

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLYI VA O'RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI**

Umirov Ilhom Iskandar o'g'li

TRANSPORT XIZMATLAR ASOSLARI

Jizzax-2022

UO`K:

KBK

M

**I.I. Umirov. Transport xizmatlari asoslari. O`quv qo`llanma T.:
2022, 164 bet.**

ISBN

O`quv qo`llanmada, transport xizmatlari ko`rsatish, yuklarni va yo`lovchilarni tashishga qo`yiladigan talablar, yuklarni tashish turlari, transport xizmati ko`rsatish turlari, yuklarni tashishda ishlatiladigan xujjatlar, ularni yuritish shakllari, yuklarni xalqaro tashishga qo`shiladigan talabalar hamda tashishni tashkil etishning istiqbolli yo`riqlari mukammal yoritilgan, talabalarga bu boradagi ma`ruza va amaliyot darslarini mustahkamlashga imkon beradi.

O`quv qo`llanma texnika oliy o`quv yurtlarida tahsil olayotgan “5310600-“Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi (avtomobil transporti)” ta`lim yo`nalishi talabalari uchun mo`ljallangan.

UO`K:

KBK

Taqrizchilar:

Jizzax viloyat transport boshqarmasi boshlig'i **I.A.Boqiev**.
pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori, (PhD). **I.B.Asqarov**

ISBN

Kirish

Avtomobil transporti davlat iqtisodiyotini muvafaqqiyatli rivojlanishini harakatga keltiruvchi kuchlarning muhim tarkibiy qismidan biridir. Davlat statistika qo'mitasining 2019-yil yakuni bo'yicha taqdim etgan ma'lumotlarini tahlil qiladigan bo'lsak, Respublikamiz miqyosida turli transportlarda yuk va yo'lovchi tashish aylanmasining umumiy tashilgan yo'lovchilar soni 5951,5 mln yo'lovchini tashkil etib, shundan 5852,8 yo'lovchi, yoki 98%i, tashilgan yuklarning umumiy hajmi 1243,0 tonani tashkil etib, shundan 1102,2 mln tonnasi, yoki 88%i aynan avtomobil transporti hissasiga to'g'ri kelishi avtomobil transportining nafaqat iqtisodiy, balki strategik ahamiyat kasb etishini bildiradi.

Avtotransportda xizmat ko'rsatishning ilg'or xorijiy tajribalar va xalqaro standartlar asosida tubdan takomillashtirish, faoliyatini tartibga solish, boshqarish va rivojlantirish borasida me'yoriy-huquqiy bazani yangilash borasida mamlakatimizda salmoqli ishlar amalga oshirilmoqda.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevralda "O'zbekiston Respublikasi transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida"gi PQ №4143-sonli qarori bilan Transport Vazirligi tashkil etildi.

Mazkur qaror asosida 2019-yil 19-aprelda Vazirlar Mahkamasining **"O'zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash haqida"**gi 336-soni qarori qabul qilinib, Vazirlik avtomobil, temir yo'l, havo, daryo va elektr transporti, metropoliten va yo'l xo'jaligini rivojlantirish borasida yagona davlat siyosatini ishlab chiqish va amalga oshirish, hamda normativ-huquqiy tartibga solish bo'yicha davlat boshqaruvi organi ekanligi va Nizom asosida Transport vazirligining maqomi, asosiy vazifalari, funksiyalari, huquqlari, javobgarligi, faoliyatini tashkil etish va hisobot berish tartibi, hususan, 3-bobida transport sohasidagi joriy va istiqbolli ehtiyojlarni inobatga olgan holda, ta'lim, kadrlar tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirishning ilg'or usullarini tizimli ravishda joriy etish vazifalari belgilab berildi.

Prezidentimizning PQ №4143-sonli qarorining mantiqiy davomi sifatida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 4-mayidagi "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-4703-sonli qarori qabul qilinishi, Respublika transport sohasi uchun yuqori malakali kadrlarni tayyorlash tizimini ilg'or xorijiy tajriba va xalqaro standartlar asosida tubdan takomillashtirish, o'quv jarayoniga o'qitishning innovatsion shakl va metodlari hamda zamonaviy pedagogik va axborot texnologiyalarini keng joriy etish, shuningdek, tarmoq ta'lim muassasalarining moddiy-texnika bazasini mustahkamlash va ilmiy salohiyatini yanada oshirish davlat ahamiyatidagi dolzarb mavzulardan biri ekanligini belgilab beradi.

Avtomobil transportida tashish jarayonida asosiy sub'ekt sifatida avtotransport tarmoq korxonalari ishtirok etadi. Avtotransport tarmoq korxonalarini rivojlantirish, ko'rsatilayotgan xizmat sifatini jahon andozalari darajasiga olib chiqish uchun avvalo, soha uchun yuqori malakali kadrlarni tayyorlash ustivor vazifa hisoblanadi.

Ushbu o'quv qo'llanma O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 19-martdagi ijtimoiy, ma'naviy-ma'rifiy sohalardagi ishlarni yangi tizim asosida yo'lga qo'yish bo'yicha 5 ta muhim tashabbusida belgilab berilgan yoshlar ma'naviyatini yuksaltirish, ular o'rtasida kitobxonlikni keng targ'ib qilish bo'yicha tizimli ishlarni tashkil etish maqsadida avtotransport tarmoq korxonalarining texnologik hisobi bo'yicha namunalar, talabalar olgan mavzu bo'yicha bilimlarini tekshirishi uchun nazorat va test savollari, pedagoglar uchun mavzuni talabalarga yoritib berishida qo'llaniladigan innovatsion ta'lim metodlari kelritib o'tilgan.

O'quv qo'llanmada O'zbekistonda qabul qilingan avtotransport tarmoq korxonalariniga oid me'yorlar va nizomlar, sohaning yetuk olimlarining ko'p yillik samarali mehnati va tajribalaridan, horijiy adabiyotlar hamda internet sahifalaridan samarali foydalanilgan.

1-BOB: TRANSPORT-EKSPEDITSION XIZMATLAR ASOSLARI

Tayanch iboralar: Transport-ekspeditorlik xizmatlar, ekspeditor, yuk jo`natuvchi, qabulqiluvchilar, shartnoma, buyurtmachilar, mijozlar, kombinatsiyalash gantashish, multimodal, kontreyler, intermodaltashish, amodal, yunimodaltashish, transport, transport-ekspeditorlik xizmati, omborxonalar, iste'mol bozorlari, konteyner, tashqi savdo, assotsiatsiya, samaradorlik, agent, bojxona.

1.1-§. Respublikamizda avtomobil sanoati va transporti majmuini rivojlantirish bilan bog'liq hukumat qarorlari

1. “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni (1998-yil 29-avgust, **674-I-son**). Mazkur Qonunning maqsadi O‘zbekiston Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishdan iboratdir [3].

Qonunda quyidagi asosiy tushunchalar qo‘llaniladi:

- avtomobil transporti - tarkibiga yuridik va jismoniy shaxslar kiruvchi, iqtisodiyot va aholining yo‘lovchilar, bagaj va yuklarni, shu jumladan pochmani (bundan keyin - yo‘lovchilar, bagaj va yuklar deb yuritiladi) avtomobilda tashishga bo‘lgan ehtiyojlarini ta‘minlovchi ishlab chiqarish-texnologiya majmui;

- avtotransport vositalari - yo‘lovchilar, bagaj, yuklar tashishga hamda maxsus ishlarni bajarishga mo‘ljallangan avtomobillar, shatakchi avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalar;

- tashuvchi - mulk huquqi yoki boshqa ashyoviy huquqlar asosida avtotransport vositasiga ega bo‘lgan, tijorat asosida yo‘lovchilar, bagaj, yuklar tashish xizmatini ko‘rsatadigan hamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo‘lgan yuridik yoki jismoniy shaxs;

- mijoz (yo‘lovchi, yuk oluvchi, yuk jo‘natuvchi) - tuzilgan tashish shartnomasiga muvofiq tashuvchining xizmatlaridan foydalanuvchi yuridik yoki jismoniy shaxs.

O‘zbekiston Respublikasida avtomobil transporti xususiy va ommaviy mulk asosida faoliyat ko‘rsatishi mumkin. Avtomobil transportining barcha mulkdorlari teng huquqlarga egadirlar va qonun himoyasidan bab-baravar foydalanadilar.

Qonun 31 ta moddadan iborat bo‘lib, unda avtomobilda tashish turlari, lisenziyalash, standartlash, davlat qonuniyatlari mahalliy organlarning asosiy vakolatlari, favqulotda holatlarda avtomobil transportining ishi, tashuvchi va mijozlarning huquq va majburiyatlari, va hokazolardan tashkil topgan.

2. “Aholiga transport xizmati ko‘rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo‘lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori (2017-yil 10-yanvar, PQ-2724-son) [7]. Qarorning maqsadi avtotransport xizmatlari bilan ta‘minlash sohasini yanada rivojlantirish, hududlarni kompleks ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishga erishish hamda mamlakat shahar va qishloqlarida aholi bandligi muammolarini hal etishda avtotransport xizmatlari ko‘rsatishning rolini kuchaytirish, yo‘lovchilar tashish xavfsizligini oshirish va atmosferaga zararli tashlamalarni qisqartirishdir.

3. “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni (2019-yil 1-fevral, PF-5647-son) [8]. Farmonning maqsadi, transport sohasidagi davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish, Respublikaning investitsiyaviy jozibadorligi va eksport salohiyatini oshirish, transport kommunikatsiyalarini strategik rivojlantirish va barqaror faoliyat ko‘rsatishini ta‘minlash maqsadida, O‘zbekiston avtomobil transporti agentligi negizida O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tashkil etishdir. Vazirlik avtomobil, temir yo‘l, havo, daryo transportlari, metropoliten, shuningdek yo‘l xo‘jaligini rivojlantirish sohasidagi yagona davlat siyosatini ishlab chiqish va amalga oshirish bo‘yicha davlat boshqaruvi organi hisoblanishi va Vazirlik transport va yo‘l xo‘jaligi sohasidagi tashkilotlar faoliyatini normativ-huquqiy hujjatlar qabul qilish, litsenziya va ruxsatnomalar berish, sertifikatlashtirish,

samarali texnik va ta'rif siyosatini amalga oshirish yo'li orqali davlat tomonidan tartibga solish vazifasini amalga oshirishi belgilab o'tilgan.

Quyidagilar Transport Vazirligining asosiy vazifalari etib belgilangan:

- transportning barcha turlarini yagona transport tarmog'iga integratsiyalashuvi va yangi samarali transport-logistika tizimlaridan foydalangan holda uyg'unlikda rivojlantirishga yo'naltirilgan yagona davlat transport siyosatini ishlab chiqish;

- transport va logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishni rag'batlantirish, ularning barcha toifadagi iste'molchilar uchun ommabopligini ta'minlash, shuningdek sohaga investitsiyalarni jalb etishga yo'naltirilgan transport sohasidagi yagona tarif siyosatini amalga oshirish;

- xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish, logistika tizimini takomillashtirish bo'yicha takliflar ishlab chiqish va chora-tadbirlarni amalga oshirish, mamlakat transport salohiyatidan samarali foydalanish, tadbirkorlik sub'ektlarining transport-logistika xizmatlaridan foydalanishdagi sarf-xarajatlarni kamaytirish;

- transport va yo'l xo'jaligi sohasida davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish va mamlakat investitsiyaviy jozibadorligini oshirish;

- butun transport tizimini raqamlashtirish bo'yicha ilg'or axborot texnologiyalarini joriy etish, O'zbekiston Respublikasi Transport tizimining bir-biriga bog'langan yagona tizimini istiqbolli rivojlantirish strategiyalarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

- avtomobil yo'llari sohasida yagona texnika siyosatini amalga oshirish, foydalanuvchilar manfaatlarini hisobga olgan holda, avtomobil yo'llari, aerodromlar va aeroportlar, vokzallar, temir yo'llar va transport infratuzilmasining boshqa obyektlarini moliyalashtirish, loyihalash, qurish, ta'mirlash va foydalanish masalalarining kompleks yechimini ta'minlash;

- transport sohasida nazoratni amalga oshirish, fuqaro aviatsiyasi va eksperimental havo kemalaridagi halokatlar va baxtsiz hodisalarni, shuningdek

temir yo‘l va daryo transportidagi avariya va halokatlar bo‘yicha tekshiruvlarni tashkil etish va amalga oshirish;

- transport va yo‘l xo‘jaligi sohasidagi xalqaro va hududiy hamkorlikni rivojlantirish hisobiga transport xizmatlari jahon bozorida O‘zbekiston Respublikasining milliy manfaatlarini ta‘minlash;

- transport sohasidagi joriy va istiqbolli ehtiyojlarni inobatga olgan holda ta‘lim, kadrlar tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirishning ilg‘or usullarini tizimli ravishda joriy etish.

Farmonda O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi ixtiyoriga o‘tkazilayotgan ilmiy-tadqiqot institutlari va ta‘lim muassasalari hamda boshqa tashkilotlar ro‘yhati ham keltirib o‘tilgan. Mazkur farmon asosida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevralda “O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to‘g‘risida”gi PQ №4143-sonli qarori qabul qilingan.

4. “O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori (2019-yil 1-fevralda PQ-4143-son) [5]. Qarorda O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining tashkiliy tuzilmasi, Transport vazirligining markaziy apparati tuzilmasi, Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transport vazirligi tuzilmasi, viloyatlar va Toshkent shahar transport boshqarmalarining namunaviy tuzilmasi va cheklangan ishchilar soni belgilab berilgan.

5. “O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi to‘g‘risidagi Nizomni tasdiqlash haqida”gi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining Qarori (2019-yil 19-aprel, 336-son) [4].

Mazkur qaror O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son [Farmoni](#) va “O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to‘g‘risida” 2019-yil 1-fevraldagi PQ-

4143-son [qaroriga](#) muvofiq qabul qilingan. Qarorda “O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi to‘g‘risidagi Nizom” tasdiqlangan.

“O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi to‘g‘risida”gi mazkur Nizom O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining maqomi, asosiy vazifalari, funksiyalari, huquqlari, javobgarligini, faoliyatini tashkil etish va hisobot berish tartibini, shuningdek, uning rahbarlarining funksional vazifalari va mas‘uliyatini, faoliyati davomida bevosita Vazirlar Mahkamasiga bo‘ysinishini belgilaydi.

Qarorga asosan markaziy apparat, Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transport vazirligi, viloyatlar va Toshkent shahri transport boshqarmalari, Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi, Fuqaro aviatsiyasi agentligi, Temir yo‘llarda yuk va yo‘lovchilar tashish xavfsizligini nazorat qilish inspeksiyasi, Yo‘l-qurilish ishlari sifatini nazorat qilish inspeksiyasi, “O‘zaeronavigatsiya” markazi, Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazi va Ilmiy-tadqiqot, o‘quv muassasalari va boshqa tashkilotlar Vazirlik tizimiga kirishi belgilab o‘tilgan.

Nizom 7-bobdan iborat bo‘lib, Vazirlik va uning hududiy bo‘linmalari va idoraviy mansub tashkilotlarining vazifalari va funksiyalari, va javobgarligi, Vazirlik rahbarlarining asosiy funksional vazifalari, Vazirlik faoliyatini tashkil etish tartibi belgilab berilgan.

6. “Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori (2020-yil 4-may, **PQ-4703**-son) [6]. Mazkur qarorning maqsadi Respublika transport sohasi uchun yuqori malakali kadrlarni tayyorlash tizimini ilg‘or xorijiy tajriba va xalqaro standartlar asosida tubdan takomillashtirish, o‘quv jarayoniga o‘qitishning innovatsion shakl va metodlari hamda zamonaviy pedagogik va axborot texnologiyalarini keng joriy etish, shuningdek, tarmoq ta‘lim muassasalarining moddiy-texnika bazasini mustahkamlash va ilmiy salohiyatini yanada oshirishdir.

Qarorda O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirligi hamda «O'zbekiston temir yo'llari» aktsiyadorlik jamiyatining taklifi asosida Toshkent temir yo'l muhandislari instituti, Toshkent avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish va ekspluatatsiyasi instituti hamda Toshkent davlat texnika universitetining aviakosmik texnologiyalari fakulteti negizida Toshkent davlat transport universiteti tashkil etish belgilab qo'yilgan.

Qarorda Toshkent davlat transport universitetining tuzilmasi idoraviy jihatdan bo'ysinishi, Universitetning asosiy vazifalari va faoliyati yo'nalishlari, institutning Vasiylik kengashi tarkibi, instituti faoliyatini moliyalashtirish manbaalari, rahbar-hodimlari va professor-o'qituvchilarini moddiy rag'batlantirish shartlari belgilab berilgan.

Qaror asosida 2020-2023 yillarda Toshkent davlat transport universitetida kadrlar tayyorlash tizimini tashkil etish hamda ilmiy salohiyatni rivojlantirish chora-tadbirlari dasturi, Toshkent davlat transport universitetiga operativ boshqaruv huquqi asosida tekin beriladigan hamda tegishli kommunal va foydalanish harajatlarini qoplagan holda «nol» stavkadagi ijara to'lovi asosida beriladigan ob'ektlar ro'yxati, Toshkent temir yo'l muhandislari institutidan Toshkent davlat texnika universitetiga ko'chiriladigan ta'lim yo'nalishlari ro'yxati, Toshkent davlat transport universitetining Vasiylik kengashi tarkibi 1-5-[ilovalarga](#) muvofiq tasdiqlangan.

7. “Yuk va yo‘lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori (2019-yil 6-mart, **PQ-4230**-son) [9]. Qarorning maqsadi transport xizmati ko'rsatishni tashkil etish tizimini yanada takomillashtirish, mulkchilikning barcha shakllaridagi tashuvchilar uchun raqobat muhitini hamda qulay shart-sharoitlarni yaratish, Respublikaning transport-tranzit salohiyatini oshirishdir. Qaror asosida “Yo‘lovchi va yuk tashishni yanada rivojlantirish bo‘yicha **“Yo‘l xaritasi”** tasdiqlangan.

8. O'zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini jadal rivojlantirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida”gi O'zbekiston Respublikasi

Prezidentning Qarori (2019-yil 18-iyul, **PQ-4397**-son) [10]. Qarorning maqsadi avtomobil sanoatini jadal rivojlantirish va uning investitsiyaviy jozibadorligini oshirishni ta'minlash, ilg'or xalqaro tajriba asosida zamonaviy bozor mexanizmlari va boshqaruv usullarini joriy qilish, shuningdek, ichki va tashqi bozorlarda raqobatbardosh ishlab chiqarishni yaratishdir.

Qarorda 2019-2023 yillarda O'zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini rivojlantirishning asosiy ko'rsatkichlari, etib quyidagilar belgilangan:

- yengil avtomobillar ishlab chiqarish hajmini 350 ming donagacha oshirish;
- yengil avtomobillarni mahalliyashtirish darajasini o'rta hisobda 60 foizgacha yetkazish;
- yuk avtomobillari va avtobuslar ishlab chiqarish hajmini 10 ming donagacha oshirish;
- avtomobillarning yillik eksport hajmini 100 ming donagacha yetkazish;
- korporativ boshqaruvning zamonaviy usullarini, shuningdek, «ERP» avtomatlashtirilgan hisobga olish tizimini joriy etish;
- aholining keng qatlamlari uchun hamyonbop bo'lgan yengil avtomobilning yangi zamonaviy modeli ishlab chiqarilishini nazarda tutgan holda avtomobillarning modellar qatorini yangilash;
- «O'zavtosanoat» AJ tarkibiga kiruvchi kamida ikkita aktsiyadorlik jamiyati aktsiyalarini mahalliy va xalqaro fond bozorlarida birlamchi ommaviy joylashtirish (IPO) orqali investorlarni jalb etish.

O'zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va Sanoat vazirligi hamda «O'zavtosanoat» AJning yurtimizda ishlab chiqarilgan yangi avtotransport vositalarini sotadigan rasmiy dilerlik tashkilotiga haridorlar tomonidan ilgari foydalanilgan o'zlariga tegishli avtotransport vositalarini topshirish hamda ular qiymatidagi farqni to'lash orqali mahalliy avtomobillarning yangisini harid qilish imkonini beruvchi «TRADE-IN» dasturini 2019-yil 1-oktyabrdan tatbiq etish belgilab qo'yilgan.

1.2-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tarkibi

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatish – tashish bo`yicha tovarlarni ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga etkazishgacha bo`lgan barcha operatsiya va xizmatlarni qamrab olgan faoliyat turidir.

Transport ekspeditsiyasining zarurati yuklarni ishlab chiqarishdan iste'molchiga yetkazib berish jarayoni bir nechta tashish bosqichlaridan iboratligi, shuningdek, bunda turli transport turlaridan foydalanishligidan kelib chiqadi. Shunga ko`ra bu bosqichlarni tashkil etishda va tashish jarayoni bilan birgalikda yuzaga keluvchi qo`shimcha ishlarni bajarishda bevosita yuk egalari (jo`natuvchi yoki qabul qiluvchilar) va ixtisoslashtirilgan korxonalar (vositachilar) orqali bajarishga ehtiyoj paydo bo`ladi.

Ekspeditor – transport-ekspeditorlik xizmatlar (TEX) ni tashkil qiluvchi va ko`rsatuvchi transport ekspeditsiyasining tomoni.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar iste'molchisi (buyurtmachilar, mijozlar) - transport ekspeditsiyasi shartnomasiga ko`ra jismoniy yoki yuridik shahslar nomidan TEX amalga oshiruvchi ekspeditor.

Yuk jo`natuvchi – transport ekspeditsiya shartnomasi bo`yicha yukni ekspeditorga topshiruvchi TEX iste'molchisi vakili.

Yuk qabul qiluvchi – transport ekspeditsiya shartnomasi bo`yicha yukni ekspeditoridan qabul qilib oluvchi TEX iste'molchisi vakili.

Tashuvchi – o`ziga ishonib topshirilgan yukni qabul etish punktiga etkazish va qabul qiluvchiga yoki boshqa transportkor honasiga Yetkazib berish majburiyatini olgan tashish shartnomasi tomoni.

Yuklarni yetkazib berish – yuk jo`natuvchidan qabul qiluvchiga vaqti, rejimlari, saqlanishi va boshqalar bilan bog`liq holda ma'lum tashish shartlarini bajarish jarayoni.

Yuklarni tashish – jo`natish punktidan qabul qilish punktiga ma'lum transport vositasida yuklarning siljishi.

Aralash tashish - ketma-ket ishlovchi ikki yoki undan ortiq transport turida tashish.

Aralash tashish operatori - o'z nomidan yoki uning nomidan ish ko'rayotgan shahs nomidan yuk egasi bilan aralash tashish bo'yicha shartnoma tuzuvchi, shartnoma ishtirokchisi sifatida uni bajarish majburiyatini oluvchi shahs.

Kombinatsiyalashgan tashish – yuklarni qayta yuklamasdan tashish. Bunda yuk yo'nalish bo'yicha bir konteynerda, ochiladigan kuzovlarda tashiladi.

Kontreyler tashish – avtotransport vositalari (avtomobillar va yarim tirkamalar) ni past platformali vagonlarda temir yo'l transportida tashish.

Intermodal tashish – bir nechta transport turlarida yuklarni qayta yuklamasdan tashilayotgan yuk birligida yoki transportni o'zi bilan birgalikda tashish.

Multimodal tashish - nechta transport turi ishtirokidan qat'iy nazar, butun yo'nalish bo'ylab yuklarni yagona hujjati asosida tashish.

Amodal tashish – transport turidan qat'iy nazar, aniq bir marshrutda amalga oshiriladi va yagona dispetcherlik punkti orqali boshqariladi.

Yunimodal tashish – bir transport turida tashish (bir yoki bir nechta tashuvchilar orqali).

Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishda yuk jo'natuvchidan qabul qilib olinadi, tashishga tayoyrlanadi va tushirib olinadi, agar lozim bo'lsa bir transport turidan boshqasiga qayta yuklanadi, agar zarur bo'lsa tegishli joyda saqlanadi, transport vositasidan tushiriladi va qabul qiluvchiga topshirriladi. Transport ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish uchta tashkil etuvchidan iborat: transport, ekspeditsion va vositachilik.

Transport xizmati ko'rsatish deganda, yuk jo'natuvchidan qabul qiluvchiga yuklarni Yetkazib berish ortish-tushirish ishlarini bajarish tushuniladi.

Ekspeditorlik xizmat ko'rsatish – yuklarni tayyorlov-yakunlov, omborlashtirish va ekspeditorlik xizmatlarni o'z ichiga oluvchi yuklarni o'z vaqtida hamda sifatli tashishni ta'minlash bilan bog'liq faoliyatlar majmui.

Vositachilik – bu birinchi navbatda yuklarni qabul qiluvchiga Yetkazib berishga yo`naltirilgan tashkiliy, maslahat, tahlil va ahborot xizmati ko`rsatishdir.

1.3-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tasnifi

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorida uning asosiy ishtirokchilari va sub'ektlarini aniqlash lozim bo`ladi.

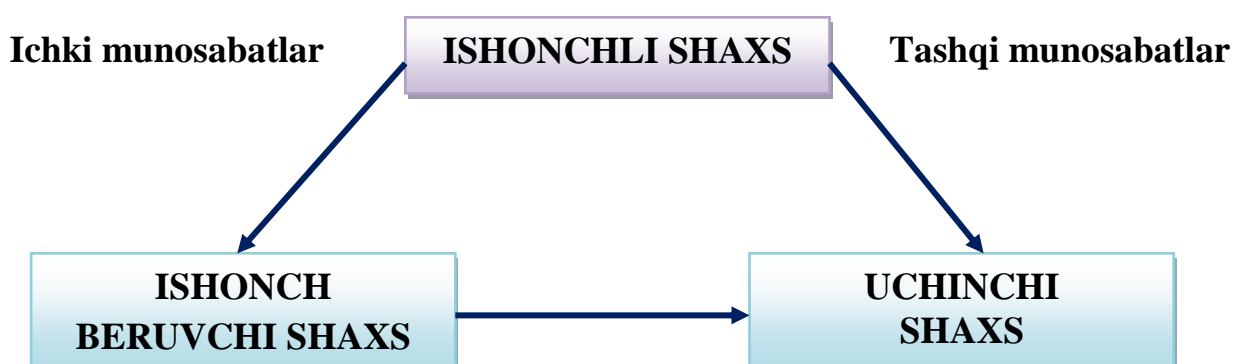
Barcha transport ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatish sub'ektlarini uchta asosiy guruhga ajratish mumkin:

- ✓ Davlat organlari;
- ✓ Transport xizmat ishtirokchilari;
- ✓ Tashish jarayonida xizmat ko`rsatuvchi korxonalar.

Tashish jarayonida xizmat ko`rsatuvchi korxonalar: tashuvchilar, transport-ekspeditorlik, agentlik (brokerlik), transport va yuk terminallari, omborlar, sug`urta, stividorlik, talman, konsalting, logistic va lizing kompaniyalari.

Asosiy faoliyat bilan bog`lanish belgisiga ko`ra transport ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatish:

- ✓ Tashish faoliyati bilan shug`ullanuvchi;
- ✓ Tashish faoliyati bilan shug`ullanmaydigan;



1.1-rasm. Topshiriq shartnomasi bo`yicha ishonuvchi shaxslar, ishonchli shaxslar va uchinchi shaxslarning o`zaro munosabatlari sxemasi

Faoliyat harakteriga ko`ra:

- texnologik;
- tijorat;
- tashish;
- servis;
- axborot-ma'lumotlari.

Transport ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning xilma-xilligi korxonalar, yuridik va jismoniy shaxslarning ma'lum bir miqdordagi tijorat bo'yicha, ish yuzasidan va axborot aloqalarini hamda ularning o'rtasidagi o'zaro huquqiy munosabatlarni aniqlaydi. Transport-ekspeditorligining shunday munosabatlari shaklidan biri bo'lib *topshiriq shartnomasi* hisoblanadi. Bunda, topshiriq shartnomasining tomonlari *yuridik va jismoniy ishonchli shaxslar* va *yuridik va jismoniy ishonuvchi shaxslar* bo'ladi. Quyida 1.1-rasmda topshiriq shartnomasi qatnashchilarining o'zaro munosabatlari tasvirlangan.

Topshiriq shartnomasi bo'yicha ishonchli shaxs ishonuvchi shaxsning nomidan va hisobidan uning manfaatlari uchun aniq xuquqiy harakatlarni o'zining nomidan va hisobidan jarayonlarda qatnashish majburiyatini oladi.

1.4-§. Transport jarayonida transport-ekspiditsion xizmat ko'rsatishning o`rni

Transport va transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish umumiy transport jarayonining qismlari bo'lib hisoblanishi sababli transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning vujudga kelishi va rivojlanishini transportning rivojlanishi bilan o'zaro bog'lamasdan turib ko'rib chiqishning iloji yo'q.

Transport-ekspeditorlik faoliyatning asoslari juda qadim zamonlarga borib taqaladi. Finikiya va Qadimgi Rimda eramizdan oldingi ikki minginchi yildan boshlab eramizning V asrigacha savdo dengizchiligi, port xizmatlari ko'rsatish, yuklarni omborxonalariga joylashtirish, yuklarga ishlov berish va ularni boshqa

mamlakatlarga Yetkazib berish faol tarzda rivojlangan. Mashhur “Tuz yo‘li”, “Buyuk ipak yo‘li” va boshqalar bunga yorqin misol bo‘la oladi. Ekspeditsion faoliyat iqtisodiyotning mustaqil sohasi sifatida X asrdan boshlab amal qiladi. Uning rivojlanishiga dunyoda savdo-sotiq hajmining kengayishi, port shaharlarda jamoatchilik omborlarining tashkil qilinishi va savdo ko‘rgazmalarining o‘tkazilishi jiddiy ta’sir ko‘rsatgan.

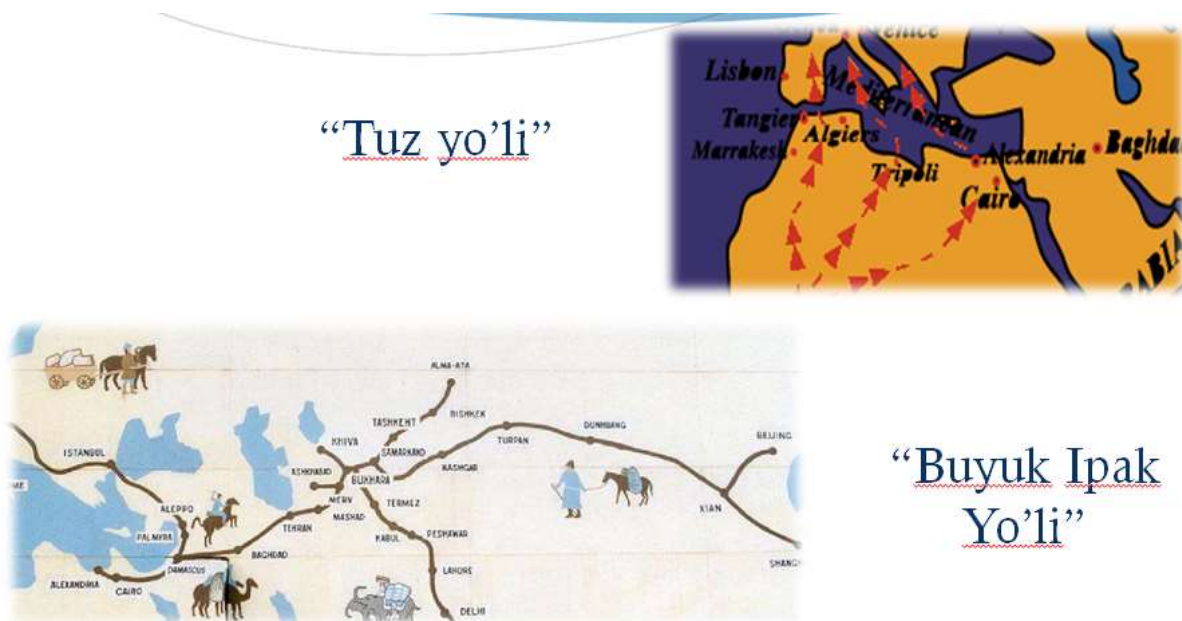


1.2-rasm. Qadimgi transport-ekspeditorlik xizmati ko‘rsatish.

Tarixda shunday bo‘lganki, o‘zlariga transport xizmati ko‘rsatishni tashkil qilish bilan avval-boshda savdogarlarning o‘zlari shug‘ullangan. Qo‘l ostida o‘zining transport vositalariga ega bo‘lgan holda ular tovarlarni ishlab chiqarish bozorlaridan tovarlarni sotib olganlar va ularni iste’mol bozorlariga Yetkazib berganlar. Narxlardagi farqlar savdogarlarga transport xarajatlarini qoplash va ma’lum darajada foyda olish imkonini bergan.

Savdo va transportning keyingi rivojlanishi savdogarlik kompaniyalarining ixtisoslashuvini o‘z izidan ergashtirgan. Ularning bir qismi savdo operatsiyalarini moliyalashtirishga, bir qismi ularga tegishli bo‘lmagan tovarlarni Yetkazib berishga e’tibor qarata boshlagan, qolganlari o‘zlarining savdo operatsiyalari – sotib olish va sotishga e’tibor qaratganlar. Shu tariqa birinchi bank, transport va

savdo-xarid qilish kompaniyalari paydo bo'lgan. Yangi tipdagi kompaniyalarning tamal toshini yukni o'z vaqtida va to'liq Yetkazib berish masalalarini hal qilishni to'liq'icha zimmasiga oladigan ekspeditorlar qo'yanlar.



1.3-rasm. Qadimgi transport karidorlari

Dastlabki paytlarda ekspeditor asosan komissioner rovida chiqqan va faqatgina tovar bilan ish olib borgan. O'zining transport vositalarining yo'qligiga qaramasdan, ekspeditor transport xizmatlari bozorini yaxshi bilgan va o'zining mijozlarining buyurtmalari bo'yicha tovarlarni Yetkazib berish bo'yicha barcha operatsiyalarni amalga oshirgan, tovarlarni tashish, yuklash, tushirish, bojxona ko'rigidan o'tkazish, sotish va to'lovlarni amalga oshirish – ulardan asosiylari bo'lib hisoblanadi. Bundan tashqari u yuklarni Yetkazib berishning optimal marshrutini ishlab chiqish va arzon hamda ishonchli tashuvchilarni tanlash bilan shug'ullangan.

1965-yilda katta sig'imli konteynerlarning paydo bo'lishi konteynerlardan foydalanishning rivojlanishida yangi bosqichni ochgan, ulardan birinchi marta transatlantika bo'ylab tashishda foydalanilgan. Hozirgi kunda transportda 3 mln

tadan oshiq katta sig'imli konteynerlardan foydalaniladi, konteynerli tashishlarning 80% i esa ekspeditsion kompaniyalar tomonidan nazorat qilinadi.

O'zbekistonning tashqi savdo yuklarini tashishni tashkil qilish va tashishning tijorat amaliyoti bozor iqtisodiyotiga o'tilgandan keyin chuqur o'zgarishlarni boshdan kechirgan. Bozor iqtisodiyotiga o'tish transport xizmatlari sohasida kuchli raqobatning paydo bo'lishiga olib keldi. Bozorga qat'iy markazlashgan bitta monopolist tashkilot o'rniga minglab transport tashkilotlari, ekspeditsion va transport-ekspeditsion tashkilotlar chiqdilar.

1.5-§. Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini tartibga soluvchi xalqaro va milliy assotsiatsiyalar

Keyingi yillarda transport sferasidagi xalqaro aloqalar sezilarli darajada mustahkamlandi, turli darajalarda yagona transport siyosatining asosiy tamoyillarini (prinsiplarini) ishlab chiqishda bir-birlarini yaxshiroq tushunish bo'yicha konkret qadamlar qo'yildi.

1926-yilda o'n oltita Yevropa mamlakatlarining ekspeditorlik assotsiatsiyalari Venada Ekspeditorlik Assotsiatsiyalarining Xalqaro Federatsiyasini (ing. FIATA) – International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) tashkil qilganlar, u ekspeditorning xalqaro darajadagi faoliyati uchun qulay sharoitlarni yaratish, transport hujjatlarining yagona formasini ishlab chiqish, ekspeditsion faoliyatning qoidalarini ishlab chiqishda muhim rol o'ynaydi. Ekspeditorlik assotsiatsiyalarining xalqaro federatsiyasi hozirgi kunda dunyodagi eng yirik nohukumat tashkiloti bo'lib hisoblanadi, uning bo'limlari 151 ta mamlakatda mavjud bo'lib, ichki va tashqi savdo tovarlarini Yetkazib berish funksiyasini bajaradigan turlicha mulk shakliga ega bo'lgan qariyb 50 mingta ekspeditorlik tashkilotlarining faoliyatini qamrab oladi.



FIATA ning asosiy vazifalari quyidagi funksiyalar bilan belgilanadi:

- dunyodagi barcha mamlakatlarning ekspeditorlarini yaglna tashkilotga birlashtirish va jahon ekspeditorlik bozorida ularning manfaatlarini taqdim qilish;
- tovarlarni yetkazib berish va yuklarni tashish bilan shug‘ullanadigan, shu bilan bog‘liq bo‘lgan funksiyalarni bajaradigan xalqaro tashkilotlarning ishlarida ishtirok etish vositasida ekspeditorlarning manfaatlarini himoya qilish;
- ishchi doiralar va keng jamoatchilikni jahon savdosining tovarlarini tashishda iqtisodiyotning ekspeditorlik sohasining maqsadlari, vazifalari va roli bilan tanishtirish;
- ekspeditorlik xizmatlarning sifatini, xususan, unifikatsiyalangan (bir xil qolipga keltirilgan) ekspeditorlik hujjatlarini, ekspeditsion faoliyatning namunaviy shartlarini ishlab chiqish va amaliyotga joriy qilish, sug‘urtalash masalalarini hal qilish, informatsiya bilan almashinishning elektron vositalarini joriy qilish yo‘li bilan oshirish;
- ekspeditor kadrlarning kasbiy tayyorgarligini oshirishga ko‘maklashish.

FIATA doirasida aralash (multimodal) tashish konosamenti, omborxonalar tilxati, yukning qabul qilinganligi to‘g‘risidagi sertifikat, transport sertifikati kabi hujjatlar ishlab chiqilgan va keng qo‘llanilishga ega bo‘lgan, milliy ekspeditorlar tomonidan o‘zlarining ekspeditsion shartlari ishlab chiqilishi uchun namuna sifatida ekspeditsion shartlarning loyihasi qabul qilingan. qorida sanab o‘tilgan hujjatlar dunyo amaliyotida keng qo‘llanilishga ega bo‘lgan, yuqori mavqega ega

va ishchi doiralar tomonidan ekspeditorning yuqori ishonchliligi va professionalizmining isboti sifatida e'tirof etilgan.

Tashkiliy tuzilish jihatidan FIATA uchta institut (multimodal tashishlar, havo orqali tashishlar va bojxona ishi), shuningdek huquqiy masalalar, jamoatchilik bilan aloqalar, xavfli yuklarni tashish, kasbiy tayyorgarlik, dengiz orqali tashish, temir yo'l transporti bilan tashish, avtomobillarda tashish va bojxona masalalari bo'yicha qo'mitalar (komitetlar) va ishchi guruhlaridan tarkib topgan. Syurixda joylashgan direksiya FIATA ning doimiy ishchi organi bo'lib hisoblanadi.

Ekspeditorlik xizmatlari assotsiatsiyasining asosiy maqsadi o'zining a'zolariga ekspeditorlik funksiyalarini bajarish uchun qulay sharoitlarni yaratish va o'z vaqtida sifatli xizmat ko'rsatish asosida foyda olish bo'lib hisoblanadi. Ekspeditorlik xizmatlari assotsiatsiyasining faoliyati quyidagi yo'nalishlarga qaratiladi:

- ekspeditorlarni yagona milliy ekspeditorlik assotsiatsiyasiga birlashtirish, bu assotsiatsiyaning o'zining normal faoliyat ko'rsatishi va ekspeditorlarning ichki bozorda ham, tashqi bozorda ham muvaffaqiyatli faoliyat ko'rsatishi uchun zaruriy shart bo'lib hisoblanadi;

- ichki bozorda rossiyalik ekspeditorlarning manfaatlarini himoya qilish va bu manfaatlarni davlat hokimiyati organlarida taqdim qilish ishlari;

- tashqi bozorda ekspeditorlarning huquqlari va manfaatlarini himoya qilish.

1.6-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlarni bajarishga nisbatan qo'yiladigan asosiy talablar

Transport ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning asosiy vazifasi yuklarni buyurtmachi uchun ko'proq samarali bo'lgan bitta yoki bir nechta transport turlarida Yetkazib berishning optimal variantini qidirish bo'lib hisoblanadi. Transport tizimining yaxlitligi yuklarni jo'natish punktidan oxirgi iste'mol

punktigacha transportning har xil turlarini qo'llash bilan tashishni tashkil qilish imkonini beradi. Bizning mamlakatimizda bu ko'proq dolzarb bo'lib hisoblanadi va territoriyaning kattaligi, tabiiy suv yo'llarining ko'pligi, noqulay iqlim sharoitlariga ega bo'lgan hududlarning borligi, landshaftning turli-tumanligi va boshqa davlatlar bilan suv va quruqlik orqali o'tadigan chegaralarning borligi bilan shartlanadi. Aralash tashishda yuklarning katta qismi oxirgi iste'molchiga avtomobil transportidan foydalanish bilan yetkazib beriladi.

Keyingi o'n yilliklarda transportning rivojlanishi sezilarli o'zgarishlarni boshdan kechirdi. Tovarlarni Yetkazib berishning sifatiga nisbatan qo'yiladigan talablarning ortishi, transportga nisbatan qo'yiladigan ekologik talablarning qat'iylashishi aralash va kombinatsiyalangan tashishlardan foydalanishni kengaytirishga chaqiradi. Yetkazib berish jarayoni murakkablashmoqda, Yetkazib berish muddatlari va grafiklariga nisbatan qo'yiladigan talablarning ortishi bilan bir paytda tobora ko'plab bosqichlar paydo bo'lmoqda. Xalqaro birlashmalar va assotsiatsiyalar transport-ekspeditsion operatsiyalar va xizmatlarning asosiy qoidalari va sifat darajasini shakllantirmoqda, ular ekspeditor spravochnigida keltirilgan.

Ekspeditorlik faoliyati transport jarayonining ajralmas qismi bo'lib hisoblanadi va yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan va tashuvchining majburiyatlari doirasidan tashqariga chiqadigan murakkab va ko'p mehnat talab qiladigan ishlar majmuasini qamrab oladi.

O'zining Nizomiga muvofiq yoki bevosita tashuvchi, ya'ni transport tashkiloti bo'lib hisoblanmagan holda ma'lum bir to'lov evaziga yuklarni tashib berishni ta'minlaydigan har qanday yuridik yoki jismoniy shaxs *ekspeditor* bo'lishi mumkin. Ekspeditor shuningdek yuklarni to'plash, bojxona ko'rigidan o'tkazish, barcha to'lovlarni amalga oshirish va boshqalar bo'yicha ekspeditsiya shartnomasini bajarish bilan bog'liq bo'lgan harakatlarni ham bajaradi. Ekspeditorning bunday tushunilishiga aralash tashish operatorining ta'rifi ham mos keladi.

Ekspeditorlarga keng huquqlarning taqdim qilinishi ularning zimmasiga mos keluvchi majburiyatlar va javobgarlikni yuklashni ham ko'zda tutadi. Xususan, yuridik yoki jismoniy shaxs ekspeditsion faoliyatni amalga oshirishga ruxsat olishi uchun quyidagi talablarga javob bera olishi lozim:

- malaka guvohnomasi bilan tasdiqlangan mos keluvchi kasbiy tayyorgarlikka ega bo'lish;
- yuksak axloqiy mavqega ega bo'lish, bu mazkur shaxs hech qachon sudning qarori bilan aldov, firibgarlik va boshqa shunga o'xshash jinoyatlarda aybdor deb topilmaganligini, diskvalifikatsiyaga tortilmaganligi yoki ekseditorlik operatsiyalarini bajarish huquqidan mahrum qilinmaganligini, ekseditorlik faoliyati qoidalarini buzishda aybdor deb topilmaganligini, mehnat va soliq qonunlarini hamda ijtimoiy ta'minot talablarini buzmagani bildiradi;
- tovarni ekspeditsiyalashga berilgan topshiriqni bajarishga moliyaviy va iqtisodiy jihatdan qodir bo'lish.

Ekspeditor yuklarni tashishda ishtirok etadigan barcha tomonlar bilan hamkorlik qiladi, tovarni eng ishonchli, eng tezkor, eng tejamli usulda tashishni tashkil qiladi. Samarali xalqaro faoliyat yuritish uchun ekspeditor tajribali va ishonchli korrespondentlik tarmog'iga ega bo'lishi yoki dunyoning ko'proq muhim bo'lgan tijorat markazlarida o'zining bo'limlariga ega bo'lishi zarur bo'ladi. SHu tufayli u yuklarni tashishga buyurtmalar qabul qilishi, transport vositasining bo'sh qaytmasligini ta'minlashi va yukning harakatlanishini nazorat qilishi mumkin bo'ladi. Unchalik katta bo'lmagan transport-ekspeditsion korxonalar doirasida iqtisodiy xo'jalik yuritishning turlicha formalari samarali ravishda qo'llanilishi, ilmiy-texnik eksperimentlar o'tkazilishi, transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning yangi turlari sinovdan o'tkazilishi mumkin.



Nazorat savollari

1. Transport jarayoni va transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish o'zaro qanday bog'langan?

2. Qaysi asosiy transport-ekspeditorlik operatsiyalar va xizmatlar yuklarni yetkazib berishning transport jarayoniga mos keladi?
3. Transport-ekspeditorlik faoliyat qanday rivojlangan?
4. Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini qaysi birlashmalar va assotsiatsiyalar tartibga soladi?
5. Ekspeditor qanday fazilatlarga ega bo'lishi lozim?
6. Transport-ekspeditorlik xizmatlar qanday xizmatlardan tashkil topadi?
7. Asosiy atamalar.
8. Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish tarkibi qanday?
9. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tasnifi?
10. Transport-ekspeditsion xizmatlarning asoslari
11. Transport xizmatlarida qo'llaniladigan tushuncha va atamalar.
12. Transport-ekspeditsion xizmatlarning tarkibi.
13. Transport – ekspeditsion xizmatlarning ishtirokchilari.
14. Transport-ekspeditsion xizmatlar sub'ektlarining tasniflanishi.
15. Transport-ekspeditsion xizmatlarni amalga oshiruvchi ekspeditorlar.
16. Transport-ekspeditorlik xizmatlari turlari.
17. Transport jarayonida transport-ekspeditsion xizmati ko'rsatishning roli
18. Transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatishning tarixi va rivojlanishi.
19. Ekspeditorlar va agentlar faoliyatini boshqaruvchi xalqaro va milliy assotsiatsiyalar.
20. Transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatishga qo'yiladigan asosiy talablar.



Mavzuni mustahkamlash uchun testlar

1. Transport-ekspeditsiya-bu...

- a) biror bir transport turi bilan yuk jo'natuvchidan, yuk qabul qiluvchiga yoki tashkilotga yuk jo'natish bilan bog'liq barcha ko'rsatiladigan xizmatlar bo'yicha faoliyat

- b) biror bir transport turi bilan yuk jo'natubchidan, yuk qabul qiluvchiga yuk jo'natish bilan bog'liq transport xizmatlari bo'yich faoliyat
- c) biror bir transport turi bilan yuk jo'natubchidan, yuk qabul qiluvchiga yuk jo'natish bilan bog'liq xizmatlar
- d) Har-xil transport turi bilan yuk jo'natubchidan, yuk qabul qiluvchiga yuk jonatish xizmatlar bo'yich faoliyat

2. Ekspeditor bu ...

- a) transport ekspiditsiyasi shartnomasida yuklarni tashishlarda transport xizmatlarini tashkil qiluvchi va xizmat ko'rsatuvchi tomon
- b) yukni tashish shartnomasida jo'natuvchi ishonib topshirgan yukni belgilangan punktga yetkazib berish va yukni qabul qilib oluvchiga topshirish majburiyatini oladigan tomon
- c) o'z nomida yoki tashish xizmatlarida ko'rsatilgan yuk, bagaj yoki yuk bagaj egasining nomidan ishtirok etuvchi jismoniy yoki yuridik shaxs
- d) yukni tashish shartnomasida xizmat ko'rsatuvchi tomon xisoblangan jismoniy yoki yuridik shaxs

3. Import qiluvchi bu ...

- a) tovarlarni O'zbekistonga yetkazib berishni amalga oshiruvchi xorijiy shaxs
- b) tovarni O'z.Res. chegaralaridan qabul qilib oluvchi o'zbekistonlik rezident.
- c) import tovarlarini O'z.ga yetkazib berishni amalga oshiruvchi transport korxonasi
- d) FOB

4. Eksport qiluvchi bu ...

- a) tovarni O'z.Res. chegaralaridan tashqariga tashishni amalga oshiruvchi o'zbekistonlik rezident
- b) tovarni O'z.Res. chegaralaridan tashqariga tashishni amalga oshiruvchi transport korxonasi
- c) Tovarni O'zb.dan eksport qiluvchi xorijiy shaxs

d) eksport tovarlarini O'zb.dan yetkazib berishni amalga oshiruvchi transport korxonasi

5. Tashuvchi bu ...

a) tashish shartnomasida sotuvchi ishonib topshirgan yukni belgilangan punktga yetkazish va uni yukni qabul qilib oluvchiga topshirish yoki boshqa transport tashkilotiga berish majburiyatini oluvchi tomon

b) yukni tashishga topshirgan va shartnomada jo'natilgan yukni jo'nativchi sifatida ko'rsatadigan transport xizmatlari istemolchisi

c) transport ekspiditsiyasi shartnomasida unda belgilangan yukni tashish bilan bog'liq xizmatlarning bajarilishi xaqida topshiriq xaq to'lash majburiyatini zimmasiga oladigan tomon

d) tashilgan yukni qabul qilib oladigan va shartnomada tashilgan yukni qabul qilib oluvchi sifatida ko'rsatilgan jismoniy yoki yuridik shaxs

6. Yukni jo'natuvchi bu ...

a) yukni tashishga topshirgan va shartnomada tashiladigan yukni jo'natuvchi sifatida ko'rsatilgan transport xizmatlari istemolchisi

b) tashilgan yukni qabul qilib oladigan va shartnomada yukni qabul qilib oluvchi sifatida ko'rsatilgan transport xizmatlari istemolchisi

c) o'z nomidan yoki tashish xujjatlarida ko'rsatilgan yuk bagaji yoki yuk bagaji yegasi nomidan ishtirok etuvchi jismoniy yoki yuridik shaxs

d) yuk bagaj yoki yuk bagajini qabul qilib olishga vakil qilingan jismoniy yoki yuridik shaxs.

7. Yukni qabul qilib oluvchi bu ...

a) yuk, bagaj yoki yuk -bagajini qabul qilib olishga vakolatli jismoniy yoki yuridik shaxs.

b) tashilgan yukni qabul qilib oladigan va shartnomada yukni qabul qilib oluvchi sifatida ko'rsatilgan transport xizmatlari istemolchisi

- c) yukni tashish shartnomasida jo'natuvchi unga ishonib topshirgan yukni belgilangan punktga yetkazib berish majburiyatini oladigan tomon
- d) yukni tashishga topshirgan va shartnomada tashiladigan yukni jo'natuvchi sifatida ko'rsatiladigan transport jizmatlari istemolchisi

8. Aralash tashish shartnomasini tuzuvchi va agent sifatida emas shartnoma tomonidan biri sifatida ishtirok etuvchi shaxs?

- a) aralash tashish operatori
- b) dekloran
- c) ekspiditor
- d) sotuvchi tomonidan hech qanday majburiyatlarsiz qilinadigan taklif

9. Deklarant bu...

- a) bojxona rasmiylashtirishi bo'yicha mutaxassis
- b) ekspeditor
- c) bojxona brokeri
- d) bojxona xodimi

10. Yukni deklaratsiya qilish bu?

- a) bojxona rasmiylashtirishning majburiy tadbiri
- b) yukning sug'urta qilishning majburiy tadbiri
- c) yukni tashishga qabul qilib olishning majburiy tadbiri
- d) operator

2-BOB. TRANSPORT-EKSPEDITSION XIZMATLARI KO'RSATISHNING ME'YORIY-HUQUQIY BAZASI

Tayanch iboralar: eksport, import, ombor, yukniortish, harajatlar, bojxona to'lovlari, yuklarni saqlash, agentlik shartnomasi, hisob kartochkalari, agentlik firmasi, fitosanitar sertifikat, schet-faktura, yuk manifesti, bordero, huquq normalari, nizom, Xalqaro bitimlar, Xalqaro konventsiya, unifikatsiya, tijorat shartlari, fuqarolik kodeksi, da'vo, e'tiroz ishlari, tijorat dalolatnomasi.

2.1-§. Transport-ekspeditorlik va agentlik shartnomalari

Transport ekspeditsiyasining shartnomasi – bu ikki tomonlama shartnoma tuzuvchilarning, ya'ni bir tomon ekspeditor – haq to'lovchi, ikkinchi tomon mijoz (yuk jo'natuvchi yoki qabul qiluvchi) yuklarni tashish bilan bog'liq xizmatlarni bajaruvchi yoki tashkil etuvchi majburiyatini oladi.

Avtomobil transportida yuk tashish qoidalariga binoan transport ekspeditsiyasining shartnoma predmetiga ko'ra ekspeditor quyidagi xizmatlarni ko'rsatadi:

- ekspeditor yoki mijoz tomonidan tanlab olingan transport va marshrutda yuklarni tashishni tashkil etish;
- o'z nomidan yoki mijoz nomidan yuk tashish shartnomasini tuzish;
- yukni tashishga oldindan tayyorgarlik ishlarini bajarish;
- transportda yukning ustini yopish vositalarini berish;
- ombor ichida yuklarga qayta ishlov berish;
- yukni jo'natishni va qabul qilib olishni ta'minlash;
- eksport va import hujjatlarini olish;
- bojxona va boshqa rasmiy ishlarni bajarish;
- yukning miqdori va holatini tekshirish;
- yukni ortish va tushirish;

- mijozga yuklatilgan bojhona to'lovlari va boshqa xarajatlarni to'lash;
- yuklarni saqlash;
- belgilangan punktda yuklarni olish;
- tashish davomida yuklarni kuzatish va qo'riqlab borish;
- yuk jo'natuvchining tashish rejasini bajarishi uchun hisob kartochkalarini yuritish va boshqalar.

Transport ekspeditsiyasining shartnomasi yozma ravishda olib boriladi. Agar ekspeditorga uning majburiyatini bajarishga ishonchnoma zarur bo'lsa, unda mijoz ma'lum bir shaklda yoki ihtiyoriy shaklda ishonchnoma berishga majbur.

Shuningdek, mijoz yuklarning hususiyati va tashish sharoitlari, ekspeditorning majburiyatlari haqidagi boshqa ahborotlarni ham berish zarur. O'z navbatida ekspeditor olingan ahborotlardagi kamchiliklar haqida habar berishi hamda qo'shimcha ma'lumotlar so'rashga majbur.

Agar mijoz kerakli ma'lumotlarni to'liq bermasa, ekspeditor o'z ishini boshlashga haqqi bo'lmaydi yoki yetarli darajada taqdim etilmasa va bu zarar keltiradigan bo'lsa, unda mijoz bu zararni qoplashga majbur hisoblanadi.

Ekspeditsiya shartnomasida ko'rsatilgan majburiyatlarini to'liq yoki yetarli darajada bajarmagan ekspeditor qoidaga binoan mijozga yetkazilgan zararining o'rmini to'ldirishi kerak.

Transport agentlik shartnomasi yoki qabul qilinganidek, agentlik kelishuvi tashish faoliyatini amalga oshirishda yuridik hujjat hisoblanadi.

Tayinlangan agent orqali tashuvchi juda ko'p sonli ishlar bilan ishga doir munosabatlarni olib boradi. Bu ishlarga yuk va yo'lovchilarni tashish, jihozlarni ijaraga olish, ortish-tushirish ishlarini ta'minlash, sug'urtalash, ta'minot va boshqa ishlar. Transport kompaniyasi ishining muvaffiqiyatli ishlashi muhim tijorat-huquqiy hujjat hisoblangan agentlik kelishuviga bog'liq.

Agentlik kelishuvining muhim elementi agentning faoliyat yuritish hududini aniqlash hisoblanadi. Bu avtonom respublika, viloyat, tuman, o'lka, shahar, port, temiryo'l stantsiyasi va boshqalar bo'lishi mumkin.

Agentning majburiyati eng avvalo transport-ekspeditsion operatsiyalarni bajarish hisoblanadi, ya'ni:

- yuklarni tashishga jalb qilish, qabul qilish, topshirish, ortish, tushirish;
- inkassatsiya va boshqa to'lovlarni o'tkazish;
- ish yuzasidan da'volarni hal qilish, shuningdek, bojhona hujjatlarini rasmiylashtirish, harajatlarni to'lash, yo'l varaqalariga imzolarni qo'ydirish va bajarilgan ishlarni hisobga olib borish;
- yonilg'i, texnik materiallar, zarurat bo'lganda yashash joyi, ekipaj a'zolarini davolash va boshqalar bilan ta'minlash.



2.2-rasm. Agentning majburiyatlari

Agent turli da'vo, zarar, e'tiroz va notarial guvohlik ko'rsatmalari va boshqa hujjatlarni tartibga solishga tayyor turishi kerak.

Agent faqat qisman o'zi ixtiyoriy ish yuritishi ham mumkin.

Agent ma'lum huquqlarga ega: mukofot, avans puli, ish beruvchidan o'z vaqtida kerakli ma'lumotni olishga haqli.

Agentlik firmasining daromadi uning uchta asosiy faoliyat turidan shakllanadi: agentlik, brokerlik operatsiyalari va tadbirkorlik.

Transport vositasiga agentlik xizmati ko'rsatishda, kema kapitaniga haydovchiga, samolyot uchuvchisiga, provodnikka yordam berishda agentlik mukofoti to'lanadi.

Yuklarni tashishga tayyorlash, har bitimlarini tuzishga brokerlik komissiyasi tomonidan har summasining ma'lum bir foizida haq to'lanadi.

Ekspeditorlar kabi agentlar ham tadbirkorlik faoliyati (ekspeditorlik, reklama, stividor operatsiyalari, konteynerlarni ta'mirlashi va boshqalar) uchun qo'shimcha haq oladilar.

Agentlik shartnomasi

_____ g. “ _____ ” _____ 201__ y.

Bir tomondan _____ kelgusida
“Boshqaruvchi” deb yuritiluvchi, _____
asosida ish yurituvchi shaxs _____
va boshqa tomondan _____
asosida ish yurituvchi _____
kelgusida “Agent” deb yuritiluvchi shaxs _____
haqiqiy shartnomani quyidagilar haqida tuzdik.

Shartnoma predmeti.

Agent o'ziga Rossiya Federatsiyasi chegarasidan tashqarida joylashgan uchinchi shaxsdan haqiqiy shartnomaning ajralmas qismi hisoblanuvchi Boshqaruvchi talablariga muvofiq shartlarda Boshqaruvchi nomi va hisobidan quyidagi tovarlarni (kelgusida - Tovarlar):

sotib olish majburiyatini oladi. Agentning tovarni sotib olish narxi (barcha xarajatlar va majburiy soliqlar, yig'im va bojxona to'lovlari hisobisiz) _____
(_____) AQSH dollari
(Yevro) dan oshishi mumkin emas.

Boshqaruvchi haqiqiy shartnomaga asosan o'ziga Agentga tovarlar narxining _____ foizi qiymatida pul to'lash majburiyatini oladi.

Agent sotib olgan Tovarlar, Agent o'z majburiyatlarini bajarish paytida Boshqaruvchi manfaatlari uchun tovarlarga egalik qilishi va ularni Boshqaruvchiga eltib berish va yetkazish yuzasidan barcha kerakli harakatlarni amalga oshirishidan qa'tiy – nazar, Boshqaruvchi mulki hisoblanadi.

Agent ushbu shartnomaga binoan unga yuklatilgan majburiyatlarni bajarganlik haqida u qilgan xarajatlar va bu qilgan xarajatlarni isbotlovchi hujjatlarni ilova qilgan holda hisobot tuzishga majbur.

Tomonlar huquq va majburiyatlari

Agent majburiyatlari:

Agent uchinchi shaxs bilan o'z nomidan, ammo Boshqaruvchi manfaatlari va hisobidan haqiqiy shartnomaning 1.1 bandida ko'rsatilgan tovarlarni sotib olish, ularni qabul qilish, tashish, saqlash va boshqa kerakli harakatlarni bajarish shartnomalari (kelishuvlari)ni tuzish.

Boshqaruvchiga (Boshqaruvchi bilan kelishilgan joyda) tovarlarni zaruriy hujjatlar, bajarilgan ish haqidagi hisobotni topshirish. Bunda taqdim etilgan tovarlar barcha hujjatlar talabnomaga mos ravishda Boshqaruvchi nomiga rasmiylashtirilgan bo'lishi kerak.

Agent huquqlari:

Boshqaruvchidan kelib tushgan barcha summa hisobidan qonuniy tasdiqlangan chiqimlarni ushlab qolish.

Boshqaruvchi majburiyatlari:

Agentdan shartnoma bo'yicha uning bajarmalarini qabul qilish.

Agentga shartnomada ko'zda tutilgan o'lcham, tartib va muddatda u bajargan xizmatlari uchun mukofot to'lash .

Agentga shartnomani bajarish maqsadida u sarflagan xarajatlarni qoplash.

Shartnomada ko'zda tutilgan boshqa najburiyatlarni bajarish.

Agentga uning talabiga binoan ushbu shartnomada ko'zda tutilgan ishlarni bajarish uchun ishonchnoma berish.

Hisob – kitob olib borish va hisobot tayyorlash tartibi

Boshqaruvchi agentni u bo'yniga olgan majburiyatlarni to'liq hajmda bajarishi uchun zaruriy moddiy mablag' bilan ta'minlaydi. Biroq bunda agentning bankdagi hisobiga kelib tushgan barcha pul mablag'lari Boshqaruvchiga tegishli deb hisoblanadi.

Agentga sotib olingan tovarlarning _____ foizi qiymatidagi mukofot tariqasida beriladigan summa Agentning bankdagi hisobiga tushirilib beriladi yoki

uning hisobiga tushgan avvalgi mablag'dan Agentning o'zi tomonidan ushlab qolinadi.

Agent Boshqaruvchiga tovarlarni bergandan ____ kun ichida shartnoma bajarilganligi haqidagi hisobotni va unga ilova tariqasida Tovarlarining narxini tasdiqlovchi va shuningdek Agent sarflagan xarajatlarini tasdiqlovchi hujjatlarni topshirishi zarur.

Yengib bo'lmas kuch ta'siri

Tomonlar shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni Rossiya Federatsiyasining amaldagi qonunlariga mos ravishda vujudga kelgan yengib bo'lmaydigan kuch ta'sirida bajarmaganligi yoki qisman bajarmaganligi uchun javobgarlikdan ozod bo'ladilar.

Yengib bo'lmaydigan kuch ta'sirida shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni bajarish imkoniyatidan mosuvo bo'lgan tomon ____ kun ichida darhol ikkinchi tomonni ushbu yengib bo'lmaydigan kuch borligini isbotlovchi dalil bilan ogohlantirishi shart.

Yuqorida ko'rsatilgan holatlarni isbotlovchi hujjatlar kompetent davlat idoralari yoki organlari tomonidan beriladi. Yengib bo'lmaydigan kuch vaziyati haqida ogohlantirmaslik yoki kech ogohlantirish yengib bo'lmaydigan kuch vaziyatiga vaj ko'rsatish huquqini yo'qotilishiga olib keladi.

Tomonlarning javobgarligi va boshqa sharoitlar

Shartnoma u imzolangan kundan boshlab kuchga kiradi va “ ____ ” _____ 201__ yilgacha amal qiladi.

Tomonlar kommersiya siri hisoblangan bir tomonning ikkinchi tomonga yetkazgan va ushbu shartnomani bajarish uchun zarur bo'lgan barcha axborotni, shuningdek tovarlar qiymati, ularni sotib olish va jo'natish yo'llari haqidagi axborotlarni tarqalmasligi uchun javobgardirlar.

Bir tomon uchun kommersiya siri hisoblangan axborotni tarqatgan tomon unga zararni qoplab berishi shart.

Shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni bajarmaganlik yoki qisman bajarmaganlik uchun tomonlar Rossiya Federatsiyasi qonunchiligiga mos ravishda javobgarlikka tortiladilar.

Shartnoma bo'yicha barcha bahslar va kelishmovchiliklarni tomonlar muzokara yo'li bilan hal qilishga intilishlari kerak.

Shartnoma bo'yicha bahs va kelishmovchiliklarni muzokara yo'li bilan hal qilish imkoni bo'lmasa, amaldagi qonunchilikka ko'ra hal qilinishi uchun sudga oshiriladi.

Shartnoma imzolanganach, uning yuzasidan olib borilgan barcha muzokaralar, yozishmalar, dastlabki kelishuvlar va u yoki bu tomonlarni shartnoma predmetiga taa'lluqli bo'lgan protokollar o'zining huquqiy kuchini yo'qotadi.

Shartnoma har bir tomon uchun bittadan bir xil huquqiy kuchga ega bo'lgan ikki nusxada tayyorlangan.

Shartnomada ko'rsatilmagan boshqa barcha harakatlarni tomonlar Rossiya Federatsiyasining amaldagi fuqarolik qonunchiligiga asoslangan holda amalga oshiriladi.

Tomonlarning manzili va rekvizitlari

Boshqaruvchi

Agent

Boshqaruvchi

Agent

M. O'.

M. O'.

2.2-§. Har-xil transport turlarida qo`llaniladigan transport hujjatlari

Oldi-sotdi shartnomasi tovarlarni etkazish va u bilan birga amalga oshiriladigan xizmatlarda tijorat bitimlarining eng keng tarqalgan variantlaridan hisoblanadi.

Oldi-sotdi shartnomasiga binoan sotuvchi harid qiluvchiga o`tkazish, haridor esa tovarni qabul qilib olish va belgilangan summani to`lash majburiyatini oladi.

Savdo-sotiq amaliyotida oldi-sotdi shartnomasining quyidagi turlari mavjud:

Bir martalik tashish shartnomasi– mahsulotni ma`lum vaqtda yoki ma`lum muddatda Yetkazib berish bo`yicha kelishuv.

Bir martalik tashish shartnomasi qisqa yoki uzoq muddatlarda amalga oshirilishi mumkin. Qisqa muddatli Yetkazib berishni aniq yoki noaniq (masalan, hosil yig`ishtirib olingandan so`ng, navigatsiya ochilgandan so`ng va boshqalar) belgilash mumkin. Uzoq muddatli shartnomani kompleks va murakkab jihozlarni, transport vositalarini va boshqalarni Yetkazib berishda tuzish mumkin. Bunday shartnoma 3-5 yil muddatga tuziladi.

Davriy yetkazib berish shartnomasi– ma`lum miqdordagi yoki partiyadagi tovarni tashish shartida belgilangan muntazam davriy yetkazib berishnik o`zda tutuvchi kelishuv hisoblanadi. Qoidaga ko`ra, bu sanoat homashyosi va yarim fabrikatlar – toshko`mir, neft, tabiiygaz, ruda, qog`oz va qog`oz mahsulatlari va boshqalar). Qisqa muddatli shartnoma – 1 yil, uzoq muddatli – 5-10 yil.

Komplekt jihozlarni yetkazib berish shartnomasi – tovarlarni bir-biridan ko`plab farqqiluvchi, murakab tarkibli, juda ko`p shartlar asosida komplektlab yetkazib berish bo`yicha kelishuv.

Oldi-sotdi shartnomasini tuzuvchi tomonlar - sotuvchi va xaridor shartnomada ko`zda tutilgan konkret majburiyatlarni o`z zimmalariga oladilar.

Sotuvchining asosiy majburiyatlari:

- Tovarni yetkazib berish;
- Tovarga tegishli hujjatlarni berish.

- Haridorning asosiy majburiyatlari:
- Tovarning narhini to`lash;
- Yetkazib berilgan tovarni qabul qilib olish.
- Sotuvchi va haridor bilishi zarur bo`lgan umumiy qoidalar:
- Zararlarni aniqlash va tomonlarning biri yo`l qo`yilgan hatoni qoplash;
- Har hil yig`imlar, soliqlar va to`lovlarni to`lash tartibi;
- To`lov muddatini cho`zish, shuningdek, boshqa intizom buzilishi

bo`yicha jarima to`lash;

- Transport va valyuta tavakkalchiligi;
- Mas`uliyatdan ozod qilish tamoyillari;
- Muddatidan ilgari shartnomani bekor qilish tartibi.

Barcha transport turlarida ma`lum miqdordagi yukni belgilangan vaqtichida bir yoki bir nechta transport turida tashish uchun yozma ravishda “bosh shartnomalar” tuzish alohida ahamiyat kas betadi. Ushbu kelishuvlarda har bir transport turi uchun aniq transport hujjatlarini qo`llash ko`zda tutilgan.

Dengiz transportida asosiy hujjat konosament hisoblanadi, uni tuzish uchun esa yuklash orderi va shturman tilhati asos qilib olinadi.

Yuklash orderi tashuvchiga tashish shartnomasini tuzish va o`rniga konosament shaklida yozma isbot olish uchun yozmataklif hisoblanadi.

Order quyidagi ma`lumotlardan iborat:

- jo`natuvchining nomi;
- tushirish portining nomi;
- qabul qiluvchining nomi;
- yuk va uning holati haqida ma`lumotlar;
- yuk jo`natuvchiga to`lov uchun har narhi haqida ma`lumot.

Shturman tilhati kapitan tomonidan aniq kema bortiga qabul qilib olingan yukni tasdiqlovchi order hisoblanadi. Konosament ingliz tilida rasmiylashtiriladi va uchta vazifani bajaradi: yukni tashish uchun kema egasi tomonidan qabul

qilinganini tasdiqlaydi; tovarni tashishga yo`naltirilgan hujjat hisoblanadi; dengizda tashish shartnomasi tuzilganligidan guvoh beradi.

Temir yo`l transportida ichki va xalqaro temir yo`lda yuklarni tashishda nakladnoy va uning kopyiya-dublikati transport hujjati hisoblanadi. Nakladnoy yuk jo`natuvchi va temiryo`l ma`muriyati o`rtasida tashish shartnomasi tuzilganligi to`g`risidagi rasmiy hujjatsanaladi.

Ichki tashuvlarda kopyiya-dublikat yukni qabul qilinganligi haqidagi kvaitantsiya deb ataladi. Yo`l qaydnomasi va uning koreshogi transport hujjati hisoblanadi. Yo`l qaydnomasi va nakladnoy yuk bilan birga qabul qilish stantsiyasigacha Yetkazib boriladi va qabul qiluvchiga topshiriladi. Yo`l qaydnomasi – bu temiryo`l transportining ichki hujjati hisoblanadi. U tashish haqlarini to`g`ri belgilanishini nazorat qilish uchun xizmat qiladi. Yukni qabul qilinganligi haqidagi kvitantsiya jo`natish stantsiyasida yuk jo`natuvchida, koreshogi esa temiryo`l stantsiyasida qoldiriladi.

Havo transportida yuk avia nakladnoy yoki havo yo`llari kvaitantsiyasi yuk jo`natuvchi va tashuvchi orasidagi tashish shartnomasiga guvohlik beruvchi hujjat hisoblanadi.

Avianakladnoy yuk jo`natuvchi tomonidan 3 nushada to`ldiriladi va yuk bilan birga tashuvchiga topshiriladi. Avianakladnoyning birinchi nushasiga “tashuvchi uchun” belgisi qo`yilib, yuk jo`natuvchi tomonidan imzolanadi, ikkinchi nusha “qabul qiluvchi uchun” belgisi qo`yilib, yuk jo`natuvchi va tashuvchi tomonidan imzolanadi va yuk bilan birga yuboriladi., uchinchi nushasi esa tashuvchi tomonidan imzolanib, yukni qabul qilib oligandan so`ng yuk jo`natuvchiga qaytarib beriladi. Nakladnoyda yukning nomi, jo`natuvchi va qabul qiluvchi aeroportlarning nomi, nakladnoyga ilova qilinayotgan hujjatlarning nomi, yukning narhi, tashish uchun to`langan haq, nakladnoyni to`ldirish vaqti va boshqalar ko`rsatiladi.

Avianakladnoy tovar harakatini boshqaruvchi ham, taqdim etuvchi hujjat ham hisoblanmaydi. U faqat tashish shartnomasi tuzilganligini, tovarni tashish

uchun qabul qilinganligini va tashish shartlarini tasdiqlovchi hujjat hisoblanadi. Bir qator davlatlarda u bojxona deklaratsiyasi sifatida ishlatiladi.

Avtomobil transportida yuklarni tashishda yo`l varaqasi va tovar-transport hujjatidan foydalaniladi.

Yo`l varaqasi birlamchi hujjat bo`lib, tovar-transport nakladnoyi (TTN) bilan birga avtotransport vositasi va haydovchining ishini hisoblab borish, haydovchiga oylik maoshini belgilashda ishlatiladi. Yo`l varaqasi avtotransport korxonasi mas`ul hodimlari (dispatcher) tomonidan to`ldiriladi:

- liniyaga chiqishdano ldin;
- liniyada;
- avtotransport korxonasiga qaytgandan so`ng.

TTN yuk jo`natuvchi tomonidan tashuvchiga berilib, yukni hisobdan chiqarish va qabul qiluvchining yukni qabul qilib olganligini tasdiqlovchi asosiy hujjat hisoblanadi. Yuk jo`natuvchi kamida to`rt nushada TTN to`ldiradi: birinchisi yuk jo`natuvchida qoladi, ikkinchisi yuk qabul qiluvchiga beriladi, uchinchi va to`rtinchisi ATKga beriladi. Tashish uchun hisob-kitobishlari bajarilgandan so`ng uchinchi nusha yuk jo`natuvchiga qaytariladi. TTN ikki bo`limdan iborat: tovar va transport. Xalqaro tashishlarda CMR nakladnoyi rasmiylashtiriladi.

Havo transportida daryo nakladnoy yoki dengiz konosamenti (daryo-dengiz aralashishlarda) yuklarni tashishda shartnoma mavjudligini isbotlovchi hujjat hisoblanadi. Bu hujjatlar yuk jo`natuvchi tomonidanyagona namuna asosida tayyorlanadi. Nakladnoyda keltirilgan ma`lumotlarga asoslanib yuk jo`natuvchi port yoki pristan yo`l qaydnomasini tuzadi va u yuk bilan birgalikda qabul qiluvchi port yoki pristanda qoladi. Yukning qabul qilinganligi haqida jo`natuvchiga kvitantsiya beriladi. Nakladnoyda yuk jo`natuvchi, kemanding nomi yoki uning tartib raqami, jo`natuvchi va qabul qiluvchi portlarning nomi, yuk jo`natuvchi va qabul qiluvchilarning to`liq nomi va manzili va yuk haqidagi barcha ma`lumotlar ko`rsatiladi.

2.3-§. Tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar

Yuklarni Xalqaro tashishda tashish hujjatlaridan tashqari tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar ham mavjud. Xalqaro savdo palatasi va Xalqaro savdo ishlarini rasmiylashtiruvchi Komitet tomonidan yagona hujjatlar namunasi ishlab chiqilgan:

Schet-faktura– jo`natilayotgan tovarga tijorat hisobi, Uning asosiy vazifasi tovar uchun belgilangan to`lov summasi hisoblanadi. Bundan tashqari schet-faktura tovarga nakladnoy sifatida foydalanilishi mumkin. Unda quyidagi ma'lumotlar ko`rsatiladi: bitimda ishtirok etayotgan tomonlarning nomi va manzili; shartnoma haqidagi axborotlar; yukning tavsifi va kodi; yonilg`I miqdori, yukning massasi, yukning narhi, yetkazib berish shartlari.

Konsullik schet – fakturasi – schet-fakturaning yukni qabul qilayotgan davlat tilidagi nushasi.

Upakovka varaqasi– tovar bilan jo`natiladigan asosiy hujjatlardan biri hisoblanib, unda bir yuk o`rniga joylashtirilgan barcha tur va navdagi yuklar bo`yicha ma'lumotlar kiritilgan. Upakovkaga moslashtirilgan cho`ntakka solib qo`yiladi. Upakovka varaqasida har bir tovarning navi, soni va tartib raqami ko`rsatiladi.

Yuk manifesti – transport vositalarida tashilayotgan barcha tovarlarni hisobga oluvchi hujjat. Yuk manifesti tovar haqidagi quyidagi ma'lumotlardan tashkil topadi: transport hujjatlari tartib raqami, yuk jo`natuvchi va qabul qiluvchining nomi; tovarning markirovkasi, soni, massasi.

Bordero – huddi yukmanifesti kabi hujjat bo`lib, u avtomobillarda tashishni amalga oshirishda ishlatiladi.

Tovarning kelib chiqishi haqidagi sertifikat- bitim tuzilayotgan davlatlar o`rtasida imtiyozli boj haqi to`lash amalga oshirilganda talab etiladigan hujjat.

Tovarning sifati haqidagi sertifikat – bir tashish hujjatiga ko`ra jo`natilayotgan tovarlarning har bir partiyasiga beriladi. Qoidaga ko`ra bu hujjat faqat oziq-ovqat mahsulotlari, kosmetika va shunga o`hshash tovarlarga beriladi.

Sertifikatda quyidagilar ko`rsatiladi: sertifikat bergan tashkilotning nomi, sertifikatning tartib raqami, berilgan vaqti, tovarning nomi, jo`natuvchi, qabul qiluvchi, tovarning tavsifi va navi, miqdori, ishlab chiqilgan vaqti, standart talabiga mosligi.

Fito sanitar sertifikat – davlat organlari tomonidan karantin bo`lganda yoki eksport qilayotgan davlat o`simliklarni himoya qilishda beriladi. U transport hujjatlariga qo`shib jo`natiladi.

Fumigatsion sertifikat – bu hujjat oziq-ovqat mahsulotlarida har hil hasharotlarni yo`qotish uchun qayta ishlov berilganligini tasdiqlashda ishlatiladi.

Gigiena sertifikati (tahlil sertifikati - inson sog`lig`i uchun zarar keltiradigan tovarlarga talab etiladi. Turli davlatlarda bu tovarlar nomenklaturasi har hil bo`lishi mumkin, lekin shunday tovarlar borki, ularga majburiy ravishda bunday sertifikattalar beriladi: oziq-ovqat mahsulotlari; konservantlar; bolalar uchun tovarlar; ichimlik suv ta`minotida ishlatiluvchi materiallar, buyumlar va jihozlar; parfyumeriya-kosmetika vositalari; himiya va neft-himiya mahsulotlari; polimer va sintetik materiallar; inson terisi bilan bog`lanuvchi buyumlar.

Veterinariya sertifikati – hayvon va parrandalarni hamda ularning mahsulotlarini import qilishda rasmiylashtiriladi. Bu tovarlarni tashish faqat belgilangan veterinar nazorat punktlarida mavjud veterinar sertifikatlari mavjud bo`lganda ruxsat beriladi.

Havfli yuklar uchun sertifikat – bu transport tashkiloti tomonidan havfli yuklar to`g`ri e`lon qilinganligini bildiruvchi hujjat hisoblanadi. Sertifikat jo`natilayotgan tovar to`liq va to`g`ri havfli yukka mansubligi; yuk o`z hususiyatidan kelib chiqqan holda upakovka qilinganligi tashishda havfsizlikni ta`minlashi, yuk talab darajasida markirovka qilinganligini tasdiqlashi kerak.

2.4-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me`yoriy hujjatlar tizimi

Transport-ekspeditorlik faoliyati turli ko`rinishdagi va turli shakllarga ega bo`lgan mulkchilikdag iva jismoniy shahslar va korxonalar o`rtasidagi munosabatlarni qamrab oladi.

Aniq transport turlariga taalluqli milliy huquq normalariga transport ustavlari va kodekslari kiradi. Hozirgi kunda davlatimizda quyidagi ustav va kodekslar mavjud:

- Avtomobil transporti nizomi;
- Temiryo`l transporti nizomi;
- Havo transporti kodeksi.

Xalqaro aloqalarda har bir transport turi bo`yicha ko`p sonli Xalqaro bitimlar tuzilgan bo`lib, u transport konventsiyalari deb nomlanadi.

Temir yo`l transporti. Temir yo`l transportida quyidagi asosiy konventsiya va bitimlar amal qiladi:

Temir yo`l transporti dahal qarotashishlar haqida konventsiya (1980-y.);

Temir yo`l transportida Xalqaro yuktashish haqida bitim (1953-y.);

Chegara orqali yuk larni temir yo`l da ashishni osonlashtirish haqidagi Xalqaro konventsiya (1952-y.) va boshqalar.

Temir yo`l transporti samaradorligini oshirishga yo`naltirilgan faoliyatda Temir yo`llar Xalqaro ittifoqi (Mejdunarodniy soyuz jelezni hderog- MSJD) muhim ahamiyatga ega. U 1992-yilda Genueda Xalqaro iqtisodiy konferentsiyaning qarori bilan yaratilgan. MSJDning maqsadi - Xalqaro yo`nalishlarda tashishlarni amalga oshiruvchi temiryo`llarni qurishsharoitlarini yaxshilash, ularni muvofiqlashtirish va standartlashtirish, milliy temiryo`l ma'muriyatlari bilan aloqani yaxshilashdan iborat.

Avtomobiltransporti. Avtomobil transportida quyidagi asosiy konventsiya va bitimlar amalqiladi:

- 1956-yilda Jenevada imzolangan yuklarni Xalqaro tashish shartnomasi haqidagi konventsiya;

- 1973-yilda imzolangan avtomobillarda Xalqaro yuk va passajirlarni tashish shartnomasi haqidagi konventsiya;
- 1975-yildagi Xalqaro avtomagistrallar haqidagi Yevropabitimi;
- 1957-yilda imzolangan va 2003-yilda qayta tahrirdan o`tkazilgan havfli yuklarni Xalqaroyo`llarda tashish haqidagi E vropabitimi (DOPOG);
- 1975-yilda yuklarni tashishda Xalqaroyo`llarda tashish kitobchasini qo`llash haqidagi bojhona konventsiyasi (MDP).

BMT Yevropa iqtisodiy komitetining Ichki transport komiteti (Komitet po vnutrennomu transportu – KVT) 1948-yilda barcha turdagi ichki transportlar sohasida hamkorlikni rivojlantirish maqsadida tashkil etilgan. Unga barcha BMT Yevropa iqtisodiy komitetiga a'zo davlatlar a'zo hisoblanadi.

Ichki transport komitetining faolishtiroki va yordami bilan Xalqaro tashuvlarni soddalashtirish, unifikatsiyalash va milliy me'yorlarni yaxshilash borasida birqator konventsiya va bitimlar, tavsiyalar ishlab chiqilgan. Faqatgin aavtomobil transporti sohasida Ichki transport komiteti 40 ga yaqin Xalqaro konventsiya va bitimlar, transport vositalari konstruktsiyasi haqidagi 50 yaqin qoidalari ishlab chiqilgan.

Ichki transport komiteti faoliyatida Xalqaro avtomobillar harakati va yuk hamda passajirlarni tashishni tashkil etish bo'yicha barcha masalalar yoritib berilgan. BMT Yevropa iqtisodiy komitetining Ichki transport komiteti tomonidan ishlab chiqilgan va maqabulqilingan me'yoriy hujjatlar asosida Xalqaro aloqalarda yuk va passajirlarni tashish bo'yicha ikki tomonlama bitimlar tuziladi.

Avtomobil transporti Xalqaro ittifoqi (Mejdunarodniy soyuz avtomobil nogo transporta – MSAT) ga 1948-yilda Yevropa avtomobil yo`llari va avtomobil transporti assotsiatsiyasi tomonidan asossolingan. Uning shtab-kvartirasi Jenevashahrida joylashgan. MSATning asosiy maqsadi – avtomobillarda tashuvchilarning manfaatlari asosida avtomobillarda Xalqaro tashuvlarni rivojlantirishga imkoniyat yaratishdir. MSATga 45 ta davlatning 150 dan ortiq assotsiatsiyalari kiradi. Uning asosiy yo`nalishlari:

- Xalqaro avtomobillarda tashuvlarda davlat chegaralaridan o`tish, soliq va yig`imlarni qisqartirish yoki bekor qilish, mijozlarga xizmat ko`rsatish sifatini yaxshilash, haydovchilar ishi va dam olishini tashkil etish va boshqalar;

- Muvofiqlashtirish va milliy va Xalqaro transportni rivojlantirish bo`yicha tadbirlarni qo`llab-quvvatlash;

- ma`lumot va ahborotlarni materiallarini yaratish;

- avtomobillarda Xalqaro tashish masalalari bo`yicha tadqiqot natijalarini, MSAT a`zolari haqidagi ma`lumotnomalarni nashr qilish.

Avtomobillarda Xalqaro yuklarni tashishda tijorat shartlarini aniqlash va tartibga solishda Yuklarni Xalqaro yo`llarda tashish shartnomasi haqidagi konvensiya (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов – КДПГ) asosiy hujjat hisoblanadi.

Bu konvensiya BMT Yevropa iqtisodiy komitetining Ichki transport komitet idoirasida 1961-yilda ishlab chiqilgan bo`lib, unda 25 ta davlat ishtirok etadi. KDPG ning amaliy masalalari bilan MSAT shug`ullanadi.

Konvensiya avtomobillarda yuklarni tashishni tartibga solishda oliy yuridik kuchga ega bo`lgan Xalqaro shartnoma hisoblanadi. Unga Yevropaning barcha davlatlari va Osiyo hamda Afrikaning bir qator davlatlari a`zo.

Bu konvensiyaning amal qilish doiralari: tashuvchining javobgarligi, tashish shartnomasini tuzish va bajarish, e`tiroz va da`volar, bir nechta tashuvchilar orqali tashishni tashkil etish va boshqalar.

Havo transporti. Havo transporti XX asrning boshlarida paydo bo`lib, u passajirlarni, pochta va yuklarni mamlakatlar va dunyoning yirik shaharlari orasida muntazam tashishlarni amalga oshirib kelmoqda. Taxminan 40 yil ichida Xalqaro liniyalarda passajirlarni tashish deyarli 42 baravarga ortdi.

Havo transporti sohasida katta avtoritetga ega bo`lgan Xalqaro tashkilot Grajdani aviatsiya siXalqaro tashkiloti hisoblanadi. Butashkilot 1947-yilda Chikago konvensiyasi asosida BMT tomonidan tashkil etilgan bo`lib, unga 150 davlat a`zo bo`lgan. Shtab-kvatirasi Monreal shahrida joylashgan.

Uning asosiy vazifasi:

- havo huquqibo'yicha Xalqaro konventsiya loyihalarini va boshqa hujjatlarni tayyorlash;
- standartlarni ishlab chiqish va tasdiqlash, havo navigatsiyasi havfsizligi turli muammolarini va atrof muhitni muhofaza qilish bo'yicha tavsiyanomalarni ishlab chiqish;
- havo transporti bo'yicha konkret muammolarni o'rganish va natijalarni manfaatdor davlatlarga taqdim etish.

Bundan tashqari "Xalqaro tranzit havo aloqalari haqida", "Xalqaro havo tashuvlar haqida va "Xalqaro havo tashuvlariga taalluqli ayrim qoidalarni unifikatsiya qilish haqida"gi konventsiyalar ham amal qiladi.

2.5-§. Ekspeditorlik va agentlik korxonalarida da'vo ishlarining tashkil etilishi

Yuklarni tashish va transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish bilan bog'liq ekspeditorlik va agentlik tashkilotlarida shartnoma-huquqiy ishlar tijorat niamalga oshirishda firmaning mavqeida alohida ahamiyatga ega hisoblanadi.

Fuqarolik kodeksi yuklarni tashish shartnomasining bajarilishi, agentlik yoki ekspeditorlik xizmatlari bilan bog'lik talablarni sud va arbitrajlik organlari orqali tartibga solishni ko'zda tutadi.

Kodekslarda va nizomlarda yuklarni tashishnida yuzaga keluvchi nizolarda tashuvchiga nisbatan da'vo qilish majburiyati ko'zda tutilgan.

O'z vaqtida bir tomondan ikkinchi tomonga taqdim etilmagan yoki qonuniy noto'g'ri itaqdim etilgan da'vo yuk jo'natuvchi yoki qabul qiluvchini, ya'ni sud yoki arbitrajga shikoyat qilishda mahrum etadi.

Transportda qo'llaniladigan da'vo – buyuk jo'natuvchi, qabul qiluvchi yoki ekspeditor tomonidan tashuvchiga tashish bo'yicha o'z majburiyatini bajarmaganligi uchun haq to'lashdir. Agar tashuvchi tashish bajarilmasdan oldin uni sifatli bajarish majburiyatidan o'zini mustasno qilsa, ya'ni transport

hujjatlarida yoki boshqa shartlarga ko`ra (masalan, yukning massa yoki holatiga nisbatan “sifati va miqdori noma’lum”) da’vo ishlari ko`rib chiqilmaydi.

Transport kodekslari va nizomlarda yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchilarning turli ko`rinishdagi talablariga ko`ra ularning da`volarini ko`ribchiqish va qondirish uchun tartib va muddatlari ko`rsatilgan qoidalar ishlab chiqilgan. Har qanday transport korhonasida shartnoma-huquqiy xizmatdan tashqari shikoyat va e`tirozlar xizmati ham tashkil etilishi, unga yurist emas, balki korhona mansabdor shahslaridan biri mas’ul etib tayinlanishi kerak, chunki yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchilar bilan ular o`zaro aloqada bo`ladilar.

Kodeksga muvofiq da’vo o`z maravishda taqdim etilishi, tashuvchi esa uni olgandan so`ng e`tirozni tasdiqlovchi hujjat taqdim etilmagan bo`lsa ikki haftadan so`ng uni ko`rib chiqmasdan qaytarish huquqiga ega.

Ekspeditorlik topshiriqnoma (dalolatnoma)sini rasmiylashtirish

Tijorat dalolat nomasini tuzishdan maqsad yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchi tomonidan tashish shartnomasi buzilganda moddiy javobgarlikka asos bo`ladigan holatni tasdiqlashdan iborat.

Bu dalolatnoma quyidagi holatlarda tuziladi:

- yukning gnomi, massasi va miqdori yoki tashish hujjatida ko`rsatilgan ma’lumotga mos kelmasa;
- yuk yoki bagajning shikastlanishida;
- yuk yoki bagajning hujjati bo`lmasa yoki aksincha;
- tashuvchiga o`g`irlangan yuk yoki bagaj topshirilsa.

Tashuvchi yuqoridagi holatlardan birini o`zi aniqlagan bo`lsa dalolatnoma tuzishga majbur bo`ladi. Tijorat dalolatnomasi yukni topshirish yoki tushirish kunida tekshirib, yo`lda esa holatni qlangan kunda yoki yukni tushirish vaqtida tuziladi. Tijorat dalolatnomasida yuk, bagaj va aniqlangan holatning aniq va batafsil tavsifi keltirilishi, unda hech qanday taklif va hulosalar bo`lmasligi kerak.

Tijorat dalolatnomasidagi savollarga aniq javoblar berilishi, o`chirishlar va qaytarilishlar bo`lmasligi kerak. Agar yuklar noto`g`ri ortilgan, mahkamlangan

yoki joylashtirilgan bo`lsa, ular aniq ko`rsatilishi lozim. Dalolatnoma uch nushada tuziladi. Birinchisi yuk jo`natuvchiga, ikkinch isiterminal, port yoki stantsiyaga, uchinchi sitashuvchiga taqdim etiladi.

Yuk jo`natuvchi tekshiruv vaqtida ishtirok etgan bo`lsa dalolatnomaga imzo qo`yadi, tashuvchi tomonidan esa tijorat dalolatnomasi qoidalarida belgilangan lavozimdagi shahslardan bir iimzo qo`yadi. Dalolatnoma tuzuvchi tomonlarning har biri unga imzo qo`yishi shart, agar ulardan biri tomonidan norozilik bo`lsa, ilovada o`z fikrini keltirish mumkin.

Nazorat savollari



1. Har xil transport turlarida yuklarni tashishda hujjatlarni rasmiylashtirish
2. Transport-ekspeditorlik shartnomasi.
3. Transport-ekspeditorlik shartnomasining

O`zbekiston Respublikasi Fuqarolik Kodeksi asosida tuzilishi.

4. Ekspeditorlik topshiriqlari.
5. Ekspeditorning transport-ekspeditsion shartnoma bo`yicha javobgarligi.
6. Transport agentlik shartnomasi.
7. Oldi-sotdi shartnomasi.
8. Har xil transport turlarida qo`llaniladigan transport hujjatlari.
9. Tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar.
10. Transport-ekspeditsion xizmatlari ko`rsatishning me`yoriy –huquqiy bazasi
11. Transport-ekspeditsion xizmatlar ko`rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me`yoriy hujjatlar majmuasi.
12. Ekspeditorlik, agentlik korxonalarida da`vo ishlarining amalga oshirilishi.
13. Tijorat va oddiy shakldagi dalolatnomalarni tuzishga ekspeditorlik topshiriqnomasini rasmiylashtirish.

14. Tashish shartnomasi bo'yicha shikoyat va da'vo dalolatnomalarini tuzishga ekspeditorlik topshiriqnomasini rasmiylashtirish.

15. Har xil transport turlarida yuklarnitashishda transport – ekspeditsion xizmatlarning xususiyatlari

16. Yuklarni aralash tashishda transport – ekspeditsion faoliyat.

17. Yuklarni aralash tashishning xususiyatlari.

18. Yuklarni aralash tashishda tovar-transport hujjatini rasmiylashtirish.

19. Yuklarni aralash tashishda operatorning tashuvchilar va agentlar bilan o'zoro munosablari.

20. Avtomobil, daryo va havo transportida yuklarni jo'natishda ekspeditorlik va agentlik xizmatlarini ko'rsatish.



Mavzuni mustahkamlash uchun testlar

1. Moliyaviy -hisobiy axamiyatga ega bo'lgan xujjat

- a) yo'l qaydnomasi
- b) yukning qabul qilib olish kvitansiyasi
- c) yo'l vedomostining koreshogi
- d) yuk jo'natuvchiga nakladnoyni berish

2. Moliyaviy -hisobiy axamiyatga ega bo'lgan xizmat

- a) Tashish to'lovlarini pasmiylashtirish va to'lash
- b) Yuk tashish
- c) Bojxona xizmatlari
- d) Yuk bojxona deklaratsiyasini to'ldirish

3. Transport ekspeditsiya operatsiyalari...

- a) Asosiy va qo'shimcha
- b) Bojxona xizmatlari
- c) Yuk bojxona deklaratsiyasini to'ldirish
- d) Bojxona xizmatlari

4. Asosiy transport ekspeditsiya operatsiyalari

- a) yuklash-tushirish
- b) yukni o'rash
- c) bojxona operatsiyalari
- d) import

5. Qo'shimcha transport ekspeditsiya operatsiyalari

- a) maslahat berish
- b) mijozga axborot berish
- c) tamg'alash
- d) uzoq vaqt saqlash

6. Transport xizmati ...

- a) yukni jo'natuvchi va qabul qilib oluvchining yuklarini tashish ehtiyojlarini belgilangan me'yorlar va talablarga muvofiq qondirish bo'yicha transport xizmati ijrochisining faoliyati natijasi
- b) transport kompleksi tashkilotlari tomonidan yukni jo'natuvchi va qabul qilib oluvchiga ko'rsatiladigan bevosita tashish bilan bog'liq bo'lmagan xizmatlar
- c) xizmat ko'rsatish ijrochisining xizmatlarini bajarilishini taminlash faoliyati
- d) yuklarni tashish shartnomasida tomon hisoblangan xizmat ko'rsatuvchi jismoniy yoki yuridik shaxs.

7. Transport xizmati ijrochisi ...

- a) yukni tashish shartnomasida xizmat ko'rsatuvchi tomon hisoblangan jismoniy yoki yuridik shaxs
- b) yukni tashish shartnomasida xizmatdan foydalanuvchi tomon hisoblangan jismoniy yoki yuridik shaxs
- c) yukni tashishga taaluqli, yukni jo'natish va qabul qilib olish jarayonini tashkil qilish bilan bog'liq transport xizmatining turi
- d) xizmat ko'rsatish ijrochisining xizmatlarining bajarilishini ta'minlash faoliyati

8. Ekspeditorlik xizmatlariga tegishli emas ...

- a) tovarlarni tashish savdo birjasi

- b) tashish shartnomasini rasmiylashtirish va qabul qilish tarqatish xujatlarni rasmiylashtirish bilan yuklarni berish va qabul qilish
- c) tashuvchilarni axtarish va tashish texnologiyasini tanlash
- d) faqat temir yo'lda

9. Ekspeditor-vositachi

- a) tashishni bajarish (muddati, yukni butunligi) uchun qabul qiluvchi oldida javob bermaydi
- b) tashishni bajarish (muddati, yukni butunligi) uchun qabul qiluvchi oldida javob beradi
- c) tashishni bajarish muddati bo'yicha, qabul qiluvchi oldida javob beradi yukni butunligi uchun javob bermaydi
- d) ortish- tushirish ishlarini tashkil etish mayda jo'natishlarni yig'ish

10. Transport – ekspeditsiya kompaniyalari maxsuslashtirilishi bo'yich... bo'ladi

- a) xalqaro, vedomstvali, portichi, terminalichi va aralash tashish operatori
- b) xalqaro, vedomstvali, portichi, terminalichi va temir yo'l kompaniyasi
- c) xalqaro, vedomstvali, portichi, terminalichi va avtotransport kompaniyasi
- d) xalqaro, vedomstvali, portichi, terminalichi va dengiz poroxodchiligi

3-BOB. TRANSPORT – EKSPEDITSION XIZMATLARINING XUSUSIYATLARI

Tayanch iboralar: *Aralash tashish, aralash tashish shartnomasi, yuridik shaxs, yuk jo'naluvchi, yuk qabul qiluvchi, tashuvchi, agent, raqobat, strategiya, progressiv texnologiyalar, menejment, marketing, intensivikasi, diversifikatsi, daromadlar, foyda, yo`riqnomalar, bozor modeli, menejer, nomenklatura, terminal, bojhona organlari, magistral bog`lanish, omborhona, magistral terminallar.*

3.1-§. Yuklarni aralash tashishning o'ziga xos xususiyatlari

Aralash tashish –aralash tashish shartnomasiga muvofiq eng kamida ikkita transport turi bilan bajariladigan tashish.

Aralash tashish operatori – **yuridik shaxs bo'lib:**

a) o'zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiluvchi boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasini tuzadi va shartnomaning bajarilishi uchun javobgarlikni zimmasiga oladi;

b) yuk jo'natuvchi va tashuvchilarni ham o'z ichiga oladigan uchinchi tomon nomidan emas, balki aralash tashish shartnomasining tomoni sifatida chiqadi.

Aralash tashish shartnomasi –uning asosida aralash tashish operatori ma'lum bir tashish to'lovlari evaziga aralash tashishni amalga oshirish yoki amalga oshirishni ta'minlash majburiyatini zimmasiga oladigan shartnoma.

Aralash tashish nakladnoyi –

a) aralash tashish shartnomasi tuzilganligini;

b) yukning aralash tashish operatorining tasarrufiga olinganligini;

v) aralash tashish operatori tomonidan yukni aralash tashish shartnomasining shartlariga muvofiq yetkazib berish majburiyati olinganligini tasdiqlaydigan hujjatdir.

Yuk jo‘natuvchi – o‘zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiladigan boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasini tuzadigan shaxs, yoki o‘zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiladigan boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasining shartlariga muvofiq yukni aralash tashish operatoriga amalda topshiruvchi shaxs.

Yukni qabul qilib oluvchi – yukni qabul qilib olish uchun vakil qilingan shaxs.

Tashuvchi – aralash tashish operatori yoki uning agenti bilan yuklarni qandaydir bir bitta transport turida tashishga shartnoma tuzgan yuridik shaxs.

Agent – aralash tashish operatori nomidan yoki uning topshirig‘i bo‘yicha aralash tashish shartnomasining bajarilishi bilan bog‘liq bo‘lgan operatsiyalarni amalga oshiruvchi shaxs.

Yuklarni aralash tashishning o‘ziga xos xususiyatlari

Tranzit yuklarni tashish uchun avtomobil va havo transportining jalb qilinishi, shuningdek konteynerli tashishlarning rivojlanishi va tashishlarni ratsionallashtirishdan manfaatdorlik tashishni transportning bir nechta turi bilan bajarishga bo‘lgan ehtiyojni dunyoga keltiradi. Mamlakat ichida ham, mamlakatlar o‘rtasida ham bunday tashishlar aralash (multimodal) tashishlar deb ataladi va [4] darslikda keltirilgan.

Yuqorida qayd qilib o‘tilganidek aralash tashishni tashkil qilish ikkita transport-huquqiy muammoni, aynan esa:

Transportirovka qilish mobaynida hamkor tashuvchilar bilan o‘zaro munosabatlarni ishlab chiqish;

Tashishning huquqiy rejimini, xususan, hamkor tashuvchilarning yuk jo‘natuvchi oldidagi javobgarligini aniqlashni hal qilishni talab qiladi

Aralash tashishda tashish shartnomasi bevosita yuk jo‘natuvchi bilan yukni tashish uchun qabul qilib oladigan transport yoki ekspeditorlik korxonasi o‘rtasida tuziladi. Aralash tashish bo‘yicha huquqiy munosabatlarning ishtirokchilari qatoriga yukni qabul qilib oluvchidan tashqari boshqa turdagi transport vositalariga ega bo‘lgan, tashishda ishtirok etadigan transport korxonalari ham qo‘shiladi. Butun yetkazib berish yo‘li uchun tuzilgan yagona tashish hujjati bo‘yicha yuklarni tashish aralash tashishlarning muhim alomatlaridan biri bo‘lib hisoblanadi.

Yetkazib berish davomida yuk halokatga uchragan yoki shikastlangan yoki tijorat nuqtai-nazaridan yaroqsiz holga kelgan taqdirda yukni jo‘natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchi oldida alohida tashuvchilar emas, balki aralash tashishga hujjat bergan ekspeditor yoki transport korxonasi bevosita javobgar bo‘ladi, ular yuk jo‘natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchining asoslangan da‘volarini qanoatlantirgandan keyin o‘zlari ko‘rgan zararni aybdor tashuvchi yoki transport korxonasidan undirib oladi.

Mamlakat ichidagi aralash tashishlarda javobgarlik tashishda ishtirok etadigan har bir transport turining transport tashkilotlarining zimmasida bo‘ladi. Bunda har bir transport turi nomidan belgilangan punktlarda yoki yuklarni qayta yuklash punktlarida joylashgan transport tashkilotlari chiqadi (javobgarlik yuk amalda topshirilgunga qadar topshiruvchi tomonning, topshirilgandan keyin esa – qabul qiluvchi tomonning zimmasida bo‘ladi).

Barcha transport-huquqiy muammolarni hal qilish, shuningdek yuk egalariga zaruriy huquqiy kafolatlarni taqdim qilish va transport operatsiyalarini rasmiylashtirishni soddalashtirishga bo‘lgan intilish ekspeditorlik firmalari, tashuvchilar va xalqaro transport tashkilotlarini Xalqaro bog‘lanishlarda yuklarni bir nechta transport turi bilan tashishga mo‘ljallangan konosamentlar va aralash tashish hujjatlarining proformalarini ishlab chiqishga olib kelgan.

Konosamentlar va aralash tashish hujjatlari, tabiiyki, aralash bog‘lanishda yuklarni tashish shartnomasi bo‘lib hisoblanadi, u bo‘yicha yukni Yetkazib berish bitta tashish hujjati bilan amalga oshiriladi, bu hujjatni bergan shaxs esa butun yo‘l

davomida javobgarlikni zimmasiga oladi. Aralash tashishlarning rivojlanishi transport xizmatlari bozorida yangi figura – aralash tashish operatorining paydo bo‘lishiga olib kelgan. Aralash tashish operatori sifatida transport korxonalarini ham, ekspeditorlar ham chiqadi, biroq har qanday holatda ham o‘zining nomidan aralash tashish hujjatini bergan, ya’ni shartnomani imzolagan aralash tashish operatori tashish uchun to‘liq javobgarlikni zimmasiga oladi, o‘zining xizmatlarini yagona to‘lov evaziga taqdim qiladi.

Hozirgi kunda aralash tashish operatorlari sifatida bir tomondan, transport vositalarining egalari, ijarachilari, menedjerlari, ikkinchi tomondan esa – ekspeditorlar chiqadi. Zamonaviy tashuvchi bir paytning o‘zida aralash tashish operatori ham bo‘lishi mumkin. Ekspeditr, operator bo‘lish bilan birgalikda, agar aralash tashish davomida uning uchastkalaridan birida yukni Yetkazib berish uchun o‘zining avtotransporti yoki yollangan kemadan foydalansa – bir paytning o‘zida tashuvchi ham bo‘lishi mumkin.

Operator ham, odatdagi ekspeditor ham aralash bog‘lanishda yukni tashishni tashkil qiladi, biroq birinchisi uni o‘zining transport hujjati bilan rasmiylashtiradi, ikkinchisi esa yuk jo‘natuvchiga amaldagi tashuvchining transport hujjatini topshiradi. Shundan kelib chiqqan holda, yuklarni tashishning tarmoq qoidalarida shunday shart borki, u yukni ekspeditorning yukni qayta yuklash punktida joylashgan vakilining manziliga yetkazib berishni ko‘zda tutadi, bunda nakladnoyga “Yukni keyinchalik avtomobil transportida tashish uchun” yoki “yukni keyinchalik temir yo‘l transporti bilan jo‘natish uchun” degan belgi qo‘yiladi. Qayta yuklash punktidan yuk to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘lanishdagi yuklar uchun imtiyozli tariflardan foydalanish bilan keyinchalik transportning mos keluvchi turiga topshirish yoki saqlash shartnomasi bo‘yicha saqlash uchun yangi hujjat (nakladnoy) bo‘yicha tashiladi.

Aralash tashish nakladnoyini rasmiylashtirish

Yukni o‘zining tasarrufiga qabul qilib olishda aralash tashish operatori yuk jo‘natuvchiga butun yo‘l davomida yukka hamrohlik qilishi lozim bo‘lgan aralash

tashish nakladnoyini berishi shart. Aralash tashish nakladnoyi aralash tashish operatori yoki uning tomonidan vakil qilingan shaxs tomonidan albatta imzolangan bo'lishi shart. Aralash tashish nakladnoyi quyidagi ma'lumotlarni o'z ichiga olgan bo'lishi lozim:

- yukning turi, markirovkasi, joylar soni, yukning brutto og'irligi yoki uning har qanday o'lchov birliklaridagi miqdori, yukning xavfli xarakteriga ko'rsatmalar;

- yukning tashqi holati;
- aralash tashish operatorining to'liq nomi va yuridik manzili;
- yuk jo'natuvchining to'liq nomi va yuridik manzili;
- yukni qabul qilib oluvchining to'liq nomi va pochta manzili;
- yukni jo'natish punkti va yukning aralash tashish operatorining tasarrufiga qabul qilinganlik sanasi;

- yetkazib berish punkti;
- agar u tomonlar o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishilgan bo'lsa, yukni yetkazib berish punktiga yetkazish sanasi yoki muddati;

- aralash tashish nakladnoyining berilgan joyi va sanasi;
- aralash tashish operatori yoki u tomonidan vakil qilingan shaxsning imzosi;

- agar u tomonlar o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishilgan bo'lsa, har bir transport turi bo'yicha tashish to'lovlari yoki umumiy tashish to'lovlari;

- tashish to'lovlari yuk jo'natuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi o'rtasida qanday taqsimlanishi to'g'risida ko'rsatma;

- ko'zda tutilgan tashish marshruti, foydalaniladigan transport turlari va agar aralash tashish nakladnoyini berish paytida ular ma'lum bo'lsa – yukni qayta yuklash punktlari;

- agar ular amaldagi qonunchilikka zid bo'lmasa, aralash tashishning tomonlari o'rtasida kelishilgan boshqa har qanday shartlar.

Agar aralash tashish operatori yoki uning nomidan harakat qiladigan shaxs yuk to'g'risida aralash tashish hujjatida ko'rsatilgan ma'lumotlar haqiqiylikka mos kelmasligini bilsa yoki bunga asosli ravishda shubha qilsa va unda bu ma'lumotlarni tekshirib ko'rish imkoniyati bo'lmasa, u aralash tashish hujjatiga ushbu noaniqliklarni, shubhalanish uchun asoslarni va tekshirib ko'rish uchun imkoniyat yo'qligini ko'rsatish bilan mos keluvchi yozuvlarni kiritishi shart. Agar aralash tashish operatori yoki uning nomidan harakat qiluvchi shaxs aralash tashish hujjatida yukning tashqi holatini ko'rsatmasa, uning tasarrufiga qabul qilingan yukning tashqi holati yaxshi deb hisoblanadi.

Aralash tashish nakladnoyining berilishi yuklarni qandaydir bir transport turi bilan tashishni ham o'z ichiga olgan holda aralash tashish shartnomasining bajarilishi bilan bog'liq bo'lgan ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarish uchun boshqa hujjatlarning berilishini istisno qilmaydi. Ko'rsatilgan hujjatlarni rasmiylashtirish va berish o'rnatilgan tartibda amalga oshiriladi.

3.2-§. Aralash tashish operatorining tashuvchilar va agentlar bilan o'zaro munosabatlari va agentlik xizmatlari ko'rsatish

Aralash tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarish uchun aralash tashish operatori yukni tashishga yoki ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarishga subpudrat shartnomalarini tuzishi mumkin.

Aralash tashish operatorining tashuvchilar bilan yukni tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarish bilan bog'liq bo'lgan o'zaro munosabatlari transportning mos keluvchi turlarining nizomlari (kodekslari) va ularni rivojlantirish uchun chiqariladigan qoidalar bilan belgilanadi. Bunda aralash tashish operatori yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilar uchun mazkur nizomlarda (kodekslarda) ko'zda tutilgan huquqlardan foydalanadi, majburiyatlar va javobgarlikni zimamasiga oladi. Aralash tashish operatorining agentlar bilan ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarish bo'yicha shartnomaning bajarilishi bilan

bog'liq bo'lgan o'zaro shartnomalari tomonlar o'rtasida tuzilgan shartnomaning shartlari bilan belgilanadi.

Aralash tashish operatori uni yuk jo'natuvchidan o'zining tasarrufiga qabul qilib olgan paytdan boshlab to yukni qabul qilib oluvchiga topshirish paytigacha, agar yukning yo'qolishi, kamomadi, shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi aralash tashish operatori oldini olishga qodir bo'lmagan va ularni bartaraf qilish unga bog'liq bo'lmagan holatlar oqibatida sodir bo'lganligini isbotlay olmasa, yukning to'liq saqlanishi uchun javob beradi. Operatorning (aralash tashish operatorining) javobgarligi qoidalarining 5-moddasiga ko'ra yukning yo'qolganligi yoki shikastlanganligi va yetkazib berishdagi kechikishlar uchun tashuvchi ham xuddi shunday tartibda javobgar bo'ladi.

Agar yukni yetkazib berishning muddatlari kelishilgandan keyin 90 kalendar kun mobaynida yuk manzilga yetkazib berilmasa, yuk yo'qolgan deb hisoblanadi. Yukning yo'qolganligi yoki shikastlanganligi to'g'risida operator yukni qabul qilib oluvchiga topshirish paytida, ular noaniq xarakterga ega bo'lgan taqdirda esa – keyingi olti kalendar kun mobaynida xabar berishi lozim. Da'vo qilish muddatining o'tganligi 9 oy qilib belgilangan.

Aralash tashish operatori quyidagi hollarda yukning yo'qolganligi, kamomadi, shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi uchun javobgarlikdan ozod qilinadi:

a) yuk soz holdagi yiriklashtirilgan transport birligida (konteynerda, echib olinadigan kuzovda, avtomobil tirkamasida) yuk jo'natuvchining shikastlanmagan plombalari bilan, donabay yuk esa – yuk jo'natuvchi yoki ishlab chiqaruvchining shikastlanmagan himoya markirovkasi, banderollari, plombalari bilan etib kelgan hollarda;

b) kamomad, shikastlanish yoki yaroqsiz holga kelish yukni ochiq hvratlanuvchi sostav bilan tashish bilan bog'liq bo'lgan tabiiy sabablar oqibatida sodir bo'lgan hollarda;

v) yukning kamomadi tabiiy kamayish me'yorlaridan oshiq bo'lmagan hollarda.

Ko'rsatilgan hollarda aralash tashish operatori, agar da'vo qiluvchi tomon yukning yo'qolishi, kamomadi, shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi aralash tashish operatorining aybi bilan sodir bo'lganligini isbotlay olsa, yukning saqlanmaganligi uchun javob beradi.

Aralash tashishni amalga oshirish jarayonida nosoz yoki shikastlangan yuk o'rinlari aniqlanganda, ularni belgilangan manzilga qo'shimcha shikastlanishlarsiz, me'yordan ortiq tabiiy yo'qolishlarsiz yoki yukni yaroqsiz holga keltirmasdan yetkazib berishning iloji bo'lmagan hollarda aralash tashish operatori yoki uning agentlari o'z hisobidan yukni tegishlicha tartibga keltirishlari (idishni ta'mirlash yoki yukni boshqa idishga qayta joylash, markirovkani tuzatish yoki qayta markirovkalash) va faqatgina shundan keyin yukni keyingi tashishga taqdim qilishlari lozim. Amalga oshirilgan ta'mirlash ishlari, yukni boshqa idishga qayta joylash yoki qayta markirovkalash to'g'risida aralash tashish operatori yoki uning agentlari tijorat dalolatnomasi tuzishlari va yuk bilan birgalikda yukni qabul qilib oluvchiga jo'natishlari shart.

Aralash tashish operatori yukni tashishda yetkazilgan zararni quyidagi miqdorlarda qoplaydi:

a) yukning yo'qolganligi yoki kamomadi uchun – yo'qolgan yoki etmayotgan yukning haqiqiy bahosi miqdorida;

b) qiymati e'lon qilingan holda tashish uchun topshirilgan yukning yo'qolganligi uchun – yukning e'lon qilingan qiymati miqdorida, aralash tashish operatori e'lon qilingan qiymat yukning haqiqiy qiymatidan oshiq ekanligini isbotlay olgan taqdirda – yukning amaldagi haqiqiy qiymati miqdorida;

v) yukning shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi uchun yukning haqiqiy bahosi qanchaga pasaygan bo'lsa, shu miqdorda. Yukning haqiqiy bahosi yuk jo'natuvchi schetining umumiy summasidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Aralash tashish operatori yuk jo'natuvchining da'volari bo'yicha yo'qolgan, etishmayotgan, shikastlangan yoki yaroqsiz holga kelgan yuklarning qiymatini yuk jo'natuvchining scheti asosida, hisob-kitoblar bank orqali amalga oshirilmaydigan taqdirda schetning o'rnini bosadigan boshqa hujjat asosida qoplaydi.

Aralash tashishlarni amalga oshirishda yuklarni yetkazib berishning muddatlari ularni mos keluvchi transport turlari bilan etkazish muddatlarining, shuningdek qayta yuklash punktlarida bir transport turidan boshqasiga qayta yuklash muddatlarining yig'indisi bilan, mos keluvchi transport turlarida yuklarni yetkazib berish muddatlarini hisoblashning amaldagi qoidalari asosida belgilanadi. Operator bilan yuk jo'natuvchi o'rtasidagi kelishuvga ko'ra aralash tashish nakladnoyida yetkazib berish muddati to'g'ridan-to'g'ri belgilanishi mumkin.

Aralash tashish operatori yukni yetkazib berishdagi kechikishning natijasi bo'lib hisoblanadigan zararni yetkazib berilishi kechikkan yukni tashish uchun to'lanadigan summaning uch baravari miqdorida qoplaydi. Biroq, agar yuk ko'rsatilgan muddatlar o'tib ketgandan keyin etib kelsa, yukni qabul qilib oluvchi yukni qabul qilib olishi va yukning yo'qolganligi uchun aralash tashish operatori tomonidan unga to'langan summani qaytarishi shart.

O'rinlar soni va yukning brutto og'irligi aralash tashish nakladnoyi asosida aniqlanadi. Yuk jo'natuvchiga (yukni qabul qilib oluvchiga) tegishli bo'lgan yuk tashish moslamalari yo'qolgan yoki shikastlangan taqdirda ushbu moslamaga alohida yuk o'rni sifatida qaraladi.

Tashish ta'qiqlangan yoki tashish paytida maxsus ehtiyot choralarini ko'rishni talab qiladigan yukni, nomi yoki xususiyatlari noto'g'ri ko'rsatilgan yukni tashishga taqdim qilganlik uchun yuk jo'natuvchi aralash tashish operatoriga yyetkazilgan zararni qoplashdan tashqari operatorga jarima to'lashga majburdir. Aralash tashish operatori bilan yuk jo'natuvchi o'rtasidagi kelishuvga ko'ra aralash tashish shartnomasida javobgarlikni o'zgartirish yoki bekor qilishni belgilaydigan shartlardan tashqari boshqa javobgarlik shartlari ham belgilanishi mumkin.

Avtomobil va daryo transporti temir yo‘l transporti bilan amalga oshiriladigan tashishlarni o‘ziga jalb qilishda (avtomobil transporti – qisqa masofalarga transportirovka qilinadigan kichik jo‘natmalar hisobiga, daryo transporti esa – navigatsiya davrida) temir yo‘l transportining transport ekspeditsiyasining spetsifikatsisi o‘ziga moslashtirish yo‘lidan foydalanmasdan qolmaydi. O‘z navbatida bu jarayon temir yo‘l-suv va avtomobil-temir yo‘l aralash tashishlarini joriy qilishni engillashtiradi. Yuklarni turli xil transport turlari bilan jo‘natishning o‘ziga xos xususiyatlari yuklarni tashish bo‘yicha o‘quv qo‘llanmasida ko‘rib chiqilgan.

Mustaqil Davlatlar Hamdo‘stligi Respublikalarida avtomobil transporti korxonalar, tashkilotlar, muassasalar va aholiga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatishni tashkil qilishda muhim o‘rin egallaydi. Uning maqsadi yuklarni yetkazib berishning zamonaviy ilg‘or texnologiyalari asosida yuklarni jo‘natuvchilarning omborxonalaridan qabul qilib oluvchilarning omborxonalarigacha yuk egalarini (yuk jo‘natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarni) ularga xos bo‘lmagan transport funksiyalaridan ozod qilish bilan Yetkazib berish hisoblanadi.

Yuklarni jo‘natishning sof ekspeditorlik xizmatlariga yuklarni tashishga tayyorlash, hisoblashlarni amalga oshirish va transport hujjatlarini rasmiylashtirish, informatorlik xizmatlar ko‘rsatish bilan bog‘liq bo‘lgan operatsiyalar kiradi.

Transport-ekspeditorlik ishlarini bajarish uchun ixtisoslashtirilgan avtotransport korxonalarini va firmalari: avtotransport va avtoekspeditsion terminallar, yuk avtostansiyalari, uzellarda (tugunlarda) joylashgan transport-ekspeditsiya korxonalarini (rus. UTEP), transport-ekspeditsion kontoralar (rus. TEK) avtotransport agentliklari xizmat qiladi.

Ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatishning markazlashuvi avtomobil transportiga agentlik xizmatlari ko‘rsatishni uning uzluksiz ishlashini ta‘minlash maqsadida transport vositalarini optimal yuklama bilan ta‘minlashni birlashtirishga asoslanadi. Bu:

- ✓ transport-taqsimlash hujjatlari va hamrohlik qiluvchi hujjatlarni tayyorlash va uzatishda elektron hisoblash mashinalarini (EHM) joriy qilish;
- ✓ ekspeditorlar va yukchilarning shtat (ish o‘rinlari) sonini kamaytirish;
- ✓ to‘g‘ridan-to‘g‘ri yig‘ma vagonlarni shakllantirish;
- ✓ transportning aralash sohalarining harakatlanuvchi sostavidan foydalanishni yaxshilash;
- ✓ yuklarni konteynerlar va paketlarda tashishni tashkil qilish va rivojlantirish;
- ✓ markazlashgan omborxonalar xizmatlari ko‘rsatishni ta‘minlash imkonini beradi.

Markazlashgan tashishda haydovchining roli juda yuqori bo‘ladi, chunki u o‘zining bevosita majburiyatlarini bajarishdan tashqari ekspeditorlik majburiyatlarini ham bajaradi.

Yukni jo‘natish punktida transport-ekspeditorlik korxonasi quyidagi ishlarni amalga oshiradi: yuk jo‘natuvchining omborxonasida yukni qabul qilib olish; yukni avtomobil transporti bilan yuk jo‘natuvchining omborxonasidan temir yo‘l stansiyasi, port yoki jo‘natish pristanigacha etkazish; yuk jo‘natuvchining topshirig‘i bo‘yicha yukni temir yo‘l stansiyasi, port yoki pristanga topshirish; yukni temir yo‘l transporti yoki daryo transportiga topshirish bilan bog‘liq bo‘lgan tovar va transport hujjatlarini rasmiylashtirish; yuk jo‘natuvchining topshirig‘i bo‘yicha yukni temir yo‘l transporti yoki suv transporti bilan tashish uchun tarif yoki shartnoma bo‘yicha belgilangan summani to‘lash.

«Bordero» - avtopoezd bilan tashiladigan yuklarning ro‘yxati bo‘lib, SMR avtoyo‘l nakladnoyiga ilova qilinadigan nusxalarning yo‘llanmalarini o‘z ichiga oladi. Bunda korxonalar konteynerlar bilan ta‘minlash, yuklar uchun birkalar va yorliqlarni tayyorlash va ularni to‘ldirish, yuklarning og‘irligini o‘lchash, tashish paytida yuklarni yopish uchun brezentlar va boshqa yopish vositalari bilan ta‘minlash kabi qo‘shimcha xizmatlarni ham ko‘rsatadi. Bu yuk jo‘natuvchi yukni jo‘natish bilan shug‘ullanmaydi degani emas. Avtokorxonalar bilan tuzilgan

shartnomaga muvofiq u yuklarni tayyorlashi, guruhlashtirishi, tortib o'lashi, idishlarga joylashi, hujjatlarni rasmiylashtirishi, yuklash-tushirish ishlari frontini va kelish yo'llarining soz holatini ta'minlashi, yuklash mashinalari va moslamalarining soz holatini ta'minlashi, avtomobillarni to'liq yuk ko'tarish quvvatiga qadar yuklashi, me'yordan oshiqcha turib qolishlarga yo'l qo'ymasligi zarur.

Bosh avtotransport korxonasi avtomobillarning grafik bo'yicha harakatlanishini kuzatib boradi, tashishlarning dispetcherlar orqali amalga oshishini tashkil qiladi, buning uchun qo'l ostida avtomobillarning zahira parki va qo'shimcha haydovchilar tarkibiga ega bo'ladi.

Shaharlararo va xalqaro tashishlarni tashkil qilish sohasida yuk egalari tomonidan yuklarni mashinalar bilan jo'natishda harakatlanuvchi sostavlarga bo'lgan talab to'g'risidagi informatsiyani to'plash va tahlil qilish, yoki aksincha, yuklanmagan avtomobillar uchun shu yo'nalishdagi yo'l-yo'lakay yuklarni qidirish to'g'risidagi informatsiyani to'plash va tahlil qilish bo'yicha kichik ekspeditorlik firmalarining faoliyatini ham chetlab o'tib bo'lmaydi. Bunday kichik ekspeditorlik tadbirkorligi transport tugunlaridagi terminal operatsiyalarida keng tarqalgan. Ekspeditorlik firmalari yuklarni terminal bilan iste'molchilar o'rtasida tashish-tarqatishni ta'minlaydi, bojxona ko'rigidan o'tkazish va sug'urtalash ishlarini amalga oshiradi. Ular o'zlarining faoliyatini brokerlik faoliyati deb hisoblaydi. Bunday «broker», mohiyati bo'yicha, tashish bo'yicha javobgarlikni zimmasiga olmagan holda, faqatgina yuk egasini avtokorxonalar bilan "uchrashtiradi".

Tomonlarning o'zaro munosabatlarining asosida ushbu murakkab jarayonda tomonlarning huquqlari va majburiyatlarini detallashtirishga qaratilgan transport shartnomasi yotadi.

3.3-§. Yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish

Maxsus shartlar bo'yicha tashiladigan yuklar kategoriyasiga:

- yuklash va tushirishning maxsus tartibini;
- ularni tashish uchun maxsus harakatlanuvchi sostav, dengiz yoki daryo tonnaji, konteynerlardan foydalanishni;
 - odatdagi transport vositalarini qayta jihozlash va qo‘shimcha jihozlashni;
 - tashishning ekologik xavfsizligini ta‘minlash maqsadida yuklarning yaroqsiz holga kelishi va halokatga uchrashining oldini olishning an‘anaviy chora-tadbirlariga qo‘shimcha ravishda maxsus chora-tadbirlarga rioya qilinishini;
 - davlat fitosanitariya (karantin), veterinariya va tibbiy-sanitariya qoidalariga rioya qilinishini maxsus nazorat qilishni;
 - xalqaro va ichki qonunchilik, bunday yuklarni tashishning umumiy tarmoq qoidalari, shuningdek konkret yuklarni tashishning shaxsiy, mulkiy va ekologik xavfsizligini ta‘minlash bilan bog‘liq bo‘lgan maxsus shartlarning talablarining so‘zsiz bajarilishini talab qiladigan yuklar kiradi.

Quyidagilar maxsus shartlar bo‘yicha tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatishning xarakterli chizgilari bo‘lib hisoblanadi:

- yuk egasining tashuvchigi yukning sifat va organik xarakteristikasini taqdim qilish bo‘yicha odatdagi tashishlarga nisbatan katta javobgarligi;
- tashuvchi tomonidan taqdim qilinadigan transport vositalari va asbob-uskunalarni inspeksiyalash zarurligi;
- yuklash-tushirish ishlarining bajarilishini nazorat qilish;
- yuklarni transportirovka qilish bilan bog‘liq bo‘lgan operatsiyalarni bajarish uchun muhandis-texnologlarni, muhandis-mexaniklarni, tayyor mahsulotlarning tovarshunoslarini, engil sanoat va oziq-ovqat sanoati xomashyosi va yarim fabrikatlarining tovarshunoslarini jalb qilish zarurligi;
- transport xarajatlarining odatdagi yuklarga qaraganda kattaroq miqdorlari; masalan, og‘ir vaznli (3-5 tonnadan oshiq) va uzun o‘lchamli (12 metrdan oshiq) asbob-uskunalarni tashish uchun to‘lov stavkasi, qoidaga ko‘ra, odatdagi yuk o‘rinlariga qaraganda o‘rtacha 2-3 martaga oshiq;

- transport hujjatlarida ajralib turuvchi belgilarning qo'llanilishi; masalan, xavfli yuklar uchun blankalar och-qizil yoki pushti rangga, sovutilgan va refrijerator yuklari uchun blankalar – yashil rangga bo'yaladi;

- sochiladigan, to'kiladigan, kimyoviy yuklar uchun faqatgina standart 20 va 40 futli emas, balki o'rtacha yuk ko'tarish quvvatiga ega bo'lgan (masalan 3 m³sig'imli) ixtisoslashtirilgan konteynerlar, yuqori xavflilik darajasiga ega bo'lgan zaharli va emiruvchi, oson alanganadigan suyuqliklar uchun maxsus konteyner-sisternalar parkining bo'lishi.

Uyilgan holda tashiladigan yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish. Yuklarni uyilgan holda tashish qoidalari ko'mir, barcha turdagi ma'danlar (rudalar), tabiiy kelib chiqishli toshlar, shuningdek ma'danli bo'lmagan qurilish materiallari: qum, qum-shag'al aralashmalari, galkalar, shag'al, maydalangan toshlar, ohaktoshlar, bo'r, tuproq, metallurgiya sanoatining chiqindilari (kul, kuyindilar, shlaklar va hokazolar) qor, axlat va boshqa shunga o'xshash yuklarni tashish shartlarini ko'zda tutadi.

Yuklarni uyilgan holda tashishni texnik-iqtisodiy jihatdan asoslash murakkab ish emas. Bunday yuklarni temir yo'l transporti bilan yetkazib berishda ekspeditorlardan avvalambor tashiladigan yukning massasini aniqlash tartibini batafsil ishlab chiqish talab qilinadi. Uyilgan holda tashiladigan yuklar greyfer, bunker va vagon tarozilarida tortiladi. Vagon tarozilarida tortish, qoidaga ko'ra, vagonlarni uzmasdan, biroq tortish maydonchasida to'xtash bilan amalga oshiriladi. Faqatgina oziq-ovqat mahsulotlari (tuz va boshqalar) vagonlarni albatta uzish bilan tortiladi va vagonning o'zining og'irligi alohida o'lchanadi.

Ommaviy yuklarni doimiy yo'nalishlarda temir yo'l bo'ylab tashishda vagonlar guruhi yoki butun marshrutga bitta nakladnoy yozishga yo'l qo'yiladi. Bunda shuningdek bitta vagon varag'i yoziladi. Dengiz transportida kema partiyasiga bitta konosament, daryo transportida – bitta nakladnoy yoziladi. Avtomobil transportida bunday tashishlar yuk jo'natuvchi bilan avtotransport korxonasi o'rtasidagi shartnoma asosida, buyurtma-naryadlar bo'yicha,

haydovchilarning yo‘l varaqalarida ko‘rsatish bilan amalga oshiriladi. Yuklarni bitta nakladnoy bo‘yicha tashish tegishli hujjatlarni rasmiydashtirishni tezlashtiradi, tovar va yuk xizmatlarining ish hajmini qisqartiradi.

To‘kma holda tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish. To‘kma holda tashiladigan yuklarga (har xil turdagi donli mahsulotlar va urug‘lar) transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatishning o‘ziga xos xususiyatlari ularning transport xususiyatlari – yuqori oquvchanlik va namlik yuqori bo‘lganda oshiqcha qizib ketish mumkinligi, shuningdek zararkunandalar bilan zaharlanish ehtimoli bilan bog‘lanadi. Shundan kelib chiqqan holda Temir Yo‘llar Vazirligining (MPS) “Yuklarni tashish qoidalari” da ularni maxsus vagonlarda ham, odatdagi yopiq – biroq qo‘shimcha ravishda maxsus asbob-uskunalar bilan (masalan, echib olinadigan yoki echib olinmaydigan don shitlari) jihozlangan vagonlarda ham tashish ko‘zda tutilgan.

Quruq yuklarni tashish uchun mo‘ljallangan kemalarda to‘kma holdagi yuklarni tashishda “donli” charterlarning shartlariga ko‘ra (masalan, «Zernokon») kemani yollovchilar to‘shash va separatsiyalash uchun zarur bo‘ladigan to‘shamalarni taqdim qilish, kema egalari esa – reys davomida to‘kma holdagi yukning ko‘chishining oldini olish maqsadida kema tryumlariga ko‘ndalang va bo‘ylama yog‘och to‘siqlar o‘rnatish majburiyatini oladilar.

Don mahsulotlari, moyli va dukkakli ekinlarning urug‘lari faqatgina jo‘natuvchi tomonidan Davlat Don Inspeksiyasining (GXI) sertifikat yoki sifatga muvofiqlik sertifikat taqdim qilingandan keyin tashish uchun qabul qilinadi. Davlat Don Inspeksiyasi organlari 16% dan yuqori namlikka ega bo‘lgan donni odatdan tashqari sharoitlarda tashishga ruxsat berishi mumkin. Portlarda don mahsulotlarini qayta yuklash paytida Davlat Don Inspeksiyasining vakillari bo‘sh vagonlar va kemalarni inspeksiyalashni amalga oshiradi. Ularni yuklash faqatgina yuk jo‘natuvchilar tashuvchilarga Davlat Don Inspeksiyasining mos keluvchi ruxsatnomalarini taqdim qilgandan keyin boshlanadi.

Tez buziladigan yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish. Bu yuklarni tashishning o'ziga xos xususiyatlari shundan iboratki, tashish paytida ularni tashqi havoning yuqori va past temperaturalaridan himoyalash talab qilinadi. Bu talabni qanoatlantirishga turli xil sovutish qurilmalari yoki muz zapaslari bilan jihozlangan kemalar va konteyner-refrijeratorlarning maxsus harakatlanuvchi sostavidan foydalanish bilan erishiladi.

Transportda ilmiy-texnik revolyusiya keyingi yillarda tez buziladigan yuklarni tashishning eng yangi texnologiyalari yaratilishida o'zini yaqqol namoyon qilgan. Temperaturani sintetik openomaterialdan tayyorlangan odatdagi izolyasiyaga qaraganda 10-15 marta samaraliroq ushlab turadigan vakuum issiqlik-izolyasiyali konteynerlar yaratilgan.

Yangi uzilgan meva-sabzavot mahsulotlari va gullarni tashish uchun kemalarda refrijerator-konteynerlar va almashuvchi kuzovlarni havodan olinadigan sof azot bilan to'ldirish tizimi qo'llaniladi (uzilgan gullarning saqlanish muddati 21-28 kungacha, pomidor va salatlarining saqlanish muddati – 40 kungacha uzayadi). Bu bunday mahsulotlarni qishda Janubiy yarim shardan Shimoliy yarim sharga yetkazib berish muammosini bartaraf qiladi.

Mevalarni tashish uchun temperaturani $+1^{\circ}$ dan $+12^{\circ}$ C gacha, pishloqni tashish uchun $+2^{\circ}$ dan $+5^{\circ}$ C gacha, muzlatilgan go'shtni tashish uchun -9° dan -18° S gacha, baliqni tashish uchun -18° dan -25° C gacha oraliqda ushlab turish talab qilinadi (-18° C va undan ham pastroq temperaturani talab qiladigan yuklar "chuqur muzlatishni talab qiladigan yuklar" deb ataladi). Bir qator bunday yuklar tashish uchun oldindan yaxlatilgan yoki muzlatilgan holatda taqdim qilinadi.

Refrijerator vagonlar katta tezlik rejimida butun boshli poezd bo'lib (21 yoki 23 ta vagon), yoki 5-12 ta vagondan tarkib topgan mexseksiyalar bilan yoki avtoamtik rejimda ishlash bilan avtonom ravishda (xuddi konteynerlar kabi) harakatlanadi.

Refrijeratorli flot, qoidaga ko'ra, shartnomalar asosida - kema egalari, portlar va yuk egalari tomonidan mevalar, bananlar, ananaslarni Yetkazib berishda

mavsum yoki chorak (kvartal) uchun, baliqni jo‘natishda baliq ovi mavsumi uchun, go‘shni jo‘natishda – mollarni so‘yish mavsumi uchun muvofiqlashtiriladigan maxsus jadval bo‘yicha ishlaydi. Bunday yuklarni tashish uzoq davom etmaydi. Temperatura o‘zgarishlariga ko‘proq barqaror bo‘lgan tovarlarni (sitrus mevalar) tashish esa odatdagi transport vositalari bilan amalga oshiriladi.

Davlat tibbiy-sanitariya, veterinariya va fitosanitariya nazorati ostida tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish. Hayvonlardan olinadigan oziq-ovqat mahsulotlari, hayvon kelib chiqishli xomashyo (teri, jun), tirik hayvonlar, o‘simliklar, o‘simlik va o‘rmon mahsulotlari ana shunday yuklar bo‘lib hisoblanadi. Bunday yuklar mamlakat ichida, yuqumli kasalliklar tarqalmagan punktlar va xo‘jaliklardan temir yo‘llar va avtomobil yo‘llari bo‘ylab hech qanday to‘sqinliklarsiz, biroq har doim Davlat veterinariya, fitosanitariya (karantin) inspeksiyalarining (Davlat sanitariya nazorati, Davlat karantin inspeksiyasi, Davlat don inspeksiyasi) qat‘iy nazorati ostida tashiladi.

Hayvon kelib chiqishli mahsulotlar va xomashyoni jo‘natishda (tashish qoidalaridagi ro‘yxatga ko‘ra) yuk jo‘natuvchilar stansiyaga har bir vagon yoki kichik jo‘natma uchun belgilangan formadagi veterinariya guvohnomasini taqdim qilishlari shart (veterinariya guvohnomasining barcha bo‘limlari batafsil to‘ldirilgan bo‘lishi lozim, masalan, junni tashishda jun yuvilgan yoki yuvilmagan holatda jo‘natilayotganligini, jun qanday usulda yuvilganligini ko‘rsatish talab qilinadi).

O‘simlik va o‘rmon mahsulotlari, tirik o‘simliklarni tashish yuk jo‘natuvchi tomonidan tashish huquqini beradigan karantin hujjatlari – karantin sertifikatini yoki karantin ruxsatnomasi (guvohnomasi) taqdim qilingandan keyin amalga oshiriladi. Karantin hujjatlari har bir vagon uchun alohida tuziladi va qat‘iy hisobot berish hujjati sifatida yukni jo‘natish stansiyasida saqlanadi, ularning dublikatlari esa nakladnoylarga qistiriladi va yukni Yetkazib berish stansiyasida yukni qabul qilib oluvchiga beriladi.

Mamlakatda import yuklarning karantin nazoratining qat'iy tartibi amal qiladi. Xorijiy davlatlardan o'simlik mahsulotlarini Rossiya Federatsiyasining davlat chegarasidan o'tkazishga faqatgina:

a) Davlat karantin inspeksiyasi tomonidan beriladigan import karantin ruxsatnomasi;

b) undan mahsulot eksport qilinayotgan mamlakatning mos keluvchi qishloq xo'jaligi organlari tomonidan beriladigan, davlat chegarasi orqali o'tadigan mahsulotning zararkunandalar, kasalliklar va o'simlik kelib chiqishli begona o'tlar bilan zararlanmaganligini tasdiqlaydigan karantin sertifikatlari

bo'lgan hollarda yo'l qo'yiladi.

Xavfli yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish. **Xavfli yuklar** – bu yuklash, tashish, tushirish va saqlash paytida ularga nisbatan noto'g'ri yoki ehtiyotsizlik bilan munosabatda bo'linganda portlashi, yonib ketishi, yong'inning sababchisi bo'lishi, transport vositasi yoki boshqa yuklarning shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishiga sababchi bo'lishi, odamlarning zaharlanishi va kuyishiga sababchi bo'lishi, atrof-muhitga ekologik zarar etkazishi mumkin bo'lgan yuklardir, shu sababli ular yuklash, tashish, tushirish va saqlashda maxsus ehtiyotkorlik shartlari va chora-tadbirlariga qat'iy rioya qilishni talab qiladi.

Xavfli yuklardan tashqari yana bir qator yengil alanganadigan yuklar mavjud, ular o'zlarining xususiyatlariga ko'ra xavfli yuklar qatoriga kirmaydi, biroq tashish va saqlashda yong'in chiqishiga nisbatan ehtiyotkorlik va xavfsizlik choralarini ko'rishni talab qiladi. Bunday yuklarga paxta tolasi, turli xil makulatura, har xil o'tinlar, oltingugurt, pichan, somon, to'qimachilik mahsulotlari, torf, yog'och ko'miri, paxta, sellyuloza, turli xil priborlar, qurilmalar va hokazolar kiradi.

Transportning barcha turlarida xavfli yuklarni tashish qoidalarining asosiga xalqaro qonunchilik qo'yiladi. Deyarli barcha mamlakatlar xalqaro qoidalarni milliy qonunchilikka joriy qilganlar. Bunday qonunchilik 1965 yilda "BMT IMO

kodi” ning (Xalqaro dengiz tashkiloti) tarkibiga kirgan “Xavfli yuklarni kodlashtirish bilan dengiz orqali tashishning Xalqaro qoidalari” bilan taqdim qilingan. Bu qoidalar xavfli yuklarning klassifikatsiyasini va ularni dengiz transporti bilan tashish qoidalarini belgilaydi.

Xavfli yuklarni tashish bilan shug‘ullanuvchi ekspeditorlar sug‘urta qiluvchilar, qoidaga ko‘ra, ularning sabablari sud yoki arbitraj tomonidan xodimlarning xavfli yuklarni tashish qoidalarini bilmasligining oqibati deb talqin qilinishi mumkin bo‘lgan zararlarni qoplashni sug‘urtalashdan bosh tortishlarini hisobga olishlari lozim bo‘ladi. Shu sababli ham bu qoidalarni bilish talab qilinadi. Yuklarni terminallarning omborxonalariga taqdim qilish va qabul qilish hamda olib chiqib ketishning barcha xavfli yuklar uchun umumiy bo‘lgan shartlariga, idishlar, o‘ramlar, harakatlanuvchi sostav va tonnajga nisbatan qo‘yiladigan umumiy talablarga, yuklarning massasini aniqlash va yuklash-tushirish ishlarini amalga oshirish qoidalariga rioya qilish zarur bo‘ladi. Ehtiyotkorlikning umumiy chora tadbirlaridan tashqari har bir xavfli yuk uchun alohida ravishda, uning o‘ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqqan holda o‘rnatilgan (idish va o‘ram turi, idishdagi yozuvlar va yorliqlar va boshqalar) individual ehtiyotkorlik choralari ham amal qiladi.

Transport-ekspeditorlik assotsiatsiyalarining xalqaro federatsiyasi FIATA xavfli yuklarni jo‘natuvchilar va ekspeditorlarga yordam tariqasida xavfli yuklarni dengiz, temir yo‘l va avtomobil transporti bilan tashishning amaldagi xalqaro qoidalariga muvofiq yuk jo‘natuvchining xavfli yukni tashish to‘g‘risidagi deklaratsiyasini ishlab chiqqan. Klassifikatsiyaga ko‘ra xavfli yuklar 9 ta klasslarga bo‘linadi. Xavfli yuklarning har bir klassi va tagklassi uchun o‘zining yorliq-belgisi ko‘zda tutilgan. Haydovchilar va xavfli yuklarni kuzatib borish uchun yuborilgan shaxslar maxsus o‘qitilgan bo‘lishi va ularning malakasi mos keluvchi guvohnoma bilan tasdiqlangan bo‘lishi lozim. Buning uchun javobgarlik avtotransprt korxonasi rahbari zimaasiga yuklanadi.

Yuklarga kuzatuvchilar hamrohlik qilgan holda yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish. Ba'zi bir yuklarni tashishda yo'lda ularga maxsus xizmat ko'rsatish, ularni qo'riqlash yoki ularning yaroqsiz holga kelishi, halokatga uchrashi va o'g'irlanishining oldini olish uchun ularni uzluksiz kuzatib borish talab qilinadi. Ular qatoriga tashish paytida maxsus xizmat ko'rsatishni talab qiladigan (isitish, boqish, qarash) hayvonlar, qushlar, asalarilar, tirik baliq, o'simliklar va tirik gullar, tez buziladigan yuklar; ba'zi bir xavfli yuklar; avtomobillar va g'ildirakli texnika; muzey eksponatlari; antikvar boyliklar va boshqalar kiradi.

Temir yo'l transportida yuklarga hamrohlik qilish masalalari "Yuklarni tashish qoidalari" ning 21-bo'limi bilan tartibga solinadi, u ularni tashish Temir Yo'llar Vazirligining harbiylashtirilgan qo'riqchilar bo'linmalarining xodimlari, yuk jo'natuvchilar yoki yukni qabul qilib oluvchilarning vakillari hamrohligida amalga oshiriladigan yuklar ro'yxatini o'z ichiga oladi.

Yuklarning ba'zi bir turlariga nisbatan ekspeditorlik kuzatuv majburiy bo'lib hisoblanadi. Agar yuk jo'natuvchining (qabul qilib oluvchining) ekspeditori hamrohligida tashiladigan bo'lsa, yuk jo'natuvchi (qabul qilib oluvchi) ekspeditorning yukni jo'natish joyiga harakatlanuvchi sostavning kelish momentiga etib kelishini ta'minlashi zarur bo'ladi. Agar ekspeditor harakatlanuvchi sostavning kelish momentiga etib kelmasa, yukni jo'natuvchi (qabul qilib oluvchi) harakatlanuvchi sostavning turib qolganligi uchun avtotransport korxonasi oldida javobgar bo'ladi, bunday javobgarlik shartnomada va avtomobil transporti Nizomining 141-moddasida ko'zda tutiladi.

Yuk jo'natuvchining (qabul qilib oluvchining) ekspeditorini bir soat davomida kutgandan keyin avtotransport korxonasi harakatlanuvchi sostavni garajga qaytarishga yoki undan boshqa tashishlar uchun foydalanishga haqli bo'ladi. Bunday holda tashish amalga oshmadi deb hisoblanadi, turib qolish uchun jarima hisoblash to'xtatiladi va tashishning amalga oshmay qolganligi uchun avtotransport korxonasi javobgar bo'lmaydi.

Parsel jo‘natmalar va bahosi e‘lon qilingan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmati ko‘rsatish. Parsel operatsiyalarga odatda tovar bo‘lmagan, qimmatli yuklarni (tovarlarning namunalari, reklama materiallari, o‘ramdagi donabay yuklar, sovg‘alar va boshqalar) kichik partiya-jo‘natmalar bilan Yetkazib berish kiradi, ularning bahosi ma‘lum bir maksimumdan oshmasligi lozim, bu transport servisi shartlarining maxsus bo‘limida (liniya tariflari, yo‘nalishdagi qoidalar) kelishiladi. Bunday yuklarni dengiz transporti bilan tashishda konosament o‘rniga maxsus transport hujjati – parsel kvitansiyasidan foydalaniladi, unda jo‘natmaning bahosi ko‘rsatiladi. Parsel yukni yuklash, tushirish, tashish liniya tarifining maxsus stavkasi bo‘yicha amalga oshiriladi, bunda ko‘rgazma yuklari va reklama materiallari uchun ular, qoidaga ko‘ra, pasaytirilgan bo‘ladi. Parsel kvitansiyasi – shaxsan yo‘llangan transport hujjati bo‘lib hisoblanadi. Shundan kelib chiqqan holda uni unga odatdagi uzatish yozuvini kiritish bilan boshqa kishiga berish mumkin emas. Oluvchining jo‘natmani qabul qilib olganligi to‘g‘risidagi tilxati parsel tilxati deb ataladi.

Parsel jo‘natmalarni amaldagi transport va tovar-taqsimlash hujjatlari bilan tashiladigan, bahosi e‘lon qilingan yuklarni tashish bilan tenglashtirmaslik lozim. Ko‘pgina tariflar va qoidalarning shartlariga ko‘ra, qimmatli yuklarni tashishda yuk jo‘natuvchi qimmatbaho metallar, toshlar va ulardan tayyorlangan buyumlar, san‘at asarlari, badiiy buyumlar, qo‘lda to‘qilgan gilamlar, antikvar buyumlar, shuningdek yuk jo‘natuvchining kuzatuvchilari hamrohlik qilmaydigan uy-ro‘zg‘or buyumlari kabi bunday yuklarni jo‘natishda ularning bahosini e‘lon qilishi shart. Bahosi e‘lon qilingan yuklarni tashish yollash ,yoki tariflarning oshirilgan stavkalari bo‘yicha yoki maxsus to‘lovni qo‘shimcha ravishda to‘lash bilan amalga oshiriladi. Bunda bahosi e‘lon qilingan yuk yo‘qolganda tashuvchi yukning egasiga e‘lon qilingan bahoga mos keladigan, biroq uning amaldagi qiymatidan oshiq bo‘lmagan summani to‘laydi.

“Temir yo‘llar texnik shartlari”ning 23-moddasiga muvofiq yukning e‘lon qilingan bahosining summaasi yuk jo‘natuvchi tomonidan nakladnoyning

“Yukning e’lon qilingan bahosi” grafasida jo’natish mamlakatining valyutasida yoki tarif valyutasida ko’rsatilishi lozim, u mazkur yukning xorijiy Yetkazib beruvchining shetida ko’rsatilgan bahodan yoki davlat bahosidan oshiq bo’lmasligi lozim. Yukni jo’natadigan temir yo’l stansiyasi yukni tashish uchun qabul qilib olish paytida yukning e’lon qilingan bahosi uning qiymatiga mos kelish-kelmasligini tekshirib ko’rish huquqiga ega. Agar temir yo’l ma’muriyati bilan jo’natuvchi o’rtasida e’lon qilingan bahoning qiymati bo’yicha kelishmovchiliklar kelib chiqsa, bu kelishmovchilik jo’natish stansiyasining boshlig’i tomonidan hal qilinadi. Yuk jo’natuvchi stansiya boshlig’ining qaroriga rozi bo’lmagan taqdirda, yuk jo’natuvchi o’zining hisobidan davlat savdo yoki sanoat organlaridan ekspert taklif qilish huquqiga ega. Ekspertning xulosasi har ikkala tomon uchun majburiy bo’lib hisoblanadi.

Uyilgan holda, to’kma holda, quyilgan holda tashiladigan, shuningdek tez buziladigan va xavfli yuklarning bahosi e’lon qilinishiga yo’l qo’yilmaydi. Shuningdek bitta tovar-transport nakladnoyi bo’yicha tashiladigan yukning bir qismining bahosi e’lon qilinishiga yo’l qo’yilmaydi. E’lon qilingan baho yukning haqiqiy qiymatidan oshmasligi lozim. Avtotransport korxonasi bilan yuk jo’natuvchi (yukni qabul qilib oluvchi) o’rtasida yukning bahosi bo’yicha kelishmovchiliklar kelib chiqqanda yukning bahosi ekspertiza tomonidan aniqlanadi, bunda mos keluvchi dalolatnoma tuziladi.

Bahosi e’lon qilingan yukni tashish uchun taqdim qilishda yuk jo’natuvchi belgilangan formada uch nusxada yuk o’rinlarining ro’yxatini tuzishi shart, ular avtotransport korxonasiga beriladi. Ro’yxat tekshirib ko’rilgandan keyin uning bir nusxasi yuk jo’natuvchiga qaytarib beriladi, ikkinchisi avtotransport korxonasida qoladi, uchinchisi esa yukni topshirish paytida yukni qabul qilib oluvchiga topshiriladi. Uyilgan holda, to’kma holda, quyilgan holda va konteynerlarda tashiladigan yuklarni yuk jo’natuvchi tashish uchun topshirayotganda va avtotransport korxonasi mazkur yuklarni tashish uchun qabul qilib olayotganda

mazkur yuklarning og'irligi aniqlangan va tovar-transport nakladnoyida ko'rsatilgan bo'lishi lozim.

Yuklarni berish va yetkazib berish manzilini o'zgartirish (pereadresovka) qoidalari. Yuk yukni qabul qilib oluvchiga o'z vaqtida va tegishli tartibda berilishi, shuningdek yukni qabul qilib oluvchi kelish yo'llarini, yukni tushirish va qabul qilish joyini tayyorlashi uchun yuk jo'natuvchi yukni qabul qilib oluvchiga yuk jo'natilayotganligi to'g'risida xabar berishi lozim. Yuk yukni qabul qilib oluvchiga tovar-transport nakladnoyida ko'rsatilgan manzilda topshiriladi.

Yukni qabul qilib oluvchi yuk qabul qilib oluvchining ish vaqti tugagunga qadar etib kelgan avtomobilni bo'shatishi va yukni qabul qilib olishi shart. Yuk tushirib olingandan keyin uning xodimlari avtomobillar va konteynerlarni yuk qoldiqlaridan tozalashlari, agar hayvonlar, qushlar, xom hayvon mahsulotlari va tez buziladigan yuklar tashilgan bo'lsa – harakatlanuvchi sostavni yuvishlari, zarur bo'lgan hollarda dezinfeksiyalashni o'tkazishlari shart. Ba'zi bir hollarda ifloslangan yuk platformasini (avtomobilning kuzovini) tozalashni amalga oshirishni transport tashkiloti o'zining zimmasiga olishi mumkin (bunda to'lov yuk qabul qilib oluvchining hisobidan amalga oshiriladi). Yukni belgilangan manzilda yukni qabul qilib oluvchiga og'irligi va o'rinlar soni bo'yicha topshirish xuddi yukni yuk jo'natuvchidan qabul qilib olishdagi tartib bo'yicha amalga oshiriladi (tarozida tortish, o'lchash, o'rinlarni sanash va boshqalar).

Yukning miqdorini tortish yordamida aniqlashda agar yukning og'irligidagi farq:

- a) yuk og'irligining tabiiy kamayishi me'yoridan;
- b) tarozilarning ko'rsatishidagi farqlar me'yor yoki yukni tortishning

Rossiya Federatsiyasi standartizatsiya va metrologiya Davlat Komiteti tomonidan o'rnatilgan aniqlik me'yoridan oshiq bo'lmasa, yukning amaldagi og'irligi bilan yuk jo'natuvchining tovar-transport hujjatlarida ko'rsatilgan og'irligi o'rtasida farqlar vujudga kelgan taqdirda avtotransport korxonasi bu farqlar uchun moddiy javobgar bo'lmaydi.

Agar yuk Yetkazib berilgan manzilda yukning og'irligini, yuk o'rinlari soni yoki yukning holatini tekshirish paytida kamomad, yukning shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi aniqlansa, yoki bu holatlar yo'lda sodir bo'lganligi to'g'risida yo'lda tuzilgan dalolatnomada ko'rsatilgan bo'lsa, avtotransport korxonasi yoki tashkiloti kamomadning qanchaligini, shikastlangan yoki yaroqsiz holga kelgan yukning miqdorini aniqlashi shart. Ekspertiza o'tkazish zarur bo'lgan hollarda avtotransport korxonasi yoki tashkiloti o'zining tashabbusi bilan yoki yukni qabul qilib oluvchining talabiga ko'ra mos keluvchi mutaxassislarni ekspertiza o'tkazish uchun taklif qiladi.

Ekspert harajatlarini:

a) agar kamomad, yukning shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi avtotransport korxonasining aybi bilan sodir bo'lganligi aniqlansa – avtotransport korxonasi;

b) barcha boshqa hollarda – yuk jo'natuvchi to'laydi.

Ekspertiza natijalari dalolatnoma bilan rasmiylashtiriladi. Ekspertiza dalolatnomasi ekspertdan tashqari ekspertizada ishtirok etgan barcha shaxslar tomonidan ham imzolanishi lozim. Ekspert etib kelguncha yukni qabul qilib oluvchi yukning tegishli holatda saqlanib turishini ta'minlashi shart.

Yukni qabul qilib oluvchi faqatgina shikastlanish yoki yaroqsiz holga kelish oqibatida yukning sifati undan to'g'ridan-to'g'ri mo'ljallanish bo'yicha to'liq yoki qisman foydalanishning iloji bo'lmaydigan, buning uchun avtotransport korxonasi yoki tashkiloti javobgar bo'lgan taqdirda yukni qabul qilib olishdan bosh tortishi mumkin, bunda mos keluvchi dalolatnoma tuziladi.

Yuklarni yetkazib berish manzilini o'zgartirishning umumiy tartibi avtomobil transporti Nizomining 72-moddasi bilan tartibga solinadi. Bundan tashqari, yuklarni yetkazib berish manzilini o'zgartirish tartibi va qoidalari tashish shartnomasida ko'zda tutilgan bo'lishi mumkin. Umumiy qoidaga ko'ra, yuk jo'natuvchi yuk yukning qabul qilib oluvchiga topshirilish momentiga qadar yetkazib berish manzilini o'zgartirishga haqlidir. Yukni qabul qilib oluvchi

avtotransport korxonasiga bog‘liq bo‘lmagan sabablarga ko‘ra yukni qabul qilishdan bosh tortgan taqdirda yuk jo‘natuvchi yukni yetkazib berish manzilini boshqa yuk qabul qilib oluvchining manziliga o‘zgartirishga majburdir.

Yuk jo‘natuvchining avtotransport korxonasi yoki tashkilotiga yukni yetkazib berish manzilini o‘zgartirish to‘g‘risidagi farmoyishi quyidagi ma‘lumotlarni o‘z ichiga olishi lozim:

- a) birlamchi buyurtma va tovar-transport nakladnoyining nomerlari;
- b) birlamchi yetkazib berish manzili;
- v) birlamchi yuk qabul qilib oluvchining nomi;
- g) yangi yetkazib berish manzili;
- d) yangi yuk qabul qilib oluvchining nomi.

Yuk jo‘natuvchining yukni yetkazib berish manzilini o‘zgartirish to‘g‘risidagi farmoyishi yozma ravishda rasmiylashtiriladi. Biroq tashish shartnomasida xabar berishning boshqa formalari ko‘zda tutilishi mumkin, bunda yukni yetkazib berish manzilini o‘zgartirish to‘g‘risidagi farmoyishni etkazish telefon, faks, elektron pochta yoki boshqa aloqa vositalari orqali, yuqorida sanab o‘tilgan barcha ma‘lumotlarni ko‘rsatish bilan amalga oshiriladi. Har qanday holatda ham mazkur farmoyish keyinchalik yozma ravishda tasdiqlanishi lozim.

Avtomobil transporti nizomiga muvofiq yuk jo‘natuvchining yukni yetkazib berish manzilini o‘zgartirish to‘g‘risidagi farmoyishi faqatgina bitta tovar-transport nakladnoyi bo‘yicha jo‘natilgan butun yuk jo‘natmasiga nisbatan qo‘llanilishi mumkin. Shu bilan birgalikda tashish shartnomasida ba‘zi bir alohida yuklarni yetkazib berish manzilini o‘zgavrtirishning boshqacha tartibi ko‘zda tutilishi mumkin.

Yuk jo‘natuvchining farmoyishiga ko‘ra yuklarni yangi manzilga yetkazib berishda avtotransport korxonasining xarajatlari oshgan taqdirda yuk jo‘natuvchi avtotransport korxonasiga qo‘shimcha haq to‘lashga majburdir. Yukni yetkazib berish manzili o‘zgartirilganda yo‘l varaqasining transport bo‘limining “yukni yetkazib berish manzilini o‘zgartirish” grafasiga yuk jo‘natuvchining farmoyishiga

muvofiq yangi yuk qabul qilib oluvchi to'risidagi ma'lumotlar (yukni qabul qilib oluvchining nomi, manzili, manzilni o'zgartirish to'g'risidagi farmoyish nomeri) kiritiladi.

Yukni qabul qilib oluvchi yukni qabul qilishdan bosh tortgan va yuk jo'natuvchidan yukni yetkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risida ko'rsatma olishning imkoniyati bo'lmagan taqdirda avtotransport korxonasi yoki tashkiloti:

- yukni yuk jo'natuvchidan tegishli ko'rsatma olingunga qadar yuk amalda yetib kelgan punktda yoki eng yaqin punktda saqlash uchun topshirishga, o'zining omborxonalari mavjud bo'lgan taqdirda yukni saqlash uchun qabul qilishga;
- agar yuklar o'zining xarakteri bo'yicha tezda sotishni talab qilsa, yukni boshqa tashkilotga berishga (agar shartnomada boshqacha holatlar ko'zda tutilmagan bo'lsa);
- yukni yuk jo'natuvchiga qaytarishga, yuk jo'natuvchidan tashish xizmatlari uchun barcha xarajatlarni va ko'zda tutilgan jarimalarni undirib olishga haqlidir.

To'g'ridan-to'g'ri aralash avtomobil-temir yo'l va avtomobil-suv bog'lanishlarida tashiladigan yuklarning yetkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'ridan-to'g'ri aralash avtomobil-temir yo'l va avtomobil-suv bog'lanishlarida yuklarni tashish qoidalarida ko'zda tutilgan tartibda amalga oshiriladi.

Nazorat savollari



1. Yuklarni aralash tashish shartnomasi o'zida nimani taqdim qiladi?
2. Yuklarni aralash tashish nakladnoyi qanday ma'lumotlarni o'z ichiga oladi?
3. Yuklarni aralash tashish operatori qanday majburiyatlar va javobgarlikni zimasi qanday?

4. Maxsus shartlar bo'yicha yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari qanday?
5. Har-xil turdagi yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlarini sanab bering.
6. Yukni topshirish va yuklarni Yetkazib berish manzilini o'zgartirish qoidalari qanday?
7. Maxsus sharoitlarda yuklarni tashishda transport-ekspeditsion xizmatlarni ko'rsatish.
8. Uyulib tashiladigan yuklarni tashishda ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
9. Sochiluvchan yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmatlarni ko'rsatish.
10. Tez buziluvchi yuklarni tashishda transport – ekspeditorlik xizmatlarni ko'rsatish.
11. Davlat nazorati ostida tashiladigan tibbiy – sanitar, veterinar, va fitosanitar yuklarni tashishda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
12. Xavfli yuklarni tashishda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
13. Yuklarni borti ochiq transport vositasida tashishda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
14. Yuklarni kuzatuvchilar yordamida tashishda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
15. Partiyali va narxi e'lon qilingan yuklarni jo'natishda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.
16. Yukni topshirish. Yukni boshqa manzilga jo'natish.
17. Bozor munosabatlari sharoitida ekspeditorlar ishini tashkil etish
18. Transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatishda raqobat.
19. Transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish bozorini egallash strategiyasini ishlab chiqish.

20. Transport – ekspeditorlik korxonasining ish rejasini ishlab chiqish tizimini yaratish.



Mavzuni mustahkamlash uchun testlar

1. Transport –ekspeditsiya kompaniyalari ko'rsatmaydigan xizmatlar...

- a) Kredit berish
- b) Yuk jo'natuvchidan yuk qabul qiluvchiga yuk tashishni tashkil etish
- c) Yuklarni qisqa muddatga saqlash
- d) Yuklarni paketlash bo'yicha qo'shimcha operatsiyalar

2. Yukni jo'natuvchi tashish hujjatlarida nimani ko'rsatish kerak?

- a) yukning nomi, tashish tezligi
- b) yukning nomi, bojxona boji
- c) belgilangan stansiya va sug'urta
- d) yo'l vedomosti koreshogi

3. Yukning qiymatini e'lon qilish nima uchun zarur?

- a) zarar miqdorini aniqlash uchun
- b) bojxona bojini olish uchun
- c) foyda olish uchun
- d) yo'l vedomosti koreshogi

4. Bojxona tashuvchisi bu ...

- a) bojxona rejimida turgan tovarlarni tashishni amalga oshiruvchi shaxs
- b) yukni ekspiditsiya qilishni amalga oshiruvchi shaxs
- c) aralash yuklarni tashishni amalga oshiruvchi shaxs
- d) 20 kun davomida

5. Yuk tashish shartnomasi ...

- a) yuk tashishda tomonlarning majburiyatlari va javobgarliklari qat'iy belgilangan xujjat
- b) yukni belgilangan stansiyagacha kuzatib boruvchi tashishga oid asosiy xujjat

- c) moliyaviy -hisobiy ahamiyatga ega bo'lgan xujjat
- d) yukni ekspiditsiya qilishni amalga oshiruvchi shaxs

6. Yukni tashishga shartnoma tuzishda qo'yiladigan talablar

- a) 18 yoshdan kam bo'lmasligi kerak
- b) 16 yoshdan kam bo'lmasligi kerak
- c) 17 yoshdan kam bo'lmasligi kerak
- d) yukning topshirish va olib ketishni rasmiylashtirish xizmati

7. Yuk tashish xujjatlari to'plami quyidagilardan iborat

- a) nakladnoy, yo'l qaydnomasi, yukni qabul qilish kvitansiyasi
- b) yuklarni tashish shartnomasi, tashish kontrakti
- c) yuklarni tashishga buyurtma, sug'urta shartnomasi
- d) 20 yoshdan kam bo'lmasligi kerak

8. ... holatda yuk tashish kontrakti bekor qilinishi

- a) shartlar buzilgan
- b) kafolatlar buzilgan
- c) tamg'a buzilgan
- d) bojxona xujjatlari

9. Yuk tashish shartnomasi..... dan boshlab kuchga kiradi.

- a) yuk jo'natilgan stansiyada nakladnoy bilan birga qabul qilib olinganda
- b) yuk belgilangan stansiyada nakladnoy bilan birga qabul qilib olinganda
- c) yuk belgilangan stansiyadan jo'natilganda
- d) o'rash buzilgan

10. Yukni tashishga qabul qilishni tasdiqlovchi va yukni qabul qiluvchiga yetkazish masuliyatini yuklovchi xujjat nima deb ataladi

- a) tovar- transport nakladnoyi
- b) ipoteka
- c) deklaratsiya
- d) muddatidan oldingi qarz

4-BOB. BOZOR MUNOSABATLARI SHAROITIDA EKSPIDITORLAR ISHINI TASHKIL QILISH

Tayanch iboralar: xizmatlar bozori, raqobat, strategiya, progressiv texnologiyalar, menejment, marketing, intensivikasi, diversifikatsi, daromadlar, foyda, yo`riqnomalar, bozor modeli, menejer, nomenklatura, terminal, transport-ekspeditorlik korxonasi, bojhona organlari, magistral bog`lanish, omborhona, magistral terminallar, yuk avtostantsiyalari, majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar, buking-nota (booking-not), stividorlik ishi.

4.1-§. Transport-ekspeditsion korxonaning maqsadlari, vazifalarini belgilash va korxonaning ishini rejalashtirish tizimini ishlab chiqish.

Transport-ekspeditsion korxonalarning bozor iqtisodiyotiga o'tishi sekin sur'atlar bilan amalga oshadi. Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori yetarlicha rivojlanmagan bir sharoitda barcha ekspeditorlar ham o'zining ishini yangi shart-sharoitlar va talablarga muvofiq qayta qurishga qiziqavermaydi va bunga qodir bo'lavermaydi. Ekspeditsion korxonalar va tashkilotlar hali tashishlar va boshqa xizmatlarning to'lovga qodir bo'lgan talabi va boshqa bozor rag'batlariga zaif javob qaytarmoqda.

Bozor sharoitlarida transport-ekspeditsion korxonaning raqobatbardoshligi xizmatlar sohasida ma'lum bir bozor mavqeini (hatto unchalik yuqori bo'lmasa ham) egallash va ushlab turish qobiliyatidan iborat bo'ladi. Raqobatbardosh bo'lish – bu avvalambor barcha iste'molchilarning manfaatlarini hisobga olgan holda transport-ekspeditorlik xizmatlarning yuqori sifatini ta'minlashdir. Transport-ekspeditorlik xizmatlarning bosh sifat ko'rsatkichlaridan biri ularning pand bermasligidir. Pand bermaslik darajasi past bo'lganda transport-ekspeditorlik xizmatlarning qolgan iste'molchilik jihatlari o'zining jalb qiluvchanligini yo'qotadi.

Transport-ekspeditsion korxonalarining raqobatbardoshligini xizmatning iste'molchilik xususiyatlarining jamlanmasi sifatida ham ta'riflash mumkin, bu ularning raqobatchining xizmatidan ehtiyojlarni qanoatlantirish xarajatlari, narxlar nisbati va xizmatning iste'molchilik sifatini hisobga olish bilan konkret ehtiyojlarga mos kelish darajasi bo'yicha ajralib turishini xarakterlaydi. Bundan tashqari raqobatbardoshlik darajasiga quyidagi asosiy omillar (faktorlar) ham ta'sir ko'rsatadi:

- tashishlar va xizmatlarga bo'lgan ehtiyojni bilish darajasi;
- progressiv texnologiyalarning qo'llanilishi;
- xizmatlar nomenklaturasining kengayishi (yangi transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish turlarining qo'llanilishi);
- transport-ekspeditsion korxonalarining ishlab chiqarish bazasi bilan ta'minlanganligi;
- logistik tizimlarning qo'llanilishi;
- xodimlarning malaka darajasi, menedjment;
- marketing va boshqalar (xizmatlar bozorini tadqiq qilish).

Raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqishda mijozlarning talablaridan kelib chiqish zarur bo'ladi, ularning asosiylari:

- a) tovarni (yukni) o'z vaqtida yetkazib berishga;
- b) yukni ortish-tushirish va transportirovka qilish paytida yukning saqlanishini ta'minlashga;
- v) yetkazib berishning tejamli bo'lishiga;
- g) transport va ekspeditsion korxonalarining mahsulotni sotish, oraliq saqlash, upakovka qilish, shuningdek boshqa operatsiyalar va xizmatlar bo'yicha funksiyalarni o'ziga olishga tayyorligiga keltiriladi.

Transport va ekspeditsion korxonalar bu omillarni yaxshi bilishi va har bir mijoz uchun ularning ahamiyatini to'g'ri baholay olishi lozim.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorini o'zlashtirish strategiyasini ishlab chiqish. Tijorat va moliyaviy yutuqlarga erishish uchun har bir transport-

ekspeditsiya korxonasi avvalambor transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorini o'zlashtirish strategiyasini ishlab chiqishi lozim bo'ladi. Bunda quyidagi omillarni hisobga olish zarur bo'ladi:

- Korxonaning resurslari. O'zining omborxonasi xo'jaligi, terminallari, yuklash-tushirish texnikasi va hisoblash texnikasi, ularning yangilanishi, yangi texnologiyalar, ishchilar va mutaxassislarining resurslari, moddiy-texnik ta'minot tizimi va hokazolarning imkoniyatlarini baholash zarur bo'ladi;

- Qo'llaniladigan tashishlar va xizmatlarning turlari va texnologiyalari. Bozor sharoitlarida faqatgina bitta tashish turini tashkil qiladigan yoki faqatgina bitta xizmat turini ko'rsatadigan korxonaning tashishlarning har xil turlarini tashkil qiladigan yoki har xil xizmat turlarini bajaradigan korxonaga qaraganda yashab qolishi qiyin bo'ladi;

- Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorining bir jinslilik darajasi. Mazkur korxonaning tashishlar va xizmatlarning mazkur turi bilan qancha mijozga xizmat ko'rsata olishi mumkinligini, mijozlarni o'ziga og'dirib olish yoki yo'qotish imkoniyatlarini baholash zarur bo'ladi;

- Raqobatchi transport-ekspeditsion korxonalarining marketing strategiyalari. Boshqa qaysi ekspeditorlar xuddi shunday tashishlar va xizmatlar turlarini tashkil qilayotganligini, ular qaysi va qancha mijozlarni qamrab olganligini, bu korxonalarining rivojlanish tendensiyasi qandayligini va hokazolarni aniqlash zarur bo'ladi.

Transport-ekspeditsion korxonaning strategiyasini belgilashda intensivlik va diversifikatsion o'sish imkoniyatlari ko'rib chiqilishi lozim. Intensivlik o'sish ekspeditorning tashishlar va xizmatlar hajmini oshirish, mehnat unumdorligini oshirish va transport xizmati ko'rsatishning sifatini oshirish bo'yicha ichki rezervlarini aniqlash va tahlil qilishni ko'zda tutadi. Diversifikatsion o'sish ekspeditor transport xizmatlari ko'rsatish sohasida o'zining barcha ichki rezervlaridan amalda foydalanib bo'lgan va tashishlar va xizmatlarning

qo‘llanilayotgan texnologiyalari doirasidan tashqariga chiqish zarur bo‘lgan hollarda o‘zini oqlaydi.

Bunda rivojlanishning quyidagi yo‘llari mavjud bo‘lishi mumkin:

Tashishlar va xizmatlarning qo‘shimcha mijozlarni jalb qilishga qodir bo‘lgan yangi turlarini ishlab chiqish;

Transport xizmatlari ko‘rsatish bilan bog‘liq bo‘lmagan chora-tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish, masalan, mijozlarni jalb qilish bilan klub, stadion yoki sport zali ochish; transport xizmatlari ko‘rsatishga aloqasi bo‘lmagan chora-tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish, masalan, tijorat faoliyatini rivojlantirish, yordamchi xo‘jaliklar va sexlarni tashkil qilish va hokazolar.

Transport-ekspeditsion korxonaning strategik rejasini quyidagi bo‘limlardan tarkib toptirish tavsiya qilinadi:

- Nazorat ko‘rsatkichlarini aniqlash;
- Hududiy transport bozorini tahlil qilish va transport-ekspeditsion korxonaning holatini (ahvolini) baholash;
- Zaruriy vazifalarni aniqlash. Zaruriy chora-tadbirlarni ishlab chiqish;
- Vazifalar va chora-tadbirlarni amalga oshirish uchun zarur bo‘ladigan resurslarni aniqlash;
- Chora-tadbirlarning amalga oshishini nazorat qilish.

Korxonalar yuqori raqobatbardoshlikni faqatgina yaxshi tayyorgarlik ko‘rgan xodimlar mavjud bo‘lgan hollarda saqlab qolishlari mumkin. Mos keluvchi strategiya mutaxassislar guruhlarini shakllantirishga tayanishi lozim, bu guruhlarning a‘zolarini umumiy g‘oya va bir xil undovchi sabablar birlashtirgan bo‘lishi lozim. Raqobatbardoshlikni oshirishda birinchi planga menedjerlar, yuqori malakali mutaxassislarning faoliyati chiqadi, ular korxonani qanday qilib raqobatbardosh qilish mumkinligi masalasini hal qilishlari lozim bo‘ladi.

Transport-ekspeditsion korxonaning rivojlanish strategiyasini ishlab chiqish rejalashtirish tizimini ishlab chiqish kabi tadbirni amalga oshirish zarurligini ko‘zda tutadi.

Transport-ekspeditsion korxonaning ishini rejalashtirish tizimini ishlab chiqish. Bozor iqtisodiyotini boshqarishning markazlashgan ma'muriy-buyruqbozlik uslubidan ajratib turadigan o'ziga xos xususiyati korxonada darajasida rejalashtirishning rolini oshirish bo'lib hisoblanadi, chunki konkret transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning ishlab chiqarish va moliyaviy natijalari ko'p jihatdan shunga bog'liq bo'ladi.

Korxonada o'zi uchun strategik (uzoq muddatli) va taktik (qisqa muddatli) maqsadlarni aniqlab olishi lozim. Korxonaning faoliyatini strategik rejalashtirish transport bozorini qamrab olish, tashishlar va xizmatlarning ko'proq istiqbolli turlarini rivojlantirish bo'yicha ma'lum bir maqsadli ko'rsatkichlarga erishishni ko'zda tutadi. Maqsadlar, vazifalar va dasturlar ishni strategik rejalashtirishning bosqichlari bo'lib hisoblanadi.

Albatta, tashishlarni operativ rejalashtirishning amaldagi tashkil qilinishi hozirgi zamon sharoitlarida takomillashtirishni talab qiladi. U avvalambor "tashish rejasini bajarmaganlik uchun" jarima choralarining qo'zllanilishi yoki ulardan tashishni rad qilish uchun asos sifatida foydalanish mumkin bo'lgan holatlarning (buyurtmaning yo'qligi yoki buyurtmada xato borligi) sof "ma'muriy" elementlaridan tozalanishi lozim. Tashishlarni rejalashtirishda avvalambor yuklarning bajarilgan jo'natmalari va etib kelishlari to'g'risidagi hisobot ma'lumotlaridan kelib chiqish, birinchi navbatda yirik korxonada va tashkilotlarning buyurtmalarini obdon tahlil qilish, mahalliy organlarning tavsiyalarini hisobga olish zarur bo'ladi. Ekspeditorlar va agentlarga rejalashtirish masalalariga mas'uliyat bilan yondashish, rejalashtirish bo'yicha tarmoq yo'riqnomalariga, transport hujjatlarini to'ldirish qoidalari va hokazolarga qat'iy amal qilish tavsiya qilinadi.

4.2-§. Avtomobil sohasida raqobatni harakatlantiruvchi kuchlarning xarakteristikasi

Reja tuzish bo'yicha ishlar transport-ekspeditsiya korxonasi maqsadlari va vazifalarini belgilashdan boshlanadi. Transport-ekspeditsiya korxonasi uzoq muddatli maqsadlari sifatida:

- yaqin 3-5 yil ichida ishning hajmiy va miqdoriy ko'rsatkichlarining o'sishi (transport-ekspeditsiya xizmatlarining hajmi, daromadlar, foyda va boshqalar);
- mijozlar doirasining kengayishi, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarining o'zlashtirilishi hisobiga faoliyat jabhasining kengayishi;
- hududiy transport bozorida ekspeditorning hohlanadigan o'rni va boshqalar ko'rib chiqilishi mumkin.

Joriy rejalashtirish jarayonida konkret miqdoriy maqsadlarni aniqlash va belgilash ham tavsiya qilinadi. Bunday maqsadlar qatoriga, masalan:

- bir haftada tashkilot tomonidan yuklarni tashishni rad qilishlar soni tashishga berilgan umumiy buyurtmalar sonidan 1% dan oshiq bo'lmasligi;
- yuklarni yetkazib berish bo'yicha buyurtmalarni o'z vaqtida bajarishlar darajasi 90% dan kam bo'lmasligi;
- yo'lda shikastlangan yuklarning miqdori 0,1% dan oshmasligi;
- mijozga uning so'rovnomasi bo'yicha 2 soat mobaynida yukning qayerda ekanligi to'g'risidagi informatsiyani berish;
- avtomobillarni birinchi yuklash joyiga yuklash uchun yetkazib berishning kechikishi 15 minutdan oshmasligi va boshqalar kirishi mumkin.

Maqsadlar aniqlab olingandan keyin transport-ekspeditsiya korxonasi har bir funksional bo'linmasi oldiga ularni amalga oshirish bo'yicha vazifalar qo'yilishi lozim (tijorat bo'limi va texnik xizmatlar, rejalashtirish bo'limi va buxgalteriya, bo'linmalar va otryadlar, dispetcherlik punktlari). Vazifalar aniq ifodalangan bo'lishi va konkret ijrochilar va ularning bajarilishi uchun javobgar shaxslarga ega bo'lishi lozim.

Transport-ekspeditsiya korxonasi vazifalari o'zida alohida tashkiliy, iqtisodiy, texnik, texnologik va ijtimoiy tadbirlarning ro'yxatini taqdim qiladigan

dastur orqali amalga oshiriladi, Unda vazifaning bajarilish muddatlari va bajarish uchun mas'ul shaxslar, shuningdek talab qilingan hollarda moddiy va moliyaviy ta'minot masalalari ko'rsatiladi.

Avtomobil sohasida raqobatni harakatlantiruvchi kuchlarning xarakteristikasi. Raqobat tushunchasi transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish bo'yicha darslikda keltirilgan. Tovar ishlab chiqaruvchilar va xizmat ko'rsatuvchilarning yuqori moliyaviy natijalarga (daromadlar, foyda) erishish maqsadida sotish bozorlarini egallashga bo'lgan raqobati iqtisodiyotning har qanday sohasida, jumladan transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sohasida ham bozor munosabatlarining asosi bo'lib hisoblanadi.

Hozirgi zamon sharoitlarida mijozlar (yuk jo'natuvchilar, yukni qabul qilib oluvchilar) bozori bozorning ustivor elementi bo'lib hisoblanadi, u transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishni amalga oshiruvchiga transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning shartlarini belgilab beradi. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sohasidagi xo'jalik yurituvchi sub'ektlar qatoriga tashishlarni amalga oshiradigan va/yoki xizmatlar ko'rsatishni amalga oshiradigan transport, transport-ekspeditsiya korxonalarini, shuningdek turlicha mulk shakliga ega bo'lgan (davlat mulki, xususiy mulk, kooperativ mulk, hissadorlar mulki va boshqalar) boshqa tashkilotlar kiradi.

Avtomobil transporti sohasida raqobatni harakatga keltiruvchi kuchlarning xarakteristikasi

4.1-jadval

Harakatlantiruvchi kuch	Harakat yo'nalishi
Yangi raqobatchilar	Sohaning ishlab chiqarish quvvatlarining o'sishi; Narxlarning tushishi yoki xarajatlarning ortishi; Foydaning o'rtacha tarmoq me'yorining pasayishi; Tovarlar va xizmatlar sifatining pasayishi

O‘rnini bosuvchi tovarlar (xizmatlar)	Sohada raqobatchilar sonining ko‘payishi; Raqobatchilar kuchlarining muvozanatlashuvi; Sohada o‘shining sekinlashishi; Doimiy xarajatlar darajasining ortishi; Narxlarning o‘shishi; Sifatning ortishi; Tovarlar va xizmatlar assortimentining kengayishi; Talab darajasi va sotish hajmining pasayishi
Xaridorlar	Sifatga bo‘lgan xarajatlarning ortishi; Foydaning o‘rtacha tarmoq me‘yorining pasayishi; Narxlarning o‘shishi; Iste‘molchilarning ketib qolishi
Yetkazib beruvchilar	Narxlarning o‘shishi; Tovarlar va xizmatlar sifatining pasayishi; Talabning pasayishi; Ishlab chiqarish ko‘lamlarining qisqarishi; Foydaning o‘rtacha tarmoq me‘yorining pasayishi
Ishlab chiqaruvchilarning kurashi	Tovarlar va xizmatlar sifatining ortishi; Innovatsiyalarning intensivlashuvi; Narxlarning pasayishi; Investitsiyalarning chiqib ketishi; Ishlab chiqarish va sotish hajmining pasayishi

Xizmatlar bozorida raqobat jabhalari

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori uchun raqobatning quyidagi jabhalari xarakterlidir:

Bozorning turli sektorlaridagi raqobat (qurilish yuklarini yetkazib berish, savdo yuklarini yetkazib berish, qishloq xo‘jaligi yuklarini yetkazib berish va hokazolar);

Turli xil mulkchilik shakllariga ega bo‘lgan transport-ekspeditsiya korxonalarini o‘rtasidagi raqobat (turli mahkamalarga bo‘ysunadigan tashkilotlar o‘rtasidagi raqobat ajratiladi). Transport tashkilotlarining soni ko‘p bo‘lganligi sababli, ba‘zi bir hollarda xuddi o‘sha bitta hududda joylashgan transport tashkilotlarining soni ko‘p bo‘lganligi sababli, avtomobil transporti ichidagi raqobat ko‘proq kuchli bo‘lib hisoblanadi;

Transportning har xil turlariga xizmat ko‘rsatadigan transport-ekspeditsion tashkilotlar o‘rtasidagi raqobat.

Transport-ekspeditsiya tashkilotining raqobatbardoshligiga tashkilot ishining sifati va samaradorligiga bog‘liq bo‘lgan tashqi omillar ta’sir ko‘rsatadi. Tashqi omillar yuklarni tashish va yuklarga xizmat ko‘rsatishga bo‘lgan talab va taklifning o‘zaro nisbati, bozor modeli, soliqqa tortish tizimi, bojxona bojlari va hokazolar bilan ifodalanadi. Transport-ekspeditorlik xizmatning konkret turiga bo‘lgan talabning asosiy xarakteristikalari avtomobil transportida ularning ma’lum bir alomatlar bo‘yicha klassifikatsiyalanishida namoyon bo‘ladi, ular 4.2-jadvalda keltirilgan.

4.2-jadval

Xizmat turlari	Taqdim qilish fakti			Talabning barqarorligi		Talabning xarakteri	
	doimiy	Cheklan-gan	poten-sial	Barqa-ror	Epizo-dik	Omma-viy	Indivi-dual
Yuklash-tushirish xizmatlari	-	-	+		+	-	+
Transportirovka qilish xizmatlari	+	-	-	+	-	+	-
Tayyorlash-yakunlash xizmatlari	+	-	-	+	-	+	-
Omborxonaxizmatlari	-	+	-	-	+	-	+
Ekspeditorlik xizmatlar	-	+	-	+	-	+	-
Tashkil qilish-vositachilik xizmatlari	-	+	-	-	+	-	+
Konsultatsion-analitik xizmatlar	-	+	-	+	-	+	-
Informatsion xizmatlar	+	-	-	+	-	+	-

Yuklash-tushirish bo‘yicha xizmatlar asosan kichik partiyali va konteynerli tashishlarda yuk egalarining cheklangan doirasiga taqdim qilinadi va barqaror

ommaviy talabga ega. Bozor munosabatlariga o'tilishi ularni iqtisodiy nuqtai-nazaridan potensial istiqbolli xizmatlar razryadiga o'tkazadi.

Transportirovka qilish bo'yicha xizmatlar doimiy ravishda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Makon va zamonda yuklarni ko'chirish zarurligi bilan bog'liq bo'lgan ishlab chiqarish-iqtisodiy omillar, shuningdek yuklarni aynan avtomobil transporti bilan transportirovka qilishning iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligi mazkur xizmat turiga bo'lgan doimiy talabni shartlaydi.

Tayyorlash-yakunlash xizmatlari doimiy ravishda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Tayyorlash-yakunlash xizmatlari yuklarni avtomobillarda transportirovka qilish texnologik jarayonining elementi bo'lib hisoblanishi sababli unga bo'lgan talab ham xuddi transportirovka qilishga bo'lgan talab kabi yuqori bo'ladi.

Omborxonalar xizmatlari asosan terminallar (yuk avtostansiyalari) orqali kichik partiyali va konteynerli tashishlarda yuk egalarining cheklangan doirasiga taqlim qilinadi. Tashishlarning bu turi uchun talab epizodik va individual bo'ladi. Mazkur xizmat turini taqdim qilishning cheklanganligi avtomobillarda tashishlarning hozirda amal qilayotgan tashkil qilinishi va avtotransport tashkilotlarida mazkur xizmat turini ko'rsatish uchun moddiy-texnik bazaning etishmasligi, ko'pincha esa yo'qligi bilan bog'lanadi.

Ekspeditorlik xizmatlar mijozlarning cheklangan doirasiga taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Bozor munosabatlariga o'tilishi mazkur xizmatlarni doimiy ravishda taqdim qilinadigan xizmatlar razryadiga o'tkazadi. Yuk egalarini ularga xos bo'lmagan, tovar-transport hujjatlarini rasmiylashtirish, yukni qo'riqlash va kuzatib borish, reja-hisob kitob operatsiyalarini bajarish bilan bog'liq bo'lgan funksiyalardan to'liq ozod qilish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan yuqori talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Tashkil qilish-vositachilik xizmatlari mijozlarning cheklangan doirasiga taqdim qilinadi, mazkur xizmat turiga bo'lgan talab epizodik va individual bo'ladi, asosan shaharlararo va xalqaro tashishlarda temir yo'l stansiyalari, dengiz va daryo

portlariga xizmat ko'rsatishda taqdim qilinadi. Bozor munosabatlariga o'tilishi mazkur xizmatlar turini doimiy ravishda taqdim qilinadigan xizmatlar razryadiga o'tkazadi. Tovarlarni har qanday nuqtaga tezkorlik bilan va uzluksiz yetkazib berish imkoniyati, transport vositalari, yuklash-tushirish texnikasi va omborxonalarni lizingga va ijaraga olish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Konsultatsion-analitik xizmatlar cheklangan tarzda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega, bu xizmatlar asosan harakatlanuvchi sostav tipini tanlash, tashishlarning optimal marshrutini hisoblashdan iborat bo'ladi. Yaqin kelajakda mazkur xizmat turiga bo'lgan talab ortadi. Yuklarni yetkazib berishning iqtisodiy jihatdan ko'proq foydali bo'lgan usulini aniqlash imkoniyati va transport, ekspeditsion, vositachilik va xizmatlar bozorida vaziyatni prognozlashtirish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Informatsion xizmatlar amalda barcha mijozlarga taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. YUkning egasida yukning qaerda ekanligini aniq bilish va belgilangan manzilga qachon etib borishini bilish istagi va zarurati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning asosiy sababi bo'lib hisoblanadi.

Boshqa transport turlarida ham tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talab xuddi shunday sxema bo'yicha tasvirlanadi. Amaliyotning ko'rsatishicha, tashkilotning raqobatbardoshlilik darajasini baholashda optimal qiymat sifatida rezerv qiymatini, ya'ni xizmat turidan qat'iy nazar, taklifning talabga nisbatan 20% ga oshiq bo'lishini qabul qilish mumkin. Agar bu ko'rsatkich, masalan, transport xizmatlari bo'yicha katta bo'lsa, tashish imkoniyatlarining ma'lum bir qismi talab qilinmay qoladi, bu ishlab chiqarish bilan bog'liq bo'lmagan xarajatlarni keltirib chiqaradi, agar bu ko'rsatkich kichik bo'lsa – mijozga rad javobi beriladigan holatlarga, ya'ni mijozning boshqa transport korxonasiga ketishiga va tashkilotning daromadni yo'qotishiga olib keladi.

Raqobatbardoshlilik omillari. Tashkilotning raqobatbardoshligini belgilaydigan va uning faoliyatiga bog‘liq bo‘lgan omillar guruhlarini – tashkilotning ishiga bog‘liq bo‘lgan omillar amalda mavjud bo‘ladi. Quyidagi omillar tashkilotning holatini xarakterlaydi:

➤ Tashishlar va xizmatlarga bo‘lgan talabni bilish darajasi. Zaruriy va dolzarb informatsiyaga, ob‘ektiv prognozga ega bo‘lish o‘z-o‘zidan raqobatbardoshlilik omili bo‘lib hisoblanadi. Bozor segmentining tashkilot o‘zining rivojlanishi uchun informatsion yoki strukturaviy resurslarga ega bo‘lmaydigan bu qismida transport konsaltingidan foydalaniladi;

➤ Taqdim qilinadigan xizmatlar hajmi va nomenklaturasi. Mazkur kategoriyaga ishlov beriladigan yuklarning nomenklaturasi, mazkur yuk uchun xizmat turlarining nomenklaturasi va tashish yo‘nalishlarining nomenklaturasi kiradi;

➤ Ilmiy-texnik ishlanmalarning natijalaridan foydalanishni xarakterlaydigan ilmiy-texnik potensial. Transport-ekspeditsiya korxonasi uchun bu birinchi navbatda menejment va marketing, telematikaning zamonaviy yutuqlaridan, global kompyuter tarmoqlari va informatsion tizimlardan foydalanishdan iborat bo‘ladi;

➤ Progressiv texnologiyalarning, birinchi navbatda logistik texnologiyalarning qo‘llanilishi;

➤ Xizmatlar nomenklaturasining kengayishi, yangi transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish turlarining qo‘llanilishi;

➤ Texnologik vazifalarni hal qilish uchun ishlab chiqarish bazasini tashkil qilishning ta‘minlanganligi;

➤ Transport-ekspeditsion tizim infratuzilmasining holati – omborxonalar, terminallar, filiallarning borligi, kompyuter texnikasi, aloqa vositalari, informatsiyaga ishlov berish va uzatish vositalari va hokazolar bilan jihozlanganlik;

➤ Mehnat resurslarining holati va malakasi;

➤ Boshqarish darajasi (yangiliklarni joriy qilish, foyda ko‘rish va javobgarlik pozitsiyalaridan);

➤ Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatishning xalqaro tizimida ishtirok etish darajasi;

➤ Boshqa omillar, jumladan, tashkilotning kreditorlik va debitorlik qarzlari miqdori, zahiralar darajasi, oxirgi 3-5 yilda yalpi daromadlarning dinamikasi;

➤ Marketing ishining darajasi.

➤ Quyidagi omillarning ta’siri tashkilot ishining samaradorligini oshirishga yo‘naltiriladi:

➤ Transport vositalarining unumdorligi, moddiy-texnik bazaning, asbob-uskunalar va mexanizmlarning quvvati, maydonlarning etarlicligi;

➤ Mehnat unumdorligi;

➤ Tashkilotni rivojlantirish uchun har yili qo‘yiladigan kapital qo‘yilmalar miqdori;

➤ Faoliyatning asosiy turi bo‘yicha sheriklarning ish qobiliyatlari (muloqotga kirishib keta olishlik, masalalarni tezkorlik bilan hal qilish va boshqalar).

Quyidagi omillar mijozlarning talablarini qanoatlantirish darajasini oshirishga yo‘naltiriladi:

❖ Tovarlarning (yuklarning) o‘z vaqtida yetkazib berilishi;

❖ Transport-ekspeditsion operatsiyalarni bajarishda yukning saqlanishini ta’minlash;

❖ Yetkazib berishning tejamkorligi;

❖ Transport va ekspeditsion tashkilotlarning xizmatlarning keng spektri bo‘yicha funksiyalarni o‘ziga olishga tayyor ekanligi.

Bozorda muvaffaqiyatli ishlash uchun transport-ekspeditsiya tashkilotlari har bir mijoz uchun bu omillarning ahamiyatini bilishlari va baholay olishlari zarur bo‘ladi. 4.3-jadvalda raqobatbardoshlikning xorijdagi va mamlakatimizdagi

transport-ekspeditsion korxonasi va tashkilotlarning ish tajribasini tahlil qilish asosida ajratilgan omillari keltirilgan.

Xizmatning (yoki korxonasi faoliyatining) raqobatbardoshligini baholash salbiy omillarni o'z vaqtida aniqlash va raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish maqsadida amalga oshiriladi.

Transport-ekspeditsion xizmatlar bozorida raqobatbardoshlik omillari.

4.3-jadval.

Omil	Xarakteristika
Ekspeditorning transport tashkilotlari va yuk egalari doirasidagi mavqei	Uzoq muddatli amaliy ish staji, transport imkoniyatlari konyukturasi va yuklarni yetkazib berish bo'yicha xalqaro xizmatlar bozorini yaxshi bilish
Faoliyatning mazkur sohasida yuqori xodimlarning bo'lishi malakali	Svyaz faoliyatning tashish jarayonini ta'minlaydigan hamkor turlari bilan (bojxona xizmati, fitokarantin xizmatlari, turli xil inspeksiyalar, huquqni muhofaza qilish organlari va boshqalar) munosabatlar
Rivojlangan kontragentlar tarmog'i	Xorijiy mamlakatlarda, Rossiyaning regionlarida, MDH mamlakatlarida
Zamonaviy aloqa vositalari bilan texnik qurollanganlik	Kommunikatsiyalar, dasturlar, ma'lumotlar bazalari
Tashkilotning qulay joylashganligi	Asosiy savdo marshrutlarida
O'zining va ijaraga olingan omborxonalarining borligi	Uroveyuklarning ma'lum bir turlari uchun yaroqlilik va jihozlanganlik darajasi (sovutiladigan, isitiladigan, mexanizatsiyalashtirilgan, qo'riqlanadigan va boshqalar) kelish yo'llari
Bojxona omborxonalarining borligi	Erishishning osonligi
Moddiy-texnik bazaning borligi va tarkibi	Harakatlanuvchi sostav, o'zining yoki ijaraga olingan konteynerlar parki, yuklash-tushirish texnikasi va yordamchi asbob-uskunalar, jumladan, yuklarni qayta ishlash uchun mo'ljallangan vositalar

Yuklarga ishlov berish bo'yicha taqdim qilinadigan xizmatlar hajmi va spektri	Ishlov beriladigan yuklarning berilgan yuk va berilgan tashish yo'nalishi uchun taqdim qilinadigan xizmatlarning har bir pozitsiyasidan kelib chiqadigan nomenklaturasi
Hujjatlarni tayyorlash tizimi	Kompyuter dasturlari bazasida va rasmiylashtirishda yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan xatolarni istisno qiladigan ma'lumotlar bazasi asosida
Ekspeditorning ishonchlilik darajasi	yukning saqlanishini ta'minlash, taqdim qilingan va qanoatlantirilgan da'volarning borligi va chastotasi, yuklarni yetkazib berish muddatlari bo'yicha shartnoma majburiyatlari bajarilishining ishonchliligini ham o'z ichiga olgan holda («aniq – o'z vaqtida»)

Har bir omil uchun ko'rsatkich tanlanadi yoki ishlab chiqiladi. Masalan, tashishlarning muntazamligi va o'z vaqtidaligi tashishlarni belgilangan muddatlarda amalga oshirish darajasi bilan, tashiladigan yuklarning miqdori va iste'mol sifatini saqlash – har 100 tonna yukni tashishga to'langan reklamatsiya summalarining miqdori bilan xarakterlanadi va hokazo.

Raqobatbardoshlikni strategik rejalashtirish

Xizmatlarning (tashkilotning) raqobatbardoshligining ishonchli darajasini aniqlashga bo'lgan ko'plab uslubiy yondashuvlar orasidan quyidagilardan ko'proq foydalaniladi:

- xizmatning xususiyatlar guruhini, jumladan, mijozning talablarini qanoatlantirish darajasini baholash asosida raqobatbardoshlikning integral ko'rsatkichini qurish;
- xizmatning asosiy parametrlarining ro'yxatini ishlab chiqish, ularni ranglash va ekspert bahosidan o'tkazish;
- mijozlar va ekspertlar orasida so'rovnomalari o'tkazish;
- potensial bilan solishtirish;
- grafoanalitik uslublarning profillarini qurish;

- strategik marketingning xorijiy uslublari.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish bo'yicha rasmiy hujjatlarda taklif qilinadigan (R 3112178-0393 - 2000 «Avtomobil transportida tadbirkorlik faoliyatini tashkil qilish») integral ko'rsatkichni qurish asosida raqobatbardoshlikni baholash uslubini ko'rib chiqamiz .

4.3-§. Raqobatbardoshlikni baholashni amalga oshirishda harakatlar ketma-ketligi (uzviyligi)

1-bosqich. *Ularning ko'rsatkichlarini baholash uchun raqobatbardoshlik omillarini tanlash.* Shuni esdan chiqarmaslik kerakki, faqatgina konkret bozor sharoitlarida kompaniyaning raqobatbardoshligiga real ta'sir ko'rsatadigan omillar tanlanishi lozim. Masalan, raqobatbardoshlikni baholash uchun asosiy ko'rsatkichlar tarkibiga tashqi muhit omillari kiritilmasligi mumkin:

- bajariladigan transport-ekspeditorlik xizmatlarhajmi (amalga oshirishdan daromad summasida);
- transport-ekspeditorlik xizmatlarning o'z vaqtida bajarilishi;
- yuklarni yuklash-tushirish, tashish, qayta ishlash va saqlashda yuklarning to'liq saqlanishi;
- taqdim qilinadigan transport-ekspeditorlik xizmatlarning to'liqligi;
- transport-ekspeditorlik xizmatlarga tariflar darajasi;
- transport-ekspeditsion korxonaning mehnat resurslari bilan ta'minlanganligi;
- region va uning chegaralaridan tashqarida filiallar va bo'linmalarning borligi;
- foydaning umumiy summasi.

2-bosqich. *Raqobatbardoshlikning har bir omilining qiymatini hisoblash.* Raqobatbardoshlikning har bir ko'rsatkichining qiymati transport-ekspeditsion

kompaniya faoliyatining ma'lum bir davri (oy, chorak, yarim yil, yil) uchun hisoblanadi.

3-bosqich. *Har bir omilga uning qiymatiga bog'liq ravishda alohida omilning raqobatbardoshlik darajasini xarakterlaydigan ma'lum bir K koeffitsientni berish.* Transport-ekspeditsiya kompaniyasining "talab va taklifning o'zaro nisbati" tashqi omili bo'yicha K_t raqobatbardoshlik koeffitsientini quyidagi formula bo'yicha hisoblash mumkin:

$$K = Q_{\text{baj. bo'lg.}} / Q_{\text{mumk. bo'lg.}}$$

bunda $Q_{\text{baj.}}$ – mos keluvchi vaqt davrida bajarilgan xizmatlar hajmi (masalan, yuk tashish hajmi, t, yoki yuk aylanmasi, t-km);

$Q_{\text{mumk. bo'lg.}}$ – ma'lum bir vaqt davri uchun transport-ekspeditsiya kompaniyasining imkoniyatlari va mahalliy shart-sharoitlarni hisobga olish bilan hisoblangan mumkin bo'lgan xizmatlar hajmi (masalan, transport-ekspeditsiya kompaniyasining tashish imkoniyatlari, o'rtacha tashish masofasi, parkning strukturasi va hokazolarni hisobga olish bilan hisoblangan mumkin bo'lgan tashishlar hajmi, t, yoki mumkin bo'lgan yuk aylanmasi).

Ko'rsatkichlarning olingan qiymatlari 4.4-jadvalda keltirilgan me'yorlar bilan solishtiriladi.

Agar $K < 0,8$ bo'lsa - transport-ekspeditsiya kompaniyasining tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabni qanoatlantirish bo'yicha rezervlari anchagina katta bo'ladi, agar $K > 1$ bo'lsa - transport-ekspeditsiya kompaniyasining o'zining resurslari buyurtma berilgan talabni qanoatlantirish uchun etarli bo'lmaydi.

Raqobatbardoshlikning tashishlar, xizmatlarga bo'lgan talab va taklifning o'zaro nisbatiga bog'liq bo'lgan ko'rsatkichlari

Ko'rsatkich	Raqobatbardoshlilik darajasi					
	yuqori		o'rtacha			raqobat qilishga qodir emas
Talab va taklifning o'zaro nisbati	0,8 va undan kichik	0,81-0,85	0,86-0,9	0,91-0,95	0,96-1	1 dan oshiq
Koeffitsient K	0,9	0,95	0,9	0,85	0,8	0,5

Transport-ekspeditorlik xizmatlarva boshqa xizmatlarga bo'lgan talab va taklif ko'rsatkichlari ularni amalga oshirishdan olingan daromadlar va ularni amalga oshirishdan olinishi mumkin bo'lgan daromadlarning qiymati bilan ham ifodalanishi mumkin.

4-bosqich. Yakuniy K_{int} integral ko'rsatkichni hisoblash. Mazkur ko'rsatkich olingan omil koeffitsientlarining o'rtacha qiymati sifatida aniqlanadi:

$$K_{int} = (K_1 + K_2 + K_3 + \dots + K_n)/n,$$

bunda n – raqobatbardoshlilik ko'rsatkichlarining soni.

5-bosqich. Raqobatbardoshlilik darajasini integral ko'rsatkichning qiymati bo'yicha baholash:

$K_{int} = 0,7... 1$ bo'lganda – raqobatbardoshlilikning yuqori darajasi;

$K_{int} = 0,5...0,69$ bo'lganda - raqobatbardoshlilikning o'rtacha darajasi;

$K_{int} < 0,5$ bo'lganda – raqobat qilishga qodir emaslik.

Keltirilgan ko'rsatkichlarni solishtirma baholash natijasida mulk shakli, mahkamaviy bo'ysunishi va xizmat ko'rsatiladigan transport turidan qat'iy nazar bir nechta transport-ekspeditsion tashkilotlarning raqobatbardoshliliigi baholanishi mumkin.

Boshlang'ich informatsiya sifatida tashkilotning ma'lum bir vaqt davri uchun (yil, yarim yil, chorak, oy) hisobot ma'lumotlaridan yoki ularni aniq hisoblash qiyin bo'lgan omillarni (masalan, "Transport xizmatlari ko'rsatishning sifati") ekspert baholashining ma'lumotlaridan foydalanilishi mumkin. Raqobatbardoshlilikni baholashni to'ldirish va aniqlashtirish uchun ekspeditorning bozor sharoitidagi moliyaviy-iqtisodiy holatini va ishini xarakterlaydigan bir qator

ko'rsatkichlarni ko'rib chiqish foydali bo'ladi. Konkret tashkilotning moliyaviy ahvolini boshqa ekspeditorlarning moliyaviy ahvoli bilan taqqoslashga ko'maklashadigan bir nechta nisbiy ko'rsatkichlardan (koeffitsientlardan foydalanish etarli bo'ladi. Bunday koeffitsientlar sifatida quyidagi ma'lum ko'rsatkichlardan foydalanilishi mumkin:

- Kapital qo'yilmalarning daromadliligi;
- O'z kapitalining rentabelliligi;
- Xizmatlarni amalga oshirishning sof rentabelliligi;
- Mehnat unumdorligi.

Bundan tashqari, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini o'zlashtirishning (innovatsion jarayon) samaradorligi hozirgi zamon sharoitlarida raqobatbardoshlikning muhim omili bo'lib hisoblanadi.

Transport-ekspeditsiya tashkilotining raqobatbardoshligini baholash natijalaridan tashkilotning ishini rejalashtirishda, jumladan, strategik rejalashtirishda foydalaniladi, ular raqobatbardoshlikning asosiy yo'nalishlarini belgilab olish va raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish imkonini beradi.

Transport-ekspeditsiya korxonasi maqsadlar, vazifalar va rejalarni amalga oshirish bo'yicha chora-tadbirlari. Transport-ekspeditsion korxonaning raqobatbardoshligi, uning tomonidan tashishlarni bajarish, qo'yilgan maqsadlar, vazifalar va rejalarni amalga oshirish uchun avvalambor transport-ekspeditsiya korxonasi marketing xizmati javob beradi. Korxonaning rejalari amalga oshishi, shuningdek rejalarni puxta ishlab chiqishni tashkil qilish uchun transport-ekspeditsiya korxonasida marketing xizmatini sobiq ekspluatatsiya va tijorat xizmatlari bazasida tashkil qilish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Marketing xizmati rahbardan tashqari tashishlar va xizmatlarni reklama qilish, regionning (viloyat, tuman, shahar) transport bozorini o'rganish, tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabni o'rganish, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish bo'yicha mutaxassislariga ega bo'lishi lozim.

Bundan tashqari marketing xizmatiga tashishlarni operativ boshqarish bo'yicha mutaxassislar (dispetcherlar va boshqalar) ham kirishi mumkin.

Tashishlar va xizmatlar bilan mijozlarning yanada ko'proq sonini va yanada kattaroq territoriyani qamrab olish darajasiga qarab marketing xizmatiga qo'shimcha ravishda rayon bo'limlari, zonal bo'limlar, shuningdek mijozlar qidirish va jalb qilishni amalga oshiradigan transport agentlari kirishi mumkin. Korxonaning marketing xizmatiga shuningdek transport vositalari harakatining turlicha tizimlarini tashkil qilish, tashishlarning alohida texnologiyalari (masalan, konteynerli), alohida ob'ektlar va yuklar (masalan, savdo-sotiq, qurilish, qishloq xo'jaligi va boshqalar)bo'yicha mutaxassislar ham kirishi mumkin. Bunda ekspeditorning marketing strategiyalarini ishlab chiqish va amalga oshirish xarajatlarini aniqlash zarur bo'ladi. Ushbu maqsadni amalga oshirish uchun ekspeditorning marketing strategiyasini quyidagi sxema bo'yicha konkret harakatlar yoki chora-tadbirlar dasturiga aylantirish zarur bo'ladi:

- tadbirning nomi,
- tadbirning amalga oshirilish vaqti,
- ijrochi,
- tadbirni tayyorlash va amalga oshirish xarajatlarining qiymati.

Xorijiy tajribalarning ko'rsatishicha, marketing tadqiqotlarini o'tkazish va marketing strategiyalarini amalga oshirishga qanchalik ko'p mablag' sarflansa, korxonaning tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatlarga erishish ehtimoli shunchalik yuqori bo'ladi.

Xizmat turlarini tanlash bo'yicha chora-tadbirlar. Har bir transport-ekspeditsiya korxonasi tashishlar va xizmatlarning o'zlari samarali ravishda amalga oshirishga qodir bo'lgan, o'zi uchun ko'proq foydali bo'lgan turlarini aniqlashi va belgilab olishi lozim. Buning uchun avvalo tashishlar va xizmatlarning tarkib topgan strukturasi tahlil qilish lozim bo'ladi. Agar tashishlar va xizmatlarning 80 % va 10% mijozlarga to'g'ri kelsa, u holda transport bozorining ushbu strukturasi etarlicha xavfli deb hisoblash mumkin, chunki har

qanday yirik mijozning tashishlar yoki xizmatlardan voz kechishi yoki ular uchun haq to'lashdan bosh tortishi, mijozning xizmat ko'rsatadigan boshqa ekspeditorga o'tib ketishi transport-ekspeditsiya korxonasi moliyaviy ahvoriga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

Boshqa bir chekka holat – tashishlar va xizmatlarni barcha mijozlar bo'yicha bir tekis taqsimlash ham maqsadga muvofiq emas. Bunday struktura shundan guvohlik beradiki, bunda transport-ekspeditsiya korxonasi tashishlar va xizmatlarning yangi turlarini ishlab chiqish va o'zlashtirishga, yangi mijozlarni qidirish va jalb qilishga etarlicha e'tibor qaratmayotgan bo'ladi.

Xizmatlarning transport-ekspeditsiya korxonasi uchun ko'proq samaraliroq bo'lgan turlarini tanlash xizmatlar bozorini segmentlash, ya'ni ekspeditor tomonidan xizmat ko'rsatiladigan mijozlar doirasini ularga ko'rsatiladigan xizmat turlari, ularning to'lov qobiliyati, ularga xizmat ko'rsatishning sifatiga qo'yiladigan talablarga bog'liq ravishda guruhlariga bo'lish yo'li bilan amalga oshiriladi. Segmentlash natijasida afzal bo'lgan mijozlar aniqlanadi va ularga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish, shuningdek ekspeditorning raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha zaruriy chora-tadbirlar ishlab chiqiladi.

Xizmatlarni amalga oshirishning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish bo'yicha chora-tadbirlar. Transport-ekspeditorlik xizmatlarning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish, birinchidan, ko'rsatiladigan xizmatlarning ustivor va progressiv texnologiyalarining o'z vaqtida qo'llanilishini, ikkinchidan, ratsional texnologiyalar va tizimlarni rivojlantirish uslublarini ishlab chiqish va o'zining faoliyatini reklama qilish va hokazolar yordamida boshqa mijozlarni ham qamrab olishni ko'zda tutadi. SHuni qayd qilish lozimki, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish mijozlarning talablarini bajarish pozitsiyasidan turib olib borilishi lozim, bu talablar amalda o'ta turli-tuman bo'lishi mumkin.

Ba'zi bir mijozlar – tashishlarning tezkorligini, boshqalari – yukning to'liq saqlanishini, uchinchilari – hajmlarni to'liq bajarishni, to'rtinchilari – unisini ham, bunisini ham, uchinchisini ham va hokazolarni talab qiladi.

Ekspeditor barcha bu talablarni imkon qadar hisobga olishi lozim. Tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish quyidagi ketma-ketlikda amalga oshirilishi lozim:

G'oyalarni shakllantirish. Mazkur bosqichda transport-ekspeditorlik korxonasi haydovchidan tortib korxonah rahbarigacha bo'lgan ko'plab xodimlarining ishtirok etishi maqsadga muvofiq bo'lib hisoblanadi. G'oyalar harakatlanuvchi sostav, tirkamalar, konteynerlar, paketlarning yangi tiplarini qo'llash, yuklarni ortish va tushirishning yangi usullarini qo'llash, Yetkazib berish usullarini, yangi marshrutlarni, informatsiya va hujjatlarning o'tishini, yukning saqlanishini ta'minlash usullarini optimallashtirish va hokazolarga taalluqli bo'lishi mumkin.

G'oyalarni tanlab olish. Mazkur vazifani bajarish uchun transport-ekspeditsiya korxonasida mutaxassislarining mavjud takliflarni baholash va ulardan eng yaxshilarini tanlab olishga qodir bo'lgan kichik guruhini tashkil qilish tavsiya qilinadi, bunda chetdan mustaqil ekspertlarni ham taklif qilish mumkin. Bunda eng yaxshi g'oyalarni tanlab olishning asosiga turlicha kriteriyalar: korxonaning foydasi, bozorning qamrab olinganlik darajasi, xarajatlarning kamayishi, mablag'larning tejalishi va hokazolar qo'yilishi mumkin.

Tanlangan teznologiyani, xizmatni, yukni harakatlantirish tizimini ishlab chiqish va uni tajribada tekshirib ko'rish. Mazkur bosqichni bajarishda ilmiy-tekshirish va loyiha tashkilotlarini jalb qilish tavsiya qilinadi.

Transport marketingi strategiyasini ishlab chiqish. Yangi texnologiya, xizmatlar, yukni harakatlantirish tizimi iste'molchilarining mumkin bo'lgan sonini, o'zlashtirish hajmlarini, mumkin bo'lgan mehnat sarfi va moddiy xarajatlarni, foydani, atrof-muhitga ekologik ta'sir ko'rsatish darajasini, tashishlarning xavfsizligi va hokazolarni aniqlash zarur bo'ladi.

Texnologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimini tajribada tekshirib ko'rish natijalari bo'yicha to'ldirish. Mazkur bosqichda yangi teznologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimini joriy qilish bo'yicha texnik, iqtisodiy, tashkiliy va

boshqa zaruriy chora-tadbirlarni amalga oshirish zarur bo‘ladi. Bu chora-tadbirlar bevosita transport korxonasining o‘ziga ham, yukni jo‘natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarning korxonalariga ham, va albatta, ekspeditorlik korxonalariga ham taalluqli bo‘lishi mumkin.

Yangi texnologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimidan keng foydalanish.

Mijozlarga xizmat ko‘rsatishning logistik tizimlarini tashkil qilish bo‘yicha chora-tadbirlar. Yuqori darajada tashkil qilingan servis zamonaviy logistikaning faoliyat ko‘rsatishining muhim shartlaridan biri bo‘lib hisoblanadi. Logistik servis muammosi masalalarning uchta guruhini: ishlab chiqarish-texnologik va tashkiliy-iqtisodiy strukturani, sifat ko‘rsatkichlari va uning maqsadga muvofiq bo‘ladigan darajasini, shuningdek xizmat ko‘rsatish sferasining o‘zini o‘z ichiga oladi.

Logistik servis xizmatlari tomonidan taqdim qilinadigan xizmatlar nihoyatda turli-tuman bo‘lib, tizimli xarakterga ega bo‘ladi. Transportda ular tovar-material oqimlariga xizmat ko‘rsatish, mahsulotni taqsimlash va yuklarni oxirgi iste‘molchiga Yetkazib berishda transport-ekspeditsion faoliyat bilan bevosita bog‘lanadi. Logistik kompaniyalarning servis xizmatlari mahsulotni ishlab chiqaruvchilar va iste‘mol qiluvchilar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni amalga oshirishda bevosita ishtirok etadi.

Logistika tashishning barcha qatnashchilarining muvofiqlashgan holda ishlashi bilan tovarlarni talab qilinadigan miqdorlarda va kafolatlangan muddatlarda ishlab chiqaruvchidan iste‘molchiga Yetkazib berishni tashkil qilishni ko‘zda tutadi. Logistikaning joriy qilinishi ekspeditorlarga transport xizmatlari bozorida raqobatbardoshlikni oshirishga, faoliyat jabhasining kengayishi va daromadlarning ko‘payishiga ko‘maklashadigan ko‘proq ilg‘or bo‘lgan transport texnologiyalari (terminalli texnologiya, tagliklar (poddonlar), konteynerlarning qo‘llanilishi va hokazolar) bo‘yicha ishlash imkonini beradi.

Logistika korxonaning raqobatbardoshligini ta‘minlaydigan asosiy element bo‘lib hisoblanadi. Logistikaning korxonaning faoliyatini qo‘llab-quvvatlash

bo'yicha barcha chora-tadbirlari informatsiyadan, korxonaning mahsuloti va boshqa asosiy resurslaridan ratsional foydalanish yo'li bilan bozorni egallashga qaratilgan bo'lishi lozim. Buning uchun korxonani rejalashtirish va boshqarishning operativ rahbarlik qilish tizimi bilan integrallashgan majmuaviy tizimi bo'lishi zarurligi talab qilinadi, bu ishlab chiqarish va transportning ishlashini qayishqoq tarzda muvofiqlashtirish, boshqa mahsulotga o'tish zaruratiga operativ ravishda javob qaytarish imkonini beradi. Samarali logistikani yaratish uning korxonaning strategiyasi bilan muvofiqlashtirilgan strategiyasini ishlab chiqish, uni ob'ektiv miqdoriy baholash tizimini ishlab chiqish, hal qiluvchi omillarni aniqlashni talab qiladi.

Logistik tizimlarning samaradorligi quyidagilardan tashkil topadi:

- xizmatlar va texnologiyalarning yangi turlarini ishlab chiqishni tezlashtirish;
- talabni maksimal darajada qanoatlantirishning tezkorligi;
- bajariladigan xizmatlarning sifatini oshirish;
- xizmat ko'rsatish narxlarini pasaytirish.

Logistik tizimning yaratilishi bilan transport-ekspeditsiya korxonalari yuk egalari jo'natish va taqsimlash funksiyalaridan (upakovka qilish, omborxonaga to'plash va boshqalar) ozod qilgan holda transportirovka qilishdan oldin keladigan, uni tugallaydigan funksiyalarni bajarish bilan majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni o'ziga oladi. Majmuaviy xizmat ko'rsatishda yukning yuk jo'natuvchidan yukni qabul qilib oluvchigacha barcha zaruriy operatsiyalarni bajarish, shuningdek transport-logistika servisining zaruriy majmuasini taqdim qilish bilan yagona hujjat bo'yicha o'z vaqtida va sifatli yetkazib berilishi uchun ekspeditorning yagona va to'liq javobgarligi ko'zda tutiladi.

Ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirish va korxonani resurslar bilan ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar. Transport-ekspeditsiya korxonasining ishlab chiqarish-texnika bazasi va resurslarining holati ko'p jihatdan transport xarajatlarining darajasi va xodimlarning mehnat unumdorligini belgilaydi.

Korxonaning ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirishning ko‘proq muhim bo‘lgan parametrlaridan biri tashishlar va xizmatlarga bo‘lgan talabga uning strukturaviy va miqdoriy jihatdan mos kelishidir. Transport vositalari va yuklash-tushirish vositalari, omborxonalar va asbob-uskunalar o‘zlarining parametrlari bo‘yicha transport ishining va bajariladigan xizmatlarning xarakteri va hajmlariga mos kelishi lozzim.

Quyidagilar transport-ekspeditsiya korxonasining ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirishning aossiy chora-tadbirlari bo‘lib hisoblanadi:

- yuklash-tushirish texnikasi, o‘zining transport vositalarining strukturasi va sonini ratsionallashtirish. Eng kamida bir yilda bir marta amaldagi uslubiyotlar bo‘yicha yuqorida ko‘rsatilgan vositalar parkining ratsional strukturasi aniqlash va zarur bo‘lgan hollarda va moliyaviy imkoniyatlar mavjud bo‘lganda unga mos keluvchi o‘zgarishlarni kiritish maqsadga muvofiq bo‘ladi;

- omborxonalar, terminallar, konteyner maydonchalari tizimini, ularning parametrlarining yuklarni saqlash va ularga ishlov berish (jumladan, kichik partiyalar bilan) hajmlariga muvofiqligini ratsionallashtirish;

- omborxonalar ichida ishlaydigan texnika va asbob-uskunalar: yuklash texnikasi, ko‘tarish-tushirish texnikasi, kranlar va boshqa asbob-uskunalarining ishlashini ratsionallashtirish, yuklarga omborxonalar ichida kichik mexanizatsiya vositalarini (tagliklar, konteynerlar) qo‘llash bilan ishlov berishning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish;

- yuklarning ba‘zi bir alohida turlari: donabay, quyiladigan, tez buziladigan va hokazo turlarini saqlash va ularga ishlov berish uchun ixtisoslashtirilgan omborxonalar, maxsus uchastkalarni tashkil qilish;

- transport-ekspeditsiya korxonasini zamonaviy hisoblash texnikasi va aloqa vositalari bilan jihozlash.

Transport-ekspeditsiya korxonasini boshqarish bo‘yicha chora-tadbirlar. Transport-ekspeditsiya korxonasining raqobatbardoshligini oshirish tadbirlaridan biri korxonani boshqarish tizimini uni mijozlarning talablarini qanoatlantirishga

qaratish bilan takomillashtirish bo‘lib hisoblanadi. Quyidagilar takomillashtirishning asosiy yo‘nalishlari bo‘lib hisoblanadi:

- xizmatlarni amalga oshirish jarayonlarining samaradorligini iste’molchilarning pozitsiyasidan turib baholash vositalarini joriy qilish;
- boshqarishni detsentralizatsiyalash (markazlashtirmaslik) va transport-ekspeditorlik korxonasi barcha ishchi va xizmatchilarining, mutaxassislarining tashabbuskorligi va tadbirkorligini rag‘batlantirish;
- iste’molchilarning talablarini o‘rganish tizimini yaratish;
- xizmatlarni amalga oshirish jarayonlarini iste’molchining individual talablariga qaratish;
- korxonaning iste’molchilar bilan bevosita muloqot qiladigan xodimlarining tashabbuskorligini rivojlantirish;
- barcha darajalardagi ishchi-xizmatchilar, mutaxassislarni rag‘batlantirish tizimini iste’molchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini baholashga yo‘naltirish;
- xizmat ko‘rsatish sifatini miqdoriy baholash tizimini yaratish va yo‘lga qo‘yish.

Transport-ekspeditorlik korxonasida mos keluvchi strukturalarni yaratish va mijozlarga xizmat ko‘rsatishning sifatini oshirishga ko‘maklashuvchi uslublarni ishlab chiqish zarur bo‘ladi. Bunda tashkiliy strukturalar ishchi-xizmatchilarning tashabbuskorligini rivojlantirishga xalaqit bermasligi va mijozlar bilan ular o‘rtasiga to‘siqlar qo‘ymasligi lozim. Bu transport-ekspeditsiya korxonasiga mijozlarning ehtiyojlaridan xabardor bo‘lish va ularga tezkorlik bilan mos keluvchi javob qaytarish imkonini beradi. Xizmatlarni taqdim qilish sohasidagi siyosatni muvaffaqiyatli amalga oshirishda xodimlarni tanlash, ularni o‘qitish va ularning malakasini oshirish muhim ahamiyat kasb etadi. Korxonaning rahbariyati har bir ishchi, xizmatchi va mutaxassis uchun realistik maqsadlarni aniqlab olishi lozim bo‘ladi.

Chora-tadbirlarni ishlab chiqishda informatsion ta‘minot va xizmatlarni reklama qilishni tashkil qilish:

Birinchi bosqich – informatsiya manbalarini aniqlash. Bular Rossiya, regionlar, tarmoq, alohida korxonalar bo‘yicha statistik ma’lumotlar, mutaxassislar bilan anketalashtirish va so‘rovnomalar o‘tkazish, tashishlar, operatsiyalar va xizmatlarning bajarilishini bevosita kuzatish va hokazolar bo‘lishi mumkin.

Ikkinchi bosqich – informatsiyani to‘plash.

Uchinchi bosqich – to‘plangan informatsiyani transport-ekspeditsiya korxonasi rahbariyati va mehnat jamoasi uchun xulosalar qilish bilan tahlil qilish.

Transport-ekspeditsion faoliyat bo‘yicha informatsiyani tahlil qilish tizimining asosini transport ehtiyojlari va tashish imkoniyatlari, ishlab chiqarish bazasi, tashish tariflari, operatsiyalarning tariflari, xizmat ko‘rsatish tariflari to‘g‘risidagi statistik informatsiya banki tashkil qilishi lozim. Transport-ekspeditsion faoliyat bo‘yicha informatsiyadan foydalanish shart-sharoitlari har bir alohida korxonaga uchun turlicha bo‘lganligi sababli informatsiya banklarini korxonaga ichida ham (qoidaga ko‘ra, joriy informatsiya uchun), regional darajada ham (jamoaga bo‘lib foydalanish markazlari, tarmoq birja strukturalari va hokazolar) tashkil qilish maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Transport-ekspeditsion xizmatlar bozorida raqobat kurashida yutib chiqish ko‘p jihatdan ekspeditsion ega bo‘ladigan informatsiyaning sifati va to‘liqligi bilan belgilanadi. Bu informatsiya raqobatchi-ekspeditsionlarning faoliyatiga ham, regionda, mamlakatda, jahonda transport-ekspeditsion xizmatlarning rivojlanish tendensiyalariga ham taalluqli bo‘lishi mumkin. Xorijdagi yirik kompaniyalar o‘zining profili bo‘yicha informatsiyani to‘plash va unga ishlov berishni zarur deb hisoblaydi va bu maqsadlar uchun kompaniyaga aylanganidan 1-2% ini sarflaydi.

Tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatni ta‘minlash uchun transport-ekspeditsion korxonasi bozor sharoitlarida ekspeditsion tomonidan qo‘yilgan maqsadlarga erishishga ta‘sir ko‘rsatishga qodir bo‘lgan har qanday tashkilotlar bilan muloqotga kirishishi lozim bo‘ladi. Muloqot guruhlariga quyidagilar kiradi:

- moliyaviy doiralar (tijorat banklari, investitsion firmalar, birjalar va hokazolar);
- informatsiya etkazish vositalari (gazetalar, jurnallar, radio, televidenie);
- davlat muassasalari (transport, iqtisodiyot, moliya vazirliklari va boshqa vazirliklar, ularning vakolatli organlari).

Transport-ekspeditsiya korxonalarining raqobatbardoshligini oshirishda xizmatlarni reklama qilishni tashkil qilish muhim ahamiyatga ega bo‘ladi. Yaxshi tashkil qilingan reklama ekspeditorning xizmatlariga bo‘lgan talabning kengayishiga, korxonaning tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatga erishishiga ko‘maklashadi. Reklama qilish bo‘yicha ishlarni reklama bilan murojaat qilishdan boshlash kerak bo‘ladi. Bunda reklama murojaatini tarqatish manbasi: gazetalar, jurnallar, radio, televidenie, reklama shitlari va hokazolar aniq bo‘lishi, shuningdek reklamaning paydo bo‘lish davriyligi aniq bo‘lishi lozim. Reklama murojaatida iste‘molchilarga taqdim qilinadigan xizmatlar to‘g‘risidagi ko‘proq qiziqarli va ko‘proq muhim ma‘lumotlar ma‘lum qilinishi lozim.

Reklama murojaati avval bir necha variantda ishlab chiqiladi. Bunda taklif qilinadigan xizmatning sifat xarakteristikalariga asosiy e‘tibor qaratish lozim bo‘ladi. Yakuniy qaror qabul qilingandan keyin murojaatning stili va formasini aniqlash zarur bo‘ladi. Reklama uchun xarajatlarni belgilashda qo‘yilgan maqsadlarga erishish zarurati, raqobatchilarning reklama xarajatlari, mavjud moliyaviy imkoniyatlardan kelib chiqish lozim bo‘ladi.

Yuklarni tashishga jalb qilish. Transport vositalarining to‘liq yuklamasini ta‘minlash transport xizmatlari bozorida operator sifatida chiqadigan agentlik firmasi yoki ekspeditorning faoliyatining saaradorligini baholashning bosh ko‘rsatkichi bo‘lib hisoblanadi.

Tashuvchilar yirik sanoat markazlarida, ya‘ni yuklarning dunyoga kelish joylarida yuklarni jalb qilishni ta‘minlaydigan maxsus brokerlik firmalarini tashkil qiladilar (inlandagents, booking office). Ulardan yukni tashish uchun qabul qilib olganlik uchun (“bukirovka qilish”) ularga bukirovka komissiyasi to‘lanadi

(booking commission). Bukirovka komissiyasini tashuvchilar tomonidan yuk egalari tomonidan ekspeditorlariga, ular yukni tashish uchun bevosita taqdim qilganlari uchun to'lanadigan ekspeditorlik komissiyasi (forwarding commission) bilan adashtirmaslik lozim.

Liniyalik kemachilikda agentlik komissiyasi portdagi agentlashtirishni ham o'z ichiga oladi. Biroq agentga yuklarni nafaqat o'zining portidan, balki boshqa agentning faoliyat sferasiga kiradigan portlar, territoriyalardan ham tashish uchun jalb qilishga ruxsat beriladi. Bunday holda, qoidaga ko'ra, komissiya "bukirovka qiluvchi" va "agentlik qiluvchi" agentlar o'rtasida teng bo'linadi.

Yuklarni tashish uchun jalb qilish bo'yicha operatsiyalar transport-ekspeditsiya korxonasi marketing sohasidagi ishining amaldagi ifodasi bo'lib hisoblanadi. U, xususan, marketing xizmati tomonidan ma'lum bir davr uchun (ko'pincha yarim yillik) bilimdonlik bilan asoslangan holda tuzilgan va agentga berilgan reja topshirig'i – agentning tashuvchi oldida uning tomonidan taqdim qilinadigan servisning natijasi uchun javobgarligini belgilaydigan marketing rejasini (marketingplan) tayyorlash bilan amalga oshiriladi.

Agentning yuklarni tashish uchun jalb qilish va tashuvchining transport vositalariga xizmat ko'rsatish servisi ishlari global jihatdan fraxtlash (yollash) bilan tashuvchining agent faoliyat yuritadigan regiondagi xarajatlari o'rtasidagi farq bilan (yuklash, tushirish, transport vositalariga xizmat ko'rsatish, agentlik va ekspeditorlik haqlarini to'lash va hokazolar) aniqlanadigan tugallangan sikl bo'yicha baholanadi. Shu sababli marketing- reja quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- yuk yoki konteyner sig'iruvchanligi bo'yicha agentga ajratiladigan kvota (allotment), agent faoliyat ko'rsatadigan region va boshqa alohida regionlar bo'yicha har bir transport vositasining - olib kirish va olib chiqish, eksport va import bo'yicha ajratish bilan - yuklama foyizi;
- umuman agent uchun va har bir punkt uchun daromadning o'rtacha stavkasi;

- transport vositalarining (kemalar, avtopoezdlar, samoletlar) kelish, ketish chastotasi;
- transport vositalariga ishlov berishning intensivligi;
- asbob-uskunalarining (konteynerlar, shassilar, tagliklar va hokazolar) oʻrtacha aylanuvchanlik meʼyori (normativi).

Marketing-reja taʼrif stavkalarining darajalari, ustamalar, chegirmalar, komissiyalar boʻyicha, fraxt toʻlovlarini kechiktirish yuzasidan kredit siyosati boʻyicha, asbob uskunalaridan tekinga foydalanish vaqtining davomiyligi va terminal, omborxonalarda yuklarni tekinga saqlash vaqtining davomiyligi, konteynerlarni ijaraga olish tartibi, meʼyordan oshiq turib qolganlik uchun jarima sanksiyalarini qoʻllash boʻyicha tavsiyalarni oʻz ichiga olishi mumkin.

Agentga marketing-rejani berishni tashuvchi tomonidan mos keluvchi teleks, faks yoki xatning yuborilishi sifatida tushunmaslik lozim. Tashuvchining agent bilan, yoki yanada aniqrogʻi barcha agentlar bilan yigʻilishlari davomida qabul qilingan marketing-reja eng samarali boʻlib hisoblanadi. Bu agentlik yigʻilishlarida tanqidlarni eshitish va agentning tashuvchiga, baʼzan xizmatchilarga, kapitanlarga, haydovsilarga, havo kemalarining komandirlariga, mamlakat va shaharlardagi vakillarga va tashishga aloqador boʻlgan boshqa shaxslarga taalluqli boʻlgan daʼvolarini ajrim qilish foydali boʻladi.

Agentlik yoki ekspeditorlik firmasida yuklarni tashish uchun jalb qilish boʻyicha operatsiyalar alohida boʻlinma – kanvassing mutaxassislari boʻlimida (canvassing) jamlanadi, bu boʻlimning mutaxassislari kanvasserlar deb ataladi. Transport-ekspeditorlik xizmat koʻrsatishning birorta sferasida (jabhasida) ham inson omili kanvassing sohasidagichalik muhim rol oʻynamaydi. Bu rahbariyatga ham, oddiy xodimlarga ham taalluqli boʻladi.

“Kemalarni agentlash amaliyoti” qoʻllanmasida kanvasserlik lavozimiga daʼvogʻarlik qiladigan shaxslarga nisbatan qoʻyiladigan talablar keltiriladi: "Kanvasser salohiyatli boʻlishi, kasbiy mahoratga ega boʻlishi, oʻzini qanday tutish kerakligini bilishi, ishonarli qilib gapira olishi, yoqimli suhbatdosh boʻla olishi,

“inson ko‘ngliga yo‘l topa oladigan” bo‘lishi, qayishqoq bo‘lishi, yon bosadigan bo‘lishi, o‘z-o‘zini nazorat qila oladigan bo‘lishi, muloqotdan bahra oladigan bo‘lishi, yaxshi ma‘lumot va dunyoqarashga ega bo‘lishi lozim”.

Garchi yuqorida sanab o‘tilgan fazalatlarning bo‘lishi har qanday kasbda ham oshiqchalik qilmasada, kanvasser, umuman olganda, bozor konyukturasi va servisda band bo‘lgan transport vositalarining texnik-iqtisodiy xarakteristikalarini yaxshi bilishi, tijorat ko‘nikmalariga ega bo‘lishi, xorijiy tillarni (ayniqsa ingliz tilini) bilishi, mijozlarni o‘ziga qiziqтира olishi lozim.

Ko‘pincha kanvasserning oylik maoshi qat’iy stavka va mukofot ko‘rinishida belgilanadi, uning miqdori jalb qilingan fraxt summasi bilan belgilanadi. U me‘yorlashtirilmagan ish kuniga va vakillik xarajatlari uchun ajratilgan ma‘lum bir mablag‘larga ega bo‘ladi. Mijozlarni kemalarda, aeroportlarda, kompaniyaning vakolatxonalarida qabul qilish kanvasserlar tomonidan tashkil qilinadigan ommaviy vakillik tadbirlari bo‘lib hisoblanadi, bunda ularga kapitanlar, styuardessalar, kassirlar yordamga keladi.. Bularning hammasidan maqsad bitta – potensial yuk jo‘natuvchini aynan kanvasserlar taqdim qilayotgan servmsdan (liniyadan) foydalanishning maqsadga muvofiq ekanligiga ishon tirish. Shundan kelib chiqqan holda, kanvassing bo‘limidagi xodimlar soni turlicha bo‘ladi. U agent tomonidan nazorat qilinadigan territoriyaning o‘lchamiga, ajratilgan kvotaga, uning faollik darajasiga bog‘liq bo‘ladi. Har bir kanvasser, ya’ni kanvassing bo‘limining xodimi zona, region, yuk oqimi, tashish turi, shassida tashish, avtofurgonlar bilan tashish va hokazolarga “xo‘jayin” bo‘ladi (rolling stock).

Yirik yuk egalari, zalvorli ekspeditorlik firmalari bilan o‘tkaziladigan bir qator tadbirlar butun bo‘lim, ba‘zan esa butun firma ko‘lamida “bosh kanvassing” tamoyili bo‘yicha o‘tkaziladi (general canvassing), u barcha darajalardagi muntazam shaxsiy muloqotlar va yuk jo‘natishning uzoq muddat uchun mo‘ljallangan dasturlarini kelishishni ko‘zda tutadi. Bu tadbirlarda elchilar,

konsullar, savdo vakillari, hukumat va munitsipial xizmatlar vakillarining ishtirok etishi hech kimni hayron qoldirmaydi.

Kichik partiyali yuk jo‘natuvchilar bilan telefon, pochta, teleks, faks orqali alohida muzokaralar olib boriladi. Bunda ko‘pincha bilimdonlik va xushmuomalalik bilan yozilgan, chiroyli blankaga bosilgan xat, jo‘natish hujjatlarining tezkorlik bilan Yetkazib berilishi, telefonistkaning yoqimli ovozi, kotibaning hazil-huzuli kanvasser rolini muvaffaqiyatli tarzda bajaradi. Yukni partiyali holda tashashga foydali shartnomaga erishilgan hollar ma‘lum, chunki bundan oldin yuk jo‘natuvchi shu yukdan ikki-uch konteynerini jo‘natish bilan tashuvchining qanday ishlashini tekshirib ko‘rish bo‘yicha “yashirin konkurs” o‘tkazadi.

Yangi liniya ochish, tonnajni oshirish, jo‘nashlar sonini oshirish bilan bog‘liq bo‘lgan tadbirlar yo‘naltirilgan kanvassing dasturi bo‘yicha amalga oshiriladi (directed canvassing), u noma‘lum yuk egalari, yangi tayinlangan agentlar, tovar brokerlari, stividorlar va boshqalar bilan olib boriladigan muzokaralarni o‘z ichiga oladi. Kanvasser va yuk egasining ekspeditori yaxshi sherikchilik, hatto shaxsiy do‘stlik aloqalarini yo‘lga qo‘yishlari zarur bo‘ladi.

Agentning ekspeditorni aylanib o‘tgan holda yuk egasiga chiqishga urinishi, yoki yanayam yomonrog‘i – yuk egasi bilan to‘g‘ridan-to‘g‘ri (ekspeditorsiz) ishlashga urinishi agentga moddiy jihatdan hech narsa bermaydi. Yuk egasi ekspeditorlik komissiyasini to‘lamasligi uchun hatto xursand bo‘lishi ham mumkin, Biroq u “boshqatashuvchi yoki boshqa agentni topsammikin?” degan o‘yga borishi ham mumkin. Shunda sizni, ya‘ni agentni kim himoya qiladi?

Transport vositalarining yuklamasini ta‘minlash uchun agentning tovar birjalari, shuningdek ko‘p sonli mustaqil eksporterlarning faoliyatini muvofiqlashtirib turadigan yuk jo‘natuvchilarning kengashlari, shaharlarning munitsipalitetlari bilan doimiy kontaktlari muhim ahamiyatga ega bo‘ladi.

Yuklarni tashish uchun jalb qilish ishida “mijoz har doim haq” qoidasiga amal qilish lozim bo‘ladi. Unda mayda-chuydalar yo‘q (bu o‘rinda mijozga

jadvallar, reklama nashrlari, murojaatlarni xayolga kelgan paytda emas balki belgilangan kunlar va soatlarda muntazam ravishda jo'natish lozimligini eslatish o'rinli bo'ladi). Tashishlardagi pasayishning sabablarini ishlab chiqarishning navbatdagi depressiyasi to'g'rsidagi ma'lumotlardan emas, balki transport-ekspeditsiya korxonasi servisi sifatining pasayishidan qidirish lozim bo'ladi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sferasida informatsion texnologiyalar. Tashishlarning katta hajmlari va yo'nalishi bo'yicha turli-tuman informatsion oqimlar ma'lumotlarning katta sonini dunyoga keltiradi. To'g'ri va samarali qarorlar qabul qilish uchun bu ma'lumotlar o'z vaqtida olinishi, ularga o'z vaqtida ishlov berilishi va rahbarlar hamda ijrochilarga o'z vaqtida Yetkazib berilishi lozim bo'ladi. Zamonaviy informatsion texnologiyalar transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning bunday oddiy bo'lmagan masalalarini hal qilishga qaratiladi.

World Wide Web (WWW) texnologiyalar - Internet dunyo o'rgimchak to'rining rivojlanishi bilan foydalanuvchilar uchun, ularning qaerda bo'lishlaridan qat'iy nazar, ma'lumotlarga kirish, ularni saqlashni tashkil qilish va ularning dolzarbligini ushlab turish imkoniyati paydo bo'ldi. Global kompyuter tarmog'i tashkilotlar o'rtasida ma'lumotlar bilan almashinishning asosiy vositasi bo'lib hisoblanadi, u bir nechta mahalliy tarmoqlarni birlashtirish yoki tashqi hamda uzoqdagi kompyuterlarni tarmoqqa ulash yo'li bilan qurilishi mumkin. Umum kirishi mumkin bo'lgan global kompyuter tarmog'i tarmoq resurslaridan tarmoqqa ulanish parametrlarini biladigan foydalanuvchilarning har qanday soni foydalanishi mumkinligini ta'minlash imkonini beradi. Hozirgi kunda Internet eng ko'p ommaviylashgan, umum kirishi mumkin bo'lgan global kompyuter tarmog'i bo'lib hisoblanadi.

Spetsifik (o'ziga xos) tijorat faoliyatini amalga oshirish uchun maxsus kompyuter tarmoqlari amal qiladi. Transport operatsiyalarini boshqarish uchun mo'ljallangan tarmoqlar orasida BIMCOM tarmog'i (Baltic International Maritime Communications) ko'proq mashhur, u 1990-yildan buyon faoliyat ko'rsatadi.

BIMCOM tashkiloti, bir qator yirik kemachilik kompaniyalari va telekommunikatsion firmalar tarmoqning ta'sischi bo'lib hisoblanadi. Hozirgi kunda BIMCOM dunyo flotida tashishlarning 60% ini nazorat qiladigan uch yuztadan oshiq kemachilik kompaniyalarini birlashtiradi.

Tarmoqning asosiy vazifasi – dengizdan foydalanuvchilar o'rtasida ishonchli informatsiya almashinishni ta'minlash, tarmoqning har qanday foydalanuvchisi yoki teleks aloqasi va elektron pochta tarmog'ining har qanday abonentiga informatsiya yetkazishning ko'proq qulay va arzon usulini taklif qilishdan iborat. Tarmoqda ro'yxatdan o'tgandan keyin foydalanuvchi o'zining nomiga ega bo'lgan elektron pochta qutisini, o'zining teleks nomerini oladi va tarmoqning har qanday foydalanuvchisidan, masalan, fraxt kompaniyalari yoki kema brokerlaridan informatsiyani qabul qilish va ularga uzatish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Informatsion jarayonlarga mobil foydalanuvchilarni kiritish ma'lum bir aloqa vositalarini qo'llash bilan amalga oshirilishi mumkin. Foydalanuvchilarning soni va informatsiyani uzatish zarur bo'lgan masofaning uzoqligiga bog'liq ravishda bu simsiz etkazish nuqtasi, radioaloqa, uyali telefonlar yoki kosmik (fazoviy) aloqa vositalari bo'lishi mumkin. Mobil foydalanuvchilarni yagona informatsion kenglikka kiritish shuningdek global klmpyuter tarmog'iga, masalan, mobil Internet tarmog'iga to'g'ridan-to'g'ri ulanish yoki kirish vositasida ham amalga oshirilishi mumkin.

Global kompyuter tarmoqlarida biznes yuritish, biznes-jarayonlarni amalga oshirish elektron biznes sifatida tushuniladi. Bunday holda mulk huquqi yoki moddiy toavr va xizmatdan foydalanish huquqi kompyuter tarmog'i yordamida amalga oshiriladi.

Dunyoda elektron biznes mashhur Business-to-Business - B2B qisqartma nomni olgan. Elektron biznes butun boshli biznes–texnologiyalar majmuasini o'z ichiga oladi, quyidagilar ulardan asosiylari bo'lib hisoblanadi:

Elektron tijorat (Business-to-Commerce - B2C) Internet orqali marketing funksiyalarini amalga oshirish, mahsulotlar va xizmatlarni sotish va sotib olishni koʻzda tutadi [6].

Hukumat tashkilotlari bilan elektron oʻzaro harakatlar (Business-to-Government - B2G) – biznes munosabatlarning tomonlari sifatida bir tomondan yuridik shaxslar yoki tashkilotlar, ikkinchi tomondan – davlat muassasalari chiqadigan tizimlardir. Bu erga meʼyoriy (normativ) taʼminot, bojxona va soliq munosabatlari, davlat buyurtmasini bajarish yoki favqulodda vaziyatlarda tashishlarni tashkil qilish kirishi mumkin.

Xodimlar bilan elektron oʻzaro harakatlar (Business-to-Employee - B2E) – elektron biznesning korporatsiya ichidagi tizimi boʻlib, kompaniya xodimlarining ishini tashkil qilish va alohida strukturalar va boʻlinmalarning xodimlarining birgalikdagi biznes faoliyatini yuritish imkonini beradi. Natijada buyurtmachi qisqa muddatlarda sifatliroq va arzonroq mahsulotni oladi, kompaniyalar isteʼmolchilarga transport-ekspeditorlik xizmatlarni ham koʻrsatadi.

Barcha murakkabliklar va tavakkalchiliklarga qaramasdan dunyoda elektron biznes shiddat bilan rivojlanmoqda. Yangi sharoitlarda kompaniyalar qarama-qarshi optimallashtirishdan foydalanishlari mumkin, sotish va sotib olishning yangi kanallari paydo boʻlmoqda, amalga oshirish samaradorligi tobora tezroq oshmoqda. Transport-ekspeditorlik xizmatlar koʻrsatishda elektron biznesning rivojlanishi uning spetsifikasi bilan belgilanadi. Koʻpincha joylashish oʻrni boʻyicha sochilgan mijozlar va sheriklar sonining kattaligi yagona informatsion kenglikni yaratishning zamonaviy vositalaridan foydalanishni va distansion (masofadan turib) biznes yuritishni ragʻbatlantiradi, bu informatsiyaning oʻtishini tezlashtirish, uning ishonchlilik va oʻz vaqtidalik darajasini oshirish va shu tariqa transport-ekspeditsiya korxonasi ishining samaradorligini oshirish imkonini beradi.

Yuklar va informatsion oqimlar koʻchishining biznes-jarayonlari. Transport-ekspeditsiya tashkilotining asosiy ishlab chiqarish masalalarini avtomatlashtirish uning harakatlari mazkur tashkilotning biznes-jarayonlariga mos keladigan maxsus

dasturiy ta'minot yordamida amalga oshiriladi. Tabiiyki, yetkazib berish jarayonida bir nechta operatorlar (tashuvchilar) ishtirok etadi.

Transport infratuzilmasining operatorlari (yo'l xizmatlari, yo'l harakati xavfsizligi inspeksiyasi va boshqalar) harakatlanuvchi sostavning harakatini boshqarishning umumiy funksiyalaridan tashqari xavfli, nogabarit va boshqa me'yorga to'g'ri kelmaydigan yuklarni tashishda tobora faol rol o'ynaydi. Bunday hollarda harakat marshruti, tashish vaqti va hokazolarni ular bilan kelishish zarur bo'ladi.

Informatsion tizim tashkilot faoliyatining samaradorligini oshirishda sezilarli rol o'ynashi uchun u korxonaning ehtiyojlarini rejalashtirishdan kelib chiqishi lozim bo'ladi. Yuklarni Yetkazib berishni samarali boshqarish uchun (Supply Chain Management – yetkazib berishlar zanjirini boshqarish) klassidagi informatsion tizimlar asosiy ahamiyatga ega. Ular optimallashtirish va ishning samaradorligini tahlil qilish bloklari, shuningdek CRM-tizimlar (Customer Relationship Management – mijozlar bilan o'zaro munosabatlarni boshqarish) bilan chambarchas bog'liq holda yuklarni yetkazib berish jarayonini rejalashtirish va boshqarishga ko'maklashadi.

SCM klassidagi informatsion tizimlar logistik tizimda biznes-jarayonlarning bajarilishini bevosita avtomatlashtirish va yagona informatsion kenglikda ular o'rtasida informatsion oqimlar o'tishini boshqarishni ta'minlaydi. Yukni yetkazib berish zanjirining har bir yangi halqasini amalga oshirish uni modellashtirishdan, uni u yoki bu kriteriyalar bo'yicha optimallashtirish yo'llarini qidirishdan boshlanadi. Yukning harakatlanishining olingan marshruti va yuk operatsiyalarining bajarilish grafigi so'ngra doimo nazorat qilinadi, zarur bo'lgan hollarda esa yetkazib berish rejasiga o'zgartirishlar kiritiladi.

Transport moduli. Transport moduli bir nechta mijozlarga tovarni yetkazib berish marshrutini optimallashtirish uchun xizmat qiladi. Optimallashtirish *protsedurasiga* (*protsedura* – ma'lum bir o'rnatilgan tartibda bajariladigan operatsiyalar ketma-ketligi) *kommivoyajerlik* masalasini hal qiladigan

(*kommivoyajer* – yirik savdo firmasining tovarlarini joylarga borish bilan namunalar, preyskurantlar, kataloglar orqali taklif qiladigan agenti), bosib o‘tishning (probeg) minimal tannarxga ega bo‘lgan marshrutini tanlashni ta’minlaydigan matematik model qo‘yiladi. Transport modulining imkoniyatlari quyidagilardir:

- yetkazib berish marshrutini optimallashtirish;
- yetkazib berish tannarxini minimallashtirish;
- yetkazib berish rayonlarini ixtiyoriy detallashtirish (shahar – rayon – ko‘chalarning uchastkasi va boshqalar);
- yukning og‘irligi oshgan taqdirda va yo‘l va ob-havo sharoitlari o‘zgargan taqdirda yoqilg‘i sarfini korreksiyalash;
- mijozga yetkazib berish narxini tariflar bo‘yicha hisoblab berish;
- yetkazib berish vaqtini hisoblash;
- yetkazib berish uchun schetlar taqdim qilishning turlicha variantlari;
- yetkazib berish marshrutini grafik aks ettirish;
- resurslarning iste’mol qilinishini hisobga olish (avtotransport, haydovchi, yoqilg‘i).

Modul barcha mijozlar uchun topilgan optimal marshrut bo‘yicha yetkazib berish xarajatlarining tannarxini kalkulyasiyalashni ta’minlaydi (yoqilg‘ining tannarxi, haydovchiga haq to‘lash, yetkazib berish punktlaridagi tushirish ishlarining tannarxi). Bunda yetkazib berish narxi har bir mijoz uchun yetkazib berish tariflari bo‘yicha hisoblanadi. Yoqilg‘ining tannarxini hisoblashda transportirovka qilinadigan yukning og‘irligi oshgan taqdirda va yo‘l hamda ob-havo sharoitlari yomonlashgan taqdirda yoqilg‘i sarfining o‘zgarishini hisobga oladigan korreksiyalash ko‘zda tutiladi.

Modulda yukni yetkazib berish uchun schetlar taqdim qilishning to‘rtta varianti ko‘zda tutilgan:

- yetkazib berish xizmatini boshlang'ich sotish hujjatiga kiritish. yetkazib berish bo'yicha xizmatlar boshlang'ich sotish hujjatida yangi qator bilan taqdim qilinadi;

- yetkazib berish xizmatlarini tovarning narxiga kiritish. yetkazib berish narxi tovarning narxiga qo'shiladi;

- yetkazib berish xizmatlari uchun yangi schet yaratish. ma'lum bir davriylik bilan, aytaylik, oying oxirida o'tgan oydagi barcha yetkazib berishlar bo'yicha schetlarni yaratish mumkin;

- yetkazib berish narxini kiritmaslik. mijozga yetkazib berish xizmatlari tekinga ko'rsatiladi.

Schet varianti har bir tovar uchun individual tarzda tanlanishi mumkin. Modul yetkazib berish tannarxining mijozga taqdim qilinadigan narxdan oshib ketishini nazorat qiladi. Oshib ketish holati sodir bo'lganda ekranga mos keluvchi ogohlantirish chiqadi. Modul detallashtirish darajasi turlicha bo'lgan kartalarning qar qanday sonini kiritish va yetkazib berish rayonlarini kartaga topologik bog'lashni bajarish imkonini beradi. Modulda tannarxni amalga oshirilgan yetkazib berishning kiritilgan amaldagi ma'lumotlari: Yetkazib berish punktiga etib kelish vaqti, yoqilg'i sarfi, tushirish tannarxi bo'yicha hisoblash imkoniyati ko'zda tutilgan. Modulda tashiladigan yukning hajmi va og'irligining transport vositasining konkret modeli uchun yo'l qo'yiladigan qiymatlariga mos kelishini nazorat qilish ko'zda tutilgan. Modul Microsoft Navision tizimining qolgan modullari bilan to'liq integrallangan.

Yetkazib berish uchun tovarlar sotish hujjatlaridan (buyurtmalardan, nakladnoylardan, qaytarib yuborishlardan va hokazolar) olinadi. Yetkazib berishni to'g'ridan to'g'ri sotish hujjatidan yaratish mumkin. Qo'lda yozish bilan sotish hujjatlarini ko'rsatish yoki ularga filtr qo'yish (jo'natish sanasi bo'yicha, mijoz bo'yicha, tovar bo'yicha va hokazolar) imkoniyati mavjud. Keyinchalik filtrni uni keyinchalik qo'llash uchun saqlab qo'yish mumkin. Yetkazib berishlar bo'yicha sotish hujjatlarini shakllantirish va ularni mijozga taqdim qilish mumkin.

Qo‘shimcha imkoniyatlar:

- yetkazib berishga amaldagi yoki rejadagi xarajatlar asosida tannarxni hisoblash;
- tashiladigan yukning hajmi va og‘irligining yo‘l qo‘yiladigan qiymatlarga mos kelishini nazorat qilish;
- tovarning alohida birliklari uchun yetkazib berish uchun schet tipini tanlash imkoniyati;
- Microsoft Navision korxonani boshqarish tizimi bilan to‘liq integrallanish.

4.4-§. Terminallarda xizmat ko‘rsatish tizimlari

Ko‘rsatiladigan xizmatlarning hajmlari va ro‘yxati bo‘yicha mijozlarga xizmat ko‘rsatishning yuqori sifatini ta‘minlaydigan transport-ekspeditorlik faoliyatini keng rivojlantirish bozor sharoitlarining xarakterli alomati bo‘lib hisoblanadi. Ishlab chiqarish-texnika bazasi va xodimlarga ega bo‘lgan terminallar shaharlararo va xalqaro tashishlarda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatishning asosiy zvenosi bo‘lib hisoblanadi. Ular transport ekspeditsiyasi bo‘yicha ishlarning butun kompleksini bajaradi.

Terminal – transport-ekspeditorlik korxonasining yuklarni magistral tashish uchun asbob-uskunalar va xodimlarga ega bo‘lgan inshootlar majmuasidir. Tashkiliy jihatdan terminal mustaqil korxonaga yoki asosiy ekspluatatsion-texnik talablar bajarilgan sharoitda turlicha mulk shakllariga ega bo‘lgan transport-ekspeditorlik korxonasining strukturaviy bo‘linmasi bo‘lishi mumkin.

Terminallarni yaratish va ularning faoliyat yuritishidan ko‘zlangan maqsadlar:

- shaharlararo va xalqaro bog‘lanishlarda mijozga transport-ekspeditorlik xizmatlar majmuasini taqdim qilish bilan yuklarni yetkazib berishni tashkil qilish (birinchi navbatda kichik partiyali yuklarni terminalli texnologiya bo‘yicha);

- mijozlarga xizmat ko‘rsatish sifatini oshirish va yuklarni yetkazib berish muddatlarini qisqartirish;
- transportirovka qilishda yuklarning isrofini kamaytirish;
- harakatlanuvchi sostavdan foydalanish samaradorligini oshirish va haydovchilarga servis xizmatlari ko‘rsatishni rivojlantirish.

Terminallarning asosiy vazifalari va funksiyalari:

- terminallarning faoliyat ko‘rsatish zonasida yukni jo‘natuvchiga ham, yukni qabul qilib oluvchiga ham majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatish;
- tijorat transportidan foydalanadigan korxonalar uchun transport-ekspeditsiya xizmatlari bo‘yicha ba’zi bir alohida xizmatlarni taqdim qilish;
- o‘zining faoliyat ko‘rsatish zonasi va boshqa regionlardagi transport-ekspeditsiya korxonalarini bilan o‘zaro harakatlarni tashkil qilish;
- boshqa regionlardan kelgan avtotransportga xizmat ko‘rsatish;
- bojxona organlari bilan o‘zaro harakatlarni yo‘lga qo‘yishni tashkil qilish.

Transport ekspeditsiyasining rivojlanishi sharoitlarida transport-ekspeditsiya xizmatlari bozorini o‘rganish va o‘zlashtirish, yukning harakatini logistika tamoyillarini qo‘llash bilan tashkil qilish, yuklarni yetkazib berishning tezkor uslublarini qo‘llash, mijozlarga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish va yuklarni yetkazib berishning boshqa progressiv texnologiyalarini qo‘llash, shuningdek informatsion tizimni rivojlantirishning progressiv uslublaridan foydalanish hisobiga mijozlarga xizmat ko‘rsatishning turli-tuman o‘ziga xos xususiyatlarini hisobga olish bilan terminallar faoliyatining o‘zgarishi sodir bo‘ladi.

Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligini aniqlash. Terminallarning asosiy vazifasi kichik partiyali jo‘natmalarni tashishni tashkil qilish hisoblanadi, shu sababli terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligi

magistral bog‘lanishlarda yuklarni terminalli va to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlarni solishtirish yo‘li bilan aniqlanadi.

Bozor munosabatlari sharoitlarida yuklarni terminalli va to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlarni solishtirish yuk jo‘natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarning yukni jo‘natuvchidan yukni qabul qilib oluvchigacha bo‘lgan butun yo‘l davomidagi yukni yetkazib berish xarajatlari (tariflar) bo‘yicha, sifat va yetkazib berishning barcha qatnashchilarining (yuk jo‘natuvchi, yukni qabul qilib oluvchi, tashuvchi va ekspeditor) ish sharoitlarini hisobga olish bilan amalga oshiriladi.

Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligini aniqlashda kichik partiyali jo‘natmalarni terminalli va to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashish sxemalari solishtirish uchun qabul qilinadi (4.1-rasm). Kichik partiyali jo‘natmaga tashish paytida harakatlanuvchi sostav birligining yuk ko‘tarish quvvati yoki sig‘imidan to‘liq foydalanishni ta‘minlay olmaydigan jo‘natma kiradi. Shaharlararo tashishda kichik jo‘natmaga og‘irligi 5 tonnagacha bo‘lgan jo‘natmalar kiradi. Terminalli tashishda yukni to‘plash va uni jo‘natish terminaliga etkazish, shuningdek terminaldan belgilangan manzilga yetkazib berish o‘rtacha va kichik yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan avtomobillar bilan amalga oshiriladi. To‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishda jo‘natmalarni yig‘ish va tarqatish bevosita magistral tashishlarni bajaradigan katta yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan avtomobillar bilan amalga oshiriladi.

Yuklarni xalqaro bog‘lanishlarda yetkazib berishning shu sxemalarida yukni jo‘natuvchidan yuklash va tashishni hisobga olish bilan qabul qilib oluvchida tushirishdan tashqari yukni jo‘natish (qabul qilib olish) punktlarida yukni to‘plash (tarqatish), shuningdek terminalda bojxona rasmiylashtirishi, avtomobilni bo‘shatish, yukni saralash, saqlash va avtomobilga yuklash amalga oshiriladi. To‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishda yukning bojxona rasmiylashtirilishi yukni jo‘natuvchilar, qabul qilib oluvchilarning omborxonalari yoki bojxona organlarida yukni belgilangan vaqtinchalik saqlash omborxonalarida amalga oshiriladi.

Yuklarni xalqaro tashishni bajaradigan terminallar yuklarni vaqtinchalik saqlash omborxonalari maqomini oladi, ularning ishi Rossiya Federatsiyasi Bosh

Bojxona Qo‘mitasi tomonidan tasdiqlangan vaqtinchalik saqlash (vaqtinchalik saqlash omborxonalarida) to‘g‘risidagi Qoidalar bilan boshqariladi.

Quyidagi shart terminalli tashishlarning samaradorligini belgilaydi:

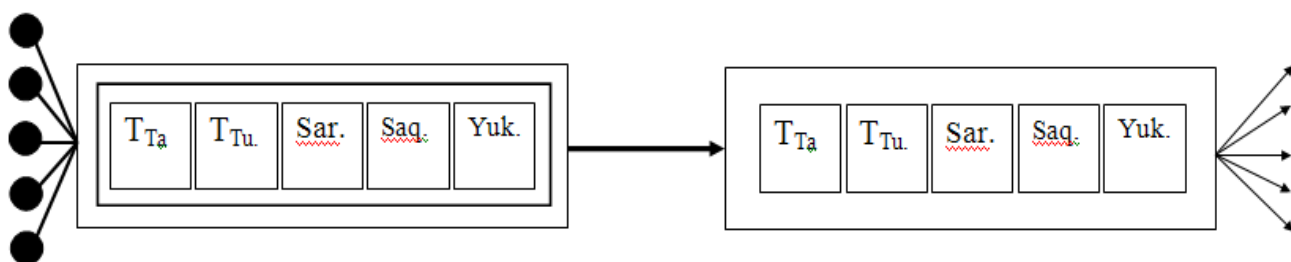
$$T < P$$

bunda T – terminalli tashishlardagi xarajatlar;

P – to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlardagi xarajatlar.

Tashishlarning yuqorida keltirilgan sxemalaridan kelib chiqqan holda, bu xarajatlar (har ikkala variantda bir xil deb qabul qilinadigan jo‘natuvchida yuklash, qabul qilib oluvchida tushirish xarajatlari, shuningdek bojxona ishlovi berish xarajatlaridan tashqari) quyidagi tarzda aniqlanadi:

Terminallar orqali yuk tashish



To‘g‘ridan- to‘g‘ri tashish



4.1-rasm. Magistral bog‘lanishda kichik jo‘natmalarni terminalli va to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashish sxemasi

Terminalli tashish

$$T = T_x + T_{mtt} = (C_{yig'} + P + C + X + Z) + T_{mtt},$$

bunda T – terminalli tashishlardagi xarajatlar;

T_x – terminal xarajatlari;

T_{mtt} – magistral terminallararo tashish bo'yicha xarajatlar;

$C_{yig'}$ – yuklarni kichik tonnajli avtomobil bilan yig'ish va tarqatish xarajatlari;

R – terminalda tushirish xarajatlari;

S – yuklarni terminalda saralash bo'yicha xarajatlar;

X – yuklarni terminalda saqlash bo'yicha xarajatlar;

Z – yuklarni terminalda yuklash bo'yicha xarajatlar.

Terminalda yuklarni yuklash, tushirish, saralash, saqlash bo'yicha xarajatlar terminalning ish sharoitlari bilan belgilanadigan tariflar bo'yicha qabul qilinadi.

$$P = C_{yig'} + T_{mtt},$$

bunda P – to'g'ridan-to'g'ri tashishdagi xarajatlar;

$C_{yig'}$ – kichik jo'natmalarni magistral tashishni bajaradigan avtomobil bilan yig'ish va tarqatish bo'yicha xarajatlar;

T_{mtt} – yukni magistral tashish bo'yicha xarajatlar.

Terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashishda kichik jo'natmalarni yig'ish va tarqatish bo'yicha xarajatlar avtomobil tomonidan sarflangan vaqt va avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatiga bog'liq bo'lgan avtomobil-soatning narxidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Jo'natmani magistral tashish xarajatlari 1 reysning barcha xarajatlarini jo'natmalar soniga bo'lish bilan aniqlanadi.

$$T_{mtt} = R$$

bunda R – 1 reys uchun xarajatlar;

P – tashiladigan jo'natmalar soni.

1 reys uchun xarajatlar magistral tashish uchun so'mlarda (R_s) va valyutada (R_v) xarajatlarni qoplashi, shuningdek foyda olishni (R) ta'minlashi lozim:

$$R = R_s + R_v + R.$$

Bu xarajatlar ekspeditor yoki tashuvchining yuklarni jo‘natuvchilar (qabul qilib oluvchilar) yoki boshqa transport-ekspeditorlik tashkilotlari bilan kelishuvlari asosida o‘rnatiladigan shartnoma tariflari bo‘yicha qabul qilinadi.

Xalqaro tashishlarda yuklarni terminalli va to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlarni solishtirishda xarajatlarning qiymatlari va ko‘rsatkichlarning qabul qilingan qiymatlariga, shuningdek yukni jo‘natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarga ko‘rsatiladigan xizmatlarning sifatiga yuklarni yetkazib berishning o‘ziga xos xususiyatlari va yuklarning bojxona rasmiylashtirilishi sezilarli ta‘sir ko‘rsatadi. To‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlarda u avtomobil kuzovining har bir ochib-yopilishi, yukni har bir yuklash va tushirish - mijozlarda yoki bojxona organlarida buning uchun maxsus ajratilgan yukni vaqtinchalik saqlash omborxonalarida bojxona nazorati ostida amalga oshirilishi lozim bo‘lganligi sababli kichik jo‘natmalarni yig‘ish va tarqatishning murakkabligidan iborat bo‘ladi.

Bunday tartib tarqatishda (yig‘ishda) qimmat turadigan avtopoezdning uzoq vaqt turib qolishiga va kattagina tashkiliy qiyinchiliklarga olib keladi. Yukni qabul qilib oluvchida yukni vaqtinchalik saqlash uchun maxsus ajratilgan omborxonada mavjud bo‘lmagan taqdirda yuk bojxona tashkilotining omborxonasiga, qabul qilib oluvchining yukni qabul qilib olishi va olib chiqib ketishi bilan tushiriladi. Terminalli tashishda esa bojxona rasmiylashtirishi terminalda amalga oshiriladi, shu sababli yukni yig‘ish (tarqatish) mijozning har qanday omborxonasidan, tashiladigan jo‘natmaning og‘irligiga mos keluvchi har qanday avtomobil bilan olib chiqib ketilishi mumkin.

To‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlarda jo‘natmalar tashish uchun oyning har xil kunlarida taqdim qilinishi sababli katta yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan avtomobilni yuklash uchun partiyalarning etarlicha sonini to‘plashda qiyinchiliklar vujudga keladi. terminal yukni saqlash hisobiga bu notekislikni “tekislaydi” va xalqaro tashishni amalga oshiradigan avtopoezdning to‘liq yuklanishini ta‘minlaydi. Shu sababli terminalli tashishlarda terminallararo tashishlarni amalga

o'shiradigan avtopoezdlarning yuklanishi to'g'ridan-to'g'ri tashishlarga qaraganda anchagina yuqori bo'ladi.

Terminallarda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish. Terminallar namunaviy (tiplashgan) yoki individual loyihalar bo'yicha, shuningdek amaldagi yuk avtostansiyalari va boshqa omborxonalar binolarini rekonstruksiya qilish yo'li bilan yaratiladi. Terminal o'zida ishlab chiqarish-omborxonalar korpusi, ko'priklarga ega bo'lgan konteyner maydonchasi, katta gabaritli yuklar uchun mo'ljallangan maydoncha, tirkamalarni tirkash uchun mo'ljallangan maydoncha, avtopoezdlarning turish joylari, avtomobil tarozisi, ma'muriy-maishiy korpusni o'z ichiga oladigan muhandislik-texnik inshootlar majmuasini taqdim qiladi. Terminalga xizmat ko'rsatuvchi harakatlanuvchi sostavga texnik xizmat ko'rsatish va joriy ta'mirlash, konteynerlarni mayda ta'mirlash uchun ishlab chiqarish-omborxonalar korpusida mos keluvchi uchastkalarini jihozlash tavsiya qilinadi. Magistral tashishlarni amalga oshiradigan haydovchilar uchun terminal qoshida ovqatlanish punkti va mehmonxona bo'lishi tavsiya qilinadi.

Terminal tomonidan bir yilda ishlov beriladigan yuklar miqdori terminalning asosiy ko'rsatkichi bo'lib hisoblanadi. Yuk terminalining quvvati, uning ixtisoslashganligi va foydalaniladigan texnik vositalarning ro'yxati tashishlar hajmi, tashiladigan yuklarning nomenklaturasi, bajariladigan operatsiyalar va yuklarni yetkazib berishni ta'minlash bo'yicha transport-ekspeditorlik xizmatlarining ro'yxati bilan belgilanadi. Yirik terminallarda omborxonalarni yaratish va ekspluatatsiya qilishda ularni rivojlantirishning quyidagi texnik tendensiyalari hisobga olinadi:

- yuklarni ko'p yarusli (qavatli) joylashtirish;
- saqlash zonasini maxsus shtabellovchi mashinalar (avtomatik stellajlar va ko'priklilar kran-shtabelerlar) bilan jihozlash;
- yuklarni omborxonalar ichida ko'chirish uchun mo'ljallangan, avtomatik adreslashtirishga ega bo'lgan uzluksiz transport vositalarini yuklarni taqsimlash, to'plash va saralash uchastkalarini tashkil qilish bilan qo'llash;

- omborxonalarni yordamchi operatsiyalarni mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirish uchun mo'ljallangan qurilmalar (paket shakllantiruvchi mashinalar, upakovka qilish, qayta yuklash, tortish, yuklarni sanash, yuk o'rinlarining gabaritlarini nazorat qilish qurilmalari va hokazolar) bilan jihozlash.

Kichik partiyali yuklarni yetkazib berish uchun terminalda omborxonalar to'rtta zonaga – yuklarni qabul qilish zonasi, saralash zonasi, jo'natish zonasi va shuningdek eksport-import yuklarni qayta ishlash zonasiga bo'linadi. Omborxonada maydonidan ratsional foydalanish va yuklarni qayta ishlash uchun omborxonada stellajlar, ko'tarish-tushirish mexanizmlari, tagliklar, takelajlar, yuklarni markirovkalash (tamg'a bosish) vositalari bilan jihozlanadi.

Omborxonalar harakatlanuvchi sostavni yuklash-tushirish uchun mo'ljallangan postlarning zaruriy soniga ega bo'lishi lozim. Omborxonalarning eshiklari ikki tomonga siljib ochiladigan bo'lishi, yong'inga qarshi qurilmalar va signalizatsiya bilan jihozlanishi lozim. Kichik partiyali yuklar uchun mo'ljallangan omborxonalar yuklash-tushirish mashinalarining (pogruzchiklar) turli avtomobillarning kuzovlariga kirib-chiqishi uchun mo'ljallangan muvozanatlovchi maydonchalar va tashqi rampalar (past to'siqlar) bilan jihozlangan bo'lishi lozim. Omborxonalar, rampalar, maydonchalarning pollari, yuklash-tushirish postlariga kelish-ketish yo'llari qattiq, tekis bo'lishi, iloji boricha asfalt-beton yoki sement-beton qoplamaga ega bo'lishi lozim.

Terminal omborxonada binolarining ichi va butun territoriyaning yoritilishiga ega bo'lishi lozim, bu sutkaning qorong'i paytlarida ham ishlarni bajarish imkonini beradi. Terminalda kichik jo'natmalarni yuklash va ularni qabul qilib oluvchilarga tarqatishni kunning birinchi yarmida, yuklarni yig'ish va terminalga olib kirishni – kunning ikkinchi yarmida amalga oshirish tavsiya qilinadi. Jo'natmalarni saralash va yo'nalishlar bo'yicha guruhlashtirishni, xalqaro bog'lanishlarda qatnaydigan avtopoezdlarni kechqurun va tungi vaqtda yuklash tavsiya qilinadi. SHunga ko'ra terminalning 2-3 smenali ish rejimida ishlashi maqsadga muvofiq bo'ladi.

Terminallarda tashishlarni operativ rejalashtirish, tashishlarni informatsion ta'minlash, yuklarni hisobga olish, yuklarni omborxonada qayta ishlashni nazorat qilish va tahlil qilish masalalarini hal qilish uchun shaxsiy elektron-hisoblash mashinalariga, shuningdek zamonaviy aloqa vositalariga ega bo'lish zarur bo'ladi.

4.5-§. Korxonaga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni tashkil qilish

Terminalning transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori yuklarni tashishning hajmi, mavsumiylik strukturasi va yo'nalishi, mijozlarga xizmat ko'rsatishning miqdori va sifati, tashishlar va transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga bo'lgan ehtiyojlarning qanoatlantirilish darajasi bilan xarakterlanadi. Yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarga xizmatlar ko'rsatishning sifatini va yuklarni yetkazib berishning samaradorligini oshirish maqsadida majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish (rus. KTEO) tashkil qilinadi.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga nisbatan ma'lum bir talablar qo'yiladi:

- korxonalarining mahsulotlarini qabul qilib oluvchilarga yetkazib berishni tezlashtirish va transportning samarali turidan foydalanish, mahsulotni jo'natishdan oldin saqlash davomiyligini va uning iste'molchilardagi zahiralarini kamaytirish hisobiga aylanmadagi mablag'larni qisqartirish;
- yukni qabul qilib oluvchilarga jo'natishga tayyorlash, uni har xil transport turlari bilan jo'natish, tashishlarni tashkil qilish, tovar-transport hujjatlarini va hisob-kitob hujjatlarini rasmiylashtirish bo'yicha ishlardan korxonada xodimlarini ozod qilish;
- yuklash-tushirish ishlari va transport-ekspeditsion operatsiyalarning transport jarayoni texnologiyalarini takomillashtirish;

- magistral avtomobil tashishlarini amalga oshirish uchun harakatlanuvchi sostavning ratsional tiplarini qo'llash va undan samarali foydalanish;

- mahsulotni qabul qilib oluvchilarga yetkazib berish xarajatlari va transport xarajatlarini qisqartirish.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish transport-ekspeditsiya korxonasi tomonidan ishlab chiqiladigan loyihaga muvofiq tashkil qilinadi. Loyihada majmuani tashkil qilish bilan bog'liq bo'lgan masalalarning quyidagi bloklari ko'rib chiqiladi:

- yuklarning turlari bo'yicha tashishlar hajmi, uning transport turlari, jo'natmalarning ko'lamlari va tashish masofasi bo'yicha taqsimlanishini aniqlash;

- avtomobil transporti va transportning boshqa turlarini samarali qo'llash sferalarini (jabhalarini) aniqlash;

- yuklarni magistral tashish uchun avtomobil transporti harakatlanuvchi sostavining ratsional tiplarini tanlash;

- majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish ro'yxatini va uni o'zlashtirishning bosqichlilikini aniqlash;

- majmuani yuklarni harakatlantirish tizimlari, hujjatlar aylanmasi tizimlarini takomillashtirish va yuklash-tushirish ishlarini mexanizatsiyalashtirish bilan tashkil qilish texnologiyasini ishlab chiqish;

- iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy natijalarni aniqlash.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishda transport-ekspeditsiya korxonasi mahsulotning sexdan chiqishidan boshlab to uni transportning har xil turlari bilan jo'natishgacha bo'lgan barcha ishlar ro'yxatini:

- sexning omborxonasida barcha mahsulotni qabul qilib oluvchiga har xil transport turlari bilan jo'natish uchun qabul qilishni;

- transportning samarali turini tanlashni;

- yuk o'rinlarini upakovkalash va markirovkalashni;

- jo‘natmalarni transport turlari, tashish marshrutlari va qabul qilib oluvchilar bo‘yicha tagguruhlashtirishni;
- avtomobillar, konteynerlar va vagonlarni xizmat ko‘rsatiladigan korxonaning territoriyasida yuklashni;
- magistral bog‘lanishlarda to‘g‘ridan-to‘g‘ri avtomobil tashishlarini bajarishni;
- mahsulotni aralash avtomobil-temir yo‘l, avtomobil-suv yo‘li yoki avtomobil-havo yo‘li bog‘lanishlarida transportning boshqa turlari bilan jo‘natishni
- qabul qilib oluvchilarni ularga mahsulot jo‘natilayotganligi to‘g‘risida xabardor qilishni;
- tovar-transport hujjatlarini, majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatish uchun hisob-kitob hujjatlarini rasmiylashtirishni o‘z ichiga olgan holda amalga oshirishi mumkin

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatish shartnomasida transport-ekspeditsiya korxonasining xizmatlar majmuasini bajarish, xizmat ko‘rsatiladigan korxonadan esa – majmuaviy transport-ekspeditsiya xizmatlari ko‘rsatish uchun ekspeditorga shart-sharoitlarni yaratish bo‘yicha majburiyatlar ko‘zda tutiladi. Ularga ekspeditorga omborxonalar binolari va boshqa maydonchalarni, yuklash-tushirish mexanizmlarini, ekspeditorning xodimlari uchun xonalarni taqdim qilish, aloqa vositalari va boshqa qurilmalar bilan jihozlash kiradi. Zarur bo‘lgan hollarda shartnomada xizmat ko‘rsatiladigan korxonadan omborxonalar va yuklash-tushirish postlarini qurish yoki qayta jihozlash ko‘zda tutiladi. Majmuaviy xizmat ko‘rsatishning samarali bajarilishi uchun haydovchilarning doimiy brigadalari, shuningdek haydovchilar, omborxonalar xodimlari, mexanizatorlar va dispetcherlardan iborat bo‘lgan majmuaviy brigadalar tashkil qilinishi mumkin.

Transport-ekspeditsion korxonadan bilan xizmat ko‘rsatiladigan korxonadan o‘rtasida majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar uchun hisob-kitoblar shartnomaviy tariflar bo‘yicha amalga oshiriladi. Shartnoma shartlariga bog‘liq

ravishda bu tariflar har bir operatsiya bo'yicha alohida hisoblanishi yoki xizmat ko'rsatiladigan korxonaning umuman barcha operatsiyalar bo'yicha amaldagi xarajatlaridan kelib chiqqan holda qabul qilinishi mumkin. Bunda shartnomada tariflarning yoqilg'i, harakatlanuvchi sostav yoki ekspeditorning boshqa xarajatlar statyalari bo'yicha amaldaga narxlarning o'zgarishiga bog'liq bo'lgan indeksatsiyasi hisobga olingan bo'lishi zarur.

4.6.-§. Yukni jo'natishga buyurtmani rasmiylashtirish

Muntazam shaharlararo liniyalarda yuklarni tashishning yuk egalariga xizmat ko'rsatishning yuqori sifatini ta'minlaydigan (yuklarni eng kichik transport xarajatlari bilan kafolatlangan muddatlarda yetkazib berish va tashiladigan yuklarning to'liq saqlanishini ta'minlash, shuningdek harakatlanuvchi sostavda joy bron qilish) progressiv texnologiyalari qo'llaniladi.

Bir jinsli yuk partiyasining butun hajmi transport vositasining yuk ko'tarish quvvati yoki yuk sig'diruvchanligiga ekvivalent bo'lgan hollarda yukning konkret partiyasini konkret transport vositasining konkret yukxonasida tashish uchun jo'natmaga buyurtmani rasmiylashtirish ("bukirovka qilish", "birkitish", "bron qilish") operatsiyasi va tashuvchi tomonidan bunday buyurtmaning qabul qilinishi (tasdiqlanishi) unchalik murakkab bo'lmaydi.

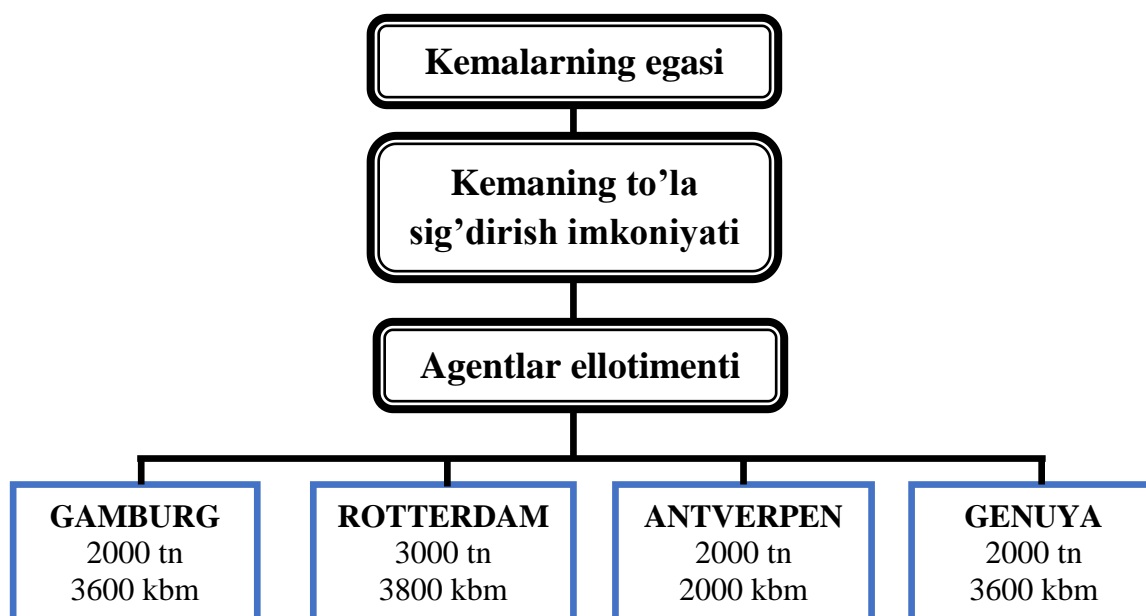
Yukni yig'ma partiyalar bilan "liniyali xizmat ko'rsatish" (linerservice): liniyalik kemachilik. liniyalik aviareyslar, yig'ma poezdlar, yig'ma vagonlar, yig'ma konteynerlar texnologiyasi tamoyillari asosida ekspluatatsiya qilinadigan transport vositalariga "birkitish" texnik jihatdan anchagina murakkab. Transport vositasida yuk sig'diruvchanlikni rezervlash amaliyoti transportning barcha turlarida bir-biriga o'xshash bo'ladi, shu sababli uni liniyalik kemani yuklar bilan komplektatsiyalash misolida ko'rib chiqamiz.

Yuklarni bukirovka qilish bilan shug'ullanar ekan, liniya agenti tarmoqdagi barcha davriy tijorat nashrlarida liniyaning eng yaqin davr – hafta, oy uchun

jadvali to'g'risidagi ma'lumotlarni o'z ichiga oladigan reklama e'lonini chop qiladi. Bundan tashqari agent doimiy ravishda jadvalni aniqlashtirish, korrektirovka qilish ishlarini olib boradi va bu to'g'risidagi ma'lumotlarni mijozlarga etkazadi (sailinglist). Yirik yuk egalari va ekseditorlarga liniyaning kelgusidagi jadvallari va reklama materiallari muntazam ravishda yuborib turiladi.

O'zining yukini e'lon qilingan jadval bo'yicha ishlaydigan kema bilan yuborish uchun yuk jo'natuvchi (ekspeditor) agentga pochta, teleks, faks yoki telefon orqali yukning xarakteristikasi, kemaning nomi va jadval bo'yicha jo'nash sanasini ko'rsatish bilan yukning konkret partiyasini jo'natishga buyurtma beradi.

Agentlik kompaniyasining bukirovkalash bo'limi (booking department) kemaning umumiy sig'diruvchanligidan agentning ixtiyoriga ajratilgan kvota doirasida (ellotment) yuklarni kemalarga bukirovka qiladi (birkitadi, bron qiladi). Ellotmentlarning mumkin bo'lgan taqsimlanish sxemasi 4.2-rasmda keltirilgan.



4.2-rasm. Ellotimentlarni taqsimlash sxemasi.

Bukirovkalash davomida agentlar kema egasining dispetcherlik apparati bilan uzluksiz bog'lanishni yo'lga qo'yadi. Kema egasi kemaning har bir kirish portidagi tonnajga bo'lgan talabga bog'liq ravishda bukirovkaning borishini faol

tarzda o'zgartirishi mumkin, masalan, talab yuqori bo'lganda agentlar o'rtasida ellotmentlarni o'zgartirish, liniyaga qo'shimcha kema qo'yish yoki kattaroq tonnajga ega bo'lgan boshqa kema qo'yish, talab past bo'lganda – portga kirishni bekor qilish, agent tomonidan sig'imni fraxtlashdan foydalanish bilan bron qilingan yukni shu manzilga boradigan boshqa kemada, jumladan, liniyada birgalikda ishlaydigan sheriklardan birining kemasida va hatto raqobatchi liniyaning kemasida jo'natish hollari o'z o'rniga ega bo'ladi (ushbu maqsadlar uchun ba'zan yagona bukirovkalash markazlaridan foydalaniladi).

Tashish uchun taklif qilingan yukni qabul qilishdan bosh tortishga hohlanmaydigan hodisa sifatida qaraladi, bu "ishonchli tashuvchining" bozordagi obro'sining pasayishiga olib kelishi mumkin (reliablecarrier). Ushbu qoida maxsus yuklarni: xavfli yuklarning ba'zi bir klasslari, ulkan yuklar, o'ta og'ir yuklar, o'ta uzun yuklar (12 m dan oshiq), past temperaturalarda tashishni talab qiladigan yuklar, quyilgan yoki uyilgan holda tashiladigan yuklar, jadvalda ko'zda tutilmagan portlarga etkazilishi lozim bo'lgan yuklar, kema seyfida tashilishi lozim bo'lgan qimmatbaho yuklarni (qulf ostidagi yuk - lockercargo) tashishga taalluqli bo'lmaydi.

Ba'zan jo'natuvchining o'zi, yukning og'irligi va hajmi, portga etib kelish sanasi unga hali aniq ma'lum bo'lmagan hollarda shartli bukirovka qiladi. Agent shartli bukirovkani qabul qiladi, biroq yuk to'g'risidagi informatsiyani aniqlashtirishning eng chekka muddatini belgilaydi. Agent yukni jo'natish uchun qabul qilib olgandan keyin bukirovkaga tartib nomeri beradi va yukni unga yukning rekvizitlari kiritiladigan maxsus reestr – buking-varag'iga (bookinglist) kiritadi (4.3-rasm). Buking varag'i va unga qo'shimcha qilinadigan barcha informatsiya kema egasiga teleks (faks) bo'yicha yuboriladi.

Yuk yetib kelgandan keyin, stividor tomonidan ko'zdan kechirilgandan keyin, ekspeditor tomonidan tayyorlangan konosament va yuklash orderining qoralamasi bilan tanishgandan keyin buking-varag'idagi ma'lumotlar

aniqlashtiriladi va u tartib bo'yicha keyingi transport hujjati – “yuklashga ruxsatnoma”ga (loading permit) aylanadi.

Bron qilingan yuklar tashish uchun taqdim qilinmagan taqdirda liniyali kemachilikda yukni to'liq yuklamaganlik yoki yukni taqdim qilmaganlik uchun zararni qoplash ko'zda tutilmagan. Biroq kema egalariining manfaatlarini himoya qilish uchun yuklarning yirik partiyalarini bron qilishda yuk egasi va tashuvchi o'rtasida yuk jo'natuvchi va tashuvchining o'zaro javobgarligini ko'zda tutadigan buking-nota (booking-note) formasida ikki tomonlama kelishuvlar tuzilishi mumkin.

Terminallarda omborxonalar xizmatlari ko'rsatish. Bitta transport tarmog'i tugaydigan va boshqasi boshlanadigan, bu erda yukni bitta transport vositasidan boshqasiga uzatish amalga oshiriladigan terminallarda transport-ekspeditsiya operatsiyalarining asosiy hajmi bajariladi.

Aksariyat mamlakatlarda terminal xizmatlari ko'rsatish (u daryo va dengiz portlari, aeroportlar va temir yo'l stansiyalari, to'plash va taqsimlash markazlari, konteyner terminallarini o'z ichiga oladi) foyda ko'rilmaydigan asosda quriladi. SHu sababli terminallarni qurishga davlat, munitsipal organlar, korporativ asosdagi xususiy kompaniyalar byudjet mablag'lari, federal mablag'lar va mahalliy mablag'larni ajratadi (publictrust, publicagency). Xususiy terminallar ham quriladi, albatta. Ularning egalari sifatida sanoat korxonalar, yirik savdo va ekspeditorlik firmalari chiqadi.

Zamonaviy prichallar, qudratli kran xo'jaligi, omborxonalar, kelish-ketish yo'llari va boshqa kommunikatsiya tizimlari, zamonaviy aloqa vositalari va hokazolar bilan jihozlangan terminallarni ekspluatatsiya qilishning ko'proq keng tarqalgan formasi ularni xususiy kompaniyalarga ijaraga berish bo'lib hisoblanadi, xususiy kompaniyalarning o'zlari transport vositalari va yuklarga xizmat ko'rsatishning butun majmuasini tashkil qilib oladi. Ijara shartnomalari, qoidaga ko'ra, barcha ijaradan foydalanuvchilar uchun identik (bir xil) bo'lgan standart

shartlar va tariflardan tarkib topadi. Mazkur tariflardan qandaydir bir chegirmalar konfidensial (sir tutiladigan) xarakterga ega bo'ladi.

Transportdagi ilmiy-texnik revolyusiya terminal operatsiyalarining barcha tomonlariga tegib o'tgan. Terminallarning o'tmishda yuklarni o'z vaqtida to'plashni ta'minlash, tashish vositalarini kutish paytida ularni vaqtinchalik saqlashga qaratilgan omborxonalar xo'jaligi, yuklarning bo'xona rasmiylashtirilishi, transport vositasining keyingi harakat yo'nalishi bo'yicha yuklarni saralash imkoniyati hozirgi kunda korxonalarni markazlashgan holda yarim fabrikalar, agregatlar va ehtiyot qismlar bilan ta'minlash uchun, shuningdek tayyor mahsulotlarni tovar mahsulotlarini ishlab chiqaruvchi korxonalar bilan ulgurji va chakana savdo korxonalari o'rtasida markazlashgan holda taqsimlash uchun ularni tobora mustahkamlanib borayotgan asosga aylantirmoqda.

Zamonaviy omborxonalar – bu faqatgina yuklarni yo'nalishlar va kiritish-chiqarish yordamchi vositalarining harakati bo'yicha to'plash uchun mo'ljallangan, unga tutashuvchi rampalar va kelish-ketish yo'llariga ega bo'lgan shunchaki qulay bino bo'lib qolmasdan, balki zamonaviy elektron-hisoblash texnikasi bilan jihozlangan, tovarlarni ixtisoslashtirilgan stellaj-yacheykalarda saqlanishini ta'minlaydigan – zamonaviy logistik tizimlar asosida materiallar va tovarlar bilan markazlashgan holda ta'minlash va taqsimlash umummilliy tizimining teng huquqli ishtirokchisi hamdir. Zamonaviy omborxonalar texnologiyasi yuklarning kichik partiyalarini vagonlar va konteynerlarda jo'natishni shakllantirish, va shundan keyin chiqqan holda, kelgusida tashish uchun qayta shakllantirish bo'yicha ekspeditorning ko'p mehnat talab qiladigan operatsiyalarini (o'tmishda asosan qo'l mehnatidan foydalanish bilan) anchagina engillashtirish va intensivlikni bir necha marta oshirish imkonini beradi. Aviatsion yuk terminallarida bu operatsiyalar amalda to'liq avtomatlashtirilgan va kompyuterlashtirilgan.

Umuman olganda omborxonalar operatsiyalari transportirovka qilish jarayoni bilan ham, yukni omborxonada saqlash bilan ham bog'lanadi. Birinchi holatda yuk

u yoki bu transport vositasining yo'qligi sababli uni darhol jo'natishning iloji bo'lmagan taqdirda jo'natish punktida yoki belgilangan punktida tashish vositasini kutish uchun omborxonaga topshiriladi. Ikkinchi holatda yukni saqlash boshqa sabablar bilan, qoidaga ko'ra, yuk egasi va omborxonaga xo'jaligi o'rtasidagi maxsus kelishuv asosidagi tijorat yoki ma'muriy xarakterdagi sabablar bilan shartlanadi. Bunda yuklarni omborxonalarda saqlashni tashkil qilish transport-ekspeditorlik korxonalarini tomonidan taqdim qilinadigan xizmatlar ro'yxatiga kiradi. SHundan kelib chiqqan holda, tovarga egalik qilish turlicha bo'lishi mumkin: tovar - tashuvchining, yuk jo'natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchining, yoki omborxonaga egasining (ijarachisining) nazorati ostida bo'lishi mumkin. SHu bilan birgalik da tovarlarni omborxonada saqlash sotuvchi yoki sotib oluvchi tovarni o'z hohishi bo'yicha tasarruf qilishiga hech qanday to'sqinlik qilmaydi. Buning uchun yukning egasi va omborxonaga egasi o'rtasidagi o'zaro munosabatlarni aks ettiradigan hujjatlardan foydalaniladi.

Omborxonaga tilxati va tovar-omborxonaga guvohnomasi – warrant eng muhim omborxonaga hujjatlari bo'lib hisoblanadi. Omborxonaga tilxati (ware house receipt) omborxonaga korxonasi yoki transport-ekspeditorlik firmasi tomonidan tovar egasiga yukni ma'lum bir muddatga va ma'lum bir haq evaziga saqlash uchun qabul qilib olinganligini bildiradigan tilxat sifatida beriladi.

Yukni aks ettirish bilan omborxonaga kvitansiyasi (tilxati) faqatgina unda ko'rsatilgan tovar saqlash uchun qabul qilib olinganligini, omborxonaga kitobiga kiritilganligini tasdiqlab qolmasdan, balki tovar-taqsimlovchi hujjat bo'lib ham hisoblanadi, u bo'yicha tovar yuk egasiga yoki tegishli tartibda ishonchnoma orqali, tovar egasining buyrug'i bo'yicha rasmiylashtirilgan shaxsga, yoki tovar egasining tovarni berish to'g'risidagi mos keluvchi yozuvi kiritilgan mazkur guvohnomani taqdim qilgan boshqa shaxsga ham beriladi.

Maxsus omborxonaga guvohnomasi - warrant (ware house warrant) omborxonaga egasi tomonidan tovar egasiga uning tovari saqlash uchun qabul qilinganligini tasdiqlaydigan guvohnoma sifatida beriladi. Warrant ham tovar-taqsimlash hujjati

xarakteriga ega bo‘ladi, biroq omborxonada tilxatidan farqli o‘laroq, u bir-biridan alohida ikkita qism – omborxonada guvohnomasi va garov guvohnomasidan tarkib topadi. Shu sababli varrantdan, qoidaga ko‘ra, omborxonada saqlanayotgan tovarni garovga qo‘yish evaziga bankdan qarz olish uchun foydalaniladi. Bunday holda garov guvohnomasiga berilgan summaning miqdori, qarzni qaytarish muddati to‘g‘risidagi yozuvlar, shuningdek kreditor nomiga uzatish yozuvi kiritiladi. Varrant egasi berilgan summa miqdoridagi tovarga garov huquqiga ega bo‘ladi. Qarz qaytarilgandan keyin varrant omborxonada guvohnomasiga ega bo‘lgan shaxsga qaytariladi. Omborxonada korxonasidan varrant bo‘yicha tovarni olish uchun uning har ikkala qismi – garov guvohnomasi va omborxonada guvohnomasi birgalikda taqdim qilinishi lozim.

Rossiya terminallari yuklarga ishlov berishning transport tarmoqlarining Nizomlari bilan belgilangan qoidalarga, tashqi savdo yuklarini o‘tkazish bo‘yicha esa – transport tarmoqlari Vazirliklari o‘rtasida tuzilgan kelishuvlarga amal qiladi. Bu masalan, portlarda:

- portlar tomonidan yuklarni temir yo‘ldan ularni yuk o‘rinlari soni va massasini tekshirish bilan qabul qilib olish va topshirish qoidalariga
- tez buziladigan yuklarni to‘g‘ridan-to‘g‘ri (vagon-kema, kema-vagon) yoki bunday yuklarni saqlash uchun yaroqli bo‘lgan omborxonalar orqali o‘tkazish qoidalariga;
- bunday yuklarning harakatini hisobga olish qoidalariga amal qilinishida o‘z aksini topadi.

Bunday yuklarni to‘plash va ularni omborxonada binolari yoki ochiq maydonchalarda xususiyatlari va turlari bo‘yicha alohida-alohida saqlash (nakladnoylar bo‘yicha, vagonlar bo‘yicha, kemalar bo‘yicha, konosament partiyalari bo‘yicha) shunday bajarilishi kerakki, bunda yukning har bir partiyasiga alohida va osonlik bilan yondashish mumkin bo‘lsin. Bu partiyadagi yuk o‘rinlari sonini qayta sanash lozim bo‘lganda yoki keyinchalik uni jo‘natish qulay bo‘lishi uchun qo‘l keladi. Bir jinsli va bir xil sortdagi uyilgan holda tashiladigan va

to'kma holda tashiladigan yuklarni, agar yuklarni saqlash qoidalarida bu ta'qiqlanmagan bo'lsa, umumiy shtabellarga to'plash mumkin.

Yuklarni bir paytda saqlash me'yorlarini hisoblash bilan yukning tonnalaridagi miqdori aniqlanadi. Ularni har bir omborxonaga omborxonaning foydali maydoni, polning 1 kvm maydoniga yo'l qo'yiladigan yuklama, yo'l qo'yiladigan shtabellash balandligidan (yukning xususiyatlari va idishlarning mustahkamligiga bog'liq ravishda) kedib chiqqan holda, shuningdek prichallar, kelib-ketish yo'llari, omborxonalarning ma'lum bir yuklarga ixtisoslashganligini hisobga olish bilan joylashtirish mumkin bo'ladi. Bunday ma'lumotlarni omborxonada pasportidan topish mumkin bo'ladi.

Yuk temir yo'l vagonlarida omborxonaga etib kelgandan keyin plombalarning butunligi va vagon varag'idagi ma'lumotlar tekshirib ko'riladi, temir yo'lning qabul qiluvchi-topshiruvchisi tomonidan plombalar olingandan keyin qabul qilish dalolatnomasi rasmiylashtiriladi. Qabul qilish dalolatnomasining ikki nusxasi nakladnoylar va ularga ilova qilingan boshqa hujjatlar (sertifikatlar, spetsifikatsiyalar) bilan birgalikda yuk egasining ekspeditoriga beriladi. Qabul qilish dalolatnomasi tovar-omborxonada kvitansiyasi, ya'ni tovar-taqsimlash hujjati maqomiga ega bo'ladi.

Yuklarni saqlash, agar yuklarni tashish va saqlashning umumiy va maxsus tarmoq qoidalarida mos keluvchi yo'riqnomalar bo'lmasa, yuk egasining yo'riqnomalariga muvofiq amalga oshiriladi. Bir yilda bir marta, 1 oktyabr holatiga ko'ra omborxonada saqlanayotgan yuklarni inventarizatsiyadan o'tkazish qabul qilingan.

Yuk terminallari tomonidan yuklash-tushirish ishlari, ularni saqlash va ekspeditsiyalash, qabul qilib olish va jo'natishga taalluqli bo'lgan transport-ekspeditsion tadbirlarning bajarilishining majmuaviy xarakteri saqlab qolinishi lozim.

Daryo transportining mavsumiyligi uning omborxonada xo'jaligining ishiga ta'sir o'tkazmasdan qolmaydi. Navigatsiyalar orasidagi davrda pristanlar va daryo

portlarining omborxonalaridan mahalliy korxonalar va tashkilotlar pasaytirilgan stavkalar bo'yicha tovarlar, yuklar va zahiralarni saqlash uchun foydalanadi.

Yuklash va tushirish operatsiyalari (stividorlik xizmatlari ko'rsatish). Yuklash-tushirish faoliyatiga (stividorlik xizmatlari ko'rsatishga) transport xarajatlarining kattagina qismi to'g'ri keladi, shu sababli, ishning iqtisodiy tomonidan kelib chiqqan holda, ular ekspeditrlik va agentlik korxonalarini qiziqtirmasdan qolmasligi mumkin emas. Bu ishlarga har qanday transport vositasining umumiy ekspluatatsiya vaqtining kattagina qismi to'g'ri keladi. Shu sababli transport vositalarining egalari bu operatsiyalarning sifatiga alohida e'tibor qaratadi.

Stividorlik ishi deganda yukni ortish yoki tushirish, yukni transport vositasiga joylash va taxlash bo'yicha operatsiyalar tushuniladi, yukni transport vositasiga joylashtirish va taxlash shunday amalga oshirilishi kerakki, bunda nafaqat uning to'liq saqlanishi, tashishning xavfsizligi ta'minlansin, balki tashish operatsiyasining o'zining – kema reysi, vagonning harakatlanishi, avtomobil, yuk ortilgan treyler va hokazolarning harakatlanishining xavfsizligi ta'minlansin. Bu ishlarga shuningdek terminalda (qirg'oqda), omborxonada yuk bilan amalga oshiriladigan bir qator manipulyasiyalar, yukni bitta transport vositasidan boshqasiga o'tkazish, yukni tortib o'lchash, uni saralash va hokazolar kiradi.

Yuklarni dengiz transporti bilan tashishda bu operatsiyalar bortdagi yuk ishlari va terminaldagi ishlarga bo'linadi. Transport vositasining egasi uchun stividorlik operatsiyalarining to'liq majmuasi o'zining firmasi tomonidan bajarilishi optimal bo'lib hisoblanadi. Biroq bunday holat hozircha faqat yuklarni o'tkazishni tashuvchining zimmasiga yuklash imkonini beradigan shartnomalarning bazis shartlariga muvofiq konteynerlar va roll-treylerlar bilan bajariladigan yuk terminal operatsiyalari uchun xarakterlidir.

Stividorni tanlash huquqi, qoidaga ko'ra, yuk operatsiyalari uchun haq to'laydigan tomonga tegishli bo'ladi. Liniyali tashishlarda, tovarni sotish shartlaridan qat'iy nazar, stividorlik ishlariga tashuvchi haq to'laydi. Stividorni

tanlash va tayinlash huquqi ham unga tegishli bo‘ladi. Amalda deyarli har doim stividorlik operatsiyasini tashkil qilishni transport agenti yoki ekspeditor bajaradi. Shu sababli stividorlik kapitalining agentlik yoki ekspeditorlik kapitali bilan birlashishining sodir bo‘lishi tasodifiy hol emas.

Rivojlangan iqtisodiyotga ega bo‘lgan mamlakatlarda stividorlik kompaniyalari, qoidaga ko‘ra, xususiy korxonalar bo‘lib hisoblanadi, rivojlanayotgan mamlakatlarda esa – davlat korxonalari yoki yarim davlat korxonalari bo‘lib hisoblanadi. Tarqoq holdagi stividorlik korxonalari mamlakatlar, regionlar bo‘yicha tadbirkorlik assotsiatsiyalariga birlashadi. Bu assotsiatsiyalar markazlashgan holda dokerlarning kasaba uyushmalari bilan jamoa shartlarining (koldogovor) shartlarini kelishadi, tashuvchilar bilan yagona huquqiy munosabatlarni kelishadi va ular bilan birgalikda yagona stividorlik tariflarini va ularni qo‘llash qoidalarini ishlab chiqadi.

Dokerlar – xorijdagi ishchilar sinfining ko‘proq jipslashgan qismidir, ularning kasaba uyushmalari esa – katta ta’sirga ega bo‘lgan siyosiy kuchdir. Xizmat ko‘rsatishning mazkur turida ba’zi bir “an’analarining” amal qilishi ham bunga ko‘maklashadi. Dokerlarning bir qismi stividorlar tomonidan doimiy yollanadi (boshqalarda ishni tashkil qiluvchilar - bitta yoki bir nechta brigadirlarning shtatidan 80% gacha), boshqalari esa kasaba uyushmalari tomonidan nazorat qilinadigan port puliga (pul – xorijiy mamlakatlarda monopolistik birlashish turlaridan biri – izoh tarjimonniki) birlashadi (partregular, part-polemployment). Portga navbatdagi kema kelayotganda stividorlik kompaniyasi dokerlarning port puliga (birlashmasiga) ishchi kuchiga buyurtma beradi.

Stividorlik shartnomasi tashuvchi bilan stividorlik kompaniyasi o‘rtasidagi o‘zaro huquqiy munosabatlarni tartibga soluvchi asosiy hujjat bo‘lib hisoblanadi. Unda stividor bilan tashuvchi o‘rtasidagi kelishuvning barcha tijorat shartlari belgilab beriladi, yuk ishlarini bajarish muddatlari yoki yuklash-tushirish me’yorlari va ularning narxi ulardan asosiylari bo‘lib hisoblanadi. Dunyodagi

ko'pgina yirik portlarda stividorlik shartnomalarining tiplashgan (namunaviy) formalari – "Stividorlar ishining port stividorlari assotsiatsiyasi tomonidan ishlab chiqilgan umumiy shartlari" dan foydalaniladi.

Muzokaralarning musobaqalashuvchi xarakteri, stividorlik xizmatlari ko'rsatish bozorida o'tkir raqobat tashuvchilar va ekspeditorlarga assotsiatsiyalar tomonidan e'lon qilingan tariflardan kattagina chegirmalarga erishish imkonini beradi. Biroq tiplashgan shartnomalarning ba'zi bir punktlari tomonlar tomonidan majburiy tartibda qabul qilinadi. Bundaylarga tashuvchining ishlarga unchalik uzoq bo'lmagan muddatlarda (qoidaga ko'ra, 14 kun mobaynida) haq to'lash majburiyati, stividor tashish vositasi yoki yukka zarar etkazgan taqdirda, agar bu zarar stividorning xatosi yoki dokerlar brigadasi ishlarni bajarish paytida ehtiyotsizlikka yo'l qo'yganligining natijasi ekanligi isbotlansa – stividorning javobgarligi kirishi mumkin.

Stividorlik faoliyati bajariladigan operatsiyalarning mumkin qadar to'liq ro'yxatini qamrab olishi lozim, chunki ro'yxatga kiritilmay qolgan operatsiyalar uchun stividor qo'shimcha haq to'lashni talab qilishi mumkin. Bunda stividorning shartnoma bo'yicha majburichtlarini o'ta diqqat bilan sanab o'tish lozim bo'ladi.

Tashuvchi shartnoma bo'yicha bir qator qat'iy majburiyatlarni zimmasiga oladi. Ishchilar tomonidan qo'llab-quvvatlanadigan stividor to'lov kechiktirilgan taqdirda keskin choralarni ko'rishi – transport vositasi yoki yukni hibsga olishi mumkin. Bunda to'lov formasini – akkreditlangan to'lov yoki avans to'lovi, shuningdek to'lash tartibini – agent, ekspeditor orqali to'lash, yoki bevosita transport kompaniyasi – ishlarning buyurmachisi tomonidan to'lash kelishib olinishi zarur.

Shartnomada to'lash tartibi to'g'risidagi kelishuvning bo'lmasligi kema kapitani, yuk mashinasining haydovchisiga ishlar uchun haq to'lashni talab qilishi uchun qo'l kelishi mumkin. Agent va ekspeditor har qanday "mayda-chuydani" o'tkazib yuborishdan qochishlari lozim. Shunday holat ma'lumki stividorlik shartnomasining ertalab soat 10 da an'anaviy "qahva ichish uchun tanaffus"

(coffee brake) degan punktida "15 minut" degan yozuv tushib qolgan. Pul "Bosslari" esa darhol "qahva ichish" huquqini tushlik tanaffusgacha, ya'ni soat 12 gacha davom ettirish mumkinligini qonuniy deb hisoblaganlar.

Shuningdek shartnoma shartlariga stividor tomonidan o'zining ishchilari va puldan jalb qilingan ishchilarni baxtsiz hodisalardan va kompensatsiyaning to'liq miqdoridan majburiy sug'urtalashni kiritishni talab qilish tavsiya qilanadi, chunki agar kompensatsiya ishchining mehnat qobiliyatining yo'qolishi natijasida yyetkazilgan zararni qoplamasa, jabrlanuvchi sud orqali bevosita tashuvchiga da'vo qilish huquqiga ega bo'ladi.

Shu sababga ko'ra, shuningdek bir qator mamlakatlarda davlat sug'urta tizimi ham, ishchilarga yetkazilgan zararni kompensatsiyalash to'g'risidagi qonunlarning ham yo'qligi munosabati bilan tashuvchilar bunday turdagi xavf-xatarlarni o'zaro sug'urtalash klublarida sug'urtalaydilar, bunda stividorlarga jabrlanuvchilarga yyetkazilgan zararni qoplashni o'ziga qabul qilganlik to'g'risida kafolat xati beriladi (lettero findemnity). Barcha hollarda shartnomalar yoki unga ilovalarda ishchilarga nisbatan ham, tashish vositalariga nisbatan ham sug'urta hodisalarini dalolatlash tartibi ko'zda tutilgan bo'lishi zarur. Stividorlik ishlariga haq to'lashning uchta asosiy: vaqtbay, ishbay va ishbay-progressiv tizimlari amalda mavjud.

Vaqtbay haq to'lash ("cost plus profit system" - "xarajatlar plyus foyda") stividor tomonidan yuk ishlarini bajarishda mehnat unumdorligining o'sishini rag'batlantirmaydi, shu sababli yoki undan qochish yoki yuklash-tushirishning qandaydir bir me'yorlari, 1 tonna yukni yoki bitta konteynerni o'tkazish stavkalari va hokazolar to'g'risida har qanday usul bilan kelishib olish zarur bo'ladi.

Stividorlik ishlariga haq to'lashning ishbay tizimi (performance base system) bir qator modifikatsiyalarga ega. Tovar stavkalari tizimida (commodity rate system) yuklar yuk ishlarining mehnattalabligi tamoyili asosida guruhlanadi. Yuk ishlarining mehnattalabligi ma'lum bir klassdagi yuk birligiga nisbatan ortib borishi bilan stavkalar ko'tariladi. Bunday uslubdan foydalanilganda tashuvchi va

stividorlik kompaniyasining manfaatlari ko'p jihatdan bir-biriga mos tushadi. Yukchilarning mehnat unumdorligining ortishi tashish vositasining turish vaqtining qisqarishida aks etadi va shu bilan birgalikda stividorlik kompaniyasining daromadlarining ortishiga ko'maklashadi. Bunda stividorlik stavkasi barcha asosiy, yordamchi va hamrohlik qiluvchi operatsiyalarni qamrab olishi maqsadga muvofiq bo'lib hisoblanadi. Stividorlik stavkasining bunday turi "barcha operatsiyalarni o'z ichiga oladigan stavka" (allinclusiverate), "yig'ma stavka" (consolidatedrate), "akkordya stavka" (flatrate) deb ataladi.

Stividorlik ishlariga ishbay-progressiv haq to'lash tizimi (slidingscalesystem) konteynerlarni yuklash-tushirishda qo'llaniladi, bunda stavka 1 soat davomidagi konteyner operatsiyalarining soni oshirib bajarilganda mukofot to'lashni ko'zda tutadi.

Stividorlik shartnomalariga ilovalarda (addendumlarda) quyidagi shartlar kelishib olinadi:

- tashuvchining aybi bilan yukchilarning bekor turib qolishiga haq to'lash;
- brigadalarning ish vaqtidan tashqari vaqtda, tushlik tanaffus paytida, shuningdek dam olish kunlari va bayram kunlari ishlashi uchun haq to'lash;
- tarif bazasi: og'irlik tonnasi;
- hajmiy tonna (kubometr, qirq kubofut, standart va boshqalar);
- bitta yuk o'rni (avtomashina, traktor, konteyner va boshqalar);
- yuk o'rinlarini o'lchash qoidalari;
- stavka miqdorining tashish vositasining o'lchamiga (kemaning o'lchamlariga) bog'liq ravishda o'zgarishi;
- yukning o'ta og'irligi va belgilangan ko'tarish og'irligidan oshiqchaligi uchun oshirilgan stavkalar;
- agar ular stividorlik stavkasiga kirmagan bo'lsa, kran xarajatlari;
- nam tortgan, iflos va kuygan joylarga ishlov berish;
- nakladnoy xarajatlari (overheadexpences) - odatda 5-15 %.

Yuqorida keltirilganlarning barchasi yuklash va tushirish bo'yicha ishlarning narxini kalkulyasiyalashning murakkabligidan dalolat beradi. Agentlik va ekspeditorlik firmalarida bu ishlar, qoidaga ko'ra, mazkur regiondagi stividorlik korxonasida ish tajribasiga ega bo'lgan mutaxassislarga topshiriladi.

Temir yo'l transportida yuklash-tushirish ishlarini amalga oshirish shu bilan xarakterlanadiki, tashish uchun taqdim qilinadigan yuklarning 80% i korxonalar va tashkilotlarning umumiy temir yo'l tarmog'i bilan uzluksiz shoxobcha orqali bog'langan kelish-ketish yo'llarida, ya'ni "umum foydalanmaydigan joylarda" yuklanadi va tushiriladi.

"Umum foydalanadigan joylarda" (stansiyalarning bu erda odatda yuklash-tushirish operatsiyalari konsentratsiyalanadigan yuk hovlilari; temir yo'l ma'muriyati tasarrufida bo'lgan boshqa yuklash-tushirish punktlari) temir yo'llarga qarashli vositalar bilan yuklashda yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilardan har bir tonna-operatsiya uchun yig'im undiriladi (№ 10-01 preyskurantining №1 Tarif qo'llanmasi, A bo'lim, 1-qism, 47 punkt).

Barcha yuklar ularning mehnattalabligi bo'yicha 7 ta klassga taqsimlanadi. Yukning quyidagicha ko'chishi bir tonna-operatsiya deb hisoblanadi:

- "yuklashda – omborxonadan vagon yoki avtomashinaga, tushirishda – vagon yoki avtomashinadan omborxonaga;
- qayta yuklashda – vagondan vagonga, vagondan avtomobilga, avtomobildan vagonga (to'g'ridan-to'g'ri operatsiya);
- agar ish shartlarida ushbu operatsiyalarga zarurat bo'lsa – omborxonalar ichida – yukni tekshirish yoki qayta tortish maqsadida ko'chirish, temir yo'l shoxobchasida – yuk tushirish uchun joy bo'shatish maqsadida yukni temir yo'l liniyasidan chetga olish va hokazolar".

Daryo transportida № 14-01 preyskurantga muvofiq mijozlar yukning boshqa transport turlarining harakatlanuvchi sostavidan yoki qirg'oqdagi omborxonalardan daryo kemalariga ko'chirilishi yoki shuning teskarisi bilan bog'liq bo'lgan yuklash-tushirish ishlari uchun yig'implarni to'laydi. Bundan

tashqari, yuklarni port omborxonalarida saqlash uchun, ularni tortish uchun, kemalarni dezinfeksiyalash uchun yig'implar undiriladi.

Flotdan vaqt birligi mobaynida yaxshiroq foydalanishni rag'batlantirish uchun yuk operatsiyalarini muddatidan oldin tugatganlik uchun mukofotlar ko'zda tutilgan, kemalarni yuklash va tushirish paytida belgilangan muddatdan oshiqcha ushlab turganlik uchun jarimalar tizimi joriy qilingan. Yig'implarning stavkalari yuklarning kategoriyalari va portlarning guruhlari bo'yicha differensiallangan.

Portda tashish uchun qabul qilingan yuklarni saqlash to ular amalda jo'natilgunga qadar tekinga amalga oshiriladi. Belgilangan manzil portlariga etib kelgan yuklar esa bir sutka davomida tekinga saqlanadi. Shu muddat tugagandan keyin saqlash davomiyligi oshib borishi bilan progressiv tarzda o'sadigan yig'implar undiriladi. Yuklarning umumiy miqdoridan taxminan uchdan biri mijozlarning prichallarida qayta yuklanadi.

4.7-§. Turli yuklarga xizmat ko'rsatish

Talman xizmatlari ko'rsatish. Terminallarda buyurtmachi bilan shartnoma bo'yicha ish shartlariga bog'liq ravishda bir qator yordamchi, biroq zaruriylikda boshqalaridan kam bo'lmagan ishlar – talman ishlari deb ataladigan ishlar bajariladi. Talman xizmatlari ko'rsatish yukni transport vositasiga (kemaga) yuklash paytida va transport vositasidan (kemadan) tushirish paytida sanashni o'z ichiga oladi. Talmanlar odatda yukni sanashdan tashqari bir qator hamrohlik qiluvchi operatsiyalar: yuk o'rinlarining holatini, upakoka va markirovkaning sifatini (markirovkaning yuk hujjatlaridagi ma'lumotlarga mos kelishini) tekshirishni ham amalga oshiradilar. Ular yukning barcha shikastlanishlari va aniqlangan boshqa kamchiliklar, shartnomadagi transport shartlari va yuk hujjatlaridan chetga chiqishlar to'g'risida agentga informatsiya beradilar.

Talman firmalari prichal va omborxonada yuk o'rinlarini o'lchashni amalga oshiradi. Yirik xorijiy portlarda qasamyod qabul qilgan talmanlar (charteredtally)

deb ataluvchi - "qasamyod qabul qilgan tarozibonlar"ning tashkilotlari mavjud, ularning sanog'i kelishmovchiliklar va da'volarni ajrim qilishda to'g'ri deb qabul qilinadi. Ba'zi bir portlarda ularga stividorlik firmalari tomonidan yuk ishlari me'yorlarining bajarilishini nazorat qilish topshiriladi.

Bir vator Yevropa mamlakatlarida kema bilan Yetkazib kelingan bosh yukning miqdori uni tushirish paytida talmanlar tomonidan aniqlanadi va uning natijalari tashuvchi uchun ham, qabul qilib oluvchi uchun ham yakuniy deb hisoblanadi. Biroq Afrika va Osiyoning ko'pgina davlatlarida tushirish paytida sanash xomaki bo'lib hisoblanadi. Yuk o'rinlarining yakuniy soni yukni portdan bojxona nazorati ostida yuk qabul qilib oluvchiga berish paytida aniqlanadi (bunda yukni qabul qilib oluvchilar bilan har xil kelishmovchiliklar vujudga kelganda tashuvchining manfaatlarini himoya qilishi shart bo'lgan agentning roli ayniqsa ortadi).

Talman xizmatlarining bajarilishi tashuvchi bilan talman firmasi o'rtasidagi shartnoma bilan rasmiylashtiriladi, bunda ish haqi vaqtbay yoki ishbay bo'lishi mumkin (bitta talmanning bir soat davomida ishlaganligi yoki yuk birligi uchun). Bir qator mamlakatlarda yuklarni sanash stividorlik kompaniyalarining zimmasiga yuklanadi. Shu munosabat bilan stividorlik shartnomasida yuklarni sanash operatsiyasini amalga oshirish bo'yicha tomonlarning majburiyatlari va ularga haq to'lash shartlari ko'zda tutiladi.

Konteynerli yuklarga xizmat ko'rsatish. Konteynerli tashishlarning afzalligi yuklarni yetkazib berishning tezlashishi, ularning saqlanishining ta'minlanishi, engillashtirilgan idish yoki faqat iste'molchi upakovkasidan foydalanish evaziga tejamkorlikka erishishdan iborat. Katta yuk sig'imiga ega bo'lgan konteynerlarning unifikatsiyalangan (bir xillashtirilgan) qatori konteynerli tizimning asosi bo'lib hisoblanadi, ularda tovar ishlab chiqaruvchidan iste'molchigacha qayta yuklamasdan etib borishi mumkin.

Konteynerlar konteyner terminallarida (container terminals) maxsus qayta yuklagichlar: dengiz portlarida yuklash va tushirish uchun - portaynerlar

(portainers), temir yo‘l transportidan avtomobil transportiga qayta yuklash uchun – ko‘prikli kranlar, shtabellash uchun – 30,5-41 tonna yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan transteynerlar (transtainers) bilan yuklanadi, tushiriladi va qayta yuklanadi. Terminal ichida ko‘chirishlar uchun oshirilgan yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan avtoyuklagichlar va avtokonteyner ovoz - shtabellerlardan foydalaniladi.

Konteynerlarni tashish konteynerovoz va rolkerlarning ixtisoslashtirilgan okean floti bilan amalga oshiriladi, ular bazaviy (base) portlarning cheklangan soniga kirish bilan liniyali xizmat ko‘rsatish tizimi va konteynerlarni belgilangan manzilga kichik va o‘rta sig‘imli kemalar bilan etkazadigan fider xizmatlari ko‘rsatish tizimi asosida ishlaydi.

Konteynerlarni temir yo‘l transporti bilan tashish uchun uzunligi ko‘proq 18,3-18,4 m bo‘lgan maxsus platformalar qo‘llaniladi (AQSH va Kanadada 80,7 m uzunlikdani birlashtirilgan 5 seksiyali vagonlarda ikki yarus (qavat) qilib tashiladi), ular muntazam konteyner poezdlari - marshrutlarga (blocktrains) birlashtiriladi va qoidaga ko‘ra, passajir bog‘lanishlari rejimidagi jadval bo‘yicha harakatlanadi.

Avtomobil transportida 34,7 tonna yuk ko‘tarish quvvatiga, 1200 mm dan oshiq bo‘lmagan yuklash balandligiga, qudratli va tezkor avtotortuvchilarga (avtotyagach) ega bo‘lgan treyler tirkamalari – konteynerovozlar qo‘llaniladi.

Aviatsiya transportida (yirik tonnajli konteynerlarni tashish uchun) – konteynerlarni fizilyaj ichiga kiritish uchun mo‘ljallangan avtonom moslamalarga ega bo‘lgan yuk samolyotlaridan foydalaniladi.

Terminallar tarkibida, shuningdek yirik sanoat va transport tugunlarida konteynerlarni yuklar bilan to‘ldirish yoki bo‘shatish (packing, stuffing), tarqatish (unstuffing, stripping) va bojxona tozalashi uchun mo‘ljallangan omborxonalar faoliyat ko‘rsatadi, ular konteyner yuk maydonchalari (rus. KGS) (container freight station - CFS), port yoki aeroportdan tashqaridagi bojxona tozalashi uchun mo‘ljallangan omborxonalar (Inland Clearance depots, ICD) deb ataladi.

Konteynerlarni saqlash (containeryard), qabul qilib oluvchilarning o‘zlari keyinchalik olib chiqib ketgunga qadar vaqtinchalik to‘plash (containerdepo) va

mijozlarning bo'sh konteynerlarni qaytarishi uchun mo'ljallangan (infratuzilma kuchsiz rivojlangan rayonlarda) maydonchalar ichki konteyner omborxonalari (inland container depo) deb ataladi.

Konteyner parkining asosiy massasi tashuvchilar, ekspeditorlar va konteynerlarni ijaraga beradigan lizing kompaniyalariga tegishli bo'ladi. Yuk egalariga har xil turdagi maxsus konteynerlarning aksariyati (sisternalar, oquvchan yuklarni tashish uchun mo'ljallangan konteynerlar, ximovozlar, izotermik refrije-ratorlar va hokazolar), shuningdek yuklarni tranzit bilan bir nechta mamlakatlar orqali tashish uchun mo'ljallangan (masalan, Transsibir magistrali bo'ylab) odatdagi konteynerlarning aksariyati tegishli bo'ladi.

Hozirgi kunda rivojlangan mamlakatlarning barcha bosh (donabay) tashqi savdo yuklarining yarmidan ko'prog'i konteynerlar bilan yetkazib berilmoqda, rivojlanayotgan mamlakatlarda bu ko'rsatkich taxminan 20% ni tashkil qiladi. Konteynerli tashishlarning asosiy mablag'talabligiga faqatgina yirik monopolistik birlashmalarning qurbi etadi, bu asosiy konteynerli tashishlarning taxminan 130 ta kemachilik va temir yo'l kompaniyalarining qo'lida konsentratsiyalanishiga olib kelgan, ularda konteynerlarni pul asosida almashinish va foydalanish tizimlari amal qiladi.

Transportirovka qilish xarajatlarini qisqartirish va konteyner parkidan yanada samaraliroq foydalanish maqsadida "yig'ma konteyner" larni komplektlash (jamlash) tizimi yaratilgan. U quyidagi tarzda amalga oshiriladi: konteyner yuk stansiyasida (CFS) konteyner to to'liq sig'imga qadar (FCL) yuklarning kichik partiyalari (LCL) bilan to'ldiriladi, yig'ma konteyner belgilangan manzil punktidagi CFS konteyner yuk stansiyasiga tashib keltiriladi, ochiladi va keyinchalik LCL yuk har bir qabul qilib oluvchiga yetkazib beriladi.

Tashishning bunday variantida yuk egasi to'liq konteynerni, biroq uni jo'natish terminalida joylashgan CFS da ochish, keyinchalik yukni yetkazib berish manzilining terminallari bo'yicha to'liq konteynerlarga guruhlashtirish bilan kichik partiyalar bilan jo'natish sharti bilan yoki yetkazib berilgan konteynerni

belgilangan manzilning CFS terminalida ochish va yukning kichik partiyalarini konkret qabul qilib oluvchilarga tarqatish sharti bilan jo‘natishi mumkin.

Agentlik xizmatlari ko‘rsatishning o‘ziga xos xususiyatlari. Tashishlarning konteynerlanishi agentlik xizmatlari ko‘rsatishning konsentratsiyalanishiga olib kelgan. Agentlik xizmatlari ko‘rsatishning asosiy maqsadi terminallarda konteynerlarning ommaviy oqimiga tezkorlik bilan, sifatli ishlov berishni ta‘minlash va ularni yuk jo‘natuvchining omborxonasidan yukni qabul qilib oluvchining omborxonasiga qarab harakatlantirishdan iborat. Agent terminallarda va ichki depolarda konteynerlar va asbob-uskunalarining minglab birliklariga tezkorlik bilan sifatli ishlov berish, jo‘natuvchining omborxonasidan qabul qilib oluvchining omborxonasiga terri toriya bo‘ylab harakatlantirish, har bir alohida jo‘natuvchi tomonidan tashish uchun taqdim qilinadigan yuklarning hajmlariga muvofiq jo‘natuvchilarni bo‘sh konteynerlar bilan ta‘minlash, ijaradagi konteynerlarni bo‘shagandan keyin o‘z vaqtida topshirish, yirik mijozlarning yuk partiyalari shakllanadigan omborxonalarida konteynerlarning doimiy zahirasini ushlab turish uchun barcha asosiy va yordamchi operatsiyalarni aniq tashkil qilishni zimmasiga olishi lozim bo‘ladi.

Agent transport vositasidan (kema, temir yo‘l terminali va hokazolar) ko‘p sonli uchinchi shaxslarga (stividorlik kompaniyalari, avtotransport kompaniyalari, temir yo‘l kompaniyalari, konteyner depolari, ta‘mirlash ustaxonalari va boshqalar) asbob-uskunalarining har bir birligini qabul qilish-topshirishni (interchange) ta‘minlaydi. Asbob-uskunalarni uzatish fakti qabul qilish-topshirish tilxati EIR (equipment interchange receipt) bilan, asosiy nosozliklarni kodlashtirish bilan ("D" - o‘yiq, "S" - qirqim, "N" - teshik, "RS" – korroziya bilan qoplangan va boshqalar) rasmiylashtiriladi. Agent o‘zining mutaxassislarining kuchlari bilan, ko‘chma ustaxonalardan foydalanish orqali operativ kichik joriy ta‘mirlashni va ixtisoslashtirilgan korxonalarda kapital (mukammal) ta‘mirlashni ta‘minlaydi. Konteynerlarni yacheykali kemalarga yuklashda dengiz agenti stividorlarning ishini elektron-hisoblash texnikasidan foydalanish bilan tashkil qiladi, uning

yordamida konkret konteynerni tryumning yacheykasiga kemanding suzish vositasi sifatida barqarorligini ta'minlash maqsadida konteynerning og'irligiga bog'liq ravishda joylashtirish ketma-ketligi aniqlanadi.

Agentlik xizmatlari ko'rsatishning markazlashuvi shu bilan ifodalanadiki, mamlakatda, hatto regionda xizmat ko'rsatish bitta agentlik firmasiga topshiriladi, agar alohida port bo'yicha konsorsiumda agentlar bir nechta bo'lsa (har bir mijozda o'zining agenti), u holda ularga rahbarlik qilish bitta markazdan turib amalga oshiriladi, konteynerlarni jo'natish esa "slot-charter" tizimi bo'yicha amalga oshiriladi. Unga joylardagi agentlardan alohida terminallar bo'yicha ham, umuman xizmat ko'rsatishning barcha sxemasi bo'yicha ham o'zining va transport korxonasi yoki tashkiloti tomonidan ijaraga olingan konteyner va roll-treyler asbob-uskunalarining holati to'g'risidagi informatsiya kelib tushadi. U tashuvchiga tavsiyalarni ishlab chiqadi va uning echimlaridan boshqa barcha agentlarning foydalanishini nazorat qilishni amalga oshiradi, asbob-uskunalarni ijaraga olish va ijaradan qaytarish, shuningdek asbob-uskunalarining ijarasi bo'yicha hisob-kitob ishlarini amalga oshiradi.

Bunday agentdan keladigan, asbob-uskunalarni ekspluatatsiya qilishni kuzatib borish va nazorat qilish to'g'risida rasmiylashtirgan kelishuvlarga muvofiq tuzilgan hisobotlar turli ma'lumotlardan tarkib topadi. Bu hisobot tashuvchiga liniyadagi asbob-uskunalarining holati to'g'risida umumiy tasavvurga ega bo'lish, har bir transport punktida (portda) asbob-uskunalarining konsentratsiyasini aniqlash, asbob-uskunalarining borligi va ularga bo'lgan ehtiyojni prognozlashtirish, turli punktlar va regionlarda asbob-uskunalarining vujudga kelishi mumkin bo'lgan disbalansini prognozlashtirish, nosoz asbob-uskunalarining borligi to'g'risidagi informatsiyaga ega bo'lish imkonini beradi.

Bularning barchasi tashuvchiga zarur bo'lgan hollarda vujudga kelgan ahvolni tuzatish bo'yicha operativ choralar ko'rish, xususan, asbob-uskunalarining etishmayotgan tiplarini qo'shimcha ravishda ijaraga olish, oshiqcha asbob-uskunalarni subijaraga berish, boshqa operatorlar bilan asbob-uskunalarni o'zaro

almashinish, bo'sh asbob-uskunalarni asbob-uskunalarning yetishmasligi kuzatilayotgan punktlarga yetkazib berish, asbob-uskunalarni o'z joyida ta'mirlashni tashkil qilish yoki nosoz asbob-uskunalarni bazaviy punktga etkazish, asbob-uskunalarning katta miqdorda oshiqchaligi bazasida yangi liniyalarni yaratish to'risidagi masalarni hal qilish imkonini beradi.

Agent o'zining nazorati ostida bo'lgan asbob-uskunalar parkining qoniqarli texnik holatini ta'minlashga majburdir. Asbob-uskunalar har doim xavfsiz va hixil yuklar uchun foydalanishga tayyor bo'lishi lozim. Ushbu maqsad yo'lida agent asbob-uskunalarni tozalash, yuvish, dezinfeksiyalash, fumigatsiyalashni (fumigatsiyalash – maxsus mashinalar – fumigatorlar yordamida zaharli bug'lar, gazlar va aerozollar bilan zararkunandalar, kasallik chaqiruvchi mikroblarni qirish – izoh tarjimonniki), shassilarni moylashni, skatlar, gabarit chiroqlar, tormozlash qurilmasini ta'mirlash va almashtirishni, konteynerlar, treylerlar va boshqa asbob-uskunalarning konstruktiv shikastlanishlarini ta'mirlashni tashkil qiladi. Bularning barchasi asbob-uskunalarni tegishlicha ekspluatatsion holatda saqlab turish va bundan tashqari avtoinspeksiyadan shassi va treylerlarni port hududidan tashqariga chiqarish, daryo inspeksiyasidan esa – lixterlarni reysga chiqarish uchun ruxsatnoma olish uchun zarur bo'ladi.

Asbob-uskunalarning buzilishiga sababchi bo'lgan shaxsni aniqlash agentlarning o'ta muhim funksiyasi bo'lib hisoblanadi. Ushbu maqsad uchun asbob-uskunalarning maqomining (statusining) har qanday o'zgarishi (port, konteyner deposi territoriyasidan tashqariga olib chiqilishi, terminalga qabul qilinishi va hokazolar) qabul qilish-topshirish tilxati bilan rasmiylashtiriladi. Mazkur hujjatlarni solishtirish bilan agent asbob-uskunalarning buzilishida aybdor bo'lgan tomonni, shikastlanganlik darajasini aniqlashi mumkin bo'ladi, shundan keyin aybdor tomonga zaruriy ta'mirlashga haq to'lash uchun schet taqdim qilinadi.

Mijozlarga asbob-uskunalarni buzganlik uchun schetlar yozishni kompyuter amalga oshiradi, unga uchinchi shaxslardan asbob-uskunalarni buzganlik uchun

zararni undirish bo'yicha maxsus dastur kiritilgan (third party recovery program). Summaning qaytarilishi kema egasining zararlarini qisman kompensatsiyalaydi. Bundan tashqari, agentlar tomonidan asbob-uskunalarini buzganlik uchun taqdim qilinadigan schetlar mijozlarni tartib-intizomga chaqiradigan, konteynerlar, lixterlar, treylerlar va hokazolarga nisbatan ehtiyotkorona munosabatda bo'lishga majbur qiladigan muhim omil bo'lib hisoblanadi.

Konteyner parkining operatorlari asbob-uskunalarini ta'mirlashga ketadigan xarajatlar darajasini pasaytirish uchun turlicha chora-tadbirlarni ko'radilar. Asbob-uskunalarining texnik holatining yagona standartining ishlab chiqilishi ana shulardan biri bo'lib hisoblanadi. Konteynerlarni ijaraga beruvchilarning Xalqaro instituti asbob-uskunalarining texnik holati standartlarini davriy ravishda nashr qiladi. Bu hujjatlar konteynerlarning mumkin bo'lgan barcha shikastlanishlarining batafsil tasvirlanishlarini o'z ichiga oladi. Normal edirilish deb hisoblanadigan va ta'mirlashga tortilmaydigan shikastlanishlar alohida ajratib ko'rsatiladi.

Yuklarni konteynerlarda tashishda ta'riflarning ba'zi bir o'ziga xosliklari mavjud. Konteyner yuk egasiga, qoidaga ko'ra, tekinga taqdim qilinadi, terminalda ham tekinga - biroq faqatgina 5 ish kuni mobaynida tekinga saqlanadi, so'ngra olib chiqib ketilmagan har bir kun uchun jarima hisoblanadi. Mijozlarning yuklash yoki tushirish paytida konteynerlarni ushlab qolishi qattiq jazolanadi – ularga nisbatan progressiv shkala bo'yicha (ushlab qolish vaqti bo'yicha) jarima sanksiyalari qo'llaniladi. Bir qator transport tariflari 20 sutkadan oshiq ushlab qolishni konteynerning halokatga uchrashi deya klassifikatsiyalaydi va aybdor tomondan uning to'livq yoki ko'p martaga oshirilgan bahosini undirib olishni ko'zda tutadi.

Konteynerlashtirish yuklarni tashish tariflarini sezilarli darajada soddalashtiradi. Ko'pgina quruqlikdagi tashishlarda (xususan, avtomobillarda tashishlarda), dengiz orqali tonnajga talab past bo'lgan yo'nalishlarda tashishda unga yuklangan yukning klassidan qat'iy nazar, 20 yoki 40 futli konteynerni Yetkazib berishning akkord stavkalaridan foydalaniladi. Oshirilgan talabga ega bo'lgan yo'nalishlarda yuklarning konteynerli partiyalari uchun yiriklashtirilgan

tovar klassifikatsiyasi qo'llaniladi. Monopollashtirilgan yo'nalishlarda bunday stavkalar konkret yuk bilan tonnalarda konteynerni minimal yuklash hajmlari bilan kelishiladi, bunda konteynerga joylashtirilgan yukning amaldagi og'irligiga muvofiq me'yordan kam yuklaganlik uchun haq undirish va oshiqcha, ya'ni minimumdan ortiq yuklaganda tashish to'lovini tarifikatsiyalash ko'zda tutidadi.

Bo'sh konteynerlarni orqaga qaytarish yoki tekinga, yoki pasaytirilgan tarif bo'yicha (yuk bilan borishdagi tovar stavkasining 50% i) amalga oshiriladi.

4.8-§. Ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari

Ekspeditor yuk egasi bilan transport ekspeditsiyasi shartnomasidan tashqari konteyner parkining egasi bilan konteynerlarni qaytarish bo'yicha ekspeditorning javobgarligi to'g'risida shartnoma tuzadi. Yuk egasining ekspeditori sifatida u yukning ham, konteynerning o'zining ham saqlanishini ta'minlash uchun yukni konteynerga joylashtirish jarayonini nazorat qilishga majburdir. Bunda konteynerlarni yuklashning quyidagi qoidalariga amaal qilinadi:

- yukning og'irligining konteynerning butun poli bo'ylab bir tekis taqsimlanishi;
- og'ir predmetlarni konteynerning tubiga, engil predmetlarni ularning ustiga joylashtirish;
- yuk bilan konteyner devorlari o'rtasidagi bo'sh kenglikni oraliq materiallar bilan to'ldirish;
- xavfli yuklar bilan yuklangan konteynerlarni markirovkalash uchun maxsus etiketkalarini yopishtirish;
- yukning og'irlik markazining konteynerning markaziga mumkin qadar yaqinroq joylashishini ta'minlash, aks holda bu to'g'rida tashuvchiga informatsiya berish;
- yuklashda konteyner yoki treylarning eng chekka yuk ko'tarish quvvatiga amal qilish (ularni hech qachon oshiqcha yuklamaslik);

- konteynerning eshiklarini yopish va qulflash, tomning yopqichini (tent) ehtiyotkorlik bilan tortish;
- o‘rnatilgan namunadagi plombani qo‘yish.

Bu ro‘yxat to‘liq ro‘yxat emas. Tovarining xarakteriga bog‘liq ravishda yuklash yo‘riqnomalari o‘zgarishi mumkin. Xususan, har bir joyning og‘irligi 300 kg dan oshmasligi tavsiya qilinadi. Tashuvchilar, qoidaga ko‘ra, konteyner bilan birgalikda quyidagi hujjatlarning berilishini talab qiladi:

Har bir konteynerdagi yukning joylashish plani. U jo‘natuvchi va qabul qilib oluvchining nomi, konosament nomeri, yukning nomi-spetsifikatsiyasi, uning og‘irligi va hajmi, o‘rinlar soni, har bir o‘rinning og‘irligi va hajmi hamda o‘rinlarning konteynerda joylashishini o‘z ichiga oladi. Yuklangan yukka muhr bilan tasdiqlangan schet-fakturani qo‘yish tavsiya qilinadi, ba’zi bir hollarda esa – talab qilinadi.

Xavfli yuklar yuklangan konteynerlarning har bir konteyner bo‘yicha amaldagi jo‘natuvchining va qabul qilib oluvchining nomi, xavflilik yorlig‘i, yukning klassifikatsiyasi, uning netto og‘irligi ko‘rsatilgan ro‘yxati. Bunday konteynerni qabul qilish/topshirish to‘g‘risidagi tilxatga yuk zaharli yoki portlashga xavfli ekanligini bildiruvchi shtamp bosilgan bo‘lishi lozim.

Refrijeratorli konteynerlarning har bir konteyner bo‘yicha uning nomeri, tipi, o‘lchami, talab qilinadigan temperatura, brutto og‘irligi ko‘rsatilgan ro‘yxati.

Konteynerli tashishlarda transport vositalarining (kemalar va avtotyagach-konteynerovozlarning) tezkorlik bilan harakatlanishi va yuklash-tushirish operatsiyalarining intensivligining ortishi natijasida ularning turish vaqtining qisqarishi munosabati bilan tovar-taqsimlash hujjatlarini (masalan, konosamentlarni) tayyorlash va uzatishning an’anaviy tizimining konosamentning elektron-hisoblash mashinasida tayyorlanadigan va kompyuterlararo aloqa kanallari bo‘yicha uzatiladigan alternativasi – shoshilinch yuk hujjati (rus. SGD) ga o‘tish sodir bo‘ldi. Shoshilinch yuk hujjati tovar-taqsimlash hujjati bo‘lib hisoblanmaydi, biroq qabul qilib oluvchiga yukli konteynerni tushirilgandan keyin

darhol olish imkonini beradi (konosament originalining bank, pochta va hokazolar orqali kelishini kutish olib chiqib ketishni kechiktirganlik uchun, konteynerlarni terminalda saqlash va hokazolar uchun jarima to‘lanishiga olib kelishi mumkin).

Ekspeditor yuk egasiga konteynerlashtirilgan yukning harakatini nazorat qilishni, yukning ham, konteynerning ham holatining inspeksiyalanishini ta’minlashi shart ekanligini esdan chiqarmasligi lozim.

Transport asbob-uskunalarining ijarasi. Yuklarni tashishning konteynerlashishi transport xizmatlari ko‘rsatishning konteynerlar, roll-treylerlar, avtotreylerlar, avtotyagachlarni yuk egalari va ekspeditorlarga ham, tashuvchilarga ham ijaraga berish (lizing operatsiyalari) kabi yangi formasining yaratilishiga olib keldi. Lizing kompaniyalarining ulushiga dunyodagi konteynerlar parking yarmidan ko‘prog‘i to‘g‘ri keladi.

Yaponiya, Janubiy Koreya, Angliya, Fransiya, AQSH, Germaniyadagi konteynerlarni ishlab chiqaruvchilar bilan mustahkam bog‘langan lizing kompaniyalari keng agentlik tarmog‘iga, asbob-uskunalarni to‘plash va saqlash uchun mo‘ljallangan o‘zining depolariga ega va shu sababli barcha yirik transport markazlarida lizing operatsiyalarini amalga oshirishga qodir.

Lizing operatsiyalari asbob-uskunalarni ijaraga olish xarajatlarini joriy xarajatlarga kiritish imkonini beradi (muntazam ravishda va ma’lum miqdorda). Ijara to‘lovlarining muddatlari va miqdori butun ijara davri uchun kelishiladi, bu ijarachini inflyasiyadan himoya qiladi. Bir qator mamlakatlarda ijaraga beruvchilarga soliq bo‘yicha imtiyozlar taqdim qilinadi, bu ular tomonidan ijara to‘lovlarining miqdoriga taqsimlanadi. Transport lizingida ijaraning ikkita asosiy formasi: moliyaviy va ekspluatatsion ijara farqlanadi.

Moliyaviy ijara uzoq muddatli bo‘lib hisoblanadi, ijara to‘lovlarining summasi esa barcha kapital xarajatlarni qoplashi va ijaraga beruvchiga qo‘yilgan kapitalga foydani ta’minlashi lozim. Moliyaviy ijaraning asosiy ikkita turi – sof ijara va sotib olish bilan ijaraga olish amal qiladi. Birinchisi ijara to‘lovidan tashqari ijara muddati tugagandan keyin ijarachi uchun qo‘shimcha xarajatlar bilan

bog'lanadi. Sotib olish bilan ijaraga olish ijara to'loviga asbob-uskunalarining ijara muddati tugash paytidagi bahosi ham kirishi sababli qimmatroq bo'lsada, asbob-uskunalarining ijara muddati tugagandan keyin oldindan kelishilgan sof ramziy narx bo'yicha ijarachining tasarrufiga o'tishi ko'zda tutilishi sababli ijarachi uchun ko'proq qulay bo'ladi (ijaraning bu turidan foydalanish bilan 70-80-yillarda sovet dengiz kemachiligi konteynerlari va roll-treylerlarining asosiy parki shakllantirilgan).

Ijaraning ekspluatatsion formasida ijaraning konkret muddati belgilanmaydi. Qisqa muddatli ijara asbob-uskunalarini bitta reysga yoki ketma-ket bajariladigan bir nechta reyslarga ijaraga olishni ko'zda tutadi. Ekspluatatsion ijara yordamida ba'zi bir yo'nalishlarda asbob-uskunalarining disbalansi, ba'zi bir tashishlarning mavsumiyligi, asbob-uskunalarining maxsus turlari: usti ochiq asbob-uskunalar, refrijeratorlar va hokazolardan foydalanish zarurligi bilan operativ muammolar hal qilinadi. Uzoq muddatli ijarada shartnomalar yarim yildan to bir necha yilgacha bo'lgan muddatlar uchun tuziladi.

Eksploatatsion ijaraning uchinchi, asosiy tipi "master-liz" (master-lease) hisoblanadi. Ijaraga beruvchi tashuvchiga shartlashilgan punktlarda asbob-uskunalarining kelishilgan o'rtacha oylik sonining ta'minlanishiga kafolat beradi, tashuvchi esa, o'z navbatida, sutkalik ijara stavkalarini (geografik koeffitsientlarni qo'shish bilan) amalda foydalanilgan konteyner-sutkalar soniga ko'paytirish yo'li bilan hisoblanadigan ijara to'lovini oyma-oy to'lash majburiyatini oladi.

Asbob-uskunalarini ijaradan chiqarishda lizing kompaniyalari asbob-uskunalar parkining texnik holatiga nisbatan qattiq siyosat olib boradi. Ular konteynerlar, roll-treylerlar, avtotreylerlar va hokazolarning har qanday (hatto eng kichik) shikastlanishlari uchun tashuvchiga to'lov schetlari taqdim qiladi. SHu munosabat bilan ijaraga olishda, ijaradan chiqarishda, ta'mirlashdan oldin, ta'mirlashdan keyin asbob-uskunalarini ko'zdan kechirishda mustaqil syurveyerlik (ekspertlik) firmalarining xizmatlaridan foydalanish tavsiya qilinadi. Bunday ko'zdan kechirishlarda syurveyerlar konteynerlarni ijaraga beruvchilarning

Xalqaro instituti - IICL (International Institute of Container Lessors) standartlariga amal qiladilar.

Nazorat savollari



1. Terminal nima?
2. Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligi nimalardan iborat?
3. Korxonalariga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga nisbatan qanday talablar qo'yiladi?
4. Yukni jo'natishga buyurtmani rasmiylashtirish qay tarzda kechadi?
5. Terminalda omborxonalar xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari qaysilar?
6. Terminalda stividorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari nimalardan iborat?
7. Xizmatlar turlarining tanlovi bo'yicha tadbirlar ishlab chiqish.
8. Xizmatlarni ratsional texnologiyalar bo'yicha bajarish tadbirlarini ishlab chiqish.
9. Mijozlarga logistik tizimlar orqali xizmat ko'rsatish tadbirlarini ishlab chiqish.
10. Korxonani ishlab chiqarish bazasini va resurslar bilan ta'minlash tadbirlarini ishlab chiqish.
11. Transport – ekspeditorlik korxonasini boshqarish bo'yicha tadbirlar ishlab chiqish.
12. Tadbirlarni ishlab chiqishni ma'lumotlar bilan ta'minlash.
13. Xizmat ko'rsatishlarni targ'ib qilish.
14. Yuklarni tashishga jalb qilish.
15. Terminallarda xizmat ko'rsatish tizimlari
16. Terminal tashkil etishning zarurati.
17. Terminallarda transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.

18. Korxonalarga kompleks transport – ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatish.

19. Yukni jo'natish buyurtmasini rasmiylashtirish.

20. Terminlarda omborxonada ishlarini bajarish.



Mavzuni mustahkamlash uchun testlar.

1. Yukni yagona transport xujjati bilan xar-xil transport turlarida tashish bu...

- a) To'g'ridan-to'g'ri aralash tashish
- b) Yunimodal tashish
- c) Kontreylerli tashish
- d) Tashishni aniq jadval asosidaligi

2. Xavfli yuklarni tashish qoidalarini tasdiqlanadi.

- a) O'z.Res.Vazirlar Mahkamasi qarori bilan
- b) Avtotransport korxonasi buyrug'i bilan
- c) Birlashmaning buyrug'i bilan
- d) Transport birjasi kotirovkasi bilan

3. Past temperaturada tashiladigan yuklar

- a) Ayrim tezayniydigan yuklar
- b) Barcha tezayniydigan yuklar
- c) Barcha tezaynimaydigan yuklar
- d) Neft va neft maxsulotlari

4. Pallet (EU)-tagligining o'lchami

- a) 800x1200mm
- b) 2000x3000mm
- c) 1000x15000mm
- d) Extiyot qismlarini sotish bo'yicha faoliyati

5. Konteynerning balandligi ISO bo'yicha...

- a) 8 yoki 8,5 yoki 9,5fut

- b) 6 yoki 6,5 yoki 7,5fut
- c) 7 yoki 10 yoki 10,5fut
- d) Sekund, litr

6. Yechiladigan kuzovlar (swap body) qanday tashishlarda qo'llaniladi

- a) Avtomobil va temir yo'l transporti bilan intermodal tashishda
- b) Avtomobil va dengiz transporti bilan intermodal tashishda
- c) Dengiz va temir yo'l transporti bilan intermodal tashishda
- d) Tashish tannarxining mavsumiy kamayishi

7. Xalqaro avtomobillarda tashishlar bo'yicha savollar tartibga solinadigan kelishuv

- a) KDPG (CMR)
- b) SMGS, KOTIF
- c) Varshava konvensiyasi
- d) Avtomobil turi.

8. Umumfoydalanishdagi transportlarda yuk tashish xaqi qanday aniqlanadi?

- a) Belgilangan qonunchilik bo'yicha tasdiqlangan tariflar asosida
- b) Shartnomaviy narxlar asosida
- c) ATK tomonidan tasdiqlangan tariflar asosida
- d) Xavfli yuklarni tashishda

9. Yuk jo'natuvchi...

- a) Yuk turiga mos keluvchi transport vositasi tashishga yaroqsiz bo'lsa, undan voz kechishga haqli
- b) Yuk turiga mos keluvchi transport vositasi tashishga yaroqsiz bo'lsa, undan voz kechishga haqqi yo'q
- c) Yuk turiga mos keluvchi transport vositasi tashishga yaroqsiz bo'lsa, nakladnoyga qo'shimchatushuntirishlarni yozib, yukni jo'natadi
- d) Doimiy mijozga

10. Tashuvchiga yuk tashishdan kelib chiqadigan da'voni berishdan oldin ...

- a) albatta unga e'tiroz bildirishi kerak
- b) unga e'tiroz bildirishi shartemas
- c) albatta unga e'tiroz bildirishi kerak, agar xavfli yuk tashilgan bo'lsa
- d) tashish jarayonida yukni saqlanishiga javob berish

Foydalanilgan adabiyotlar

1. **“Ta’lim To‘g‘risida”gi** O‘zbekiston Respublikasining Qonuni, O‘RQ-637, 23.09.2020 [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-5013007>.
2. **“Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi** O‘zbekiston Respublikasi Qonuni (1998 yil 29-avgust, **674-I-son**).
3. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining **“O‘zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi to‘g‘risidagi Nizomni tasdiqlash haqida”gi** 2019 yil 19 apreldagi 336-soni Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4300863>.
4. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **“O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to‘g‘risida”gi** 2019 yil 1 fevraldagi PQ №4143-sonli Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4194161>.
5. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **“Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi** 2020 yil 4 mayidagi PQ-4703-sonli Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4805174>.
6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **“Aholiga transport xizmati ko‘rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo‘lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi** 2017 yil 10 yanvardagi PQ-2724-sonli Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-3095350>.
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **“Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi** 2019-yil 1-fevraldagi **PF-5647**-son Farmoni, [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4194107>.
8. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **“Yuk va yo‘lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi** 2019-yil 6-martdagi **PQ-4230**-son Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4229763>.

9. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining **O‘zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini jadal rivojlantirishga oid qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida**”gi 2019 yil 18 iyuldagi **PQ-4397**-son Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-4429732>.

10. O‘zbekiston Respublikasining Mehnat Kodeksi, 21.12.1995 yil, [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-142859>

11. O‘zbekiston Respublikasi Avtomobil va daryo transporti agentligi boshlig‘ining “Yo‘lovchilar avtovokzallari, avtostansiyalari to‘g‘risidagi nizomni tasdiqlash haqida”gi 2004 yil 6-dekabrda 158-sonli buyrug‘i [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-819557>.

12. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining **“Transport vositalarini majburiy texnik ko‘rikdan o‘tkazish tartibi to‘g‘risidagi Nizom”** 2003 yil 31 yanvardagi qarori №-54-sonli Qarori [Elektron resurs]. URL: <https://lex.uz/docs/-242970>.

13. Avtotransport vositalari servisi. Darslik. M.A.Ikramov, Q.M.Sidiqnazarov, A.A.Abduraxmonov va boshq. T.: Alisher Navoiy nomidagi O‘zbekiston Milliy kutubxonasi nashriyoti, 2010. - 266 b.

14. Avtomobillarning texnik eksplutatsiyasi. Oliy o‘quv yurtlari uchun darslik. Q.M.Sidiknazarov, E.A Asatov, M.Z. Musajonov va boshq. TAYI professori Sidiknazarov Q.M tahriri ostida. - T.: Voris-nashriyot, 2008. - 560 b.

15. Avtomobillarning texnik eksplutatsiyasi. Oliy o‘quv yurtlari uchun darslik. (Kuznetsov E. S. tahriri ostidagi qayta ishlangan va to‘ldirilgan ruscha 4-nashrdan TAYI professori Sidiknazarov Q. M. tahriri ostida tarjima) - T.: Voris-nashriyot, 2006. - 630 b.

16. Аюкасова Л. К. Основы проектирования станций технического обслуживания легковых автомобилей. Учебное пособие. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2003. - 106 с.

17. Епишкин В.Е. и др. Проектирование станции технического обслуживания автомобилей: Учебное пособие по дисциплине

«Проектирование предприятий автомобильного транспорта»: для студентов специальности 190601 «Автомобили и автомобильного хозяйство» Тольятти: ТГУ, 2008. – 284 с.

18. James D. Halderman. AUTOMOTIVE TECHNOLOGY. Principles, Diagnosis, and Service. FOURTH EDITION. Copyright 2012, 2009, 2003, 1999 Pearson Education Inc., publishing as Pearson Education, 1 Lake Street, Upper Saddle River, New Jersey 07458.

19. **Jim Hill**, Glynn Rhodes, Steve Vollar, Chris Whapples “Car park designers’ handbook” ICE Publishing; 2nd Revised edition. UK 2013. 222 p.

20. Jens Vorwerk. BMW service. Planning principles for the design of service workshops in the dealer organization. November 2014. 149 p.

21. **Ibraximov K. I.** va b. Yonilg’i quyish shahobchalarida texnik servis ko’rsatish. O’quv qo’llanma. –T: “IQTISOD MOLIYA”, 2013. 200 b.

22. **Islomov Sh. E.** va b. 5310600 “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi” yo’nalishi talabalari uchun bitiruv malakaviy ishlarini bajarish bo’yicha uslubiy qo’llanma. JizPI. 2015. 124 b.

23. **Mamatkarimov K. J.** Avtotransportda qonunchilik asoslari. O’quv qo’llanma. Toshkent: “Niso Poligraf”, 2016. -364 b.

24. **Напольский Г.М.,** Пугин А.В. Автотранспорт корхоналарини қайта куриш ва техник қайта жиҳозлаш. Ўқув қўлланма. (М.З.Мусажонов, Н.М.Мўминжонов таржимаси). Тошкент: ТАЙИ, 2004 – 88 б.

25. **Ro’zieva D. I.**, va b. Interfaol metodlar: mohiyati va qo’llanilishi. metodik qo’llanma. – Toshkent: Nizomiy nomidagi TDPU nashriyoti, 2013. – 136 b.

26. **Синицын А. К.** Основы проектирования предприятий автомобильного транспорта. учебного пособия. РУДН. Москва 2014. 256 с.

27. **Tim Gilles.** Automotive Service: Inspection, Maintenance, Repair. Delmar Cengage Learning; 5 edition. USA Boston 2015.

28. Тузов Н. С., Попов Е. В. Проектирование предприятий автомобильного транспорта. учебного пособия. Хабаровск Издательство. ТОГУ 2018 г. 258 с.

29. Hal Gularte. How to Become a automobile-service-station Mechanic. Sam Enrico Williams, UK 2014.

30. O'zbekiston Respublikasi Avtomobil transporti harakatdagi tarkibining texnik xizmat va ta'miri haqidagi Nizom. Toshkent: O'zavtotrans Korporatsiyasi 1999. – 195 b.

31. “Shaharsozlik normalari va qoidalari”ning 2.09.20-08 “Avtomobillarga yonilg'i quyish stansiyalari”

Internet saytlari

1. www.lex.uz– O'zbekiston Respublikasi Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi.

2. <http://www.logistika.uz/> - Transport logistikasining axborot portal.

3. <https://stat.uz/> - O'zbekiston Respublikasi Davlat Statistika Qo'mitasi rasmiy sayti.

4. <https://my.gov.uz- yagona interaktiv davlat xizmatlari portal.>

5. <https://www.autostat.ru/>- «Автомобильная статистика».

6. <https://www.garo.cc/katalog>-GARO kompaniyasi barcha turdagi garaj jihozlarini ishlab chiqarish ” kompaniyasi rasmiy sayti

7. <https://automaster.uz/> avtoservislar uchun uskunalarni etkazib beruvchi dilerlik firmasi rasmiy sayti

8. <http://tus.uz/uz/>- avtoservis va garaj jihozlari savdosi bilan shug'ullanuvchi “Tyre Universal Service” xususiy korxonasi rasmiy sayti

MUNDARIJA

KIRISH	3
1-BOB: TRANSPORT-EKSPEDITSION XIZMATLAR ASOSLARI	5
1.1-§. Respublikamizda avtomobil sanoati va transporti majmuini rivojlantirish bilan bog'liq hukumat qarorlari	5
1.2-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tarkibi.....	12
1.3-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tasnifi	14
1.4-§. Transport jarayonida transport-ekspiditsion xizmat ko'rsatishning o'rni	15
1.5-§. Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini tartibga soluvchi xalqaro va milliy assotsiatsiyalar.....	18
1.6-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlarni bajarishga nisbatan qo'yiladigan asosiy talablar	20
2-BOB. TRANSPORT - EKSPEDITSION XIZMATLARI KO'RSATISHNING ME'YORIY-HUQUQIY BAZASI	27
2.1-§. Transport-ekspeditorlik va agentlik shartnomalari.....	27
2.2-§. Har-xil transport turlarida qo'llaniladigan transport hujjatlari	35
2.3-§. Tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar	39
2.4-§. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me'yoriy hujjatlar tizimi.....	40
2.5-§. Ekspeditorlik va agentlik korxonalarida da'vo ishlarining tashkil etilishi...	44
3-BOB. TRANSPORT – EKSPEDITSION XIZMATLARINING XUSUSIYATLARI	50
3.1-§. Yuklarni aralash tashishning o'ziga xos xususiyatlari	50
3.2-§. Aralash tashish operatorining tashuvchilar va agentlar bilan o'zaro munosabatlari va agentlik xizmatlari ko'rsatish	55
3.3-§. Yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish	61
4-BOB. BOZOR MUNOSABATLARI SHAROITIDA EKSPIDITORLAR ISHINI TASHKIL QILISH	79
4.1-§. Transport-ekspeditsion korxonaning maqsadlari, vazifalarini belgilash va korxonaning ishini rejalashtirish tizimini ishlab chiqish.	79

4.2-§. Avtomobil sohasida raqobatni harakatlantiruvchi kuchlarning xarakteristikasi	83
4.3-§. Raqobatbardoshlikni baholashni amalga oshirishda harakatlar ketma-ketligi (uzviyligi)	94
4.4-§. Terminallarda xizmat ko'rsatish tizimlari	117
4.5-§. Korxonaga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni tashkil qilish	125
4.6.-§. Yukni jo'natishga buyurtmani rasmiylashtirish	128
4.7-§. Turli yuklarga xizmat ko'rsatish.....	142
4.8-§. Ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari	150
Foydalanilgan adabiyotlar	158

I.I.Umirov

TRANSPORT XIZMATLARI ASOSLARI