



**XALQARO YUK TASHISHNI BOSHQARISHNI
TASHKIL ETISHNING ASOSIY NAZARIY ASOSLARI**

Raximov Jasurbek Davronovich

“Buxoro mintaqaviy temir yo‘l uzeli” UK, yetakchi
iqtisodchi

Ismoilov Jamshid Bekjon o‘g‘li

Toshkent davlat transport universiteti MTLT-10 guruh
magistratura talabasi

Annotatsiya Jahonda ko‘p bo‘lmagan kuchli transport — ekspeditorlik kompaniyalari kooperatsiya faoliyati shaklidagi yagona transport kompleksi yuzaga keldi. Xalqaro Federatsiya ma’lumotlariga ko‘ra umumjahon assotsiatsiyasida jami 8 mln. kishiga yaqin xodimlar mavjud, 35 ming yirik va o‘rta ekspeditorlik firmalari faoliyat ko‘rsatmoqda.

Kalit so‘zlar: ekspeditor, tarif, savdo, aralash tashish, me’yoriy akt

Annotation A unique transport complex has emerged in the form of cooperative activities of powerful transport - forwarding companies, which are not many in the world. According to the International Federation, the global association has a total of about 8 million employees, 35 thousand large and medium-sized forwarding companies operate.

Keywords: forwarder, tariff, trade, mixed transportation, regulatory act

Logistika qadim zamonlardan kelib chiqqan fan hisoblanadi. Bir necha asrlar davomida logistikada sodir bo‘lgan o‘zgarishlar juda muhim bo‘lib, bu fanni o‘rganishda alohida qiziqish uyg‘otadi.

Logistika – moddiy oqimlarni, xizmat ko‘rsatish oqimlarini va ular bilan bog‘liq axborot va moliyaviy oqimlarni boshqaradigan hamda o‘z maqsadlariga erishish uchun ularni muayyan mikro, mezo- va makroiqtisodiy tizimda optimallashtiradigan fan.

Bu kompaniya menejeri yoki mutaxassisi tomonidan amalga oshiriladigan tahlil xarajatlarni kamaytirish va foydani oshirish strategiyasini ishlab chiqishga yordam beradi.

O'rganilayotgan sohaning ko'pgina mutaxassislari logistikaning iqtisodiy tomonini afzal ko'rishadi va uni "... ma'lum bir vaqtda, eng kam xarajat bilan, kerakli miqdordagi mahsulotni olish maqsadida turli xil faoliyat turlari to'plami" deb talqin qilishadi va bu mahsulotlarga o'ziga xos ehtiyoj mavjud bo'lgan belgilangan joyda [1-3].

B.A. Anikin logistikaga "moddiy va axborot oqimlarining fazo va vaqtdagi dastlabki manbadan to oxirgi iste'molchigacha bo'lgan harakatini rejalashtirish, tashkil etish, boshqarish va nazorat qilish haqidagi fan" deb ta'riflaydi.

S.A. Uvarov, L.B. Mirotin va V.I. Sergeev logistika deganda "o'z maqsadlariga erishish uchun ma'lum bir mikro-, mezo- yoki makroiqtisodiy tizimda moddiy oqimlarni, xizmatlar oqimini va ular bilan bog'liq axborot va moliyaviy oqimlarni boshqarish va optimallashtirish haqidagi fan" deb ta'riflaydi.

Bugungi kunda, ta'kidlanganidek, logistika fan sifatida o'zgardi. Aslida, u ikkita asosiy qismga bo'lingan. Bular transport logistikasi (yuk tashish) va omborxona (tovarlarni saqlash, joylashtirish).

Zamonaviy logistikaning o'ziga xos xususiyati uning iqtisodiy murosaga asoslangan va mijozlarga yo'naltirilgan faoliyatidir.

Xalqaro yuk tashish – bu global savdo uchun juda muhim komponent bo'lib, tovarlarning mamlakatlar va qit'alar o'rtasida uzluksiz harakatini ta'minlaydi. Bu jarayon faqat logistika jarayonlarini chuqur tushunishni emas, balki turli mamlakatlarning qonunchiligini, shuningdek, xalqaro savdo qoidalari va me'yorlarini bilishni talab qiladi. Xalqaro tashishdagi muvaffaqiyat batafsil rejalashtirishda, ta'minot zanjirlarini mahorat bilan boshqarishda va o'zgaruvchan sharoitlarga moslasha olish qobiliyatida namoyon bo'ladi.

Xalqaro tashish sohasida taqdim etiladigan xizmatlar kompleksi faqat transportirovkani o'z ichiga olmaydi, balki bir qator yordamchi xizmatlarni ham o'z ichiga oladi. Bu yerda turli mamlakatlarning qonunchiligini va me'yorlarini bilishni talab qiladigan bojxona rasmiylashtiruvi, xavflarni minimallashtirish uchun yuklarni sug'urtalash, tovarlarni optimal saqlash va tarqatish uchun ombor xizmatlari, yuklarni yo'lda saqlashni ta'minlovchi qadoqlash va transportirovka samaradorligini oshirish uchun logistika bo'yicha maslahatlar kiradi. Bu xizmatlar kompaniyalarga o'z xarajatlari va xavflarini kamaytirishga, shuningdek, yetkazib berish tezligi va ishonchliligini oshirishga imkon beradi [5,7].

Xalqaro yuk tashish turli usullar bilan amalga oshirilishi mumkin, bu yukning xususiyatlariga, yetkazib berish muddatlariga va byudjetga bog'liq. Asosiy turlar quyidagilarni o'z ichiga oladi:

Avtomobil tashishlari – qisqa va o'rta masofalarga yetkazib berish uchun mos keladigan moslashuvchan va arzon variant.

Temir yo'l tashishlari – katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga optimal narx va tezlik nisbatida tashish uchun mos keladi.

Dengiz tashishlari – katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashish uchun iqtisodiy tanlov, garchi nisbatan sekin bo'lsa ham.

Havo yuk tashishlari – eng tezkor yetkazib berish usuli bo'lib, shoshilinch yoki qimmatbaho yuklar uchun idealdir, ammo eng qimmatbaho hisoblanadi.

Xalqaro tashish uchun transport vositasining tanlovi ko'plab omillarga bog'liq, jumladan narx, yetkazib berish tezligi, hajm va yukning xususiyatlariga. Har bir transport turining o'ziga xos afzalliklari va kamchiliklari mavjud bo'lib, kompaniyalarga o'zlarining aniq ehtiyojlariga mos keladigan eng mos variantni tanlash imkonini beradi.

Xalqaro logistikada yuklar ularning xususiyatlari va tashish talablariga qarab turli kategoriyalarga ajratiladi:

Umumiy yuklar – maxsus tashish shartlarini talab qilmaydigan standart yuklar.

Aralash yuklar – turli jo‘natuvchilardan kelgan kichik tovar partiyalarini xarajatlarni optimallashtirish uchun bitta transport konteyneriga birlashtirish.

Xavfli yuklar – tashish jarayonida qat’iy xavfsizlik qoidalariga va me’yorlariga rioya qilishni talab qiladi.

Suyuq yoki donador materiallarni tashish uchun maxsus konteynerlarni talab qiladigan suyuqlikda tashish.

Katta o‘lchamli va og‘ir yuklarni tashish uchun maxsus tashish shartlarini va kuzatuvni talab qiladigan gabaritli tashishlar.

Yirik logistika kompaniyalarining asosiy afzalliklaridan biri ularning dunyoning eng olis burchaklarigacha yetib boradigan keng geografiyada xalqaro tashishlarni ta’minlash qobiliyatidir. Global hamkorlar tarmog‘i va o‘ylangan logistika infrastrukturasini tufayli, bu kompaniyalar mijozlariga oxirgi punktidan qat’iy nazar, optimal yo‘nalishlar va yetkazib berish shartlarini taklif qila oladilar.

Xalqaro tashishni tashkil etishda ishonchli hamkor qidirayotganda, o‘zining obro‘si va sohadagi boy tajribasi bilan tasdiqlangan kompaniyalarga e’tibor berish kerak. AGL har bir mijozga individual yondashuv, moslashuvchanlik va yuqori darajadagi xizmatni ta’minlaydigan, rejalashtirishdan oxirgi yetkazib berishgacha to‘liq logistika xizmatlarini taklif etadi. AGL bilan hamkorlik faqat samarali yuk tashishlarni boshqarishni emas, balki logistika jarayonlarini optimallashtirish orqali sezilarli darajada xarajatlarni kamaytirishni ham kafolatlaydi.

Yuk tashuvchiga yuk beruvchi asosiy sub’ekt — ekspeditor bo‘lib qolmoqda. Ekspeditorlar 60% ga yaqin transportning magistral turida umumiy xalqaro tashishni 75%gacha nazorat qiladi. Ekspeditor tashishni rejalashtirish va oldindan aytib berish, transport vositalari Konteyner harakatini, tovar yetkazib berish vaqti, yukni, tayyor mahsulotni saqlash va yuk harakatini optimallashtiriluvini kuzatishni ta’minlovchi logistik tizim boshqaruvchisiga aylanadi. Kelajakda cheklanmagan

miqdorda ekspeditorlar orqali har bir yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchiga chiqishni ta'minlovchi logistik regional nimitizimlarga ulangan transport yo'laklari bilan bog'lanuvchi 60 — 70 ta logistik taqsimotli transport tugun — markazlar tuziladi degan tahminlar bor.

Transport — ekspeditsion faoliyatning jahon qonunchiligi (TEF)ni shartli ravishda xalqaro va milliyga ajratish mumkin. Mamlakatlarda transport ekspeditsiyasi qay darajada rivojlanishiga hamohang holda milliy qonunchilik o'z yoki ko'p miqdorda xalqaro uyg'unlashadi. Transport vositalarida transport — ekspeditsion faoliyatni reglamentlovchi asosiy xalqaro shartnoma va konvensiyalar quyidagilardir: — tarif va savdo bo'yicha asosiy bitim (GATT). U xalqaro savdoni huquqiy tartibga soluvchi umumiy masalalarni reglamentlaydi. GATT tarkibiga yuzdan ortiq davlatlar kiradi; — chegarani kesib o'tish tartibi — transport vositalarining texnik tavsifi masalalariga yagona xalqaro talabni reglamentlashtiruvchi [4, 6].

Xalqaro savdo tashkilotining xizmatlari bo'yicha asosiy bitim; — 1980 yil 77 davlat orasida tuzilgan xalqaro aralash yuk tashish konvensiyasi. Bu me'yoriy aktning asosiy mazmuni huquqiy — me'yoriy baza tuzishda iboratki, u yagona ikki tomonlama transport hujjatga ko'ra xalqaro aloqada aralash yuk tashishni reglamentlash bilan shug'ullanadi. Konvensiyaga ko'ra yukni yetkazib berishga javobgar, deb e'lon qilgan tashuvchi (ekspeditor) «aralash tashish ekspeditori» hisoblangan;

— xavfli yuk tashish talablarini reglamentlovchi yuklarni xalqaro tashish haqidagi Yevropa bitimi (DOPOG);

— xalqaro yuk tashish haqidagi bojxona konvensiyasi;

— yukni xalqaro tashish shartnomasi haqidagi konvensiya (KDPG);

— chegaralarda yuk nazoratini o'tkazish shartlari kelishuvi haqida xalqaro konvensiya; xususiy yuk tashish vositalarini vaqtincha kiritish haqida bojxona konvensiyasi;

- konteynerlarga doir bojxona konvensiyasi tez buziluvchi nozik,
- ovqat mahsulotlarini xalqaro tashish va ularni tashishga mo'ljallangan maxsus transport vositalari haqidagi bitim (SPS);
- TEFga doir milliy qonunchilik dalolatnomalarini ishlab chiqishda hisobga olinuvchi majburiy yoki tavsiya xarakteriga ega me'yoriy hujjatlarni ishlab chiquvchi va transport ekspeditsiyasi faoliyati masalalari bilan shug'ullanuvchi qator xalqaro tashkilotlar mavjud. Ekspeditsiya assotsiatsiyasining xalqaro federatsiyasi (FIATA) TEFni reglamentlashtirish bo'yicha maslahatlar asosida ishlab chiqiladi. U transport —ekspeditsion xizmat haqidagi qonunchiligi bo'lmagan yoki endi ishlab chiqilayotgan, shuningdek, jiddiy qayta ishlash talab qilinadigan mamlakatlar uchun o'z a'zolariga transport — ekspeditsion (TEX) xizmati qoidalari modelini yubordi.

Bu tashkilot transport—ekspeditsion hujjatlar shaklini, ularni rasmiylashtirish va TEFni amalga oshirishdagi harakatlarni ishlab chiqadi. Komitet ichki transport bo'yicha BMTning Yevropa iqtisodiy hay'ati BMT nomidan tuzilgan transport sohasidagi 50 dan ortiq bayonnoma, konvensiya va bitimlar ishlab chiqish miqyosida katta ish olib bormoqda. "Effekt" xalqaro informatsion tizimi qog'ozsiz texnologiyadan foydalanishda transport —ekspeditsion hujjatlarni to'ldirish texnologiyasi va shaklini reglamentlaydi. Turli transport vositalarida tashishni tashkil qilishning huquqiy aspektlarini reglamentlaydi transport vazirlari Yevropa konferensiyasi avtomobil transportning xalqaro uyushmasi, fuqaro aviatsiyasi tashkilotlari — IKAO va IATA, turli transport vositalari, shuningdek, temir yo'l transportlari uchun tavsiyalar va huquqiy qoidalar ishlab chiqadi. Konkret mamalakatlarda milliy ekspeditorlar uchun xalqaro bitim va me'yoriy hujjatlar kiritishning bir qancha yo'llari mavjud. Bular berilgan hujjatlarda talab va qoidalarni qayta ishlashlarni milliy qonunchilikka kiritish;

- berilgan davlatlar hududida xalqaro standart yoki me'yoriy — huquqiy hujjat harakatini kiritish haqida qaror qabul qilish;

— milliy me'yoriy — huquqiy hujjatni ishlab chiqishda xalqaro me'yoriy huquqiy hujjatning yetakchiligini ta'minlash;

— xalqaro talablarga moslikka korxona ekspeditor sifat tizimi yoki transport — ekspeditsion xizmatni sertifikatlash. (ko'pincha, boshqa — xolis davlatda joylashgan va xalqaro e'tirof etilgan sertifikat bo'yicha betaraf organlar tomonidan o'tkaziladi;)

— TEFning rivojlanishi, usul va yo'nalishlarini iqtisodiy boshqaruvchi TEF doirasida soliq siyosati;

— TEFning barcha ishtirokchilarini, ayniqsa, fuqarolar (iste'molchilar)ni huquqiy himoyalash;

— TEFning barcha nuqtai nazardan standartlash; sug'urta sohasidagi siyosat. Mijoz va ekspeditor orasidagi o'zaro munosabatning yuridik asosi sifatida transport ekspeditsiyasining shartnomasi qabul qilingan. Shartnomaning ikki tomoni — mijoz va ekspeditorning tengligi va yuqori darajada mas'uliyatligi uning asosiy prinsipi hisoblanadi. Amaliyotda shartnoma tuzish mijoz va ekspeditor orasidagi telegraf, teletayp, telefon, elektron va h.k. aloqalardan foydalangan holda hujjat almashish shakllarida bo'lishi mumkin. Mijoz va ekspeditor orasidagi shartnoma ularning ichki yurisdiksiyasini belgilaydi, u tomonlarning huquqiy munosabatlarini keng miqyosda ifodalaydi: mijoz va ekspeditor uchinchi shaxs bilan yoki o'zga ekspeditor uchinchi shaxs bilan. Bunda ekspeditor o'z nomidan emas, balki mijoz nomidan uchinchi shaxs bilan muomala qiladi. TEF ishtirokchilarining o'zaro huquq va javobgarliklarini aniq belgilash transport—ekspeditsion faoliyatning umumiy qoidalari va transport —ekspeditsion hujjatlarning aniq shakllarida aks etadi. Umumjahon transport—ekspeditsion faoliyatini unifikatsiyalash jarayoni milliy qoidalaridan kelib chiqaruvchi, xalqaro qonunchilikni nazarda tutadigan yagona asosiy hujjatni tashkil qilishni talab etadi. Bu ishni asosan FIATA olib boradi. Rivojlangan mamlakatlar milliy ekspeditor va tashuvchilariga nisbatan proteksion choralar ko'rishga katta ahamiyat bermoqdalar. Bu bilan ichki transport—

ekspeditsion xizmati bozorida chet el firmalariga nisbatan qulay mehnat sharoitlari yaratmoqdalar. Bunga litsenziyalash va soliq siyosati yordami bilan erishiladi. TEFning rivojlanishida davlat tomonidan transport — ekspeditsion korxonalarda faoliyat yurituvchi ishlovchi xodimlarni tayyorlash va ularning malakasini oshirishga qaratilgan kasbiy ta'lim tarmog'i bilan ta'minlash katta ahamiyat kasb etadi. Aksariyat ekspeditsion faoliyat turlari ularni amalga oshirish uchun ekspeditordan katta kapital yoki texnik baza talab qilmaydi. Shuning uchun ekspeditorning muvaffaqiyatini asosiy yaxshi professional tayyorgarlik ta'minlaydi MDH mamlakatlari iqtisodini markazlashgandan markazlashganga o'tkazish va deregulyatsiya qilish, bozor raqobati sharoitida har xil transport turlari faoliyatida o'zaro aloqa va koordinatsiyani ta'minlash muammolarini hal qilish, xalqaro transport koridorlarida mijozlarga kompleks transport — ekspeditsion xizmat ko'rsatishda intermodal yuk tashishni rivojlantirish transmilliy, mintaqalararo va mintaqaviy transport taqsimoti tizimini logistik integrallashishini shakllantirish hamda rivojlantirish ustunligi, logistika, logistik menejment prinsiplari asos qilib qo'yilgan prinsipial yangi yondashuvni talab qiladi.

G'arbiy Yevropa davlatlari AQSh, Yaponiya va Avstraliya kabi mamlakatlarda biznesning amaliy ustuni sifatida logistika 50 — 60 yillardan qo'llanila boshlaydi va 1970 yillar oxiri, 1980 yillar boshida keng tarqaldi. Bunda logistika rivojlanishning bir qancha bosqichlarini bosib o'tadiki, ular davomida logistika mezonlari va mohiyati bozor munosabati evolyusiyasiga ko'ra o'zgarishlarga duchor bo'ldi. «Sovetskoye» hukumatida logistika 1990 yillarga kelibgina tan olindi. Logistikani klassik tushunish kerakli hajmda talab qilingan sifatli mahsulotni o'z vaqtida zarur joyga minimal xarajatlar qo'shilgan holda yetkazib berishni ta'minlash bilan bog'liq. Logistika uslublarini biznes amaliyotiga tatbiq etish tovaromaterial ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga o'tishi bilan bog'liq xarajatlar va ishlab chiqarish tannarxini o'rtacha 40 — 50 % gacha pasaytirish, ishlab chiqarish, ta'minot va savdodagi mahsulotning barcha zahiralari sezilarli

qisqartirish, mijozlarni tovar va xizmatlar sifati bilan to'la qondirishni ta'minlash imkonini beradi.

Sanoati rivojlangan G'arbiy Yevropa va AQSh mamlakatlarida 20 — 30% yalpi milliy mahsulot logistik tizim bilan bog'liq. Jadal sur'atlar bilan rivojlanayotgan logistik xizmatlar jahon bozori sanoat — transport korporatsiyalari va yirik makrologik transmilliy ekspeditorlik kompaniyalarini shakllantirish uchun asos yaratdi. Ahamiyatga molik jihati sifatida tovarlarning to'xtovsiz va uzluksiz harakatini ta'minlash, tovar harakati barcha ishtirokchilarini integrallashda barcha logistik zanjirdagi chiqimlar yig'indisini kamaytirish uchun yuktovar harakati tizimi qatnashchilari konsolidatsiyasiga asoslanilgan. Bunda transportdagi integratsion jarayonga, uning xalqaro hamkorlikni kengaytirishdagi o'rniga katta ahamiyat beriladi. Mamlakatimizdagi transport va ekspeditsion korxonalar 1990 yillarning boshida zamonaviy telekommunikatsiya tizimlarini rivojlantirish, “eshikdan eshikkacha” va “aniq vaqtiga” yuklarni yetkazib berish texnologiyasini tatbiq etish, tashqi savdoda aralash yuk tashishni amalga oshirish, multimodal terminal tizimni tuzish asosida transportda tashish va yukni qayta ishlashning zamonaviy logistik texnologiyasini qo'llash zaruratini tushundilar.

Yirik davlat va xususiy transport —ekspeditsion kompaniyalar o'z terminal hamda bojxona omborlari, transport taqsimlashning logistik markazlari, tashish jarayonini informatsion ta'minlash, yukni qayta ishlash va logistik servislarni tuza boshladilar. Mijozlarga kompleks transport —ekspeditsion tizim xizmatini tatbiq etishni boshlash 1952 yil Rossiyada —Rossiya Federatsiyasida “transport ekspeditsion xizmatining Rossiya tizimi (terminal)” maqsaddi dasturiga asos solingan. Bu dasturda davlat yordami va boshqaruvida transport ekspeditsion, moliyaviy, kadrlar bilan, sug'urta, informatsion va me'yoriy — huquqiy ta'minlash kafillangan. 140 dan ortiq terminal infrastruktura ob'ektlarini tashkil etish nazarda tutilgan. Shuningdek, faoliyatda avtomobil, temir yo'l va transportning boshqa turlari bilan yaqindan hamkorlik qilish ko'zda tutilgan. Moskva mintaqasi, Sankt

Peterburg, Bryansk, Samara, Saratov, Yekaterinburg, Naxodka va qator boshqa shaharlarda mintaqaviy dastur ishlab chiqilgan. Ularning bari transport ekspeditsion xizmat tizimini shakllantirishning logistik prinsiplari va terminal texnologiyalariga asoslangan. Transport ekspeditsion xizmatning kompleks tizimi mijozlarga ularga xos bo'lmagan faoliyatlardan to'la ozod qilishga qaratilgan quyidagi asosiy funksiyalarni bajarishga qaratilgan:

— kompleks transport ekspeditsion xizmatga buyurtma olinganda rejaviy, tashish, tijorat va hisob operatsiyalarini tayyorlash hamda rasmiylashtirish;

— mijozga yukni topshirish yoki qabul qilish, shuningdek, yukni bir turdagi transportdan boshqasiga o'tkazganda ortish — tushirish xizmatlarini amalga oshirish;

— terminallarda yukni qayta ishlash, yuk partiyalarini rasmiylashtirish, qadoqlash ishlarini bajarish, yuklarni tamg'alash, paketlarni hosil qilish;

— konteyner va konteynerda yuk tashishni tashkil qilish;

— mijoz yuklarini (mahsulotlarini) terminalda qisqa va uzoq muddat saqlash uchun omborxonalar xizmatini taqdim etish;

— aralash qisqa yuk tashishni tashkil qilish: temir yo'l, daryo va dengiz terminallari, aeroportlarga yuk (konteyner) olib kirish (olib chiqish), butun tashish jarayonining javobgarligini to'la ekspeditor zimmasiga yuklagan holda yukni o'z vaqtida va sifatli tashishni tashkil qilish;

— umumiy tovar harakati va barcha operatsiyalar uchun markazlashtirilgan hisobni kiritish;

— mijozni yukning turgan manzili, transport vositasi, yuk tashish tannarxi, transport turi tariflari haqida xabardor qilish, elektron hujjat oborotini kiritish;

— yukni sug'urtalash va ularni omborxonalarga joylash, qayta ortish va tashish, qo'riqchilar bilan ta'minlash;

— transport va harakatdagi sostav turlarini, yukning harakat yo'nalishi, "aniq muddatida" turi bo'yicha xizmatni tashkil qilish, maxsus turdagi transport

vositalaridan foydalanish bo'yicha xizmat ko'rsatilayotgan mijozlar, tashuvchilarga vositali logistik xizmat ko'rsatish va maslahatlar berish;

— tashuvchi hamda mijoz orasida tashish va kompleks transport ekspeditsion xizmat uchun shartnoma (kontrakt) tuzganda vositachilik faoliyatini bajarish. (Tijorat vositachiligi, shuningdek, yukni kelgusida sotish huquqi bilan xarid qilib olishini ham nazarda tutadi). Xalqaro aloqada yuk tashishni tashkil qilishga tobora talab oshib boroayotgan hozirgi sharoitda yukka bojxonada qayta ishlov beruvchi ko'p funksiyali multimodal terminal kompleks tuzish katta ahamiyatga molik. Bunday komplekslarning marketing strategiyasi bojxona nazoratidan tez o'tish va yukka bojxona nazoratini ta'minlash, mijoz uchun qulay bojxona nazorati sharoitida avtomatlashtirilgan omborlarda yuk saqlash xizmatlarini vaqtincha — 2 oygacha, uzoq muddatli — 3 yilgacha taqdim etish. Marketing strategiyasi va terminallarda terminal kompleks funksiyalarini bajarish bilan birga mijozlarga quyidagi xizmatlar ko'rsatiladi: — bojxona tekshiruvini tayyorlash va rasmiylashtirish, bojxona brokerlari tomonidan bojxona deklaratsiyalari va tovar — kuzatuv xujjatlarini tayyorlash, yukni bojxona tozalashga ko'maklashish;

— ortish tushirish ishlarini bajarish; — avtomatlashtirilgan yopiq omborlarda vaqtincha va uzoq muddat yukni saqlash (kichik va katta miqdorlaridagi yuklar), shu jumladan, tez buziladigan yuklarni — sovutish va muzlatish kamerali omborlarda, o'ta xavfli va qimmatbaho tovarlarni klimatik kamerali va harorati boshqariladigan maxsus omborxonalarda saqlash uchun javobgarlik;

— yukni saralash va jo'natishni tashkil qilish; — konteynerlarni qayta ishlash va saqlash — yuklarni sug'urtalash; — bojxona nazorati ostida yukni tashish va jo'natish (bojxona tashuvchisi xizmati); —yukning turar manzili nazoratini hisobga olgan holda mijozga informatsion xizmat ko'rsatish; — bank xizmatini ko'rsatish va h.k. G'arb logistik kompaniyalari — “Garonor”, “Sofrerail”, “Jeod”, “Grou” bilan ish natijalari kompleks transport ekspeditsion xizmatlar tizimini tashkil qilishni transport logistik tizimini tuzishga tenglashtiriladi. Logistik markaz deganda,

logistik texnologiyada qo'llaniladigan va mijoz uchun tovar material, informatsion, servis va moliyaviy oqimga asoslangan zarur logistik servisni ta'minlab beradigan ko'pfunksional multimodal terminal kompleks tushuniladi. Bizning sharoit uchun logistikaning regional jihati alohida aktuallik kasb etadi. Bunda regional logistika xalqaro (federal, milliy) mehnat bo'linishida qatnashgan holda global (federal, jahon) makrologistik tizim qismi sifatida o'rganiladi. Regional logistik transport taqsimlash tizimning asosiy qismlari transport to'xtamlari, magistral mahalliy yo'l aloqalari, ko'tara bazalar va tovar omborxonalari, havo, daryo, avtomobil, temir yo'llarining konteyner yukni qayta ishlash terminallari, multimodal terminal komplekslaridan iborat va ular transport taqsimlash logistik markazlari vazifasini bajaradilar. Logistik markazlar tuzish va regional transport—logistik tizimlarni shakllantirish bir qator maqsadli vazifalar yechimini talab qiladi: — transport tugunlarida ko'p maqsaddi terminal kompleks tuzish;

— mustaqil tijorat tizimi sifatida transport, sanoat va savdo korxonalari bilan shartnoma asosida ishlovchi logistik kompaniyalar tuzish;

— marketing izlanishlarni amalga oshirish asosida hududiy ishlab chiqarishlarni ta'minlash va mahsulotini sotish jarayonini ratsionalizatsiya qilish;

— turli transport vositalari va tashish jarayonining boshqa ishtirokchilari orasida o'zaro foydali aloqa o'rnatish bilan bog'liq bo'lgan transport tugunlarining faoliyatini logistik boshqarishni amalga oshirish;

— terminal texnologiya, yuk harakati tizimini informatsiyalash, konteynerlash va konteynerlar tashishni rivojlantirish;

— intermodal axborot operatori ishtirokida aralash yuk tashishni tashkil etishda transportning magistral turi ishiga asoslangan intermodal konsepsiyani amalga oshirish;

— barcha transport turlari ASUsi bilan moslashgan informatsion integral hududiy tizimni shakllantirish;

— Rossiya xalqaro transport koridorini rivojlantirish, intermodal aloqada yuk tashish hajmini oshirish uchun xalqaro va hududdararo integral transport logistik tizimini tuzish. Hududdararo transport logistik tizimni xalqaro transport yo‘laklariga tortish zonasida joylashgan, shuningdek, yuk va tovar harakati logistik tizimini shakllantirishning intensiv jarayoni boradigan hududdar orasidagi integratsiyani amalga oshirish asosida tuzish qulay. Masalan, Rossiyada regional dastur asosida logistik transport — taqsimlash tizimi Moskva, shimoli — g‘arbiy hududdar, Nijniy Novgorod, Samara viloyati, Yekaterinburg va h.k. hududdarda tuziladi. Moskvada hududiy logistik transport taqsimlash tizimini shakllantirishga RF transport Vazirligi, Moskva rahbariyati va Moskva oblasti ma’muriyatining “Moskva terminali” Moskva hududiga transport ekspeditsion xizmat ko‘rsatish tizimi dasturi buyurtmasi bilan asos solindi. “Moskva terminali” dasturini amalga oshirish strategiyasi Moskva atrofi, ayniqsa, Moskva oblasti, 8 yirik va 22 o‘rta yangi tuzilishdagi quvvati bo‘yicha multimodal terminal kompleksining magistral aloqa yo‘llari yonidagi transport tizimida asos topdi. “Moskva terminali” tizimini qo‘llashning hududlararo va xalqaro ahamiyati yuk tashkil qilish va yuk harakatini o‘z ichiga olgan yirik markazi sifatida, shuningdek, Moskva transport tugunining №2 “G‘arb — Sharq” va №9 “Shimol — Markaz — Janub” xalqaro transport koridorida harakatlanuvchi intermodal aloqaning asosiy yuk oqimlari kesishmasida joylashishi Moskva hududidagi roli bilan aniqlanadi. Moskva va RF transport Vazirligi rahbariyati nazorati asosida Moskva hududida yuk va tovar harakati tizimni takomillashtirish maqsadida chet el hamda vatanimiz kompaniyalari ishtirokida Moskva transport logistik markaz tuzildi. SanktPeterburgda tuzilgan transport logistik markaz va Leningrad transport tuguni asosida “Shimol — G‘arb” hududiy transport — logistik tizimi shakllanmoqda. “Shimol G‘arb” assotsiatsiyasi qoshida transport logistikasi bo‘yicha koordinatsion uyushma tuzilgan. U “Baltika transport tizimi”, “YeVROSIB” va boshqa yirik transport ekspeditsion va logistik kompaniyalar bilan zich aloqada faoliyat ko‘rsatadi. Nijniy Novgorodda ingliz

mutaxassislari bilan birgalikda avtomobil va temir yo'l transporti ishtirokida shahar daryo porti qoshida yiliga 20 mln.t.gacha yukni qayta ishlash quvvatga ega bo'lgan yirik multimodal terminal kompleks loyihasi ishlab chiqilgan. Transport biznesi va logistika sohasida malakali mutaxassislar tayyorlash bo'yicha logistik o'quv markaz tuzilib, faoliyat ko'rsatmoqda. Sverddov — Saralash temir yo'l stansiyasi. "Kolsovo" xalqaro aeroporti, Kama va Ob — Irtish paroxoddiklari yuk kompleksining konteyner terminali qoshida Yekaterinburg xalqaro transport — logistik kompleksini tuzish loyihasi ishlab chiqilgan va amalda qo'llanilgan Ural regionining o'rni katta ahamiyat kasb etadi. O'lka ma'muriyati qo'llab — quvvatlashi ostida Novorossiysk transport tuguni, Shimoliy Kavkaz temir yo'li, transport — ekspeditsion avtotransport korxonalari qoshida Krasnodar o'lkasida transport logistik markaz tuzish haqida qaror qabul qilindi. Regional logistik markazlarni tuzish transevropa transport koridori bo'yicha yuk tashishni ko'paytirish, oxir oqibatda — yurtimiz transportini Yevropa va jahon transport tizimi bilan integratsiyalash imkonini beradi.

Adabiyotlar

1. Аникин Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. — Москва: Проспект, 2014. — 344 с.
2. Ўзбекистон Республикасининг Президенти Ш.Мирзиёев Вазирлар Маҳкамасининг кенгайтирилган мажлисидаги "Мамлакатнинг 2016 йилда ижтимоий -иқтисодий ривожланиши натижалари ва 2017 йилнинг муҳим устувор йўналишлари Дастурига" бағишланган маърузаси
3. ЦЭИ, «Экономика Узбекистана» - Информационно-аналитический бюллетень за январь — декабрь 2015 года
4. ЦЭИ, Транспортный сектор и транзит в Узбекистане в контексте экономической трансформации в средне- и долгосрочной перспективе: проблемы и решения — 2015

5. Статистический ежегодник «Транспорт и связь Узбекистана» - 2015
6. ПРООН, ЦЭИ, Аналитическая записка «Развитие транспорта в Узбекистане» - 2014
7. Журнал “Экономическое обозрение” №6, 2015