokchilarning axborot almashuvidagi jadalliklar bilan belgilanadi. Logistika nuqtai nazaridan ilmiy-texnika taraqqiyotining aytib o'tilgan yo'nalishlari, ulgurji holda, ajralgan holatda rivojlanmasdan balki kelishilgan holda rivojlanishi zarurdir: sanoat korxonalarida, ulgurji savdoda, transportda, chakana savdoda, ya'ni tovar bozorining barcha ishtirokchilari bilan birgalikda amalga oshirilishi kerak.

?

Nazorat savollari

1. Logistik tamoyillarning maqsadi haqida nima bilasiz?
2. Logistika va savdoni tashkil qilish uchun qanday omillar ta'sir ko'rsatadi?
3. Tovar harakati bo'g'inlarida qanday logistika mavjud?
4. Savdo korxonalaridagi logistik xizmatlar haqida nimalar bilasiz?
5. Logistikani savdoda qo'llashning asosiy samaradorligi nimalardan iborat?

VIII BOB. OMBORXONA LOGISTIKASI

Omborxonada logistika tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi.

8.1. Ombor faoliyatining asosiy funksiyalari.

8.2. Omborda texnologik jarayonni tashkil qilish.

8.3. Omborga mahsulotlarni qabul qilish va joylashtirish.

8.1. Omborxonada logistika tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi



Omborxonada tushunchasi. Ombor deganda tovarlarni qabul qilish, saqlash, joylashtirish va taqsimlash bo'yicha amaliyotlar kompleksini amalga oshirishga mo'ljallangan, maxsus texnologik uskunalardan jihozlangan bino, inshoot va turli qurilmalar tushuniladi.

Omborlarning asosiy vazifasi — iste'molchilarning buyurtmasini zaxirasini jamlash, ularni saqlash va uzluksiz bir me'yorda ta'minlanishini amalga oshirish.

Ombor yoki omborlar majmui xizmat ko'rsatish infrastrukturasidan birgalikda ombor xo'jaligini tashkil etadi. Sanoat korxonalarida ombor xo'jaligining asosiy vazifasi sanoatning tegishli moddiy resurslari bilan to'g'ri oziqlanishini, ularning saqlanishini tashkil etish va omborxonada amaliyotlarini amalga oshirish bilan bog'liq xarajatlarni imkon boricha qisqartirishdir.

Logistika tizimida omborlarning ahamiyati va o'rnini. Omborlar logistika tizimining asosiy qismlaridan birini tashkil etadi. Logistika tizim omborlarga bo'lgan tashkiliy va texnik-iqtisodiy talablarni shakllantiradi, omborlar tizimining maqsadini va eng maqbul ishlash mezonini belgilaydi, yuklarni qayta ishlash shartlarini aniqlaydi. O'z navbatida, materiallarni omborga joylashtirishni tashkil etib (omborni joylashtirishga joy tanlash, materiallarni saqlash usullari va boshqalar) zaxiraning logistika tizimining turli qismlarida

aylanishi bilan bog'liq xarajatlarga, miqdoriga va harakatiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi.

Logistika omborlari ham ijobiy, ham salbiy ahamiyatga ega. (omborlarda saqlashning salbiy tomoni shundaki, zaxiralarni omborlarda saqlash bilan bog'liq xarajatlarni hisobiga tovar narxi oshadi. Bu omborga joylashtirish amaliyotlariga sarflanadigan xarajatlarni, omborxonani ijaraga olish, omborlarni tartibda saqlash bilan bog'liq joriy xarajatlardir.

Bundan tashqari omborxonada zaxirasi tashkil etilishi natijasida boshqa maqsadlarda foydalanilishi mumkin bo'lgan ko'p miqdordagi moliyaviy resurslar ishga solinmay qoladi. Shu sababli mahsulotlarni omborxonada joylashtirish xarajatlarni kamaytirishga yoki logistika servis sifatini oshirishga imkon bersagina o'zini oqlaydi (talabga tez javob berishga yoki arzon narxlarda oldindan sotib olish hisobiga iqtisodga erishish).

Omborga joylashtirishning ijobiy tomoni shundaki, ishlab chiqarish to'g'rilab olinadi, yuklarni butlashga, zaxiralarni to'plashga va taqsimlashga kerakli texnik va tashkiliy sharoitlar yaratiladi.

Demak, ombor xizmati logistika — bu ombor xo'jaligida oqimning qayta ishlash jarayonida amalga oshiriladigan o'zaro bog'liq operatsiyalar kompleksidir.

Ombor xizmati — logistikasining o'rganish ob'ekti tovar-moddiy qiymatliklarini omborga joylashtirish, yukni qayta ishlash va o'rash jarayonidir.

Omborga joylashtirish — logistika kanal ishtirokchilari tomonidan zaxiralarni saqlash, ularning butligini ta'minlash, ularni maqsadga muvofiq (ratsional) joylashtirish, hisobga olish, doimo yangilab turish va xizmatlarning xavfsiz usullaridan iboratdir.

Omborlarning roli va o'rnini tahlil qilganda iyerarxiyaning turli bosqichlarida, ya'ni umumdavlat, regional, lokal va ishlab chiqarish bosqichlarida ko'rib chiqish maqsadga muvofiqdir. Ombor xo'jaligini tashkil etishning eng sodda variantlaridan biri keng tarmoqli tuzilmadir. Bunday tuzilmada qaysidir bir to'plash punkti boshqa bir nechta punktlar uchun manba — ombor bo'ladi.

Bu tizimning keyingi bir bosqichi eshlonlashgan tuzilma bo'lib, u bir necha iyerarxiya bosqichi — joylashtirish eshlonlaridan iborat bo'ladi.

Bunday tizimda iste'molchilardan talablar eng quyi pog'onadagi punktga tushadi. Normal sharoitda tovarlar har bir pog'onadagi omborlar yaqin joylashgan yuqori pog'onadagi ombordan to'ldiriladi.

Masalan, kirim omborlarining zaxiralari ulgurji regional omborlardan to'ldiriladi. Ba'zan tovar omborga to'g'ri yetkazib beruvchidan regional va kirim omborlarini cheklab o'tadi, yoki regional ombordan kirim omborlarini chetlab o'tadi.

Ombor xo'jaligini tashkil etishning zamonaviy turlaridan biri do'konomborlardir. Ko'p nomenklaturalik assortiment sharoitida joylash, saqlash, qidirish uchun mo'ljallangan tara-donali mahsulotni qanchadir darajadagi mexanizatsiya va avtomatizatsiya qilingan ombor sifatida do'kon-ombor namoyon bo'ladi. Bu jihatdan ombor faoliyati oddiydir. Yangi narsa shuki, omborda rejalashtirilgan tranzit hajmdan ortiqchasi paydo bo'lsa, mavda ulgurji haridorlarga tezkorlik bilan sotish ruxsat etiladi. Shu maqsadda ombor qoshida savdo zali va mayda ulgurji savdo uchun qabul, butlash va jo'natish zonolari, shuningdek, ma'muriy va xizmat ko'rsatish binolari tuziladi.

Ombor xo'jaligining samarali faoliyat ko'rsatish shartlari:

- 1) omborning ish zonalarini ajratgan holda ratsional rejalashtirish, bunda yukni qayta ishlash jarayoni xarajatlarini qisqartirish;
- 2) asbob-uskunalarini joylashtirishda joydan samarali foydalanish natijasida ombor quvvatini oshirish;
- 3) universal asbob-uskunalar ishlatish hisobiga yuklab ko'tarish mashinalar parkini qisqartirish;
- 4) ombor ichidagi tashish marshrutlarini minimallashtirish hisobiga omborning o'tkazish imkoniyatini oshirish;
- 5) markazlashtirilgan yetkazib berishni qo'llab, transport xarajatlari kamaytirish;
- 6) axborot tizimidan maksimal foydalanib, hujjat aylanish vaqtini qisqartirish va h.k. (ombor xo'jaligi faoliyatiga oddiy texnik talablar me'yoriy hujjatlarda mavjud). Ombor turlari:

- asosiy binolar (mahsulot saqlash, qabul qilish va ombordan chiqarish, ochish, o'rash, qadoqlash va butlash amalga oshiriladi);
- yordamchi binolar idishlar (tara), ko'p marta ishlatiladigan konteynerlar va poddonlarni saqlash, shuningdek, bo'sh idishlarni ta'mirlash ustaxonalari uchun mo'ljallangan;

• yordamchi-texnik (подсобно-технический) binolarda injenerlik moslamalari joylashtiriladi (mashina bo'limlari, ventilyatsion kameralar, isituvchi qozonxona (котельная), xo'jalik materiallari omborlari, ta'mirlash ustaxonalari, akkumulyator stansiyalari);

• ma'muriy-maishiy binolar. Bundan tashqari ish zonolari, dam olish va kutish zonolari ajratiladi.

Omborlarning quyidagi asosiy tavsiflarini quyidagidek etamiz:

- **ombor sig'imi** — bir vaqt ichida qancha miqdorda mahsulot sig'dirish imkoniyati;
- **omborning foydali maydoni** — saqlanayotgan mahsulot bilan bevosita band bo'lgan maydon;
- **ish joylarining maydoni** — ombor xizmatchilari uchun jihozlangan maydon;
- **qabul qilish va butlash maydonlari** (1 kv.m maydonda qancha miqdordagi mahsulot qabul qilinib, butlanadi);
- **jo'natish ekspeditsiyasi maydoni** jo'natiladigan partiyalarni komplektlaydi.

8.2. Ombor faoliyatining asosiy funksiyalari

Omborlarni tasniflash. Materiallar oqimi harakatining barcha bosqichlarida dastlabki xomashyodan boshlab tayyor mahsulot iste'moliga yetib borgungacha zaxiralarni maxsus moslashtirilgan joylarda saqlashga ob'yektiv zarurat mavjud. Omborlar turining ko'pligi mana shu bilan izohlanadi.

Logistik tizimda tutgan o'rni va tovarlar harakati jarayonidagi ahamiyatiga qarab omborlar quyidagi guruhlarga bo'linadi:

- mahsulot ishlab chiqaruvchi korxonalar omborlari (ta'minot sohasida);
- mahsulot iste'molchilari omborlari (ishlab chiqarish sohasida);
- sotuvchi tashkilotlar omborlari (taqsimlash sohasida);

• vositachi tashkilotlar omborlari.

Mahsulot ishlab chiqaruvchi korxonalar omborlari ishlab chiqarishga mo'ljallangan xomashyo, materiallar, butlovchi va boshqa mahsulotlarni saqlashga ixtisoslashtirilgan va bunday omborlar, birinchi navbatda, ishlab chiqaruvchi iste'molchilarni kerakli materiallar bilan ta'minlaydi.

Mahsulot iste'molchilari omborlari texnologik jarayon uzluksiz o'tishini ta'minlashga mo'ljallangan. Mazkur omborlarda tugatilmagan ishlab chiqarish zaxiralari, asboblari, ehtiyot qismlari va boshqalar saqlanadi.

Ishlab chiqarish jarayonidagi ahamiyatiga qarab ishlab chiqarish tashkilotlarining omborlari quyidagi turiarga bo'linadi:

— ta'minlovchi (moddiy-texnika ta'minoti bo'limiga bo'ysunadi) — ishlab chiqarishni materiallar, butlovchi mahsulotlar, sotib olingan yarim mahsulotlar bilan ta'minlaydi;

— ishlab chiqaruvchi (ishlab chiqarish-rejalashtirish bo'limiga yoki rejalashtirishboshqarish bo'limiga bo'ysunadi) — o'zida ishlab chiqarilgan yarim mahsulotlarni va texnologik asbob-uskunalarni saqlashga mo'ljallangan;

— sotuvchi (sotuv bo'limiga bo'ysunadi) — sotishga mo'ljallangan moddiy boyliklar saqlanadi.

Xizmat ko'rsatish sohasiga qarab korxonalar omborlari turlari:

— korxonaning umumiy (markaziy) omborlari;

— sexga tegishli omborlar (markaziy omborlar filiallari); — sex omborlari, sex boshliqlariga bo'ysunadi.

Sotuvchi tashkilotlar omborlari tovarlarning ishlab chiqarish sohasidan iste'mol sohasiga uzluksiz harakatini ta'minlashga xizmat qiladi. Ularning asosiy vazifalari — ishlab chiqarish mahsulotini iste'mol mahsulotiga aylantirish hamda turli iste'molchilar, shu jumladan, chakana savdo tarmoqlarining uzluksiz ta'minotini amalga oshirish.

Vositachi tashkilotlar (eng avvalo, transport tashkilotlari) omborlari — moddiy boyliklarni jo'natish bilan bog'liq omborga vaqtincha joylashtirishga mo'ljallangan. Omborlarning bunday

turlariga temir yo'l stansiyalari omborlari, avtotransport, daryo va dengiz portlarining yuk terminallari, havo transporti terminallari kiradi. Bajarilayotgan yuklarni qayta ishlash amaliyotlarining turi bo'yicha bu omborlar transportdan tushirilib, boshqasiga ortish turiga kiradi.

Mazkur omborlar guruhi ham ta'minlovchi, ham taqsimlovchi logistika doirasida bo'lishlari mumkin.

Xizmat vazifasiga ko'ra barcha omborlar besh turga bo'linadi:

• *bir joyga tushirilib, qayta ortiladigan yuklar ombori* — transport yollari tutashgan joyda (transport uzellarida) yuklarni aralashtirilgan, birga qo'shilgan va boshqa turda jo'natish ishlari amalga oshiradi;

• *saqlash omborlari* — ishlab chiqarish tegishli faoliyat ko'rsatishi uchun zarur bo'lgan materiallar to'planishini va ularning saqlanishini ta'minlaydi;

• *komissiya qilish omborlari* — mijozlarning maxsus talablariga muvofiq buyurtmalarni shakllantirishga mo'ljallangan;

• *saqlash omborlari* — omborga joylashtirilgan mahsulotning saqlanishini va xavfsizligini ta'minlaydi;

• *maxsus omborlar* (masalan, bojxona omborlari, materiallarni, taralarni, qaylarilgan chiqindilarni vaqtincha saqlash uchun mo'ljallangan omborlar).

Tuzilishiga ko'ra omborlar yopiq, yarimyopiq (faqatgina tom voki tom va bitta, ikkita, uchta devorga ega bo'lgan omborlar) va ochiq maydonchalarga bo'linadi. Saqlanadigan materiallar xususiyatiga va nomlariga qarab omborlar universal (har narsaga yaraydigan) va maxsuslashtirilgan omborlarga bo'linadi. Universal omborlarda atamalar keng bo'lgan moddiy resurslar saqlanadi. Maxsuslashtirilgan omborlar bir turdagi materiallarni saqlashga mo'ljallangan (masalan cho'yan ombori, lok-bo'yoq materiallari ombori va boshqalar).

Omborga joylashtirish amaliyotlarini mexanizatsiyalashtirilganlik darajasiga qarab omborlar quyidagicha bo'linadi: mexanizatsiyalashtirilmagan, mexanizatsiyalashtirilgan, avtomatlashtirilgan va avtomatik.

Omborlarning asosiy vazifalariga quyidagilar kiradi:

1. *Iste'molchilar buyurtmasiga muvofiq tegishli assortimentni yaratish.* Sotib olish va ishlab chiqarish logistikasida mazkur vazifa ishlab chiqarishning turli bosqichlarini kerakli moddiy-texnika resurslari bilan (sifati va soni bo'yicha) ta'minlashga qaratilgan. Taqsimlash logistikasida mazkur vazifa maxsus ahamiyatga ega. Sotuv omborlari ishlab chiqarish assortimentini mijozning buyurtmasiga muvofiq iste'mol assortimentiga aylantiradi. Omborda kerakli assortimentni yaratish iste'molchilar buyurtmasini samarali bajarishga va mijozlarga kerakli hajmda tovarlarni tez-tez yetkazib berishga yordam beradi.

2. *Omborga joylashtirish va saqlash.* Mazkur vazifaning bajarilishi mahsulot ishlab chiqarish va uni iste'mol qilish orasidagi vaqtinchalik tafovutni baravarlashga, yaratilgan zaxiralar asosida ishlab chiqarish jarayoni uzluksiz bo'lishiga va iste'molchilarning beto'xtov mahsulot bilan ta'minlanishiga imkon beradi. Ayrim tovarlar mavsumga qarab iste'mol etilishi sababli ham tovarlarni taqsimlash tizimida saqlashga zarurat bor.

3. *Jo'natishga mo'ljallangan bir to'da tovarlarni birlashtirish va yuklarni transportda jo'natish.* Iste'molchilarning aksariyati omborlardan vagonga yoki treylarga sig'adigan miqdordan ancha kam tovar oladilar, bu esa o'z navbatida bunday tovarlarni yetkazib berish bilan bog'liq xarajatlarni ancha ko'paytiradi. Transport xarajatlarini kamaytirish uchun omborxonada transport vositasini yuk bilan to'ldirish uchun bir nechta mijozlarning katta miqdorda bo'lmagan yuklarini birlashtirish vazifasini bajarishi mumkin.

4. *Xizmat ko'rsatish.* Iste'molchilarga yuqori darajada xizmat ko'rsatish maqsadida omborlar mijozlarga turli xizmatlar ko'rsatishlari mumkin: tovarlarni sotuvga tayyorlash (mahsulotni qadoqlash, konteynerlarni (maxsus idishlarni) to'ldirish, tovarlarni o'ramidan ocliib olish va boshqalar); asboblarni ishlashini tekshirish,

yig'ish; mahsulotni sotuvga tayyorlash; transportda jo'natish xizmatlari va boshqalar.

8.3. Omborda texnologik jarayonni tashkil qilish

Omborga joylashtirish amaliyotlarini tavsiflash. Omborga joylashtirish amaliyotlari quyida keltirilgan tartibda amalga oshiriladi:

- yuklarni tushirish va qabul qilish;
- saqlash uchun joylashtirish (tovarlarni tekislab stellajlarga joylash);
- tovarlarni butlash va transportga ortish;
- yuklarni ombor ichida transportlarga ortish.

Yuklarni tushirish va qabul qilish tuzilgan shartnoma shartlariga asosan amalga oshiriladi. Ko'rsatilgan ishlarni omborda bajarish texnologiyasi yukning xususiyatiga (donalab sotiladigan, sochiladigan), transport vositasi turiga (treylar, konteyner va boshqalar), shuningdek qo'llaniladigan mexanizatsiya turlariga bog'liq. Qabul qilish jarayonida yetib kelgan yuklarning amaldagi o'lchamlarini tovarlarga qo'shib yuborilgan hujjatlar bilan solishtirish, yetib kelgan yuklarni axborot tizimi orqali rasmiylashtirish va omborxonada yuk birligini shakllantirish amalga oshiriladi.

Soni va sifatiga qarab qabul qilingan yuk omborga saqlash joyiga ko'chiriladi. Saqlash jarayoni saqlash uchun tegishli sharoitlar ta'minlanishini va omborda mavjud zaxira ustidan nazorat qilishni o'z ichiga oladi. Yukni tartibli saqlash va tejamkorlik bilan joylashtirish uchun omborxonada manzilli saqlash tizimi qo'llaniladi, joy tanlash qat'iy (qayd etilgan joyda) yoki ixtiyoriy (yuklar qanday bo'sh joyda joylashtirilishi mumkin) qoida bo'yicha amalga oshiriladi.

Butlash jarayonida tovarlar iste'molchilar buyurtmasi bo'yicha tayyorlanadi. Butlash jarayoni mijozlar buyurtmasiga muvofiq tovarlarni tanlashni, tovarlarni jo'natishga tayyorlashni (maxsus idishlarga joylashtirish), jo'natishga mo'ljallangan alohida buyurtmalarni boshqa tovarlar bilan birlashtirishni va transport yuk hujjatlarini rasmiylashtirishni, yukni transport vositalariga ortishni o'z ichiga oladi.

Yuklarni ombor ichida transportlarga ortish deganda yukni omborning turli dahalari orasida joyini o'zgartirish tushuniladi: yuk tushirish maydonchasidan qabul qilish dahasiga, u yerdan saqlash, butlash, yuk ortish dahasiga. Yuklarni ombor ichida transportlarga ortish ishlari ikki tomoni ochiq to'g'ri yo'llarda amalga oshirilishi kerak.

Bu o'z navbatida omborning har qanday dahasiga qaytadan kelishning va amaliyotlar samarasiz bajarilishining oldini oladi. Yukning bir uskunadan boshqasiga o'tkazish soni eng kam bo'lishi kerak.

Sanoat korxonalarini omborlari ishini tashkil etish. Korxonada omborlarning amaliy-ishlab chiqarish faoliyati omborxonaga kelgan materiallarni va mahsulotlarni tushirishni, saralashni va qabul qilishni, ularni joylashtirishni va saqlashni, shuningdek iste'molchilarga berishni va jo'natishni o'z ichiga oladi.

Yuklarni moddiy omborlarga yetkazish zavod rejasiga muvofiq amalga oshiriladi. Omborga materiallarni va mahsulotlarni qabul qilish texnik hujjatlarda va yo'riqnomalarda bayon etilgan talablarga muvofiq amalga oshiriladi. Qabul qilingan materiallar ularga ajratilgan saqlash joylariga belgilangan tartibda — xili, sorti, o'lchami bo'yicha joylashtiriladi. Tez-tez va katta miqdorda iste'mol etiladigan materiallar jo'natish maydonchalariga yaqinroq joylashtiriladi, talabi kam bo'lgan materiallar uzoqlashgan saqlash joylarida joylashtiriladi. Og'ir va qo'pol yuklar omborxonaga joylashtirish amaliyotlarini bajarishga qulay bo'lgan yerlarga joylashtiriladi.

Ishlab chiqarishga berishdan oldin materiallarni butlash ishlarining qiyinchiliklarini kamaytirish hamda ishlab chiqarishning butlangan materiallar bilan ta'minlanishini nazorat qilishni yengillashtirish maqsadida saqlanavotgan materiallarni guruhlash usuli qo'llaniladi, bunda butlovchi tarkibiga kiradigan materiallar bir-biriga yaqin joyda saqlanadi. Stellaj kataklariga va boshqa saqlash joylarga raqamlar qo'yiladi va material nomi va indeksi ko'rsatilgan taxtacha osiladi. Materiallarni ombordan chiqarishga tayyorlash maxsus reja asosida yoki bevosita ular kelib tushgandan keyin amalga oshiriladi.

Materiallarni va mahsulotlarni ombordan berish bilan bog'liq amaliyotlar tanlashni, butlashni hamda materiallarni tegishli ravishda tayyorlashni o'z ichiga oladi. Materiallardan ishlab chiqarishda foydalanishga tayyorgarlik ularni tozalashni, yarimmahsulotlarga kesishni, taxtalangan materiallarni bichishni va boshqalarni o'z ichiga oladi.

Omborda materiallar zaxirasi harakatini hisobga olish maxsus kartoteka yordamida olib boriladi. Zaxiralar darajasini tartibga solish miqdorni yozib borish yoki buyurtmalar davriyligi tizimi yo'rdamida amalga oshiriladi. Omborxonada xodimlari shtati omborxonada amaliyotlari uchun talab qilinayotgan mehnatning ko'pligiga va qiyinchiliklariga, qo'llanilayotgan transport vositalariga va yukni ortish-tushirish hamda boshqa omborxonada amaliyotlarining va avtomatlashtirilganlik darajasiga qarab belgilanadi.

8.4. Omborga mahsulotlarni qabul qilish va joylashtirish

Omborga joylashtirish shaklining tanlanishi omborga egalik qilish masalasining hal bo'lishi bilan bog'liq. Ombor tanlashda ikkila yo'l bor: omborga egalik qilish yoki umumiy omborlardan foydalanish.

Mazkur yo'llardan birini tanlashdagi hal qiluvchi omil bu omborda tovar aylanishi hajmi hisoblanadi. Omborga joylashtiriladigan tovar hajmi barqaror katta va tovar aylanishi yuqori bo'lgan hollarda omborga egalik qilish afzal ko'riladi. Xususiy omborlarda saqlash sharoitlari va mahsulotni nazorat qilish yaxshi yo'lga qo'yiladi, mijozlarga ko'rsatiladigan xizmatlar sifati yuqori va tovar yetkazib berilishiga yaxshi moslashtiriladi.

Umumiy foydalanishda bo'lgan omborlarning tovar aylanishi past bo'lgan hollarda va mavsum bo'yicha talab etiladigan tovarlarni saqlash uchun ijaraga olish maqsadga muvofiq bo'ladi. Harid qiluvchi va taqsimlovchi logistikada (birinchi navbatda kichik partiyalar (to'plamlar) orqali tez-tez yetkazib berish shartini bajarish qat'iy kafolatlangan hollarda) ko'pgina korxonalar iste'molchilarga yaqinlashgan umumiy omborlardan foydalanib qolishga intiladilar.

Umumiy foydalaniladigan omborlarning afzalliklari quyidagilardan iborat:

- ombor xo'jaligini rivojlantirishga mablag' sarflash talab etilmaydi;
- moliyaviy xavf-xatarlar qisqaradi;
- ombor hududidan foydalanishga o'zgartirishlar kiritish mumkin (ijara maydonini va muddatini o'zgartirish imkonini);
- omborni muvofiq darajada ushlab turishga va zaxiralarni saqlanishiga mas'uliyat pasayadi.

Omborlar sonini aniqlash va omborlar tarmoqlarini joylashtirish. Omborlarning hududiy joylashuvi va ularning soni moddiy oqimning quvvati, bozordagi talab, sotuv hududining o'lchami va unda iste'molchilarning joylanishi, yetkazib beruvchilar bilan iste'molchilarning rag'batlari bilan belgilanadi. O'z mahsulotlarini bitta yoki bir nechta yaqin joylashgan hududlarga sotish bilan cheklangan kichik va o'rta korxonalar, odatda, bitta omborga ega. Omborlar sonini oshirish ombor tarmoqlarini joylashtirishga ketadigan umumiy xarajatlarning o'zgarishi bilan bog'liq.

Tizimda omborlar soni o'sganda ombordan iste'molchiga tovarni yetkazib berish bo'yicha transport xarajatlari va qo'ldan boy berilgan sotuvlar bo'yicha xarajatlarni kamayadi; ayni paytda, zaxiralarga qo'yilgan kapital foizi oshishi sababli omborlarni ushlab turish va zaxiralarni saqlash xarajatlari oshib ketadi. Omborxonalarining iloji boricha iste'molchilarga yaqinlashishi ularning talablari o'zgarishiga aniq va to'g'ri munosabat bildirishga imkon beradi, bu esa qo'ldan boy berilgan sotuvlar bo'yicha xarajatlarni kamaytirishga yordam beradi.

Omborlar soni haqida qaror qabul qilinganda, korxonada tovar aylanishi bilan bog'liq umumiy xarajatlarni miqdorini kamaytirish sharoitlaridan kelib chiqishi kerak.

Amalda omborlar tarmoqlarini shakllantirish va joylashtirishning ikki yo'lidan foydalaniladi — omborlarning markazlashtirilgan tizimi va markazlashtirilgan tizimdan markazlashmagan tizimga o'tkazilishi (demarkazlashtirilgan).

Omborga joylashtirishning markazlashtirilgan tizimi zaxiraning asosiy qismi to'planadigan bitta yirik markaziy omborni va sotuv hududlarida joylashgan omborxonalar filiallarini (umumiy omborxonalar shular jumlasidan) o'z ichiga oladi.

Demarkazlashtirilgan tizimda zaxiraning asosiy qismi iste'molchilarga bevosita yaqin turli hududlarda bo'lib-bo'lib joylashtirilgan omborlarda to'planadi.

Omborlarning bunday chizma bo'yicha joylashuvidan taqsimlash tizimida foydalanish maqsadga muvofiq bo'ladi, chunki hamma kichik to'plamlarga buyurtma beradigan, lekin tez-tez chiqarib berilishini talab etadigan chakana savdo asosiy mijoz hisoblanadi.

?

Nazorat savollari

1. Ombor tushunchasining dolzarbligini tushuntirib bering.
2. Ombor faoliyatining asosiy funksiyalari nimalardan iborat?
3. Korxonalarda ombor faoliyatini tashkil etuvchi omillarni izohlab bering.
4. Omborga mahsulotlarni qabul qilish va joylashtirish tahlili qanday ishlarni bajarishni talab etadi?
5. Omborda texnologik jarayonni tashkil qilishda nimalar hisobga olinadi?
6. Logistika omborlarni tasniflash va omborlarning vazifalari nimalardan iborat?
7. Korxonada omborlar ishi qanday tashkil etiladi?
8. Omborga joylashtirish shakli qanday tanlanadi?

IX BOB. AGROLOGISTIKA

Agrologistika tushunchasi, uning mohiyati maqsadi.

9.1. Agrologistik kompaniyalar tashkil etishning jahon tajribasi va uni Respublikamizga tadbiiq etish.

9.1. Agrologistika tushunchasi, uning mohiyati maqsadi



Agrologistika - qishloq xo'jaligi ishlab chiqarish sohasida logistika usullari va qoidalarini qo'llash bilan bog'liq logistikaning yangi yo'nalishi. Agrosanoat majmuasi uchta sohani o'z ichiga oladi, ular bir-biri bilan yaqin iqtisodiy va ishlab chiqarish aloqalariga ega. Qo'llanish

1-sohasi Qishloq xo'jaligi uchun ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchi tarmoqlar: traktor va qishloq xo'jaligi mashinasozligi; chorvachilik va yem-xashak ishlab chiqarish uchun mashinasozlik; meliorativ uskunalar, mineral o'g'itlar ishlab chiqarish; qishloq sanoat qurilishi; ozuqa va mikrobiologiya sanoati.

2-soha. Qishloq xo'jaligi (qishloq xo'jaligi, chorvachilik va o'rmon xo'jaligi) qishloq xo'jaligi korxonalarini va yakka xo'jaliklarini o'z ichiga oladi.

3-soha. Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlaydigan tarmoqlar: oziq-ovqat sanoati; qishloq xo'jaligi xomashyosini dastlabki qayta ishlash bilan bog'liq bo'lgan engil sanoat tarmoqlari, shuningdek qishloq xo'jaligi mahsulotlarini sotib olish, saqlash, tashish va sotishni ta'minlaydigan tarmoqlar.

Agrosanoat majmuasi sohalari o'rtasidagi tovar almashinuvini quyidagi moddiy oqimlar bilan ta'riflash mumkin.

Birinchi sohadan ikkinchisiga yo'naltirilgan moddiy oqimga qishloq xo'jaligi ishlab chiqaruvchilarining talab va ehtiyojlarini qondirish uchun mashinalar, mashinalar, uskunalar, yoqilg'i-moylash materiallari, mineral o'g'itlar va boshqa moddiy-texnik resurslar

kiradi. Qishloq xo'jaligini moddiy-texnik ta'minlanishining o'ziga xos xususiyatlari tufayli, bu moddiy oqim, qoida tariqasida, tijorat vositachilari ishtirokida tashkil etiladi.

Ikkinchi sohadan birinchisiga yo'naltirilgan moddiy oqim birinchi sohada ishlatiladigan birlamchi qishloq xo'jalik xomashyosini (korxonalarining umumiy ovqatlanish tizimi uchun qishloq xo'jaligi mahsulotlarini sotib olish), shuningdek, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini almashish orqali yetkazib berishni o'z ichiga oladi.

Uchinchidan, qayta ishlash sanoati korxonalarini uchun qishloq xo'jalik xomashyosi va keyinchalik oziq-ovqat va boshqa tovarlarga qayta ishlash kiradi.

Moddiy oqim, yo'nalishda, tashqariga, uchinchisida ikkinchidan, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilarga oziq-ovqat yetkazib berish, shuningdek, barter almashish kiradi.

Uchinchi o'rinda, qayta ishlash sanoati uchun uskunalar etkazib berish kiradi. Sanab o'tilgan moddiy oqimlar, ular bilan birga keladigan moliya va axborot oqimi, ularni tashkil etuvchi korxonalar bilan birgalikda agrosanoat majmuasining makrologik tizimini tashkil qiladi. Alohida korxonalar yoki aholi punktlari darajasida moddiy-texnik ta'minlanish yoki yetkazib berish, asbob-uskunalar va tovarlarning ichki harakati, transport vositalarining harakatlanish marshrutlarini tayyorlash, zaxiralarni boshqarish va sotish vazifalari hal qilinadi.

Keng ko'lamlı sanoat majmuasi (AIC)-qishloq xo'jaligi xomashyosini ishlab chiqarish va qayta ishlashga, tayyor mahsulotni qabul qilish va sotishga, jamiyat ehtiyojlari va aholi talabiga mos keladigan turli tarmoqlarni birlashtirgan eng yirik tarmoqlararo kompleks.

60-70-yillarda XX asr jahon qishloq xo'jaligida agrosanoat integratsiyasi deb nomlangan texnologik siljish boshlandi. Agrosanoat integratsiyasi - bu biznes birlashmasining shakli bo'lib, uning asosiy xususiyati uning tarmoqlararo tabiati, ya'ni. iqtisodiyotning bir-biridan farq qiladigan ikkita sohasi - sanoat va qishloq xo'jaligi korxonalarini birlashtirish. Agrosanoat integratsiyasi qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining kamchiliklarini, xususan, uning tabiiy va iqlim omillariga ta'sirini bartaraf etishga imkon beradi va shu tariqa qishloq xo'jaligini sanoat ishlab chiqarishining umumiy jarayoniga kiritadi.

9.2. Agrologistik kompaniyalar tashkil etishning jahon tajribasi va uni Respublikamizga tadbiiq etish

Jahon agrosanoat majmuasida XXI asr boshlarida. 1,3 milliard kishi ish bilan ta'minlandi, oila a'zolari bilan birga - 2,6 milliard kishi. Bu sohada sayyoramizning iqtisodiy faol aholisining 46% dan ortig'i ishlaydi, bu uning jahon iqtisodiyotidagi muhim ahamiyati haqida gapiradi.

Hozirgi vaqtda agrosanoat majmuasi uchta asosiy sohaga bo'lingan.

■ Qishloq xo'jaligi va unga aloqador tarmoqlar uchun ishlab chiqarish vositalarini etkazib beradigan, shuningdek qishloq xo'jaligiga ishlab chiqarish-texnik xizmat ko'rsatadigan sanoat tarmoqlari. Bir qator sanoat tarmoqlari (yoki deyarli butunlay) agrosanoat majmuining ehtiyojlarini qondiradi (qishloq xo'jaligi texnikasi, o'g'itlar, chorvachilik uchun uskunalar va yem-xashak ishlab chiqarish va boshqalar). Boshqa sanoat tarmoqlari agrosanoat majmuining ehtiyojlarini qisman qondirish bilan shug'ullanadi va ular o'z mahsulotlarini agrosanoat majmuining ehtiyojlariga mos keladigan darajada o'z ichiga oladi.

■ Qishloq xo'jaligining o'zi agrosanoat majmuasining asosi bo'lib, unga o'simlikchilik, chorvachilik, fermer xo'jaliklari, shaxsiy yordamchi xo'jaliklar va boshqalar kiradi.

■ qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlash va iste'molchiga etkazish bilan shug'ullanadigan tarmoqlar (sotib olish, qayta ishlash, saqlash, tashish, sotish).

Rivojlangan mamlakatlarda bu hududlar orasidagi nisbat taxminan 3:1:6 ni tashkil qiladi. Zamonaviy agrosanoat majmuasida butun agrosanoat majmuasi tizimining normal samarali ishlashi uchun zarur bo'lgan ishlab chiqarish tarmoqlari, ijtimoiy, axborot va boshqa infratuzilmalarni o'z ichiga olgan to'rtinchi soha shakllanmoqda. Uning asosini tashkil etuvchi mikro darajadagi agrosanoat kompleksining asosiy bo'g'ini turli korxonalaridir: sherikliklar, kooperativlar, agrosanoat birlashmalari, agrofimlar, shaxsiy yordamchi xo'jaliklar, dehqon xo'jaliklari va boshqalar. Tarmoqli va

diversifikatsiyalangan tuzilishga ega bo'lib, hududiy komplekslarni jami shakllantiradi.

Qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishi milliy iqtisodiyot va umuman jahon iqtisodiyotining rivojlanishi uchun har doim o'ta muhim bo'lgan.

Tarixiy ekskursiya. Qishloq xo'jaligi odamlarning iqtisodiy faoliyatining eng qadimgi turlaridan biri bo'lib, uning paydo bo'lishi tegishli xo'jalikdan (ovchilik, yig'ish va hokazo) ishlab chiqaruvchiga (dehqonchilik, chorvachilik) o'tish bilan bog'liq. Fiziokratlar (fiziokratlar) - XVIII asming ikkinchi yarmidagi frantsuz iqtisodchilardan yalpi daromadning ishlab chiqarish xarajatlaridan ortig'i, shuning uchun yagona ishlab chiqaruvchi. Shuning uchun, ularning nazariyasida, yer - ishlab chiqarishning yagona omili, A. Smit esa bu omil bilan birga yana ikkita: mehnat va kapitalni qo'ydi. Uzoq vaqt davomida qishloq xo'jaligining rivojlanishi keng yo'lni bosib o'tdi. Dehqonchilikning ekstensiv usuli - bu, asosan, ekin maydonlarining doimiy kengayishi hisobiga, sifat o'smay turib, mahsulot sonining ko'payishi. Dehqonchilikning bunday tizimiga texnologiyadan yomon foydalanish, yerni yomon ishlov berish va shunga mos ravishda past hosildorlik xosdir. Keng dehqonchilik, masalan, Sibir va Uzoq Sharqda rus yerlarining tez kengayishining sabablaridan biri edi.

Qishloq xo'jaligining jadal rivojlanish yo'li yerni o'stirishda yangi texnologiyalarni ishlab chiqish va qo'llashni hamda yangi, yanada mahsuldor navlarni ishlab chiqarishni o'z ichiga oladi, o'sha hududda mahsulotlar sonining ko'payishi. Bu qishloq xo'jaligining ishlab chiqaruvchi kuchlarini, qishloq xo'jaligidagi sanoat va yashil inqilobni rivojlantirishga asoslangan ijtimoiy ishlab chiqarish rivojlanishining yangi bosqichidir. 1960-yillarda Yashil inqilob bug'doy va guruchning yuqori mahsuldor navlarini bir qator rivojlanayotgan mamlakatlarda - Meksika, Hindiston va keyinchalik Xitoyda keng joriy etilishi bilan ajralib turdi. 80-yillarda. XX asr asosan rivojlangan mamlakatlarda amalga oshirilgan yashil inqilobning (ba'zan biotexnologik inqilob) keyingi bosqichini belgilab berdi.

Gen muhandisligi asosida foydali xususiyatlari ko'rsatilgan o'simliklarning yangi navlari va chorva mollarining yangi navlari yaratildi. Shunday qilib, sovuq va kasalliklarga chidamli o'simlik navlari (pomidor, kartoshka, paxta, soya) etishtirildi. O'sish gormonlaridan foydalanish sigirlarda sut sog'ishini, cho'chqalar va qoramollarning vaznini oshirdi.

Hozirgi vaqtda qishloq xo'jaligi uchun yangi ishlab chiqarish vositalari yaratildi, ular parametrlari bo'yicha (ishlab chiqarish, energiya zichligi, tirik mehnat iqtisodiyoti va boshqalar) sanoat ishlab chiqarish vositalariga yaqin va jahon qishloq xo'jaligining texnologik darajasiga yaqinlashmoqda. Rivojlangan mamlakatlarda qishloq xo'jaligida yangi ishlab chiqarish vositalari ustunlik qilmoqda, rivojlanayotgan mamlakatlarda ular iqtisodiy va ijtimoiy jihatdan eng rivojlangan mintaqalar va hududlarda qishloq xo'jaligini qamrab oladigan tarmoqlarga tarqalmoqda.

Shunday qilib, agrosanoat integratsiyasini rivojlantirish va agrosanoat majmuasini shakllantirish jarayoni rivojlangan mamlakatlarda, birinchi navbatda, AQShning post-industrial rivojlanish bosqichiga o'tgan AQSh va Yevropa Ittifoqida ilgari surildi. Qishloq xo'jaligida u yerda iqtisodiy faol aholining 2-6% band.

Qishloq xo'jaligining AQSh yalpi ichki mahsulotidagi ulushi atigi 2%ni tashkil etadi va shu bilan birga, mamlakat nafaqat qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqaradi, bu nafaqat 301 million amerikalik, balki 100 milliondan ortiq odamlarning ehtiyojlarini qondirishga imkon beradi.

Bu mamlakatlarda "yashil inqilob" yigirmanchi asrning o'rtalarida bo'lib o'tdi, qishloq xo'jaligi ilmiy asoslangan tashkilot, yuqori mahsulдорlik, yangi texnologiyalardan foydalanish, qishloq xo'jaligi mashinalari tizimlari, pestitsidlar va mineral o'g'itlar, genetik muhandislik va biotexnologiya, robototexnika va elektronika, ya'ni intensiv yo'l bilan rivojlanadi. Shu bilan birga, rivojlangan mamlakatlarda qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining yuqori samaradorligi nafaqat ularning agrosanoat majmuasining yuqori texnik darajasi bilan izohlanadi. Uning rivojlanishi ko'p jihatdan qishloq xo'jaligi mahsulotlarini subsidiyalashga bog'liq. So'nggi o'n

yilliklarda uning ko'larni tobora ortib bormoqda. Bu mamlakatlarda subsidiyalar miqdori (to'g'ridan to'g'ri to'lovlar, arzon ssudalar, kafolatlangan narxlar) ishlab chiqarish tannarxining qariyb 40% ni tashkil qiladi. Umuman olganda, OECD uchun qishloq xo'jaligiga byudjetdan tushadigan daromad ularning byudjetga to'lashidan 9 barobar ko'p, va bunga narx subsidiyalarini qo'shsak, 18 barobar ko'p.

Kamroq darajada, bu jarayonlar rivojlanayotgan mamlakatlarda kuzatilmogda, bu esa ushbu mamlakatlarning agrosanoat sohasidagi sezilarli kechikish va ularning iqtisodiy G'arb mamlakatlariga qaramligi bilan bog'liq. Qishloq xo'jaligi va yerdan foydalanishning arxaik shakllari hali ham saqlanib qolgan, ularning ko'pchiligida, ayniqsa Afrika mamlakatlarida, qishloq xo'jaligi ekinlarini yetishtirish ob-havo sharoitlariga bog'liq bo'lib qolmoqda, bu esa ba'zi yillar tom ma'noda don va boshqa hosildorlikka halokatli ta'sir ko'rsatadi. Bundan tashqari, rivojlanayotgan mamlakatlarda qishloq xo'jaligida mehnatga layoqatli aholining 60% dan ortig'i ishlaydi.

Shunday qilib, rivojlanayotgan mamlakatlar guruhida qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining rivojlanishi tobora kuchayib borayotgan omilga, qishloq xo'jaligiga, infratuzilmaga, unga aloqador tarmoqlarga katta kapital qo'yilmalarga, shuningdek, katta hajmdagi meliorativ ishlarga bog'liq bo'ladi. Ko'pgina rivojlanayotgan mamlakatlarda TMKlar bu qaramlikni oshirishda muhim rol o'ynaydi, ular qayta ishlash korxonalarini yaratib, birinchi navbatda foyda ko'rishdan manfaatdor, shuning uchun oziq-ovqat mahsulotlarini jahon bozorida uzluksiz ishlab chiqarish va sotishni ta'minlaydilar. Ichki bozorda oziq-ovqat taqchilligiga olib keladi.

Qishloq xo'jaligining mamlakat yoki mintaqa iqtisodiyotidagi o'rni uning tuzilishi va rivojlanish darajasi bilan belgilanadi. Qishloq xo'jaligining o'rni ko'rsatkichlari sifatida iqtisodiy faol aholi orasida band bo'lganlar ulushi, shuningdek, yalpi ichki mahsulot tarkibidagi ushbu tarmoq ulushi ishlatiladi. Bu ko'rsatkichlar iqtisodiy faol aholining yarmidan ko'pi shu sohada band bo'lgan ko'pchilik rivojlanayotgan mamlakatlarda ancha yuqori. U yerda qishloq xo'jaligi keng ko'lamli rivojlanish yo'lini davom ettirmogda, ya'ni

ekish maydonlarining kengayishi, chorvachilikning ko'payishi va qishloq xo'jaligida band bo'lganlar sonining ko'payishi hisobiga ishlab chiqarishning ko'payishiga erishilmoqda. Iqtisodiyoti asosan qishloq xo'jaligi bo'lgan bunday mamlakatlarda mexanizatsiyalash, kimyolashtirish, melioratsiya va boshqalar ko'rsatkichlari past.

Globalashuv sharoitida xalqaro agrosanoat integratsiyasining asosiy yo'nalishi hozirgi zamonning eng katta muammosi - dunyo aholisining oziq-ovqat mahsulotlariga bo'lgan o'sib borayotgan ehtiyojlarini qondirish muammosini hal qilishga aylanmoqda. So'nggi o'n yilliklarda qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining jadallashuvi rivojlangan mamlakatlar guruhida qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining miqyosini belgilovchi omil bo'lib qolmoqda. Dunyoda g'alla va boshqa qishloq xo'jalik ekinlari ishlab chiqarishni jadal rivojlantirish yo'li davom etaveradi, chunki faqat shu yo'l sayyoramizning doimiy o'sib borayotgan aholisini oziq-ovqat bilan ta'minlash inqirozining yumshatilishiga olib kelishi mumkin.

Biz o'zimiz haqimizda o'ylaymiz. Ingliz olimi TR Maltusning (1766 - 1864) asosiy postulati "aholi soni muqarrar ravishda tirik-chilik vositalari bilan cheklangan" edi. Uning fikricha, "tabiatning buyuk qonuni barcha tirik mavjudotlarda mavjud bo'lgan oziq-ovqat miqdori ruxsat etilganidan ko'ra tezroq ko'payish istagida namoyon bo'ladi". Uning fikricha, aholi soni tobora ko'payib, arifmetikada oziq -ovqat miqdori ko'payadi. Hozirgi vaqtda Maltusning da'volari to'g'rimi?

Ayrim mamlakatlarda oziq-ovqat tanqisligi tashqi savdo hisobidan qoplanishi mumkin. G'arbning rivojlangan davlatlari jahon bozoriga oziq-ovqat mahsulotlarini yetkazib beruvchilar hisoblanadi. Dunyo qishloq xo'jaligi mahsulotlarining qariyb 50 foizini ishlab chiqaradi, ular jahon qishloq xo'jaligi eksportining 70 foizini va importning atigi 40 foizini tashkil qiladi va ularning eksportdagi ulushi so'nggi o'n yil ichida importda oshgan va kamaygan. Qo'shma Shtatlar dunyodagi asosiy oziq-ovqat eksportchisi bo'lib qolmoqda - umumiy eksportning 10% dan ortig'i. Baliq va dengiz mahsulotlaridan tashqari barcha turdagi oziq-ovqat mahsulotlarini eksport qilishda rivojlangan davlatlarning ulushi hozirda o'sish tendensiyasini

ko'rsatmoqda. Sut mahsulotlari 95%dan oshadi, don, go'sht va ichimliklar uchun 80-90%, meva, sabzavot, yog'li ekinlar, baliq uchun - 60%.

Rivojlanayotgan mamlakatlar tropik mahsulotlar eksportida eng kuchli o'rinni egallaydi - jahon eksportining qariyb 90%, shakar - 50%dan ortiq, baliq, yog'li ekinlar, meva va sabzavotlar - 30-35%, don va go'sht - 10%. So'nggi yillarda oziq-ovqat mahsulotlarining aksariyat turlarini import qilishda rivojlanayotgan mamlakatlar ulushi oshdi, sanoatlashgan mamlakatlar ulushi kamaydi. Baliq, qahva, kakao, choy va ichimliklar importida rivojlangan davlatlarning ulushi 80-90%, meva, sabzavot, go'sht - 75-80%, yog' va sut mahsulotlari - 60-65%, don - 43%, shakar - 25 %. Rivojlanayotgan mamlakatlar importining asosiy pozitsiyalarini don - jahon importining 40% dan ortig'i, yog'li ekinlar, sut mahsulotlari, shakar, go'sht - 20-30% tashkil qiladi.

Dunyoda oziq-ovqat va qishloq xo'jaligi bilan shug'ullanadigan asosiy xalqaro tashkilot 1945-yilda tashkil etilgan. Oziq -ovqat va qishloq xo'jaligi tashkiloti - FAO. Ma'lumot yig'ish va tahlil qilishdan tashqari, FAO rivojlanayotgan mamlakatlarga oziq-ovqat yordamini muvofiqlashtirish, shuningdek qishloq xo'jaligini rivojlantirishga ko'maklashish bilan shug'ullanadi. U turli xil texnik yordam loyihalarini ishlab chiqadi va amalga oshiradi. 1967-yildan boshlab FAO tizimida sanoat kooperatsiyasi dasturi mavjud bo'lib, uni amalga oshirishda yirik agrofirma korporatsiyalari ishtirok etadi. Boshqa xalqaro tashkilotlar oziq -ovqat masalalarini rivojlantirishga katta hissa qo'shadilar, shu jumladan, 1974-yilda Birlashgan Millatlar Tashkiloti tomonidan tuzilgan, oziq-ovqat mahsulotlarining jahon ahvolini kuzatuvchi va muhtoj mamlakatlarga yordamni tashkil etuvchi Jahon oziq-ovqat kengashi. 1977-yilda Xalqaro qishloq xo'jaligini rivojlantirish jamg'armasi - IFAD tashkil etildi, u rivojlanayotgan mamlakatlarga oziq-ovqat bilan bog'liq vaziyatni yaxshilashga yordam beradi, imtiyozli shartlarda va sovg'alar ko'rinishida kreditlar shaklida mablag' ajratadi. JST, shuningdek, xalqaro oziq-ovqat savdosi bilan shug'ullanadi, shu bilan birga

ishtirokchi davlatlar o'rtasida oziq-ovqat muammosi bo'yicha muzokaralar olib boriladi.

So'nggi paytlarda rivojlanayotgan mamlakatlar ta'siri ostida dunyo qishloq xo'jaligi mahsulotlari savdosidagi to'siqlarni sezilarli darajada kamaytirdi, miqdoriy cheklovlar va litsenziyalarni bekor qildi, "narxlanish jarayonini buzgan" deb hisoblangan subsidiyalar turlarini yo'q qildi va boshqa turlarni to'xtatish to'g'risida qaror qabul qildi.

Jahon iqtisodiy inqirozi agrosanoat majmuasiga va umuman qishloq xo'jaligiga deyarli ta'sir qilmadi. Dunyo aholisi barqaror o'sib borishi va 2050-yilga kelib qariyb 9 milliard kishiga ko'payishini hisobga olsak, oziq -ovqat eng muhim manbaga aylanmoqda va uni ishlab chiqarishni kamida 2 barobar oshirish kerak.

FAO ma'lumotlariga ko'ra, 2008-yilda oziq-ovqat narxi yuqori bo'lganligi sababli yer yuzida 150 million odam to'yib ovqatlanmagan va inqiroz och odamlar sonini yana 100 millionga ko'paytirishi mumkin.

?

Nazorat savollari

1. Agrologistika tushunchasini izohlang.
2. Agrologistik kompaniyalar tashkil etishning jahon tajribasi haqida nimalarni bilasiz?
3. Dunyoda oziq -ovqat va qishloq xo'jaligi bilan shug'ullanadigan asosiy xalqaro tashkilot qachon tashkil etilgan?
4. Agrosanoat majmuasi sohalari o'rtasidagi tovar almashinuvini qanday moddiy oqimlar bilan ta'riflash mumkin?
5. Globallashtirish sharoitida xalqaro agrosanoat integratsiyasining asosiy yo'nalishi hozirgi zamonning eng katta muammosi nimada?
6. Hozirgi vaqtda agrosanoat majmuasi qaysi asosiy sohaga bo'lingan?

X BOB. XALQARO YUK TASHUVLARINI AMALGA OSHIRISHDA XALQARO TRANSPORT KONVENSIYALARI

- 10.1. Xalqaro avtomobil konvensiyalari.
- 10.2. Xalqaro temir yo'l konvensiyalari.
- 10.3. Xalqaro dengiz Konvensiyasi

10.1. Xalqaro avtomobil konvensiyalari

Xalqaro avtomobil transporti - xususiy xalqaro huquq bilan tartibga solinadigan eng mashhur transport turi. So'nggi yillarda tez rivojlanayotgan avtomobil transporti davlatlararo yo'lovchilar va tashqi savdo yuklarini tashishda keng qo'llaniladi. Avtomobil transportida muvaffaqiyatli ishtirok etish uchun siz ushbu jarayonni tashkil etishning barcha yo'nalishlarini bilishingiz kerak.

Xalqaro avtomobil transportini tartibga solish: xususiy qonunlari. Quruqlikdagi transport muhitining huquqiy maqomi tashish amalga oshirilayotgan davlat hududining huquqiy maqomi bilan chambarchas bog'liq. Ikkinchisi, o'z navbatida, davlatning hududiy sub'yektlariga nisbatan suverenitetiga tayanadi. Bundan tashqari, quruqlik transportini huquqiy tartibga solish xalqaro huquq hujjatlari asosida amalga oshiriladi:

"Yo'l harakati to'g'risida xalqaro konvensiya" (Jeneva, 1949-yil 19-sentyabr), yo'l harakatini tashkil etish to'g'risida; Bojxona rasmiylashtiruvidan o'tish tartibi to'g'risidagi Jeneva TIR konvensiyasi (1975);

"Xalqaro avtomobil yo'llari to'g'risidagi Yevropa shartnomasi" (AGR) 15.11.1975-y., Ulardan foydalanish tartibini belgilaydi.

Xalqaro yuk tashish yuk tashish 1955-yil 19-sentabrda Jenevada imzolangan va 07.02.1961-yilda kuchga kirgan CMR konvensiyasining (avtomobil transportida xalqaro yuk tashish shartnomasi to'g'risidagi) huquqiy asosiga to'g'ri keladi.

Bu hujjat yuk egasi va tashuvchi o'rtasidagi birgalikdagi hamkorlik shartnomasi bilan bog'liq bo'lgan huquqiy munosabatlarni, yuklarni tashishga qabul qilish va oxirgi manzilga berish qoidalarini belgilaydi.

Xalqaro avtomobil tashish to'g'risidagi konvensiya, agar transportda yuk tashish va etkazib berish punktlari ikki davlatga tegishli bo'lsa, ularning kamida bittasi imzolanishida qatnashgan bo'lsa, avtomobil transportidan foydalangan holda mukofot olish uchun yuk tashish bo'yicha har qanday shartnomaga nisbatan qo'llaniladi. Konvensiya. Ushbu hujjat, shuningdek, davlat idoralari (tashkilotlari) yoki shtatlarning o'zlari tomonidan amalga oshiriladigan yuk tashishlarni ham tartibga soladi.

Konvensiya quyidagilarni tashish uchun haqiqiy emas:

- Xalqaro pochta konvensiyalari to'g'risida;
- Havo, temir yo'l, dengiz, agar ular multimodal transport tarkibiga kirsam ichki suvlar orqali qayta yuklanmaydi;
- Shimoliy Irlandiya, Irlandiya Respublikasi va Buyuk Britaniya o'rtasida;
- Ko'chiriladigan mebel va mebel;
- O'lganlar.

Bugungi kunda 40 ga yaqin xalqaro tashkilot avtomobil transporti masalalari bilan shug'ullanadi. Ulardan eng obro'li - UNECE WT qo'mitasi (Ichki transport qo'mitasi) va IRU (Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi). Ulardan birinchisi 1948-yilda ichki transportning barcha turlari bo'yicha hamkorlikni tashkil etuvchi hukumatlararo organ sifatida tashkil etilgan. Unga UNECEga a'zo davlatlar kiradi.

VT qo'mitasi 40 ga yaqin xalqaro konvensiyalarni, avtotransport vositalariga oid 50 dan ortiq yagona qoidalar va qoidalarni ishlab chiqdi. BT qo'mitasi avtoulavlarni davlat sug'urtalash tizimini, MTPL (Green Card tizimi) ni takomillashtirishda faol ishtirok etdi.

Avtomobillarni xalqaro yuk tashish uchun ruxsat berish tizimidan foydalanish mamlakatga kelayotgan xorijiy yuk mashinalari sonini nazorat qilish va mahalliy tashuvchilar manfaatlarini himoya qilish imkonini beradi. O'zaro kelishuvga ega bo'lmagan davlatlar o'rtasida

yuk tashishda tashuvchi davlatning vakolatli organlari buning uchun bir martalik ruxsatnoma beradi.

Yevropa mamlakatlari ruxsatnomalarning bir nechta turlarini rasmiylashtirishadi:

- bir parvoz uchun;
- bir nechta reyslar uchun;
- belgilangan parvozlar soni uchun;
- tranzit uchun;
- shahar atrofidagi transport uchun.

Rossiyada va biz bilan ikki tomonlama shartnomaga ega bo'lgan mamlakatlarda berilgan ruxsatnomalar odatda bir martalik. Uchinchi mamlakatlarga va undan xalqaro avtomobil transportini amalga oshirish ECMT (transport vazirlarining Yevropa konferensiyasi) tomonidan ruxsat berilgan "standart xalqaro litsenziya" bo'yicha amalga oshiriladi. Rossiya konferensiyaga 1997-yilda a'zo bo'lgan.

Yo'lovchilar va yuklarning xalqaro avtotransporti tashuvchilarning uchinchi shaxslar oldidagi javobgarligini davlat majburiy sug'urtalashni nazarda tutadi, shuning uchun barcha tashuvchilar har bir transport vositasi uchun tegishli hujjatlarni oldindan rasmiylashtirishi shart. Sug'urta polisi transport vositalariga yetkazishi mumkin bo'lgan zararni to'liq qoplashi kerak.

O'zbekistonning geografik joylashuvi yuklar va yo'lovchilarni eng qisqa yo'l orqali, dengiz portlarini ham kiritgan holda, deyarli barcha yo'nalishlarda tranzit tashish ishlarini amalga oshirishga imkon beradi.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti va avtomobil yo'llari sohasida bir nechta xalqaro konvensiyalar, bitimlar va kelishuvlarning ishtirokchisi, shuningdek milliy transport kommunikatsiyalarini takomillashtirish va xalqaro transport tizimiga integratsiyalash bo'yicha xalqaro tashkilotlar tomonidan ishlab chiqilayotgan qator dasturlarning faol ishtirokchisi hosoblanadi.

Respublika hududi orqali Rossiya Federatsiyasi, Ukraina, Yevropa davlatlari, Kavkaz, Afg'oniston, Pokiston, Eron, Turkiya va Xitoy xalq Respublikasiga qaratilgan 20 ta xalqaro transport yo'nalishlari o'tadi.

Xalqaro tashqilotlar, ShOS, ESKATO, YeEK OON. ning hududiy integratsion tuzilmalari va boshqa xalqaro tashkilotlar bilan xalqaro transport yo'nalishlaridan foydalanish borasidagi hamkorlikni kengaytirish va chuqurlashtirish bo'yicha ishlar, shuningdek xalqaro moliya institutlarini yo'l qurilishining yirik loyixalarini moliyalashtirishga jalb qilish ishlari amalga oshirilmoqda.

Shuningdek, xalqaro transport yo'laklariga integratsiyalash va tashqi savdo yuklarini transportirovka qilish uchun muqobil transport yo'laklaridan samarali foydalanish maqsadida Navoiy shahrida "quruqlik porti" ko'rinishida yaratilgan xalqaro logistika markazi, "quruqlik porti"dan G'arbiy, Markaziy va Sharqiy Yevropa, MDX, Yevropa davlatlari va Xitoy, Yaponiya, Janubi-Sharqiy va Janubiy Osiyo davlatlari o'rtasidagi yuklarni tashish yo'nalishlarida transkontinental transportfoydalanish tugun sifatida keng foydalangan holda avtomobil, temiryo'l va aviatsiya transportining bir-birini samarali o'zaro to'ldiradigan transport-foydalanish xizmatlarini ta'minlab bermoqda.

Hozirgi vaqtda O'zbekistonning tashqi savdo yuk tashish ishlari quyidagi asosiy transport yo'laklari orqali amalga oshirilmoqda:

1 - yo'lak - Baltikabuyi davlatlarining portlari yo'nalishida (Qozogiston va Rossiya orqali tranzit) - Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya, Ventspils (Latviya), Tallin (Estoniya);

2 - yo'lak - Yevropa Ittifoqi davlatlar yo'nalishida, Belarus va Ukraina orqali (Qozogiston va Rossiya orqali tranzit) - Chop (Ukraina) va Brest (Belarus) chegaraoldi o'tish joylari;

3 - yo'lak - Ukrainaning Ilichevsk portiga (Qozogiston va Rossiya orqali tranzit), Qora dengizga chiqish bilan;

4 - yo'lak - Transkavkaz yo'lagi yo'nalishida (Turkmaniston, Qozogiston va Ozarbayjon orqali tranzit), Qora dengizga chiqish bilan, TRASYeKA yo'lagi sifatida mashhur; 5 yo'lak - Eronning Bandar-Abbos portiga (Turkmaniston orqali tranzit) Fors qo'ltig'iga chiqish bilan; 6 yo'lak - sharqiy yo'nalishda qozoq-xitoy chegara o'tish joylari (Dostik / Alalshankou) orqali Xitoyning sharqiy portlarigacha, shuningdek Uzoq Sharqning Naxodka, Vladivostok va boshqa portlarigacha;

7 - yo'lak - Xitoy portlariga (Qirgiziston orqali tranzit) Sariq Sharqiy- Xitoy va Janubi-Xitoy dengizga chiqish bilan;

8 - yo'lak - Eron va Pokistonning Bandar-Abbos, Chaxbaxor (IRI), Gvadar va Karachi (IRP) Afgoniston orqali tranzit bilan janubiy muqobil transport yo'laklarini ishlab chiqishning yangi istiqbollari ochilmoqda.

10.2. Xalqaro temir yo'l konvensiyalari

Temir yo'l orqali xalqaro yuk tashish to'g'risidagi konvensiya - yo'lovchilar va yuklarni xalqaro temir yo'l orqali tashish bo'yicha ko'p tomonlama xalqaro bitim.⁷

Temir yo'l orqali xalqaro yuk tashish to'g'risida Bern konvensiyasining ramzi - "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" yoki qisartirilgan - COTIF⁸

Konvensiya qabul qilinishidan oldin, ilgari qabul qilingan kelishuvlarga muvofiq, xalqaro temir yo'l aloqalari ancha uzoq davom etdi. 1890- yilda Rossyaning faol ishtiroki bilan Yevropa temir yo'llari temir yo'l orqali yuk tashish to'g'risida Bern konvensiyasini (CIM) qabul qildi. Ushbu konvensiya 1928-yilda, 1938-yilda qayta ko'rib chiqilgan va Bern "Yo'lovchilarni tashish to'g'risidagi konvensiya" (IPY) bilan birgalikda "Xalqaro temir yo'l transportida tashish to'g'risidagi konvensiya" (CIM/COTIF - CIM/COTIF) yagona qismiga aylangan. 1980-yilda qayta ko'rib chiqilgan ...

COTIF xalqaro yuk tashish va yo'lovchilarni temir yo'l orqali xalqaro tashishning umumiy qoidalarini o'rnatdi.

COTIF bilan bir qatorda, 1951-yilda sotsialistik mamlakatlar, shuningdek, Eron tomonidan tuzilgan boshqa SMGS xalqaro shartnomasi amalda edi. Xalqaro sotsialistik tizimning qulashi

⁷ Convention concerning International Carriage by Rail
Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.) (рус.).
Дата обращения: 18 февраля 2012.

⁸ COTIF КОТИФ // Внешнеэкономическая деятельность предприятия: Англо-русский словарь-справочник / Под ред. проф. Л.Е. Стровского. — М.: ЮНИТИ-ДАНА. 2002. — Т. 3. — С. 484. — 508 с. — ISBN 5-238-00253-X.

munosabati bilan xalqaro transport huquqini uyg'unlashtirish, COTIF va SMGSning eskirgan me'yorlarini qayta ko'rib chiqish masalasi ko'tarildi.

Temir yo'l transporti sohasida xalqaro huquqni rivojlantirish bilan shug'ullanadigan Xalqaro temir yo'l huquqi qo'mitasi, CIT (Comite Internationale des Transport par Chemins de Fer), Konvensiya matniga kiritiladigan tuzatishlar va qo'shimchalar bo'yicha takliflar ishlab chiqdi. Xalqaro temir yo'l transportida (COTIF) 1980-yil 9-mayda o'zgartirilgan. Keyinchalik 1999-yilda Konvensiyaning yangi tahriri qabul qilindi⁹.

Xalqaro tashish huquqining umumiy qoidalari.

Xalqaro tashish shartnomasi - tashqi iqtisodiy bitimlarning alohida turi. Bu kelishuvning o'ziga xosligi davlatning tabiiy monopoliyasi sifatida transportning o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqadi. Xalqaro tashish shartnomasi ommaviy huquq (transport muhitining holatini aniqlash) va xususiy huquq (tashishni o'zi to'g'ridan-to'g'ri tashkil etish) jihatlarini o'z ichiga oladi. Xalqaro tashish - bu ikki yoki undan ortiq shtatlar o'rtasida yuk va yo'lovchilarni tashish, ular o'rtasida tuzilgan xalqaro shartnoma asosida amalga oshiriladi.

Huquqiy tartibga solishning o'ziga xos xususiyati shundaki, tashishning asosiy masalalari birlashtirilgan moddiy va qonunlar ziddiyatli qoidalarini o'z ichiga olgan xalqaro shartnomalarda (xalqaro transport konvensiyalari) hal qilinadi. Xalqaro shartnoma bo'lmasa, chegaradan o'tish xalqaro emas va milliy qonunlar bilan tartibga solinadi. Tashish shartnomasi - bu tovarlar harakatining umumiy tizimiga xizmat qiluvchi ikkilamchi tashqi savdo bitimi.

Xalqaro tashish turlari: temir yo'l, avtomobil, havo, suv (daryo va dengiz). Quvur transporti ham bor, lekin undan foydalanish yuk tashish shartnomasini tashkil qilmaydi (bu shartnomaning markaziy tarafi yo'q - tashuvchi). Tranzit, intermodal, konteyner va estrodiol xalqaro tashishlar juda aniq.

⁹ Международная железнодорожная конвенция (КОТИФ) в редакции 1999 г. вступила в силу (рус.). Бюллетень транспортной информации. Дата обращения: 18 февраля 2012.

Xalqaro yuk tashish shartnomasida qo'llaniladigan huquqning o'ziga xos xususiyatlari umumiy to'qnashuvlar (narsaning joylashuvi to'g'risidagi qonun, shartnomaning bajarilishi, zarar yetkazilishi) va ularni maxsus qoidalarga aylantirishdir (qonun ketish yo'li; boradigan port; kemalar to'qnashgan joy va boshqalar). Iroda avtonomiyasi - bu xalqaro tashish shartnomasini ikkilamchi tashqi savdo bitimi sifatida majburlovchi umumiy qonunlar ziddiyatidir. Tomonlarning qonun bo'yicha kelishuvi bo'lmagan taqdirda, eng yaqin ulanish mezonini qo'llaniladi, bu tushunishni amalga oshiradigan munosabatlarga tomonning yashash joyi yoki asosiy ish joyi qonuni sifatida tushuniladi.

Xalqaro temir yo'l transporti

Xalqaro temir yo'l transporti - bu xalqaro temir yo'l konvensiyasi shartlariga muvofiq ikki yoki undan ortiq davlatlar o'rtasida yuk va yo'lovchilarni tashish. Xalqaro transport shartnomasi bo'lmagan taqdirda temir yo'l transporti xalqaro emas, balki milliy huquqiy xarakterga ega. Bunday tashish bir necha bosqichlarga bo'linadi va bir nechta yuk tashish shartnomalari bilan rasmiylashtiriladi: chegara stantsiyasiga qadar - ketish joyi davlatining qonuniga ko'ra, chegarani kesib o'tgandan keyin - tegishli xorijiy davlatning milliy qonuniga muvofiq. va hokazo. Xalqaro temir yo'l konvensiyalari hukumatlararo ham, idoralararo ham bo'lishi mumkin. Bu konvensiyalar bilan bir qatorda, faqat temir yo'llar o'rtasidagi munosabatlarni tartibga soluvchi va yuk tashish shartnomasi taraflari uchun huquq va majburiyatlarini yaratmaydigan yordamchi xarakterdagi maxsus shartnomalar tuziladi.

Temir yo'l konvensiyasi mavjud bo'lgan taqdirda, milliy qonunchilikni konvensiyaning o'zida yoki konvensiyada tartibga solinmagan masalalarga havola qilingan taqdiridagina yo'l qo'yilishi umumiy e'tirof etilgan qoidadir. Xalqaro temir yo'l aloqasini nizolarni tartibga solishning o'ziga xos xususiyatlari har bir kelishuvda bir nechta ziddiyatli prinsiplarning harakatlarini birlashtirishdan iborat.

Umumiy to'qnashuvlarning (narsaning joylashuvi to'g'risidagi qonun, shartnoma joyi) maxsus narsalarga aylanishi (ketish, ergashish, tranzit, boradigan yo'l va boshqalar qonunlari) nihoyatda keng tarqalgan. Temir yo'l transportining huquqiy tartibga solinishi amaldagi qonun va yurisdiksiyani tanlashda irodaning avtonomiyasi imkoniyatini nazarda tutadi.

Temir yo'l transporti bo'yicha ko'p tomonlama xalqaro shartnomalar, albatta, faqat mintaqaviy darajada tuziladi. G'arbiy, Markaziy va Sharqiy Yevropada 1890 yildagi temir yo'l orqali yuk tashish to'g'risidagi Bern konvensiyalari (SIM) va 1923-yildagi yo'lovchilar va yuklarni temir yo'l orqali tashish to'g'risida (SIV) amal qiladi. 1980-yilda Bern konvensiyalarini qayta ko'rib chiqish bo'yicha maxsus konferensiya chaqirildi va uning yakunida 1980-yilda temir yo'l orqali xalqaro yuk tashish to'g'risidagi bitim (COTIF) qabul qilindi. COTIFga ilova sifatida Xalqaro yo'lovchilar konvensiyasi (A ilovasi - IGC yagona qoidalari) va Xalqaro yuk tashish konvensiyasi (B ilovasi - IGC yagona qoidalari) ishlab chiqilgan. CIMga maxsus qo'shimcha qabul qilindi - Xalqaro yuk tashish qoidalari, bu COTIFga rasmiy ko'rsatma.

COTIF doirasida xalqaro temir yo'l transporti bo'yicha Bern tashkiloti tuzildi. Xalqaro temir yo'l transporti uchun hisob-kitoblarda asosan SDR ishlatiladi - 1967-yilda XVF tomonidan tashkil etilgan xalqaro valyuta birligi. COTIF nafaqat Yevropa mamlakatlarini, balki Osiyo va Afrikaning alohida davlatlarini ham o'z ichiga oladi. COTIF qoidalari Rossiya tashqi savdo tovarlarini G'arbiy Yevropa mamlakatlariga va undan olib o'tishda qo'llaniladi.

COTIF nafaqat temir yo'lga, balki aralash temir yo'l-suv-havo qatnoviga ham tegishli. IGC va IGC normalari dispozitiv xarakterga ega, ular alohida ikki tomonlama bitimlar va milliy qonunlar normalari yordamida tashish shartlarini o'zgartirish imkoniyatini belgilab beradi. COTIF-da bir nechta maxsus to'qnashuvlar mavjud (yukning chiqib ketish yo'lining qonuni, yuk yo'nalishining yo'li, yukning boradigan yo'li). Sud mamlakatining qonunini qo'llashni va iroda muxtoriyatining keng imkoniyatlarini ta'minlaydi.

Temir yo'l orqali xalqaro yuk tashish to'g'risidagi konvensiya (COTIF)

1. Xalqaro temir yo'l transporti konvensiyasi (bundan buyon matnda COTIF bitimi, Shartnoma deb yuritiladi) 1890-yildagi temir yo'l orqali yuk tashish to'g'risidagi Bern konvensiyasi (CIM) va yo'lovchilarni tashish to'g'risidagi Bern konvensiyasini o'z ichiga olgan. va 1923-yildagi temir yo'l yuklari (IPC). Natijada 1980-yilda temir yo'l orqali xalqaro yuk tashish to'g'risidagi Bern konvensiyasi (COTIF) bo'lib, unga 38 davlat (asosan Yevropa davlatlari) imzo chekdi. Ikki Konvensiyaning birlashishi natijasida COTIF yo'lovchilarni tashish (A ilovasi) va yuklarni tashish bilan bog'liq munosabatlarni tartibga soluvchi (A va B) qo'shimchalarni o'z ichiga oladi (B ilovasi). COTIF Shartnomasi nihoyat 1985-yilda kuchga kirdi. Shuni ta'kidlash kerakki, ushbu Shartnomaning o'ziga xos xususiyati shundaki, u ushbu Shartnomani imzolagan davlatlardagi o'zgaruvchan iqtisodiy munosabatlarni hisobga olgan holda doimiy ravishda yangilanib va takomillashib boradi.

2. COTIF Shartnomasiga muvofiq, yuk tashish shartnomasi temir yo'l yuklamasi bilan tuziladi, uning birinchi nusxasi mulk huquqi to'g'risidagi hujjatdir. Jo'natma varag'ining ikkinchi nusxasi (dublikati) yuk jo'natuvchida qoladi. Tashuvchining Shartnomaga muvofiq asosiy majburiyati yuklarni o'z vaqtida va zararsiz xavfsiz tashishni amalga oshirishdir. Shartnomaga muvofiq, yuk jo'natuvchi temir yo'l varaqasida yuklarni tashish uchun qaysi to'lovlarni, yuk oluvchi tomonidan to'lanishini ko'rsatishga haqli. Agar yuk tashish natijasida mijoz zarar ko'rsa yoki yuk yo'qolsa yoki yetkazib berish kechiktirilsa, tashuvchi dalolatnoma tuzishi shart. Shuni ta'kidlash kerakki, dalolatnoma jo'natuvchi, yuk oluvchining huquqlarini himoya qilishni ta'minlashning muhim shartidir. Agar dalolatnoma bo'lmasa, yuk oluvchi tashuvchiga nisbatan barcha da'vo huquqlarini yo'qotadi. Shartnomaga muvofiq, tashuvchining yuk tashish shartlarini bajarmaganlik uchun javobgarligi taxmin qilingan ayb tufayli yuzaga keladi: agar tashuvchi, agar bu zarar temir yo'l sharoitlari natijasida vujudga kelganligini isbotlansa, bu taxminni rad etishi mumkin. COTIF shartnomasiga muvofiq javobgar emas.

COTIF kelishuvi quyidagi holatlarga taalluqlidir: a) yuk (tovar) ga haqli bo'lgan shaxsning o'z aybi; b) yuk (tovar) ning o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqadigan salbiy oqibatlar: tez yomonlashish qobiliyati, qisqarishi, qisqarishi; v) muqarrar holatlar; d) maxsus xavflar sonida ko'rsatilgan har qanday holatlar (ochiq maydonchalarda tashish, noto'g'ri qadoqlash, hayvonlarni tashish va boshqalar). Agar tashuvchi yetkazilgan zararni tashuvchi chetlab o'tolmagan va oqibatlari bartaraf eta olmagan holatlar tufayli yetkazilganligini isbotlansa, u (tashuvchi) javobgarlikdan ozod qilinadi. Ariza beruvchi boshqacha isbot qilmaguncha, yuk qabul qiluvchiga yetkazilgan zarar uchun tashuvchi javobgar bo'lmaydi. Biroq, COTIF shartnomasiga muvofiq, isbotlash yuki arizachiga yuklatilgan. Shuni yodda tutish kerakki, shartnomaga muvofiq, yukni saqlamaslik, yetkazib berishni kechiktirish va boshqalar uchun tashuvchi cheklangan javobgarlikka tortiladi. COTIF shartnomasiga muvofiq, tashuvchining javobgarligi chegarasi maxsus birliklarda - SDR (Xalqaro valyuta jamg'armasiga a'zo davlatlar foydalanadigan an'anaviy pul birligi) da belgilanadi. Yuk xavfsiz bo'lmaganligi uchun tashuvchi 1 kg yuk uchun 51 frank yoki 17 SDR miqdorida va yuk o'z vaqtida yetkazib berilmagan taqdirda tashish to'lovining uch baravari miqdorida javobgar bo'ladi. COTIF shartnomasining 36-43 - bandlari). Agar tashuvchining niyati xavfli yuklarni tashish yoki o'z vaqtida yetkazib berilmasligi aniqlangan bo'lsa, javobgarlik chegarasi qo'llanilmaydi va qo'pol beparvolik holatida uni hatto oshirish mumkin. Shartnomaga muvofiq umumiy da'vo muddati bir yil qilib belgilanadi. Ammo, agar yukga yetkazilgan zarar qasddan qilinganligi yoki tashuvchining har qanday noqonuniy harakatlari aniqlansa, COTIF uchun da'vo muddati ikki yil qilib belgilanadi.

Xalqaro avtomobil transporti

Quruq transport muhitining huquqiy maqomi shtat hududining huquqiy maqomi bilan uzviy bog'liqdir. Davlat suvereniteti unga tegishli bo'lgan hududiy sub'yektlarga to'liq taalluqli va quruqlik transportining huquqiy rejimining o'ziga xos xususiyatlarini oldindan belgilab beradi. Yo'l harakatini tashkil etish milliy ommaviy huquq

normalari bilan chambarchas bog'liq. Xalqaro yo'l harakati, shuningdek, o'ziga xos xususiyatlarga ega. Avtomobil chegaralarni kesib o'tib, turli shtatlar yo'llarini kuzatib boradi, ya'ni yagona yo'l harakati qoidalarini, yo'l belgilari va signallarining yagona tizimini o'rnatish zarurati tug'iladi.

Xalqaro avtotransport - bu xalqaro shartnoma asosida yuk va yo'lovchilarni tashish, bunda chiqish joyi bir davlat hududida, boradigan joyi boshqa davlat hududida, shuningdek tranzit. Xalqaro avtomobil tashish to'g'risidagi bitim - tashqi savdo bitimlarining alohida turi, maxsus tijorat shartnomasi. Yuk tashish odatda shartnoma taraflari tomonidan emas, balki ular bilan yuk tashish shartnomasini tuzishi mumkin bo'lgan firmalar tomonidan amalga oshiriladi. Bu kelishuvlarning eng ko'zga ko'ringan huquqiy xususiyati ularning tashqi savdo savdosi bo'yicha ikki tomonlama bitim sifatida tuzilishidir.

Yevropada avtomobil transportini tartibga soluvchi butun xalqaro shartnomalar tizimi mavjud: 1949-yildagi Yo'l harakati to'g'risidagi konvensiya (amalda yo'l harakatini tashkil etish nuqtai nazaridan) va unga 1949-yildagi yo'l belgilari va signallari to'g'risidagi Protokol; 1968-yildagi Yo'l harakati to'g'risidagi konvensiya (yo'l belgilari va signallarining yagona tizimini, yagona yo'l belgisini o'rnatadi);

1957-yil Xavfli yuklarni xalqaro avtomobil tashish to'g'risidagi Yevropa shartnomasi (ADR); 1975-yil Asosiy xalqaro harakat arteriyalari to'g'risidagi Yevropa shartnomasi (AGR).

Mintaqaviy Yevropa kelishuvlari orasida xalqaro avtomobil tashishlarini huquqiy tartibga solishda asosiy rolni 1956-yildagi yuklarni xalqaro tashish shartnomasi to'g'risidagi Jeneva konvensiyasi (CMR yoki CEM) va Xalqaro yuk tashish to'g'risidagi Jeneva bojxona konvensiyasi egallaydi. TIR Carnets (TIR Carnets) 1975-yildagi tovarlar (TIR konvensiyasi).

CMR xalqaro yuk tashish shartlarini birlashtirdi. CMRni qo'llash sohasi - tashuvchi va yuk egasi o'rtasidagi munosabatlarni tartibga solish, yukni tashishga qabul qilish va uni belgilangan joyga berish tartibi. CMR doirasi: yuklarni yuklash joyi va etkazib berish joyi ikki xil davlat hududida joylashgan bo'lsa, haq to'lash uchun yuklarni

avtomobil bilan tashish bo'yicha barcha shartnomalar, ulardan kamida bittasi Konvensiya ishtirokchisi.

CMR tashishning barcha asosiy shartlari bo'yicha batafsil qoidalarga ega; Konvensiya qo'llanilmaydigan yuklar ro'yxati tuzilgan. Konvensiyani qo'llash shartnoma taraflarining yashash joyiga va fuqaroligiga bog'liq emas. CMR normalari majburiydir. Uning qoidalaridan chetga chiqish haqiqiy emas. CMR - bu qonun va qonunlar ziddiyatlari qoidalarining konglomerati. Konfliktlarni tartibga solish umumiy va maxsus ziddiyatli qoidalarni qo'llashni nazarda tutadi: irodaning avtonomiyasi, sud qonuni, jo'nash joyi va yukning joylashuvi to'g'risidagi qonun (umumiy); sudlanuvchi korxonasi bosh ofisi joylashgan joy to'g'risidagi qonun, shartnoma tuzgan ofis joylashgan joy to'g'risidagi qonun, yukni tashuvchiga taqdim etish joyi to'g'risidagi qonun (maxsus).

TIR konvensiyasi yuklarni avtomobil transportida xalqaro tashishda bojxona rasmiylashtiruv va bojxona tekshiruv tartibini belgilaydi. Konvensiyaning asosiy atributi TIR karneti (yagona bojxona hujjati) bo'lib, uning egasi bojxona rasmiylashtiruv (TIR belgisi) ustuvorligiga ega. Ishtirokchi -davlatlarda TIR protsedurasidan foydalangan holda shaxslarni himoya qilish bo'yicha kafolatli uyushmaning maxsus institutlari mavjud. Rossiyada ASMAP notijorat tashkiloti, Xalqaro avtomobil transporti ittifoqining a'zosi tuzildi. ASMAP - bu Rossiya xalqaro avtomobil tashuvchilarining kafolatli uyushmasi.

Rossiya xalqaro yo'l harakati to'g'risida ko'plab xalqaro shartnomalarda qatnashadi. Bu kelishuvlarning barchasi yo'lovchilar, bagaj va yuklarni xalqaro avtotransportda litsenziyalash tizimini o'rnatadigan, uchinchi davlatlarga va undan yuk tashish masalalarini hal qiladigan umumiy qoidalarni o'z ichiga oladi (masalan, Rossiya-Avstriya xalqaro yo'l harakati to'g'risidagi bitim). Uchinchi mamlakatlarga va undan tashish Rossiya 1997-yildan beri a'zo bo'lgan ECMT ruxsatnomasi bilan berilgan "standart xalqaro litsenziya" asosida amalga oshiriladi.

Avtotransport vositasi katta xavf manbai bo'lganligi sababli, shikastlangan taqdirda uchinchi shaxslarga berilgan kafolatlar

avtomobil transporti uchun juda muhimdir. Yuk tashish fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalashni o'z ichiga oladi. Yevropada 1953-yildan avtomobillarni sug'urtalashning xalqaro kartasi ("yashil karta" tizimi) kuchga kirdi.

Avtotransport vositasi tomonidan uchinchi shaxslarga zarar yetkazilgan taqdirda kafolatlar, shuningdek, 1968 yildagi Yo'l-transport hodisalari holatlarida qo'llaniladigan huquq to'g'risidagi Gaaga konvensiyasiga muvofiq xalqaro darajada taqdim etiladi. Majburiy qonunlarning asosiy qarama-qarshiligi baxtsiz hodisa sodir bo'lgan mamlakatning asosiy qonunidir. Yordamchi ziddiyat normalari - transport vositasini ro'yxatdan o'tkazish joyi, jabrlanuvchining odatiy yashash joyi.

Xalqaro havo transporti

Havo transporti muhitining huquqiy rejimi - ommaviy huquq (milliy va xalqaro) doirasi. Havo transporti muhiti ma'lum davlatlarning suveren havo hududiga va xalqaro havo maydoniga bo'linadi. Davlatlararo darajada havo harakatini boshqarishning global xalqaro tizimi yaratildi, uning asosiy roli ICAOga yuklangan.

Xalqaro va milliy havo hududidan foydalanishni tartibga soluvchi asosiy hujjat 1944-yildagi Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi Chikago konvensiyasi hisoblanadi. Konvensiya xalqaro aloqalarni amalga oshirishda fuqaro aviatsiyasi faoliyatining umumiy qoidalarini, xalqaro reyslar toifalarini (muntazam va tartibsiz) o'rnatdi; xalqaro parvozlarni va havo yo'nalishlari tushunchasini aniqladi. Konvensiyaning asosiy maqsadi - xalqaro havo qatnovi va tijorat faoliyatini huquqiy tartibga solish.

Konvensiya savdo havo erkinliklari ro'yxatini o'z ichiga oladi: asosiy, qo'shimcha, kabotajni taqiqlash. Chikago konvensiyasiga 18 ta ilova qabul qilingan. ICAO Konvensiya asosida tuzilgan. Hozirgi vaqtda ICAO doirasida xalqaro aviatsiya qoidalari ishlab chiqilmoqda.

1929-yildagi Varshava konvensiyasi havo transportida xalqaro yuk tashishning ayrim qoidalarini birlashtirish to'g'risida xalqaro havo tashishni huquqiy tartibga solishning asosi hisoblanadi.

avtomobil bilan tashish bo'yicha barcha shartnomalar, ulardan kamida bittasi Konvensiya ishtirokchisi.

CMR tashishning barcha asosiy shartlari bo'yicha batafsil qoidalarga ega; Konvensiya qo'llanilmaydigan yuklar ro'yxati tuzilgan. Konvensiyani qo'llash shartnoma taraflarining yashash joyiga va fuqaroligiga bog'liq emas. CMR - bu qonun va qonunlar ziddiyatlari qoidalarining konglomerati. Konfliktlarni tartibga solish umumiy va maxsus ziddiyatli qoidalarni qo'llashni nazarda tutadi: irodaning avtonomiyasi, sud qonuni, jo'nash joyi va yukning joylashuvi to'g'risidagi qonun (umumiy); sudlanuvchi korxonasi bosh ofisi joylashgan joy to'g'risidagi qonun. shartnoma tuzgan ofis joylashgan joy to'g'risidagi qonun, yukni tashuvchiga taqdim etish joyi to'g'risidagi qonun (maxsus).

TIR konvensiyasi yuklarni avtomobil transportida xalqaro tashishda bojxona rasmiylashtiruv va bojxona tekshiruv tartibini belgilaydi. Konvensiyaning asosiy atributi TIR karneti (yagona bojxona hujjati) bo'lib, uning egasi bojxona rasmiylashtiruv (TIR belgisi) ustuvorligiga ega. Ishtirokchi -davlatlarda TIR protsedurasidan foydalangan holda shaxslarni himoya qilish bo'yicha kafolatli uyushmaning maxsus institutlari mavjud. Rossiyada ASMAP notijorat tashkiloti, Xalqaro avtomobil transporti ittifoqining a'zosi tuzildi. ASMAP - bu Rossiya xalqaro avtomobil tashuvchilarining kafolatli uyushmasi.

Rossiya xalqaro yo'l harakati to'g'risida ko'plab xalqaro shartnomalarda qatnashadi. Bu kelishuvlarning barchasi yo'lovchilar, bagaj va yuklarni xalqaro avtotransportda litsenziyalash tizimini o'rnatadigan, uchinchi davlatlarga va undan yuk tashish masalalarini hal qiladigan umumiy qoidalarni o'z ichiga oladi (masalan, Rossiya-Avstriya xalqaro yo'l harakati to'g'risidagi bitim). Uchinchi mamlakatlarga va undan tashish Rossiya 1997-yildan beri a'zo bo'lgan ECMT ruxsatnomasi bilan berilgan "standart xalqaro litsenziya" asosida amalga oshiriladi.

Avtotransport vositasi katta xavf manbai bo'lganligi sababli, shikastlangan taqdirda uchinchi shaxslarga berilgan kafolatlar

avtomobil transporti uchun juda muhimdir. Yuk tashish fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urtalashni o'z ichiga oladi. Yevropada 1953-yildan avtomobillarni sug'urtalashning xalqaro kartasi ("yashil karta" tizimi) kuchga kirdi.

Avtotransport vositasi tomonidan uchinchi shaxslarga zarar yetkazilgan taqdirda kafolatlar, shuningdek, 1968 yildagi Yo'l-transport hodisalari holatlarida qo'llaniladigan huquq to'g'risidagi Gaaga konvensiyasiga muvofiq xalqaro darajada taqdim etiladi. Majburiy qonunlarning asosiy qarama-qarshiligi baxtsiz hodisa sodir bo'lgan mamlakatning asosiy qonunidir. Yordamchi ziddiyat normalari - transport vositasini ro'yxatdan o'tkazish joyi, jabrlanuvchining odatiy yashash joyi.

Xalqaro havo transporti

Havo transporti muhitining huquqiy rejimi - ommaviy huquq (milliy va xalqaro) doirasi. Havo transporti muhiti ma'lum davlatlarning suveren havo hududiga va xalqaro havo maydoniga bo'linadi. Davlatlararo darajada havo harakatini boshqarishning global xalqaro tizimi yaratildi, uning asosiy roli ICAOga yuklangan.

Xalqaro va milliy havo hududidan foydalanishni tartibga soluvchi asosiy hujjat 1944-yildagi Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi Chikago konvensiyasi hisoblanadi. Konvensiya xalqaro aloqalarni amalga oshirishda fuqaro aviatsiyasi faoliyatining umumiy qoidalarini, xalqaro reyklar toifalarini (muntazam va tartibsiz) o'rnatdi; xalqaro parvozlar va havo yo'nalishlari tushunchasini aniqladi. Konvensiyaning asosiy maqsadi - xalqaro havo qatnovi va tijorat faoliyatini huquqiy tartibga solish.

Konvensiya savdo havo erkinliklari ro'yxatini o'z ichiga oladi: asosiy, qo'shimcha, kabotajni taqiqlash. Chikago konvensiyasiga 18 ta ilova qabul qilingan. ICAO Konvensiya asosida tuzilgan. Hozirgi vaqtda ICAO doirasida xalqaro aviatsiya qoidalari ishlab chiqilmoqda.

1929-yildagi Varshava konvensiyasi havo transportida xalqaro yuk tashishning ayrim qoidalarini birlashtirish to'g'risida xalqaro havo tashishni huquqiy tartibga solishning asosi hisoblanadi.

Varshava konvensiyasini to'ldiruvchi bitimlar: 1955-yildagi Gaaga protokoli, 1971- yildagi Gvatemala protokoli, Varshava konvensiyasiga tuzatishlar, 1961-yilgi Gvadalaxara konvensiyasi, 1975-yildagi havo transportida xalqaro yuk tashish bilan bog'liq ayrim qoidalarni birlashtirish bo'yicha Monreal protokoli. "haqiqiy tashuvchi"), Monreal vaqtinchalik aviakompaniya shartnomasi 1966, Monreal shartnomasi 1999. Bu shartnomalar normalari to'plami, umuman olganda, xalqaro havo transportini tartibga solishning Varshava tizimini tashkil etadi. IATA, maxsus nodavlat tashkiloti, ICAOga a'zo davlatlar aviakompaniyalari assotsiatsiyasi, xalqaro havo tashishlarining aniq shartlarini aniqlash uchun javobgardir.

1929-yildagi Varshava konvensiyasi xalqaro havo tashish huquqining asosiy xalqaro huquqiy manbai hisoblanadi. Konvensiya xalqaro havo tashishining ta'rifini beradi - bu tashish nuqtalarining kamida bittasi boshqa davlat hududida joylashgan. Varshava konvensiyasining ko'larni: yuk, yo'lovchi, bagaj, kombinatsiyalangan transport. Konvensiya ishtirokchi davlatlar va unga a'zo bo'lmagan davlatlar o'rtasida havo transportida qo'llanilmaydi; pochta transportiga taalluqli emas. Varshava konvensiyasi quyidagi havo transportiga qo'llaniladi:

✓ jo'nash joyi va boradigan joy, tashish uzilishidan qat'i nazar, Konvensiyaning ikki davlati hududida joylashgan;

✓ ketish va boradigan joy Konvensiyaning bir davlati hududida, lekin to'xtash boshqa davlatning hududida ko'zda tutilgan, bu Konvensiya ishtirokchisi bo'lmasligi mumkin.

Xalqaro havo qatnovi ko'pincha bir nechta tashuvchilar tomonidan ketma-ket amalga oshiriladigan transportdan foydalanadi. Varshava konvensiyasi nuqtai nazaridan, bunday yuk tashish qanday rasmiylashtirilishidan qat'i nazar - bitta yoki bir nechta shartnomalar bo'yicha yagona yuk sifatida qabul qilinadi. Varshava konvensiyasining asosiy mazmuni - bu majburiy xarakterdagi yagona moddiy normalar. Konvensiyada deyarli hech qanday umumiy qonunlar ziddiyatlari mavjud emas, faqat ma'lum bir masalalar bo'yicha qonunlar ziddiyatining ozgina qismi mavjud (va ularning hammasi sud joyi qonunining mutlaq qo'llanilishini nazarda tutadi). Hozirgi kunda

dunyoning aksariyat mamlakatlarining milliy qonunchiligida Varshava konvensiyasi qoidalari amalga oshirilmoqda.

Havo harakatining o'ziga xosligi amaldagi qonunni aniqlashda va yurisdiksiyani o'rnatishda qiyinchilik tug'diradi. Asosan, bu masalalar xalqaro konvensiyalarning yagona moddiy normalari yordamida tartibga solinadi. Biroq, nizolar muammosi paydo bo'lishi odatiy hol emas, agar:

✓ transport Varshava konvensiyasining ishtirokchisi bo'lmagan davlat bilan bog'liq;

✓ Varshava konvensiyasi tizimida hal qilinmagan savollar tug'iladi;

✓ aviakompaniya tomonidan belgilangan tashish shartlari milliy qonunlarga mos kelmaydi.

Ko'pgina davlatlarning milliy qonunchiligida havo qatnovi uchun majburiy bo'lgan qonunlar ziddiyatlari mavjud emas, shuning uchun umumiy qonunlar ziddiyatlari tashuvchi huquqi, sud qonunchiligi va bayroq qonunchiligining prinsiplari qo'llaniladi. Xalqaro havo tashish huquqidagi tashuvchining qonuni an'anaviy tarzda tushuniladi - bu havo qatnovi eng yaqin aloqaga ega bo'lgan huquqdir (bajarilishi tashish shartnomasini tavsiflovchi tomonning joylashuvi). Shartnoma tuzilgan joy qonuni aniq tushuniladi - parvoznning birinchi bosqichi boshlangan mamlakat qonuni sifatida. VK Rossiyada ishlaydi. Uning me'yorlari 1929-yildagi Varshava konvensiyasining asosiy qoidalarni hisobga oladi. VK quyidagilarni belgilaydi: xalqaro havo tashish konsepsiyasi; tashuvchining huquq va majburiyatlari, uning javobgarligi; samolyot egasining javobgarligi; uchinchi shaxslarning javobgarligini majburiy sug'urta qilish; sug'urta summasining hajmi. Rossiya havo qatnovi bo'yicha ko'p tomonlama ikki tomonlama xalqaro shartnomalarning ishtirokchisi (130 dan ortiq). Ular 1944-yildagi Chikago konvensiyasi qoidalari asoslanadi. Bunday bitimlar shartnoma tuzuvchi davlatlarning tijorat huquqlarining "to'plami" ni, ularning huquq va majburiyatlarini nazarda tutadi (qarang, masalan, Rossiya Federatsiyasi Hukumati bilan 1995-yilda Slovakiya hukumati havo qatnovi to'g'risida va Shartnomaga ilova).

10.3. Xalqaro dengiz Konvensiyasi

Dengiz transporti muhitining huquqiy rejimi 1982-yil BMTning "Dengiz huquqi to'g'risida" konvensiyasida belgilangan. Konvensiya dengiz maydonlarining aniq chegaralanishini, ularning xalqaro huquqiy maqomini belgilaydi. Konvensiya qoidalari, shuningdek, xalqaro xususiy huquq muammolariga - begunoh o'tish huquqiga; xorijiy suzlarning fuqarolik yurisdiksiyasi; tijorat maqsadlarida foydalanilmaydigan davlat kemalarining daxlsizligi; kemalarning millati; Qulaylik bayroqlari; millat uchun eng ma'ul bo'lgan shart.

Dengiz orqali yuk tashishni huquqiy tartibga solish dengizda navigatsiya va savdo yuk tashish normalarini o'z ichiga oladi va xalqaro xususiy huquqning quyi tizimi hisoblanadi. Doktrina uzoq vaqtdan beri "MChMP" va "savdo yuklari" tushunchalarini o'rnatgan. Bu sohadagi munosabatlar guruhleri - dengiz kemalariga mulkiy huquqlar, dengiz orqali tashish shartnomalari, navigatsiya xavfi bilan bog'liq munosabatlar. Bu sohadagi huquqiy munosabatlarni nizoli tartibga solish har xil nizo qoidalarining ko'pligi, ularning ishlab chiqilgan tizimi bilan tavsiflanadi. Umumiy to'qnashuvlar bilan bir qatorda, juda ko'p maxsus (bayroq qonuni va boshqalar) mavjud. Umumiy konflikt tamoyillarining o'zgarishi, ularning maxsus prinsiplarga aylanishi bilan tavsiflanadi: shartnoma tuzilgan joyning o'rniga chiqish porti qonuni, sodir etish qonunining o'rniga kemalar to'qnashuvi joyining qonuni. Huquqbuzarlik va boshqalar. Xalqaro yuk tashishning eng muhim ziddiyatli tamoyillari irotdan avtonomiyasi va sud qonunidir.

MChMPni birlashtirish jarayoni yuz yildan oshdi. Mintaqaviy darajada uyg'unlashtirishning eng muvaffaqiyatli namunalari - Bustamante kodeksi, 1940-yilda Montevideo savdosi bo'yicha yuk tashish shartnomasi (Lotin Amerikasi). XIX asr o'rtalarida, bir yoki butun dunyo bo'ylab dengiz qonunini kodlashtirishga birinchi urinishlar qilingan. Hozirgi vaqtda MChMP sohasida ko'p miqdordagi universal, ko'p tomonlama xalqaro shartnomalar amal qilmoqda: xalqaro dengiz navigatsiyasi bo'yicha Bryussel konvensiyalari (1910-yildagi Bryussel konvensiyalari, kemalarning to'qnashuvi, dengizda yordam va qutqarish bilan bog'liq ba'zi

qoidalarni birlashtirish uchun.); 1976-yildagi Protokolga tuzatishlar kiritilgan dengiz talablari bo'yicha javobgarlikni cheklash to'g'risidagi konvensiya; Dengiz garovi va ipoteka to'g'risidagi xalqaro konvensiya, 1993; 1980-yil BMTning xalqaro multimodal yuk tashish to'g'risidagi konvensiyasi; Dengiz orqali xavfli va zararli moddalarni tashish oqibatida yetkazilgan zarar uchun javobgarlik va kompensatsiya to'g'risidagi xalqaro konvensiya, 1996-y.

Dengiz transportini tashkil etishning asosiy shakllari chiziqli (muntazam) va tramp (tartibsiz) hisoblanadi. Xalqaro layner tashish konosament bilan rasmiylashtiriladi. Konosament - yuk tashuvchining dengiz orqali tashishga qabul qilinganligini tasdiqlovchi maxsus kvitansiya. Konosamentning xalqaro maqomini aniqlashga birinchi urinish 1924-yildagi Bryussel konvensiyasida (Xalqaro dengiz qo'mitasi homiyligida qabul qilingan) amalga oshirilgan. Konvensiya 1931-yilda 1924-yilgi Gaaga qoidalari nomi bilan kuchga kirdi. Bu qoidalar savdogar tashish sohasidagi mulkiy munosabatlarni tartibga soluvchi yagona qoidalarining mavjud manbalaridan biridir. Gaaga qoidalarining asosiy qoidalari tashuvchilarning javobgarligi to'g'risidagi qoidalaridir. Qoidalar tashuvchining javobgarligining majburiy minimal miqdorini belgilaydi va shu bilan birga uning manfaatlarini himoya qiladi: javobgarlik to'g'risidagi qoidalarga istisnolar mavjud va kema va tashuvchini javobgarlikdan ozod qiladigan asoslar keltirilgan. Gaaga qoidalari tashuvchining aybdorlik prezumpsiyasiga asoslangan. Gaaga qoidalari dispozitiv va qo'llanilish doirasi tor. Ularda yagona transport qoidalari cheklangan. Kabotaj, charter, yuklash, tushirish muammolari qoidalar doirasidan tashqarida qoldi.

1968-yilda 1924-yilgi Bryussel konvensiyasiga qo'shimcha protokol bo'lgan Visby qoidalari qabul qilindi. Visby qoidalari Gaaga qoidalarining ko'larni kengaytirib, har qanday konosamentga qo'llaniladi. 1968-yildagi Nizomda yuk tashuvchining javobgarligini kuchaytirish, uning javobgarligi chegaralarini oshirish va konosamentning aylanma imkoniyatlari to'g'risidagi normalar mustahkamlangan. 1979-yilda 1924-yilgi Bryussel konvensiyasini o'zgartirish to'g'risidagi Protokol qabul qilindi.

1978-yildagi BMTning Dengiz orqali yuk tashish to'g'risidagi konvensiyasi (Gamburg qoidalari) Gaaga qoidalariga qaraganda (hayvonlar, kemalar va xavfli yuklarni tashishni qamrab olgan) kengroq ko'lamga ega. Gamburg qoidalariga ko'ra, konosamentning qo'shimcha 13 ta majburiy elementi o'rnatildi. Qoidalarning barcha qoidalari majburiydir. Dengiz tashuvchisining ayb prezumptsiyasi prinsipi o'rnatildi, umumiy shaklda shakllantirildi (javobgarlikni istisno qiladigan sabablar ro'yxati ko'rinishida emas), uning javobgarlik chegaralari kengaytirildi. Gamburg qoidalaridan navigatsiya xatolari chiqarib tashlangan. Gaaga qoidalari bilan taqqoslaganda, tashuvchiga qarshi da'volarning da'vo muddati oshirildi. Gamburg qoidalarida hakamlik va yurisdiksiya qoidalarining butun konglomerati mavjud: ko'p yurisdiksiya to'g'risidagi qoida, da'vogarning tanlovi bo'yicha yurisdiksiya ehtimoli, yurisdiksiya masalasini hal qilish amaliyotini rad etish. tomonlar, hakamlik bandi mavjud bo'lganda hakamlik sudining imkoniyati.

Dengiz orqali yo'lovchilarni tashish 1974-yil yo'lovchilar va ularning yuklarini dengiz orqali tashish to'g'risida Afina konvensiyasi bilan tartibga solinadi. Konvensiya yo'lovchilarni xalqaro tashish tushunchasini belgilaydi. Afina konvensiyasi Bryussel konvensiyasining ko'plab qoidalarini qabul qildi - yetkazilgan zarar uchun tashuvchining javobgarligi, tashuvchining taxmin qilingan aybdorlik prinsipi, uning javobgarligi chegaralarini belgilash va yo'lovchining o'zini aybdor tutgan taqdirda javobgarlikdan ozod qilish. Isbotlash yuki tashuvchiga yuklatilgan. Afina konvensiyasi yo'lovchi va tashuvchi o'rtasida aniq yozma kelishuv asosida tashuvchining javobgarligi chegaralarini oshirish imkoniyatini nazarda tutadi. Konvensiya me'yorlari muomalaga yangi "idishni bagaji" tushunchasini kiritadi. Hozirgi vaqtda IMO Huquq qo'mitasi Afina konvensiyasining moliyaviy xavfsizligi to'g'risidagi Protokol loyihasini ishlab chiqmoqda, bu tashuvchining javobgarlik chegaralarini hisoblash usulini o'zgartiradi.



Nazorat savollari

1. Xalqaro avtomobil konvensiyalari.
2. Xalqaro temir yo'l konvensiyalari.
3. Xalqaro dengiz konvensiyalari.
4. Dengiz transporti muhitining huquqiy rejimi BMTning "Dengiz huquqi to'g'risida" konvensiyasi qachon belgilangan?
5. Varshava konvensiyasini to'ldiruvchi bitimlar qaysilar?
6. Xalqaro va milliy havo hududidan foydalanishni tartibga soluvchi asosiy hujjat qaysi konvensiya hisoblanadi?

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi. – T.: O'zbekiston, 2017-y.
2. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi.
3. O'zbekiston Respublikasining 2014-yil 9-dekabrda O'RQ-380-sonli yangi tahrirdagi "Investitsiya faoliyati to'g'risida"gi qonuni.
4. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.M. Mirziyoyevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi. 2020-yil 29-dekabr.
5. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 28-aprelda PQ-4699-sonli "Raqamli iqtisodiyot va elektron hukumatni keng joriy etish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori.
6. А.В.Тибекин Логистика: Учебник для студентов высших учебных заведений. – изд., М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2018. – 354 с.
7. Аникин Б.А., Тяпухин А.П. Коммерческая логистика: Учебник. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2018. 428 с.
8. Левкин Г.Г. "Агрологистика: теория и практика" учеб. Изд. Москва, 2019.
9. Николайчук В.Е. Таможенное дело. М.: 2013.
10. Тяпухин А.П. Логистика: Учебник., М. Изд. Юрайт 2012.
11. Dadaboyev K.A. Logistika. Darslik. Toshkent 2016.
12. N.Q.Yo'ldoshev "Menejment" darslik Toshkent, TDIU "Iqtisodiyot nashriyoti" 2019.
13. SH.A.Butayev, Q.M.Sidiqzazarov, A.S.Muradov, A.O'.Qo'ziyev. "Logistika" (Yetkazib berish zanjirida oqimlarni boshqarish). "EXTREMUM-PRESS" nashriyoti toshkent 2012.
14. F.Э.Хо'jayev, D.M.Po'latxo'jaeva, S.A.Aytieva "Xalqaro logistika" o'quv qo'llanma TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2019.
15. F.Э.Хо'jayev, D.M. Po'latxo'jaeva "Bojxona logistikasi" o'quv qo'llanma TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2019.
16. A.S.Kucharov, O.SH.Sabirov, F.Э.Хо'jayev "Bojxona taomillari" o'quv qo'llanma TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2019.

17. Ya.K.Karriyev "Innovatsion logistika" darslik TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2019.
18. Ya.K.Karriyeva "Logistik tizimlarni modellashtirish" o'quv qo'llanma TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2019.
19. A.S.Kucharov, D.N.Ishmanova "Bojxona ishi" o'quv qo'llanma TDIU. "Iqtisodiyot" nashriyoti 2020.
20. A.S.Kucharov, D.N.Ishmanova "Xalqaro transport tashuvlari" o'quv qo'llanma TDIU "Iqtisodiyot" nashriyoti 2020.
21. Xo'jayev F.Э., Po'latxo'jaeva D.M., Aytieva S.A. Xalqaro logistika. O'quv qo'llanma. T.: 2017.

MUNDARIJA

KIRISH	3
I BOB. Logistika fanining predmeti, mohiyati va mazmuni	5
1.1. “Logistika” fanining mohiyati va vazifalari, asosiy tushunchalari	5
1.2. Logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari va uning mamlakat tashqi savdo aylanmasidagi tutgan o‘rmi.....	14
1.3 Xalqaro transport tashuvlarida xalqaro yo‘nalishlarni tahlil qilish va istiqbollashning vazifalari, usullarining mazmuni	18
II BOB. O‘zbekiston respublikasida logistika xizmatini shakllanishi va rivojlanishi	26
2.1. Logistik kompaniyalarni tashkil etish. Rivojlangan davlatlar logistik kompaniyalari.....	26
2.2. O‘zbekiston Respublikasida logistika kompaniyalarini tashkil etish va ularni rivojlantirish istiqbollari	33
2.3. Mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishda logistik kompaniyalarning roli	37
2.4. Logistik markazlar faoliyatini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o‘rmi.....	43
III BOB. Rivojlangan mamlakatlarning logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasi	47
3.1. Dunyoning rivojlangan mamlakatlarida logistik kompaniyalar tashkil etish tajribasi.....	47
3.2.“Angren” logistika markazi va uning asosiy yo‘nalishlari. “Angren” logistika markazida faoliyat ko‘rsatayotgan korxonalar ..	54
IV BOB. Respublikamiz tashqi savdo salohiyatini oshirishda eih lar va logistik markazlarning ahamiyati	62
4.1. Tashqi savdo tushunchasi. O‘zbekiston Respublikasida EIX larni tashkil etish bo‘yicha amalga oshirilayotgan ishlar. Erkin iqtisodiy hududlarning afzalliklari	62

4.2. “Navoiy” EIX ni tashkil etish va boshqarish. “Navoiy” intermodal logistika markazi. “Navoiy” xalqaro aeroporti.....	65
V BOB. Transport logistikasi	71
5.1. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash	71
5.2. Tovarlar va transport vositalari oqimini tartibga solishda, ya`ni tovarlar va transport vositalari davlat bojxona chegaralari orqali olib o‘tishda bojxona organlarining o‘rmi.....	73
5.3. Avtomobil transporti, temir yo‘l transporti, havo va suv transporti orqali tovarlar tashishning o‘ziga xos xususiyati va uni bojxona organlari tomonidan tartibga solish mexanizmi.....	76
VI BOB. Ishlab chiqarish logistikasi	80
6.1. Ishlab chiqarish logistikasi tushunchasi. Ishlab chiqarish logistikasining mohiyati va maqsadi.....	80
6.2. Ishlab chiqarishni tashkil etishning an’anaviy va logistik konsepsiyalari	81
6.3. Ishlab chiqarish logistikasida moddiy oqimlarni boshqarishning rag‘batlantiruvchi tizimlari.....	83
VII BOB. Tijorat logistikasi tushunchasi va uning maqsadi	88
7.1. Tijorat logistikasi tushunchasi. Tijorat logistikasini mohiyati va maqsadi	88
7.2. Tovar harakati bo‘g‘inlaridagi logistika	90
7.3. Savdo korxonalaridagi logistika xizmati	93
7.4. Savdo sohasida logistikaning rivojlanish shart-sharoitlari va muammolari.....	94
VIII BOB. Omborxonalar logistikasi	98
8.1. Omborxonalar logistikasi tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi	98
8.2. Ombor faoliyatining asosiy funksiyalari	101
8.3. Omborda texnologik jarayonni tashkil qilish.....	105
8.4. Omborga mahsulotlarni qabul qilish va joylashtirish	107
IX BOB. Agrologistika	110
9.1. Agrologistika tushunchasi, uning mohiyati maqsadi	110

9.2. Agrologistik kompaniyalar tashkil etishning jahon tajribasi va uni Respublikamizga tadbiq etish.....	112
X BOB. Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishda xalqaro transport konvensiyalari.....	119
10.1. Xalqaro avtomobil konvensiyalari.....	119
10.2. Xalqaro temir yo‘l konvensiyalari.....	123
10.3. Xalqaro dengiz Konvensiyasi.....	134

SH.N. XAYITOV, O.Q. AKRAMOVA

LOGISTIKA

“TURON NASHRIYOT”



13.10. 2021 yilda 1050970-son bilan ro‘yxatga olingan.
Toshkent sh. Yunusobod tumani, Nizomiy ko‘chasi 59 uy.

Muharrir: *I. Nishanbayeva*

Dizayner: *D. O‘rinova*

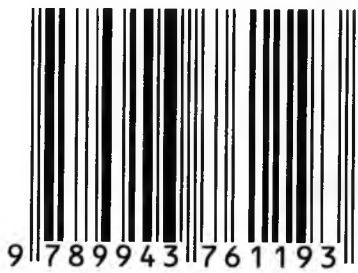
Sahifalovchi: *I. Nishanbayeva*

Musahhih: *A. Nizomov*

Bosishga 12.12.2021-yilda ruxsat etildi. Qog‘oz bichimi 60×84
1/16. Nashr tabog‘i 9,0. Shartli bosma taboq 9,0. Adadi 10 dona.

Buyurtma № B-08.

“Turon Nashriyot” MCHJ bosmaxonasida chop etildi.
Toshkent sh. Yunusobod tumani, Nizomiy ko‘chasi 59 uy.



TURON NASHRIYOT