

650  
T 75

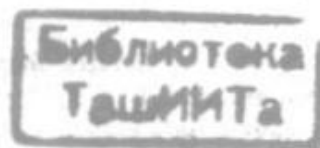
# TRANSPORT SERVISI

TOSHKENT

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA  
O'RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI

# TRANSPORT SERVISI

*O'zbekiston Respublikasi Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirligi  
tomonidan 5610600 – «Xizmat ko'rsatish texnikasi va texnologiyasi  
(temir yo'l transportida)» yo'nalishining talabalari uchun darslik  
sifatida tavsiya etildi*



TOSHKENT – 2015

UO'K: 656.072.6 (075)

KBK 39.9

T-75

T-75 **Transport servisi. Darslik. –T.: «Fan va texnologiya», 2015, 264 bet.**

ISBN 978–9943–990–76–0

Bozor iqtisodiyoti sharoitlarida transport xizmatlariga bo'lgan talab birinchi navbatda xizmat sifati bilan belgilanadi. Bu borada kutilgan samaraga erishish uchun yuk egalari va yo'lovchilarga taqdim etiladigan transport xizmatlari darajasini oshirish bo'yicha kompleks masalalarni echish talab etiladi.

Darslikda mahalliy va xalqaro aralash qatnovlarda temir yo'l transporti orqali yuk va yo'lovchilarni tashishda transport xizmatlarini ko'rsatishning nazariy asoslari bilan bir qatorda amaliy, huquqiy va moliyaviy masalari ham ko'rib chiqilgan.

\*\*\*

В условиях конкурентной борьбы уровень спроса на транспортные услуги определяется прежде всего качеством сервиса. Для получения необходимого эффекта требуется решение комплекса задач по повышению уровня транспортных услуг, предоставляемых грузовладельцам и пассажирам.

В учебном пособии рассмотрены как теоретические основы, так и конкретные производственные, правовые и финансовые вопросы обеспечения транспортного сервиса при перевозках грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте и в смешанных международных сообщениях.

\*\*\*

In the conditions of competitive activity the value of service on transport services is determined foremost by quality of service. For the receipt of necessary effect the decision of complex of tasks is required on the increase of level of transport services given to the owners of goods and passengers.

In train aid both theoretical bases and concrete productive, legal and financial questions of providing of a transport service are considered at transportations of loads and passengers on a railway transport and in the mixed international reports.

UO'K: 656.072.6 (075)

KBK 39.9

***Mualliflar:***

**M.X.RASULOV, N.YA.MAXKAMOV,  
M.A.XADJIMUXAMETOVA, K.A.JO'RABOYEV**

***Taqrizhchilar:***

**N.S. Sarvirova** – Toshkent avtomobil va yo'llar instituti «Transport logistikasi va harakat xavfsizligi» kafedrasi dotsenti, iqtisod fanlari nomzodi;

**A.Sh. Shorustamov** – Toshkent temir yo'l muhandislari instituti «Transport logistikasi va servisi» kafedrasi dotsenti, texnika fanlari nomzodi.

ISBN 978–9943–990–76–0

© «Fan va texnologiya» nashriyoti, 2015.

---

---

## KIRISH

Temir yo‘l transportini isloh etish jarayonida bozor munosabatlarining shakllanib borishi soha korxonalari va kompaniyalari faoliyatini takomillashtirishning eng muhim yo‘nalishi sifatida transport xizmatlari iste‘molchilariga xizmat ko‘rsatish sifatini, shu jumladan logistika texnologiyalarini qo‘llash hisobiga yuksaltirishni belgilab beradi. Boshqa transport turlari (birinchi navbatda avtomobil transporti) tashish hajmini oshirayotgan va raqobat darajasini yuksaltirayotgan bir paytda bu transport bozorida tarmoqning raqobat pozitsiyalarini saqlab qolish hamda uning barqaror faoliyat ko‘rsatishi uchun o‘ta muhim talab bo‘lib qoladi.

Transport xizmati ko‘rsatish sifatini oshirish «O‘zbekiston temir yo‘llari» DATK taraqqiyoti yo‘lida hamda temir yo‘l va boshqa transport turlari, bojxona organlari, tashuvchilar va ekspeditorlar, yuk egalari va yuk yetkazib berish logistika zanjirining boshqa ishtirokchilari o‘zaro hamkorligining yangicha shakllarini izlash sharoitida alohida ahamiyatga ega. Shunga bog‘liq ravishda, temir yo‘l transportida xizmat ko‘rsatish madaniyatini yuksaltirish konsepsiyasi to‘lig‘icha butun O‘zbekiston transport tizimi logistikasi kompleks rivoji talablariga muvofiq kelishi zarur.

Kompaniya korxonalari tomonidan transport xizmatlarini taqdim etishdagi logistika servisining ahamiyati tobora ortib bormoqda. Buning sabablari ko‘p bo‘lib, ulardan asosiysi – temir yo‘l tashkilotlari faoliyatining yakuniy iste‘molchi ehtiyojlariga qaratilganligidir. Bunda logistik yondashuv transport xizmatlari ehtiyojlarining ular talablariga muvofiq ravishda eng to‘liq tarzda qondirilishini ta‘minlaydi. Bozor talablari faqat transportda tashishga bo‘lgan ehtiyojning o‘zi bilangina cheklanmaydi. Iste‘molchilar ularga ko‘rsatiladigan xizmatlar tarkibi va darajasini belgilab, bo‘lg‘usi shart-sharoitlar xususida ko‘rsatma beradilar.

Shunday qilib, iste'molchilarga xizmat ko'rsatish (ular ehtiyojlarini qondirish) korxonalarda transport logistikasi o'zining ehtiyojlarini shakllantirib beradigan hal qiluvchi omilga aylanadi.

So'nggi o'n yilliklar ichida logistika biznesni boshqarishning samarali vositasi bo'lib qoldi. Zamonaviy logistika menejmentini joriy etish kapital aylanuvchanligini tezlashtirish, tashish tannarxini pasaytirish, xizmatlar taqsimlanishi xarajatlarini qisqartirish imkonini beradi. Xorij tajribasidan ma'lum bo'lishicha, logistika sarf-xarajatlarini 1% ga kamaytirish tashish hajmini 10% ga ko'tarishga teng bo'lib, soha moliyaviy barqarorligini yuksaltirish esa xizmatlar servisini logistika tamoyillari asosida yaxshilashga bog'liq.

Bir tomondan, uzoq vaqt davomida mahalliy iqtisodiyotda muomala sohasining (mahsulotni ta'minlash va sotish) jahon logistikasida yetakchi o'rin tutgan rolga yetarlicha e'tibor bermay kelindi. Tarixan muomala sohasi taraqqiyoti ishlab chiqarishdan, ayniqsa tovar va xizmatlar sotish borasida ortda qolib kelgan. Muomala sohasi tovarning ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga juda sekin yetib kelishi, qondirilmagan ehtiyoj darajasining yuqoriligi, ishonchlilik va iste'molchilarga xizmat ko'rsatish darajasining pastligi bilan farqlanar edi.

Mahsulot ishlab chiqarish va uning aylanish sohalarida, mohiyatiga ko'ra yagona logistika jarayonining ishtirokchilari, markazlashtirilgan rejali iqtisodiyotda doimo o'z tor (lokal) manfaatlarini ta'minlash hamda faoliyat yuritish nuqtayi nazaridan alohida-alohida olib qarab kelingan. Logistik yondashuvga esa marketing integral paradigmalarni nuqtayi nazaridan konseptual anglashda bozor munosabatlariga o'tishdan avval ehtiyoj yuzaga kelishi mumkin emas edi.

Mahalliy temir yo'l transportini isloh qilish jarayonida logistika texnologiyalarini qo'llash turi va ko'lamlari bilan bevosita bog'liq bo'lgan soha rivojining uch asosiy yo'nalishi shakllanib boradi:

– birinchisi transportning raqobatbardoshligini yuksaltirish va uning umumiy sarf-xarajatlari umumiy pasaytirishga yo'llangan bo'lib, bu iste'molchilarga yangi xizmat ko'rsatish

turlari va shakllarini joriy qilish hisobiga logistika xizmatlari turlarini kengaytiradi va ularning sifatini oshiradi;

– ikkinchisi esa temir yo‘l korxonalarini va kompaniyalarini faoliyatining O‘zbekistondagi siyosiy va iqtisodiy o‘zgarishlar sababli geografik kengayishi hamda yangi ochilayotgan transport bozorlariga chiqib borish bilan bog‘liq bo‘lib, bu logistika xizmati ko‘rsatish ko‘lamlari va turlarini kengaytiradi;

– uchinchisi axborot tizimlari va texnologiyalariga jiddiy investitsiyalar qo‘yilishiga asoslanib, bu zarur axborotlarga ishlov berish sur‘atini oshirish, shuningdek mavjud yuk oqimlarini optimallashtirish, demak, logistika tizimining barcha ishtirokchilarining xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi.

Temir yo‘l korxonalarini zamonaviy servisining asosini tashkil etishi kerak bo‘lgan tamoyillar qatoriga quyidagilarni kiritish taklif qilinadi:

– transport xizmatlarining to‘la hajmda taqdim etilishini ta‘minlash;

– servis turlari va darajasining iste‘molchilar talablari hamda iste‘mol etilayotgan (taqdim etilayotgan) transport xizmatlari ko‘rinishiga maksimal darajada muvofiqligi;

– servisning qayishqoqligi;

– xizmatlarni zudlik bilan taqdim etilishi hamda bu maqsadda temir yo‘l korxonalarining zarur tarmog‘ini yaratish;

– doimiy mijozlar doirasini shakllantirish va ularga moliya-kredit ko‘rinishidagi o‘ziga xos xizmatlar ko‘rsatish.

Boshqaruv tizimida albatta logistika xizmati ko‘rsatish sifatining pasayishi sabablarini bartaraf etishga qaratilgan oldini olish chora-tadbirlari ham ko‘zda tutilishi lozim bo‘lib, ularga quyidagilarni kiritish mumkin:

– ushbu soha ishchi-xizmatchilari malakasini doimiy tarzda oshirib borish;

– sifatli ko‘rsatilgan xizmat uchun rag‘batlantirish mexanizmini takomillashtirib borish;

– logistika xizmati ko‘rsatishning guruh shakllarini joriy qilish;

– tuzatish (o‘zgartirish)ga qaratilgan ta’sirlarning samaradorligini nazorat qilib borish.

Temir yo‘l korxonalarida logistika nazorati korxonalar tomonidan transport va logistika xizmatlari taqdim etishlarining optimal strategiyalarini shakllantirish imkonini beradi.

Servis logistika xizmatining sifatini boshqarish reglamenti temir yo‘l transporti mijozlariga xizmat ko‘rsatish madaniyatini yuksaltirish bilan ham to‘ldirishni talab etib, bu tashqi standartlar, me‘yorlar va parametrlar bilan qiyoslash hamda logistika xizmatlarini taqdim etish strategiyasini yanada to‘liqroq muvofiq- lashtirish hisobiga tizim nazorat blokining imkoniyatlarini ancha kengaytiradi.

Shunday qilib, logistika xizmati samaradorligini oshirish «O‘zbekiston temir yo‘llari» DATK korxonalarida xizmat ko‘rsatish sifatini yuksaltirish imkonini beradi.

---

---

## **I bob. TRANSPORT SERVISI SOHASIDA XIZMAT TURLARI VA INNOVASION SIYOSAT**

### **1.1. Xizmatlar turlari strategiyasi va asosiy vazifalari**

Logistik tizim doirasida ta'minot kanallariga xomashyo, yarim tayyor mahsulotlar yetkazib berish, tayyor mahsulotni taqsimlash masalalari qator transport muammolari hal etilishini taqozo qiladi. Korxonalar, firma, konsernlar tayyor mahsulotni taqsimlash kanallarini ta'minlashda yetkazib berish bilan bog'liq masalalarni, ya'ni transport turini, tashish ishlarini uyushtirish usulini, transport vositasi turini tanlash kabi masalalarni – boshqa so'z bilan aytganda, transport xizmati ko'rsatish masalalarini hal qilishiga to'g'ri keladi.

Transport xizmati ko'rsatishga yuklar va yo'lovchilarni makonda va zamonda ko'chirish jarayoni faoliyati hamda shu faoliyatning yo'ldosh transport xizmatlarini ko'rsatish bilan bog'liq transport xizmatlarini taqdim etish sifatida ta'rif berish mumkin.

Mijozlarga yuk tashish bo'yicha transport xizmati ko'rsatish quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- tovar(yuk)ning fizik xossalariга mos bo'lgan tegishli qadoq (o'ram) tanlash;
- qadoqqa (o'ramga) markirovka (mahsulot tamg'asi)ni, shtrix-kodlar va maxsus belgilarni tushirish;
- unifikasiyalashtirilgan transport idishlaridan foydalanish, yuk birliklarini shakllantirish, paketlashtirish va konteynerlashtirish;
- tashish hamda transport vositalarining optimal (ratsional, maqbul) turini tanlash;
- yukni to'g'ri ortish (yuklash) yo'li bilan transport vositalarining yuk ko'tarish imkoniyatidan o'ta to'liq foydalanish;



- yuk ortish-tushirish ishlarini amalga oshirishda texnologiyalarga rioya qilish;

- omborlar va terminallarda tovarlar va zaxiralarni joylashtirish, hamda ular hisob-kitobini yuritishni tashkillashtirishda zamonaviy texnologiya va yondashuvlarni qo'llash;

- zamonaviy axborot texnologiyalari va kompyuter vositalarini qo'llash.

Xorij matbuoti ma'lumotlariga ko'ra ishlab chiqarish va mahsulotni realizatsiya qilish jarayonidagi transport xarajatlari qiymati yakuniy mahsulot narxining uchdan bir qismini tashkil etishi mumkin. Shu sababli transport, yuk ortish-tushirish, idishga solish-qadoqlash, ekspeditsion va ombor operatsiyalarini ratsionallashtirish, yaxshisi optimallashtirish sarf-xarajatni kamaytirish va resurslarni tejashning muhim rezervi hisoblanadi. Yaqin-yaqingacha mahsulotni yetkazib berish samaradorligini oshirishga, boshqa sohalarga bo'lgani kabi yetarli e'tibor qaratilmas edi.

Transport xizmatlariga bo'lgan talabni o'rganish shuni ko'rsatadiki, mijozlarning transport ishiga bo'lgan asosiy talablaridan biri – yukning vaqtida jo'natilishi va yetkazib berilishi ekanligidan dalolat beradi. Bu ko'pgina yuk egalarining ham ishlab chiqarish, ham muomala sohasidagi zaxiralarni qisqartirishga intilishi bilan bog'liq bo'lib, chunki ularning zaxiralarni saqlash xarajatlari qator tarmoqlar bo'yicha ishlab chiqarilayotgan mahsulot qiymatining 20% va undan ko'proq qismini tashkil qilmoqda. Umuman olganda, mahsulot yetkazib berish ko'pincha o'zaro bog'liq bo'lmagan va turli bo'linmalar tomonidan, oldinma-ketin bajari-ladigan muayyan alohida bosqichlarga bo'linib ketadi. Shuning uchun bu kabi makon va zamonga bog'liq tizimni optimal-lashtirish bir muncha murakkab vazifa bo'lib hisoblanadi.

Transport xizmatini ko'rsatish va uning xususiyatini ko'p ji-hatdan tashishga bo'lgan talab belgilab beradi. Talabni tavsiflaydi-gan o'lchamlar qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin: yuk turi (qatnov turi) va tashishlar hajmi; xizmat ko'rsatiladigan hudud o'lchamlari; yuk (yo'lovchi) oqimlari muntazamligi; yetkazib berish jadalligi va vaqti; tariflar darajasi; yetkazib berish siklida tovarlarni saqlash (texnologik to'xtab turish-ko'chirish) zarurati;

yuk jo'natuvchi yoki qabul qiluvchining yuridik maqomi (korxonalar yoki xususiy shaxs).

Talab mahalliy tusga ega bo'lib, uning miqdor va sifat tavsiflariga ushbu muayyan joyda mavjud bo'lgan xarid qilish imkoniyati ta'sir ko'rsatadi, chunki talab unga bog'liq ravishda o'zgarib boradi. Taklif xususida esa shuni aytish mumkinki, u deyarli doim tarqoq holda bo'lib, demak, miqdor va sifat jihatidan mahalliy bozorda foyda olish (yoki ehtiyojlarni qondirish) imkoniyatlari mavjudligi yoki yo'qligiga bog'liq ravishda o'zgarib boradi.

Bugungi kunda mijozlarga transport xizmati ko'rsatish darajasini oshirish masalalari tobora jiddiy ahamiyat kasb etib borib, ular xo'jalik yuritishning bozor sharoitida servis va taqdim etilayotgan xizmatlar sifati masalasi bilan chambarchas bog'liq. Sifat deganda xizmatning mijoz ehtiyojlarini qondirish imkonini beradigan xossalari va tavsiflari majmuyi tushuniladi. Agar kompaniya yukni mo'ljallangan joyiga va shartnomada ko'rsatilgan muddatlarda butun holida yetkazib berish majburiyatini olar ekan, kelajakda mijoz to'xtab turish vaqtini qisqartirishi, saqlash haqini kamaytirishi, yetkazib berish tarmog'ini kengaytirishi, ya'ni taqdim etilayotgan xizmatlari sifatini yuksaltirishini kutadi.

Sifatli xizmat ko'rsatish qimmatga tushadi degan mulohaza noto'g'ri. Aksincha, qabul qilingan shartnoma shartlarini bajar-maslik xatolarni bartaraf etish uchun qo'shimcha ravishda moddiy va mehnat resurslari sarflanishiga sabab bo'ladi. Masalan, tashishlar grafigining muntazam buzilishi oxir-oqibatda mijozlarni, shuningdek transport xizmatlari bozoridagi o'z o'rnini va obro'-e'tiborini yo'qotishga olib keladi.

Transport xizmati ko'rsatishda ehtiyojni identifikatsiyalash xizmatlarni segmentatsiyalash, ya'ni iste'molchilarni u yoki bu xizmat ko'rsatish mezoniga muvofiq guruhlashga asoslanadi. Segmentatsiyalash jarayoni quyidagi uch bosqichni o'z ichiga oladi:

– iste'molchilar fikrini o'rganish asosida xizmat ko'rsatishning asosiy (eng muhim) komponentlarini aniqlash;

– ushbu komponentlarning iste'molchilar uchun nisbiy ahamiyatini aniqlash;

– iste'molchilarni xizmat ko'rsatishning u yoki bu komponentlarini ma'qul ko'rishiga bog'liq ravishda guruhlashtirish.

*Transportdagi servis* – yo'lovchilar, yuk jo'natuvchilar, yuk qabul qilib oluvchilarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatish, shu jumladan tashish ishlarini ta'minlash, kompleks xizmatlar taqdim etish va qo'shimcha ishlarni bajarishdan iboratdir. Yo'lovchilarga taqdim etilayotgan xizmatlar majmuyi (kompleksi) bir tomondan o'qish, mehnat qilish va hordiq chiqarish uchun maqbul shart-sharoitlar yaratadi va oxir-oqibatda iqtisodiyotning turli sohalarida band bo'lgan ishchi-xizmatchilar mehnati samaradorligiga ta'sir ko'rsatadi. Ikkinchi tomondan, temir yo'l transporti xizmatlari sonini ko'paytirib, qo'shimcha mijozlarni jalb etish hisobiga daromadlilik darajasini ko'taradi. Transportda servis xizmati ko'rsatish qator tarmoqlar va biznes turlarining uyg'un va dinamik tarzda rivojlanishiga olib keladi.

Servis tushunchasi:

– sotsial-madaniy – biron-kimning maishiy yoki boshqa ehtiyojlarini qondirish maqsadida ishlashni anglatadi. Xizmat ko'rsatish obyekti – inson, sohasi – aholiga ko'rsatiladigan barcha ijtimoiy-maishiy xizmatlar ko'lami;

– texnik servis – vagonlar, stansiyalardan foydalanish – uzellar, yuk terminallari, logistika markazlaridan foydalanish bo'yicha ishlash;

– texnologiya servisi – xizmat ko'rsatish obyekti – xomashyo, materiallar, tashish jarayoni texnologiyasi.

Transport servisining tamoyil(prinsip)lari:

- xizmatlar majmuini taklif etish va bajarish majburiyati.

Mijozlar dastlabki va so'nggi stansiyalarda, poyezd vagonida, yo'l davomida hamda transport xizmatiga qadar va undan keyin ko'rsatiladigan transport xizmatlari to'g'risida xabardor etilishlari kerak.

Servis tuzilmalari faqat bajarilishini o'zlari kafolatlay oladigan shartnomalar bo'yicha majburiyatlarni zimmalariga olib,

servis xizmatlari bajarish uchun olingan buyurtma esa barcha tegishli tashkilotlar ijro etishi uchun majburiy bo'lishi shart.

– Mijozlarning servis xizmatlaridan foydalanishlari majburiy emasligi. Servis xizmatlarini amalga oshiradiganlar va ularning tuzilmalari mijozga o'z xizmatlarini «tiqishtirmasliklari» lozim.

– Servisning moslashuvchanligi. Mijozga minimal zaruridan tortib to maksimal darajada maqsadga muvofiq bo'lgan servis xizmatlar taqdim etilishi lozim. Servis xizmatlari to'plami esa mijoz tomonidan belgilanadi.

– Servis qulayligi. Servis mijoz uchun qulay bo'lgan joyda, vaqtda va shaklda taqdim etilishi shart.

– Servisning texnik jihatdan adekvatligi yo'lovchi tashishda harakatdagi tarkib, uning jihozlanishi o'zaro muvofiqligi bilan aniqlanadi. Yuk tashishda esa PRM majmuyi va boshqa transport vositalari mavjudligi bilan belgilanadi.

– Servisning informatsion natijaliligi, foydaliligi. Servis tuzilmalari liniya bo'linmalari va ularning bo'limlariga xizmat ko'rsatish sifati, xizmatlarga bo'lgan talab va mijoz ehtiyojlari to'g'risida xabar berib turishlari lozim.

– Servis sohasidagi oqilona narx-navo siyosati.

– Servisning kafolatlangan muvofiqligi. Bundan keyin ham sifatni nazorat qilib borish uchun har bir xizmat turiga talablar belgilab qo'yilishi shart.

– Xavfsizlik prinsipi. U asosiy prinsip bo'lib, har bir prinsipda o'z aksini topadi.

Transport servisining asosiy vazifalari.

– Temir yo'l transportining yo'lovchi va yuk tashishdan daromadlilikini oshirish.

– Tashishlar va xizmatlarga oid marketing tadqiqotlarini o'tkazish.

– Yo'lovchilar va kompaniyalarga xizmat ko'rsatish uchun servis markazlarining keng tarmog'ini yaratish.

– Servis xizmatlarini litsenziyalash, standartlashtirish va sertifikatlash.

– Yo‘lovchilar va yuk egalariga ko‘rsatiladigan asosiy va qo‘shimcha xizmatlarni rezervlash va sotishning avtomatlashtirilgan tarmoq tizimini yaratish.

– Servis markazlari, ekspeditorlik firmalari va boshqa tashkilotlar orasidagi hisob-kitoblarning to‘liq va o‘z vaqtida amalga oshirilishini ta‘minlash.

– Yuk va yo‘lovchi vagonlarining yo‘lga chiqishda servis, texnik va texnologik jihatdan tayyorlanishini ta‘minlash.

– Xizmat ko‘rsatilayotgan mijozlarni taqdim etiladigan transport xizmatlari va qo‘shimcha xizmatlar, ularning narxlari va turli o‘zgarishlardan xabardor qilish.

– Xizmat ko‘rsatadigan xodimlarni tizimli tayyorlash va ularga ta‘lim berish.

– Mijozlarga servis xizmati ko‘rsatilishini boshqarish, servis xizmati ko‘rsatishda ishtirok etayotgan barcha bo‘linmalar o‘zaro munosabatlarini muvofiqlashtirish.

– Servisning boshlanishi ustidan doim amal qiladigan nazorat tizimi, sifatni baholashning aniq shakllantirilgan mezonlarini ishlab chiqish.

Xizmatlar ko‘rsatishda ergonomika va nafosat talablari hisobga olinib, ular iste‘mol qilishning gigiyenik, antropologik, fiziologik imkoniyatlari birligi, uyg‘un me‘morchilik-rejalashtirish uslubi va xizmat ko‘rsatish madaniyati bilan tavsiflanadi.

Ma‘lumot yig‘ish uchun sotsiologiya prinsiplari (so‘rovlar), ularga ishlov berish va shundan keyingi iste‘molchilarni guruhlashtirish uchun esa – tegishli statistika uslublari qo‘llaniladi. Tovarlar harakati va ularni iste‘molchilarga yetkazib berish bozorida xizmat ko‘rsatishning ikki segmentini, ya‘ni xaridorlar ikki guruhini ajratib ko‘rsatish mumkin. Birinchisi e‘tiborini tovarlarni yetkazib berishga qaratsa (muddatlari va jadalligi, buyurtma to‘liqligi); ikkinchisi – yetkazib beruvchilar bilan aloqalar, kommunikatsiyalar sifati va buyurtma oson bajarilishiga ustuvorlik beradi.

Iste‘molchilarga transport xizmati ko‘rsatish sifatining bosh parametrlariga quyidagilar kiradi:

– tashishga buyurtma olinganidan yetkazib berishga qadar o'tgan vaqt;

– talabga ko'ra yetkazib berish ishonchliligi va buning imkoni borligi;

– zaxiralar mavjudligi, ta'minot barqarorligi;

– buyurtma to'liqligi va uning bajarilishiga erishish darajasi;

– buyurtmani joylashtirish qulayligi va tasdiqlanishi;

– tariflar obyektivligi va xizmat ko'rsatish xarajatlari to'g'ri-sidagi ma'lumotning muntazamliligi;

– kreditlar taqdim etish imkoniyati;

– yuklarga omborlarda ishlov berish samaradorligi;

– o'rash (qadoq) sifati, shuningdek, paketli va konteynerlarda tashishlarni bajarish imkoniyati.

Bunday tizim xizmat ko'rsatish sifatini ta'minlash masalalarini hal qilishdan tashqari intizomni yuksaltirib, kam samarali mehnat ulushini kamaytiradi, mijozlar bilan ishlashni yengillashtiradi. Sifat tizimini ro'yobga chiqarish muayyan kompaniya yoki tashkilot vazifalari, mahsuloti, jarayonlari va individual xususiyatlari bilan belgilanishi, shuningdek mijozning taxminiy ehtiyojlari asosida sifatni doimiy yaxshilab borish talablariga javob berishi shart.

Sifat tizimini ishlab chiqish va joriy qilishda ISO 9001:2008 standartiga amal qilish kompaniya yoki tashkilot rahbariyatining ixtiyoriy istagi bo'ladi. Aynan rahbariyat mijoz oldida standartga muvofiqlik uchun to'liq mas'uliyatga ega bo'lib, mijozlar talablariga binoan bir qator tekshiruvlar o'tkazish zaruratini bartaraf etadigan faoliyat sertifikatlashtirishning maqsadga muvofiqligini belgilab beradi. Agar sertifikat mintaqada, mamlakatda, yoki dunyoda e'tirof etilgan sertifikatlashtirish organi tomonidan berilgan bo'lsa, u holda xizmat iste'molchisi o'zining ehtiyojlari to'la hajmda qondirilishining maksimal kafolatiga ega bo'ladi. Bunday sharoitda ISO 9001:2008 standartiga muvofiq ravishda qurilgan va jahondagi yetakchi sertifikatlashtirish organi tomonidan sertifikatlangan sifat tizimi alohida ahamiyat kasb etadi. Ana shunday tizimning mavjudligi rahbariyatning kompaniyani boshqarish imkoniyatini e'tirof etib, uning strategiya rejalari

mavjudligini hamda u bilan munosabatga kirishish mumkinligidan dalolat beradi.

Xorijiy mamlakatlarda iste'molchilar, shu jumladan, transport xizmatlari iste'molchilari psixologiyasini o'rganish ularni manfaatlar va qiziqishlariga bog'liq ravishda uch guruhga bo'lish kerakligini ko'rsatdi:

- birinchi guruhdagilar yuksak darajadagi, sifatli xizmatni afzal deb biladilar;

- ikkinchilari yuqori sur'at, samaradorlik va imkon qadar kamroq xatar(risk)ni tanlaydilar;

- uchinchi guruh vakillari mahsulotni tashish, sotish jarayonlarini vositachilar zimmasiga yuklaydilar.

Transport xizmati ko'rsatish sohasi ishini yaxshilash maqsadida jamlangan tajriba hamda mijozlarning iltimoslari asosida olingan ma'lumotlar sinchiklab o'rganilishi va tahlil qilinishi shart.

Har qanday transport turining, birinchi navbatda uning iqtisodiy jihatdan jozibadorligi transport xizmatlari xaridorlarining ehtiyojlarini qondirish hamda moddiy tovar oqimi yakuniy iste'molchiga yuk egasining minimal ishtiroki bilan etib boradigan shart-sharoit yaratilishi hisobiga ta'minlanishi shart.

*Servis madaniyati, etikasi va psixologiyasini* ushbu fanlar inson axloqini hamda xizmat ko'rsatish sohasida uni keltirib chiqargan sabablarni o'rganishi birlashtirib turadi. Ularning o'zaro farqi shundaki, psixologiya obyektivi oliy asab faoliyati darajasida kechadigan hamda individni u yoki bu faoliyatga undaydigan ruhiy (psixik) jarayonlar, shu bilan birga insonning bevosita faoliyatida namoyon bo'ladigan shaxsning o'ziga xos xossalari va asab tizmi tiplari hisoblanadi.

*Etika* esa inson faoliyatini (qilmishlari va axloqini) uning an'anaviy ma'naviy talablarga, muayyan kasbga oid guruhlarda qabul qilingan axloqiy me'yorlarga to'g'ri kelish-kelmasligi nuqtayi nazaridan o'rganadi; alohida shaxsning bevosita faoliyatida namoyon bo'ladigan ma'naviy-axloqiy xususiyatlarini ko'rib chiqadi.

*Psixologiyani bilish* ishchi-xizmatchilar axloqining etikaga muvofiqligini loyal boshqarish imkoniyatini berib, ustuvor tarzda ikki yo'nalishda qo'llaniladi: xizmat muloqotida qatnashayotgan shaxslar xulqini ularning o'z etika qoidalari professional va umuminsoniy qarashlarga zid kelmagan hollarda; xizmat muloqotida ishtirok etayotgan shaxslarning axloqlilik va onglilik to'g'risidagi tasavvurlari buzilgan deformatsiyalangan hollarda ular axloqini motivatsiyalash va axloqiga ta'sir ko'rsatilishini ta'minlash.

## **1.2. Innovatsion siyosatning asosiy tarkibiy tuzilmasi**

Innovatika nazariyasining paydo bo'lishi ijtimoiy ishlab chiqarishning, ayniqsa uning industrilashtirish davri tarixiy rivojlanishi bilan chambarchas bog'liq. Ahyon-ahyonda ishlab chiqarishning jonlanish, so'ng keskin ko'tarilish fazalari, so'ng ortiqcha mahsulot ishlab chiqarilib, uning depressiya bosqichiga o'tishi kapital ishlashiga oid muayyan qonuniyat va mashinalar yordamida ishlab chiqarish uchun xos bo'lgan ma'lum xossa sifatida idrok etiladigan bo'ldi.

Sanoat ishlab chiqarishidagi fazalar almashinishi ketma-ketligi sikllari bilan bog'liq keng ko'lamlı statistika materialini o'rganib chiqib, rus iqtisodchisi N.D. Kondratev 1925-yili uzun to'liqlar yoki katta konyunktura sikllari mavjudligini aniqladi. Ushbu tadqiqot natijasida 40–60 yil davom etadigan uzun (davomli) to'liqlar (yoki sikllar) asosida kapitalning passiv qismi almashinuvi yotib, ular qatoriga binolar, inshootlar, kommunikatsiyalar, uzatish vositalari kabilar kiradi. 7–10 yil davom etgan o'rtacha sanoat sikllariga kapitalning dastgoh uskunalari, transport vositalari shaklidagi faol qismini almashtirish kiradi. Qisqa to'liqlar 3–3,5 yilda muayyan sanoat mahsulot turlariga nisbatan bozor konyunktura o'zgarishlariga oid bo'lgan.

N.D. Kondratevning to'liqlar nazariyasida AQSh ning Garvard universitetida ishlagan avstriyalik iqtisodchi Yozef Shumpeter texnik, tashkiliy, iqtisodiy va boshqaruv yangiliklar joriy etish, innovatsion jihatdan yangilash yo'li bilan sanoat ishlab



chiqarishidagi krizislar va tushkunliklarni yengib o'tish imkoniyatini ko'ra bildi. «Xizmat sikllari» (1939-y.) nomli fundamental ishida Shumpeter sikllarning uch ko'rinishini keltiradi. Birinchi sikl sanoat «to'ntarishi» bilan bog'liq bo'lib, uni Buyuk Britaniyadagi sanoat taraqqiy etishi boshlab berdi. Ikkinchi sikl temir yo'llar, mashinasozlik, paroxodlar paydo bo'lish vaqtiga to'g'ri kelib, XIX asrning 90-yillariga qadar davom etdi. Uchinchi sikl sanoatda elektr energiyasi qo'llanishi, ichki yonuv dvigateli ixtiro etilishi, kimyo sanoati taraqqiy etishi bilan bog'liq bo'ldi. Innovatika nazariyasi va metodologiyasida Shumpeter tomonidan keltirilgan ishbilarmonlik sikllarini bugungi kunda ijtimoiy ishlab chiqarishda texnologiya tuzilishlari almashishi bilan bog'lab o'rganish qabul qilingan.

Texnologik tuzilishning hayotiy siklidagi fazalar almashinuviga chambarchas bog'liq holda innovatsiyaning zamonaviy konsepsiyasida yangilik-mahsulot, yangilik-jarayon va mahsulot modifikatsiyalarini farqlash qabul qilingan. Bevosita *yangilik-mahsulotlar* birlamchi hisoblanadi. Ular avvalgi texnologik ukld iqtisodiyoti zaminida paydo bo'ladilar. Noordinar yangilik-mahsulotlarning paydo bo'lishi o'z-o'zicha yangi texnologik ukld dunyoga kelish fazasini anglatadi. Biroq uning muayyan vaqt davomida sekinlik bilan taraqqiy etishi yangilik-mahsulotlarni birinchi bo'lib qo'llagan alohida firma va kompaniyalarning monopol holatga egaligi bilan izohlanadi. Ular intellektual mulk to'g'risidagi qonunlar himoyasida bo'lganliklari sababli muvaffaqiyatli rivojlanib, katta miqdorda foyda oladilar.

Biroq tovar bozoridagi monopol holat yanada mukammal yangi mahsulot ishlab chiqarishga intilgan boshqa mahsulot ishlab chiqaruvchilar raqobati tufayli to'satdan yakunlanishi mumkin. Shuning uchun monopolist-tashkilot (вперед стабилизации производства) yangi mahsulot ishlab chiqarish barqarorlashgan davrda, raqobatchilar paydo bo'lishini kutib o'tirmay, vaqtida o'z mahsulotlarini ishlab chiqarish texnologiyasiga litsenziyalarni sota boshlaydi. Natijada *yangilik jarayonlar* tarqalishi yuz berib, u ijtimoiy ishlab chiqarishdagi yangi tuzilish texnologik zanjiridagi kapitallarning yalpi qayta taqsimlanishi bilan birga kechadi. Yangi

texnologik tuzilishning ustuvor holati avvalgi tuzilishda ishlab chiqarish daromadliligining asta-sekin tushishiga olib keladi.

O'z navbatida, litsenziyalar sotgan tashkilot, oqibatda, yangi, nisbatan raqobatbardosh mahsulot yaratish bo'yicha innovatsion faoliyat o'tkazish uchun qo'shimcha mablag'ga ega bo'ladi. Shundan navbatdagi ishbilarmonlik sikli boshlanib, u sanoat ishlab chiqarishidagi tushkunlikning oldini oladi (N.D. Kondratevga ko'ra navbatdagi o'rtacha to'lqin).

Konyunktura o'zgarishlarini (qisqa to'lqinlar) tovarlar bozorida ko'plab, ko'pincha oldindan bilib bo'lmaydigan sabablar tufayli kelib chiqadi. Biroq aksariyat hollarda konyunktura o'zgarishlari alohida firma va kompaniyalar tomonidan ishlab chiqarilayotgan mahsulotning modernizatsiyalanishi kabi omillar bilan belgilanadi. Bu tovarlar bozorida qo'shimcha talab keltirib chiqarib, mahsulotning innovatsiya tarzidagi hayot siklini uzaytiradi (ingl., «innovation» – yangi ilmiy-texnik yutuq, joriy etilgan yangi narsa natijasi sifatidagi tatbiq etilgan yangilik).

Innovatika nazariyasi zamonaviy konsepsiyasida mahsulotning hayotiy sikli va ishlab chiqarish texnologiyasi hayotiy sikli kabi tushunchalarni ajratib o'rganish qabul qilingan. *Mahsulot hayotiy sikli* to'rtta fazadan tashkil topadi.

*Birinchi fazada* yangilik-mahsulot yaratish bo'yicha tadqiqotlar va ishlar o'tkaziladi. Faza ishlab chiqilgan texnik hujjatlarni sanoat tashkilotlarining ishlab chiqarish bo'linmalariga topshirish (uzatish) bilan tugallanadi.

*Ikkinchi fazada* yangi mahsulotni keng ko'lamli ishlab chiqarishni texnologik jihatdan o'zlashtirish ro'y beradi. Birinchi, u bilan birga ikkinchi faza ham qaytarib berish sharti bilan ajratiladigan risk (xavf)li investitsiyalar bilan bog'liq bo'ladi. Ishlab chiqarish ko'lamlarining bundan keyingi o'sishi mahsulot tannarxi pasayishi va foyda o'sib borishi bilan kuzatiladi. Bu investitsiyalarni mahsulot hayotiy siklining birinchi va ikkinchi fazalarida oqlash imkoniyatini yaratadi.

*Uchinchi faza* xususiyati – ishlab chiqarilayotgan mahsulot hajmlarining barqarorlashuvi hisoblanadi. *To'rtinchi fazada* ishlab chiqarish va sotuvlar hajmi asta-sekin pasayishi kuzatiladi.

*Texnologiyaning hayotiy sikli* ham to'rtta fazadan tashkil topadi. Birinchi faza yangilik joriy etilishi jarayonlari yuzaga kelishi bilan bog'liq va keng ko'lamdagi texnologik profilli ilmiy-tadqiqot ishlarining (ITI) o'tkazish yo'li bilan amalga oshiriladi. Ikkinchi faza yangilik-jarayonlarni obyektida o'zlashtirish bilan bog'liq. Uchinchi fazada yangi texnologiya tarqalib, ko'paytiriladi va bu boshqa obyektlarda ham takrorlanadi. To'rtinchi faza rutinalashtirish, ya'ni yangilik-jarayonlarni obyektlarning barqaror, doimiy ishlab turgan obyektlarida ro'yobga chiqarilishini o'z ichiga oladi.

Shunday qilib, innovatika nazariyasi va uning zamonaviy konsepsiyalari o'z ichiga ishbilarmonlik sikllari, texnologik tuzilishlar, innovatsion jarayonlar to'g'risidagi bilimlar, shuningdek mahsulot va ishlab chiqarish texnologiyalarining hayotiy sikllariga oid tushunchalarni oladi. Bundan kelib chiqib, «innovatika» tushunchasi (leksemasi) o'z mohiyatiga ko'ra «innovatsiya» atamasiga nisbatan ancha keng va chuqur. Bunda innovatika bo'yicha bilimlar ijtimoiy ishlab chiqarishning uzoq muddatli texnik-iqtisodiy rivoji istiqbolini oldindan ko'ra bilish, ishbilarmonlik sikllari fazalaridagi o'zgarishlarga ta'sir ko'rsatish, innovatsiyalar hisobiga esa ishlab chiqarish tushkunligi davrini qisqartirib, sanoatda ishbilarmonlik faolligining ko'tarilishiga yordamlashish imkonini beradi.

Eng umumiy izoh berilganida innovatsion jarayon ilmiy-texnik yangilikka ega bo'lgan va yangi ijtimoiy ehtiyojlarni qondira oladigan mahsulotlar va texnologiyalarni yaratish, tarqatish va qo'llash sifatida ta'riflanadi. Biroq fundamental nazariy tadqiqotlar (FNT) va izlanish ITI lar o'tkazish jarayonida olingan ilmiy va ilmiy-texnik bilimlar potensialidan foydalanmay turib, mahsulotlar va texnologiyalar turlarini yaratishning iloji yo'q. Bunda ilmiy va ilmiy-texnik bilimlar potentsiali intellektual mahsulotni tashkil qilib, u bozor qiymatiga ega emas, ammo innovatsion faoliyat jarayoniga anchagina muhim hissa bo'lib hisoblanadi. Aslini olganda, yangi mashinalar, asboblari, apparatlar va boshqa yangiliklarning paydo bo'lishi innovatsion jarayon nomini olgan davomli innovatsion faoliyat sikli bilan bog'liq.

Bevosita innovatsion jarayon izlanish ITI lari o'tkazish bosqichidan boshlanib, ular davomida mavjud nazariy bilim va ixtirolarni moddiylashtirishga doir ilmiy-texnik g'oyalar ilgari suriladi. Izlanish ITI lari ijtimoiy ehtiyojlarni qondirishning yangi usullarini asoslash va tajribalar yordamida tekshirish bilan tugallanadi. Barcha izlanish ITI lari akademik muassasa va OO'YU larda, shuningdek yirik ilmiy-texnik tashkilotlar: yuqori ilmiy malakaga ega bo'lgan sanoat xodimlari tomonidan o'tkaziladi. Izlanish ITI larini moliyaviy ta'minlash asosan davlat byudjetidan va qaytib berilmaslik asosida amalga oshiriladi. Bunda ko'pgina izlanish ITI lari o'ta muhim ilmiy-texnik muammolarni hal qilish davlat dasturlariga oid vazifalar bo'yicha byudjet hisobidan mablag' bilan ta'minlanadilar. Oxir-oqibatda ijtimoiy ishlab chiqarish foyda ko'radi, chunki ilmiy bilim evolyutsiyasining natijalari muhim ilmiy-texnik muammoning ilmiy-texnik g'oyalarni tajriba orqali tekshirish asosidagi tugallangan yechimi ko'rinishida ishlab chiqarish kuchlari tarkibiga qo'shiladilar.

Innovatsion jarayonning ikkinchi bosqichida amaliy ITI lar amalga oshiriladi. Ularni bajarish yuqori darajadagi salbiy natijalar olish ehtimoli bilan bog'liq. Shuning uchun amaliy ITI o'tkazishga mablag' joylashda yo'qotishlar xavfi yuzaga kelib, bunda innovatsiyalarga kiritilgan investitsiyalar risk (xavf)li ko'rinishga ega va ular riskli investitsiyalar deb nomlanadi. Amaliy ITI lar turli mavzudagi yo'nalishli tadqiqotlari va ishlanmalari tarzida ko'pgina ilmiy-texnik sanoat tashkilotlari va oliy o'quv yurtlarida bajariladilar. Ular davlat byudjeti mablag'lari (davlat ilmiy-texnik dasturlari bo'yicha, shuningdek tanlov asosida), shu bilan birga yirik sanoat tashkilotlari, aksiyadorlik jamiyatlari, tijorat fondlari va venchur risk asosidagi firmalar kabi alohida buyurtmachilar hisobiga ham moliyaviy jihatdan ta'minlanadi.

Uchinchi bosqichda avan-loyihalar ishlab chiqish, eskiz-texnik loyihalashtirish, ishchi konstruktorlik hujjatlari chiqarish, tajriba namunalarini tayyorlash va sinash bilan bog'liq tajriba-konstruktorlik va loyiha-konstruktorlik ishlari bajariladi. Bu ishlar

OO'YU larning KB lardagi ixtisoslashtirilgan laboratoriyalari va tajriba-sinov zavodlarida, shuningdek yirik sanoat tashkilotlarining ilmiy-ishlab chiqarish bo'linmalarida ham amalga oshiriladi. Moliyaviy ta'minlash manbalari ikkinchi bosqichdagi bilan bir xil, shuningdek sanoat tashkilotlarining o'z mablag'lari.

To'rtinchi bosqichda yangilikning ishlab chiqarishga tushirishdan bozorga chiqarishga qadar va undan keyin tovar hayotiy siklining asosiy fazalari bo'ylab tijoratlashtirish jarayoni amalga oshiriladi. Ishlab chiqarishga tushirishda ishlab chiqarish quvvatlarini rekonstruksiya qilish, ishchi-xodimlar tayyorlash, reklama faoliyati kabi maqsadlar uchun yirik investitsiyalar talab etiladi. Innovasion jarayonning bu bosqichida bozorning yangiliklarga javoban munosabati hali noma'lum bo'lib, taklif etilayotgan tovar qabul qilinmaslik ehtimoli ancha yuqori. Shuning uchun investitsiyalar riskli ko'rinishga ega bo'lishda davom etadi. To'rtinchi bosqichning yangi mahsulotni keng ko'lamlı o'zlashtirish va undan keyingi, texnologiyani yangilik-jarayon hisobiga takomillashtirish bilan bog'liq ishlarni moliyaviy ta'minlashga tadqiqotlar va ishlanmalarga nisbatan 6–8 marotaba ko'proq sarf-xarajat talab qilinadi. Sarf-xarajatlarning oshib borishi yangi mahsulotning ishlab chiqarishning qabul qilingan o'zlashtirish ko'lamlariga bog'liq (ishlab chiqarishning mayda seriyali, seriyali yoki yirik seriyali tipi). Innovatsion jarayonning ushbu bosqichida yangi mahsulotni keng ko'lamlı ishlab chiqishga qilinadigan katta xarajatlarni hisobga olib, qiymatli qog'ozlar emissiyasi o'tkaziladi. U qo'shimcha investitsiyalarni jalb qilish, mahsulot raqobatbardoshligini saqlagan holda ularni foyda bilan ishlatishni ta'minlash imkonini beradi. Biroq investitsiyalarning asosiy manbayi tashkilotlarning o'z mablag'lari bo'lib, ular ana shu maqsaddagi maxsus fondlarda jamlanadi, shuningdek qarzga oligan mablag'lardan (bank kreditlari) iborat.

1.1-jadvalda innovatsion jarayonlarning asosiy bosqichlari va natijalari, ularni moliyaviy ta'minlash manbalari keltirilgan.

**Innovatsion jarayonlarning asosiy bosqich va natijalari,  
ularni moliyaviy ta'minlash manbalari**

*1.1-jadval*

Bosqichlar va ishlar nomlanishi	1-bosqich, izlanish ITI lari o'tkazish bilan bog'liq	2-bosqich, amaliy ITI lar bajarilishini o'z ichiga oladi	Tajriba va loyiha-konstruktorlik ishlarini (TKI va IKI) bajarish bo'yicha 3-bosqich	Yangi mahsulot ishlab chiqarishni o'zlashtirish va innovatsiyalarning tijoratlashuvi bo'yicha 4-bosqich
Ish bosqichlari bo'yicha natijalarning qisqacha mohiyati	Ijtimoiy ehtiyojlarni qondirishning yangi uslublariga oid g'oyalarni ilgari surish, asoslash va tajribalar orqali tekshirish	OKR va PKR da TZ va TP, texnologik innovatsiyalar ishlab chiqish orqali yangi uslublarning miqdor tavsiflarini aniqlash	Yangi mahsulot namunalarini yaratish, ishlov berilgan texnik hujjatlarga tuzatishlar kiritish va uzatish	Mahsulot ishlab chiqilishi jarayonida investitsiyalarning o'z-o'zini to'liqlashi (tijoratlashuv), daromad olish
Moliyaviy ta'minot manbalari	Davlat byudjeti, shu jumladan o'ta muhim ilmiy-	Davlat byudjeti, buyurtmachilar, innovatsiya fondlari mablag'lari,	Sanoat tashkilotlari-ning o'z mablag'lari, davlat byudjeti, buyurtma-	Tashkilotlarning o'z mablag'lari, qiymatli qog'ozlar emissiyasi va bank

	texnik muammo-larni hal qilish dasturlari bo'yicha		chilar mablag'lari	kreditlari, davlat tomonidan qisman ko'mak berilishi
--	--	--	--------------------	--

Innovatsion jarayonning to'rtinchi bosqichi bo'yicha ishlarni moliyaviy ta'minlash avvalgi uch bosqichda tubdan yangi birorta mahsulot yaratilmasa, raqobatbardosh bo'lmagan mahsulot texnologik o'zlashtirilishiga olib kelishi mumkin. Bozor munosabatlari sharoitida bunday mahsulot xaridorini topa olmay, unga talab bo'lmaydi. Innovatsion jarayonning to'rtinchi bosqichini investitsiya loyihasi sifatida ko'rib chiqish mumkin, chunki u mahsulot hayotiy siklining ikkinchi fazasiga to'g'ri kelib, uni amalga oshirish sarf-xarajatlari, yuqorida aytib o'tilganidek, xuddi shu jarayonning dastlabki uch bosqichida o'tkaziladigan tadqiqotlar va ishlanmalar bo'yicha xarajatlardan 6–8 marta ko'p. Biroq agar innovatsion jarayonning dastlabki uch bosqichida yaratilgan yangiliklar xorijda o'xshashi bo'lmagan yoki import tovarlar o'rnini bosa oladigan yangi mahsulotni texnologik jihatdan o'zlashtirish va tijoratlashtirish imkonini bersa, bu holda davlat bu ishlarni moliyaviy ta'minlashda qisman ishtirok etadi.

Innovatsion jarayonlarning asosiy maqsadi – resurslarni ilmiy-texnik taraqqiyotni ixtirolar, ilm-fan ishtirokini talab qilgan texnologiya va xizmatlar, moliyaviy va boshqaruv ko'rinishiga ega bo'lgan yechimlar kabi yangiliklarga ega bo'lish va ularni tijoratlashtirishni hisobga olgan holda tezlashtirilishini ta'minlaydigan yo'nalishlarda jamlashdan iborat. Innovatsiya jarayonlariga joylanadigan investitsiyalarning asosiy manbalari davlat va mahalliy byudjetlar, byudjetdan tashqari fondlar, buyurtmachilar bilan tuzilgan shartnoma mablag'lari, tashkilotlarning o'z mablag'lari, bank kreditlari hisoblanadi. Investisiya siyosati innovatsion ko'rinish olib, yangi texnologik ukladning asosini

tashkil qilgan bazaviy innovatsiyalarning jadal o'zlashtirilishi va yoyilishini ta'minlashi shart.

Innovatsion menejment mehnat mahsulotlari, ishlab chiqarish vositalari, xizmatlar sohasi va boshqa novatorlik faoliyatidagi tub o'zgarishlarni boshqarish jarayoni sifatida ijtimoiy ishlab chiqarish taraqqiyotining asosiy yo'nalishlaridan biri hisoblanadi.

Intellektual faoliyat va innovatsion jarayonlarni faollashtirishga qaratilgan tashkiliy-iqtisodiy va boshqaruv yangiliklari qatoriga ilm-fan talab qiladigan mahsulotlar yaratish, ishlab chiqarish vositalarini yangilash va xizmat ko'rsatish sohasida takomillashtirish kabi yo'nalishlarni rivojlantirish uchun resurs jalb etishni kiritish mumkin. Shu bilan bir vaqtda eskirgan texnologik ukladlar mahsulotlariga investitsiyalarni kamaytirish bo'yicha tashkiliy-iqtisodiy va boshqaruv yangiliklari kiritilishi kerak. Barcha ushbu yangiliklar ishlab chiqarishni tashkil etish, iqtisodiyot va boshqaruvning tarmoq tuzilmalarini tuzum jihatidan qayta qurishni taqozo etadi. Innovatsion menejment sodda (oddiy) va murakkab mahsulot o'rtasidagi farqni hisobga oladi. *Sodda mahsulot* tarkibi bir xil bo'lib (masalan, gaz, mato, don), qazib olish sanoati, qishloq xo'jaligi, to'qimachilik ishlab chiqarishida olinadi. Sodda mahsulot hajmi va sifati industrial taraqqiyotdan oldingi davrda ko'pgina mamlakatlar boyligi va gullab-yashnashini belgilab bergan.

*Murakkab mahsulot* xususiyatlari uni ishlab chiqarish jarayonidagi ko'p sonli texnologik qayta ishlashlar, shuningdek yuqori malakali ishchi-xizmatchilar mehnati bilan zamonaviy asbob va mashinalar qo'llanishida bo'ladi. Bu kabi yangiliklar ularni tijoratlashtirish bilan birga innovatsion jarayonlarni yaratilayotgan mahsulotning yangiligi va ilm-fan ishtirokini talab qiladigan yo'nalishda muvofiqlashtiradigan innovatsion menejment asosini tashkil etadi.



## Innovatsion jarayonlar va yangiliklarning tasnifi

1.2-jadval

Tasniflash obyektlarining bazaviy alomatlari	Belgilangan alomatlariga ko'ra guruhlashtirilgan
1. Novatsiyalar, innovatsion jarayonlar mazmuni-mohiyati	Texnik, texnologik, iqtisodiy, boshqaruv, tashkiliy
2. Yangilik darajasi	Mutlaq, nisbiy, shartli, xususiy
3. Tashkil etish variantlari	Korporativ ichki, dasturiy, tanlov asosidagi
4. Yangiliklar potentsiali	Radikal, kombinatsiyalangan, modifikatsiyalangan
5. Innovatsion jarayonlar xususiyatlari	Tashkilot ichi, tashkilotlararo xususiyatlar, bosqichlar davomlilikiga ko'ra farqlanadi
6. Yangiliklarning ishlab chiqilish va yoyilish (tarqalish) darajasi	Davlat, respublika, mintaqaviy, tarmoq, korporativ, firmaviy
7. Yangiliklarning ishlab chiqilish va yoyilish (tarqalish) sohalari	Sanoat, moliyaviy, huquqiy, savdo-vositachilik, ilmiy-pedagogik
8. Yangiliklarning ko'rinish xususiyatlari	Oddiy mahsulot, avvalgi texnologik ukhad murakkab mahsulotining modifikatsiyasi, innovatsion mahsulot, xizmatlar

*Yangilik (novatsiya)* deganda yangi tartib, yangi odat, yangi uslub, ixtiro, yangi hodisa (kashfiyot) tushuniladi. Yangi narsa ishlab chiqarilib, texnologik o'zlashtirilishi hamda yangi mahsulot va xizmatlar tarzida keng ko'lamli tarqalishi va amaliy qo'llanila boshlashi yangilik (innovatsiya) deb nomlanadi. Ishlab chiqarish, moliyaviy, tijorat va ma'muriy tisdagi ko'plab tashkiliy-texnik, boshqaruv va iqtisodiy yechimlar ham yangiliklardan foydalanishning xuddi shu guruhiga kiradi (tasnifi 1.2-jadvalda).

Ijtimoiy ishlab chiqarishning zamonaviy bosqichida ilg'or yangiliklar murakkab, ilm-fan ishtirokni talab qiladigan mahsulotlar, energiya tejaydigan va yuksak texnologiyalar orqali, shuningdek xizmatlar ko'rsatish sohasida hayotga real tatbiq etiladi. Novatsiyalar bozorining xilma-xilligini hisobga olgan holda ilmiy-texnik faoliyatga investitsiyalar ajratilishi innovatsion jarayonlar va yangiliklarning hayotga muvaffaqiyatli tatbiq etilishi yo'lidagi hal qiluvchi shart hisoblanadi. Investitsiyalar ajratishning zaruriy sharti – o'zaro raqobat qilayotgan g'oyalalar va taqdim etilayotgan yechimlarning texnik iqtisodiy asoslanishi (TLA-TEO) hisoblanadi.

Tashkilotlar o'z zimmasidagi vazifalar va jadal o'zgarib borayotgan tashqi muhitga muvofiq ravishda barqaror foyda olish, raqobat ustunligiga ega bo'lish va uzoq muddatli istiqbolda faoliyat yuritishga qaratilgan maqsadlarini ishlab chiqadilar. Bu holda maqsadga erishish vositalari, ya'ni strategiya bo'lib korxonalar ishlab chiqarish-xo'jalik tizimining barcha elementlarini jadal taraqqiy ettirish, shu bilan birga ularni innovatsion rivojlantirish xizmat qiladi. Ulardan dastlabkisi potensialni asta-sekin oshirish va uni saqlab qilishni ta'minlasa, ikkinchisi uning darajasini keskin ko'tarish, yuzaga kelayotgan texnologik qoloqlikni yengib o'tish, yangi potensial sifatlariga ega bo'lish imkoniyatini yaratadi.

Tashkilot innovatsion rivojlanish strategiyasi tarkibi ko'zda tutilgan yangilik turlari bilan belgilanadi: yangi mahsulotlar (xizmatlar) texnologiyalar, ishlab chiqarish, bozorlar, boshqarish tuzilma va tuzumlarini tashkillashtirish usullarini yaratish va o'zlashtirish va h.k. Ushbu strategiyalarni ro'yobga chiqarish jara-

yonini tashkillashtirish uchun innovatsiya maqsadlari shakllantiriladi, masalan, yangi mahsulot ishlab chiqarish yo'llarini ishlab chiqish va o'zlashtirish, yangi texnologiyaga o'tish va h.k.

*Innovatsiya maqsadi* tashkilot faoliyatining (muayyan ijrochilar va muayyan rahbarlar), tashkilotning ma'lum yangilik (innovatsiya) ko'rinishidagi, cheklangan muddat va chekli resurslar yordamida olinadigan, uning sifatli (ahamiyatli yoki radikal) taraqqiyotiga qaratilgan, niyat qilingan natijasidan iboratdir.

Innovatsion jarayonning barcha subyektlari innovatsion faoliyatini tashkillashtirish innovatsiya maqsadini tuzilmalash-tirishni, ya'ni maqsadlar «daraxtini» qurishni nazarda tutadi. Maqsadlar «daraxti» kiritilayotgan yangilik turi bilan belgilanadi. Masalan, innovatsiya maqsadi – yangi texnik kompleks yaratishdan iborat bo'lsa, u holda ilmiy-texnik muammolar ro'yxatini ichiga olgan ilmiy-texnik dastur shakllantirilib, ular hal qilinishi natijasida yangi g'oyalar va ularning hayotga tatbiq etilish niyatlari (ITI bosqichi); kompleks tarkibidagi mahsulot, agregat va asboblari (TKI (OKR) bosqichi), ishlab chiqarish uchun zarur yangi maxsus texnologiyalarga ega bo'linadi. Yangilikni shakllantirish texnologiyasi operatsiyalari tarzida ilmiy-texnik g'oyalarni izlash, loyihalarni ishlab chiqish, dasturlar ro'yobga chiqarilish jarayonini muvofiqlashtirish va kompleksning barcha belgilangan parametrlarini ta'minlash ishtirok etadi. Shakllantirilayotgan g'oyalar loyihalarga, ular esa dasturga aylantiriladi. Innovatsion jarayonning dastlabki bosqichi aynan ana shunday amalga oshiriladi. Mos ravishda ushbu g'oyalar, loyihalar va maqsadlar innovatsion yo'nalishda deb hisoblanadi.

Innovatsion g'oyalar, loyihalar, dasturlar o'z belgilari: shakllanish jarayoni ko'rinishi; ijrochilari; ko'lami va muddatlari; sarf-xarajatlari; tashqi muhiti; natijalarni ilgari surish usullari; boshqaruvning tashkiliy shakllari va uslublariga ega bo'lgan o'ziga xos boshqaruv obyektlari sifatida ko'rib chiqiladi. Innovatsion jarayonlarda g'oyalar, loyihalar va dasturlar: ilmiy, texnik (konstruktorlik) va texnologik; ishlab chiqarish, marketing va tijorat; tashkiliy va boshqaruv kabi har xil yo'nalishlarga ega

bo'lishi mumkin. Innovatsion maqsadga erishish jarayonida ko'plab turli yechimlar talab etiladi, ammo asosiy o'rin ilmiy-texnik g'oyalarni ishlab chiqishga beriladi. Ular asosida g'oyalarni ro'yobga chiqarish niyatlarini ko'rsatib beradigan texnik yechimlar ishlab chiqariladi va qabul qilinadi. Bu loyiha oldi tadqiqoti yoki «konseptual loyihalashtirish» bosqichining natijasi hisoblanadi. G'oya innovatsion (loyiha) sikli navbatdagi bosqichining iste'molchisi - ijrochisiga g'oya va niyat texnik vazifa tushirilgan ITI bo'yicha hisobot va natijalardan foydalanish to'g'risidagi takliflar ko'rinishida kelib tushadi. Yagona dasturlar doirasida natijalarni reja, yoki shartnoma bo'yicha topshirish amalga oshiriladi. Ishlar tijorat asosida bajarilganida natijalar takliflar va tegishli biznes-reja ko'rinishida ilmiy-texnik yechimlar bozoriga kelib tushadi.

*Ilmiy-texnik g'oya* – bu moddiy obyekt, jarayon, hodisa to'g'risidagi umumiy nazariy tasavvur bo'lib, u intuitiv faraz (taxmin) va empirik ma'lumotlarga asoslanib shakllantirilgan. Texnik yechim deganda mahsulot yaratishga doir ro'yobga chiqarish mumkin bo'lgan, yoki jarayonni amalga oshirishning g'oyaga asoslangan va muhandislik vositalari yordamida ifodalangan algoritmi nazarda tutiladi. Bittayu-bitta g'oya bir necha xil texnik yechimlar vositasida turli konstruktorlik va texnologik alomatlar uyg'unligida hayotga tatbiq etilishi mumkin.

Innovatsion mahsulotlar va texnologiyalar yaratish sur'atlarining uzluksiz tarzda tezlashishi yangi nazariy yechimlarga bo'lgan ehtiyojni dolzarblashtirib, bu yangi g'oya va niyatlarda o'z aksini topadi va ularga bo'lgan ehtiyoj va talabni belgilab beradi. G'oyalar va niyatlar ishlab chiqish jarayonini boshqarish, mahsuldor ijod sohasini uyushtirish mutaxassislari fikriga ko'ra, ijod samaradorligini o'stirish omillarini faollashtirish asosida ijodni taraqqiy ettirishning maxsus mexanizmi yaratilishini talab qiladi. Asosiy omillar qatorida to'rttasi ajratib ko'rsatiladi: g'oyalarni jamlash ijodiy jarayoni metodologiyasi va g'oyalarning aniq niyatga aylanishi; insonning tadqiqiy-psixologik kayfiyati; ijodiy jarayonning tashkiliy ta'minoti; korxonadagi innovatsion motivlashtirish. ITI ijrochilari sifatida alohida ilmiy tadqiqot

institutlari, OO'Yu muassasalari, yirik tashkilotlar va birlashmalarning tuzilma avtonom birliklari, moliya-sanoat guruhlari va alyanslar (konsorsiumlar, qo'shma korxonalar), ularning ilmiy bo'linmalari, mustaqil konsalting firmalari keladilar.

*Loyiha* deganda yangi texnik yoki sosial-iqtisodiy tizimni yaratish yoki uni maqsadga muvofiq tarzda o'zgartirish jarayoni tushuniladi. Innovatsion loyihalar sifatida yangilangan yoki yangi mahsulotlar va komplekslar, texnologiyalar, tashkilotlar ishlanmalari qabul qilinadi. Loyiha yechimlari loyiha natijalarining mahsulot va texnologiyaga aylanishi bilan bog'liq innovatsion siklning keyingi bosqichlarida ishlatilishi kerak. G'oyalar, niyatlar va texnik yechimlar, shuningdek ularni ro'yobga chiqaruvchi loyihalar turli darajadagi ilmiy-texnik ahamiyatga ega:

- *modernizatsion*, bunda prototip konstruksiyasi yoki bazaviy texnologiya tubdan o'zgarmaydi (o'lcham qatorlari va mahsulotlar xilma-xilligi kengayishi; dastgoh, avtomobil samaradorligini oshiradigan nisbatan kuchliroq dvigatel o'rnatish);

- *novatorlik*, bu holda yangi mahsulot konstruksiyasi o'z elementlari turiga ko'ra avvalgisidan jiddiy farq qiladi (yangi sifatlar qo'shilishi, masalan, avtomatlashtirish vositalari yoki boshqa, ilgari mahsulotlarning ushbu tipidagi konstruksiyalar qo'llanmagan, ammo boshqa tipli mahsulotlarda ishlatilgan vositalar qo'llanishi);

- *oldinda boruvchi*, bu holda konstruksiya zamonadan oldinda boradigan texnik yechimlarga asoslangan bo'ladi (samolyot-sozlikda germetik kabinalar, ilgari hech qayerda qo'llanmagan turboreaktiv dvigatellar tatbiq etilishi);

- *kashshoflik*, avval mavjud bo'lmagan avvalgi yoki hatto yangi funksiyalar bajaradigan materiallar, konstruksiya va texnologiyalar paydo bo'lganida (kompozit materiallar; birinchi radiopriyomniklar, elektron soatlar, shaxsiy kompyuterlar, raketalar, atom stansiyalari; biotexnologiyalar).

Loyihaning ahamiyatlilik darajasi innovatsion jarayon murakkabligi, davomliligi, ijrochilari tarkibi, ko'lami, uning natijalarini ilgari surish xarakterini belgilab, bu loyihani boshqarish mohiyatiga ta'sir ko'rsatadi.

Hal qilinayotgan vazifalar ko'lamligi nuqtayi nazaridan innovatsion loyihalar quyidagi tarzda bo'linadi:

1) *monoloyihalar* – odatda, bir tashkilot, yoki hatto bir bo'linma tomonidan bajariladigan loyihalar, uzil-kesil innovatsion maqsad qo'yilishi (muayyan mahsulot, texnologiya yaratish) bilan ajralib, vaqt va moliyaviy chegaralar doirasida cheklab qo'yiladi, loyiha rahbari yoki koordinatori talab etiladi;

2) *multiloyihalar* – loyihalar o'nlab monoloyihalarni birlashtirgan, birgalikda murakkab innovatsion maqsadga erishish, ilmiy-texnik kompleks yaratish, yirik texnologik muammoni hal qilish, harbiy-sanoat kompleksining bir korxonasi yoki korxonalari guruhi konversiyasini amalga oshirish kabilarga qaratilgan kompleks dasturlar ko'rinishida taqdim etiladilar. Koordinatsion bo'linmalar talab etiladi;

3) *megaloyihalar* – ko'p maqsadli kompleks dasturlar bo'lib, ular birlashtiruvchi qator o'zaro maqsadlar «daraxti» bilan bog'langan qator multiloyihalar va yuzlab monoloyihalarni birlashtirib, ular markazdan mablag' bilan ta'minlanish va koordinatsiya markazidan turib boshqarishni talab qiladi. Megaloyihalar asosida tarmoqni texnik jihatdan qayta qurollantirish, konversiya va ekologiya bilan bog'liq mintaqaviy va federal muammolarni hal qilish, mahalliy mahsulot va texnologiyalar raqobatbardoshligini oshirish kabi innovatsion maqsadlarga erishish mumkin.

Megaloyihalarni shakllantirish va ro'yobga chiqarish qator tarmoqlar, mintaqalar, moliya-sanoat guruhlari va yirik korporatsiyalar, mamlakatlar guruhi kuch va intilishlarini birlashtirilishini talab etishi mumkin.

Bajariladigan ish hajmi va davomligiga ko'ra loyihalar qisqa muddatli (1–2 yil), o'rtacha muddatli (5 yilgacha) va uzoq muddatli (5 yildan ortiq) bo'lishlari mumkin. Loyiha palla va bosqichlari uning tarmoqqa doir va funksional tegishlilik bilan belgilanadi.

Barcha aytilganlardan «loyiha» va «dastur» kabi tushunchalarning o'zaro uzviy bog'liqligi kelib chiqadi. Dastur – loyihaning shakllaridan biri, dasturlash (dasturlarni shakllantirish) esa loyiha hayotiy sikllari bosqichlaridan biri ekanligiga qaramay,

ularning xossalari jiddiy farq qilib, dastur qo‘shimcha tarzda qator xossalarga ega bo‘ladi. Bularning dasturga boshqaruvning o‘ziga xos predmeti sifatida alohida e‘tibor berish, dasturiy-maqсад boshqaruvi vazifalarini loyiha boshqaruvining tarkibiy qismlari sifatida ko‘rib chiqish zaruratidan dalolat beradi.

Innovatsion dastur, loyihalarning murakkab kombinatsiyasi (multiloyiha va megaloyihalar) bo‘lish bilan, boshqaruv obyekti sifatida alohida loyiha yoki tashkilot va uning yordamchi ijrochilari tomonidan bajariladigan, o‘zaro bir-biri bilan deyarli bog‘liq bo‘lmagan loyihalardan ancha farq qiladi. Dastur murakkab obyekt bo‘lib, unda loyihalar funksional jihatdan, shuningdek muddatlar, ijrochilar hamda resurslar bo‘yicha bir-biriga bog‘liq bo‘ladi. Endi boshqaruv predmeti loyihalar tarmog‘i sifatida ishtirok etadi. Dasturlarga strategik rejalashtirish, moliyaviy ta‘minot, monitoring, koordinatsiya, huquqiy ta‘minot funksiyalari bo‘yicha markazlashtirilgan yagona rahbariyat talab etiladi.

Innovatsion dasturlarni shakllantirish va ro‘yobga chiqarish bilan bog‘liq ko‘plab misollar mavjud. Amaliyotda ro‘yobga chiqarish natijalari ko‘p marotaba tajribada tasdiqlangan kosmik, aviatsion, harbiy-texnik dasturlar ko‘pchilikka ma‘lum.

### **1.3. Xizmatlar taklif qilish jarayoni**

So‘nggi 15–20 yilda korxonalar va firmalar xo‘jalik amaliyotiga tovar yetkazib berishning transport va moddiy-texnik ta‘minotning integratsiyalashuvi, informatika va kommunikatsiyalar sohasidagi eng yangi texnika rivojiga asoslangan yangi uslub va texnologiyalar joriy etila boshladi. Aytish mumkinki, 70–80-yillardan boshlab transport o‘zi xizmat ko‘rsatayotgan ishlab chiqarish bilan organik ravishda uyg‘unlashib, «ishlab chiqarish – transport – taqsimot» yagona tizimining bo‘g‘iniga aylana boshladi. Transportga logistika zanjirining asosiy qismlaridan biri sifatida qaralishi uni turli nuqtayi nazarlardan ko‘rib chiqilishi zaruratini keltirib chiqaradi.

Birinchi navbatda, transport korxonalari va tashkilotlari o'z tijorat va ishlab chiqarish faoliyatini jamiyatning barcha transport xizmatlariga bo'lgan ehtiyojini o'rganish, tahlil qilish va qondirishga yo'naltirishlari lozim. Yaqin-yaqingacha aksariyat transport korxonalari boshqa xizmatlar taqdim etish to'g'risida bosh qotirmay, faqat tashish bilan mashg'ul bo'lar edilar.

Bu mamlakatdagi ma'muriy-nazorat boshqaruv tizimi hamda raqobat va bozor munosabatlari yo'lga qo'yilmaganligi tufayli kelib chiqqan edi. Yangi iqtisodiy sharoitlar, transport xizmatlari bozorini shakllantirish, transport korxonalari o'rtasida raqobat yuzaga kelishi va kuchayishi bozor iqtisodiyotiga ega bo'lgan mamlakatlardagi transport faoliyatini faol o'rganishni nazarda tutadi. «Transport xizmati» tushunchasi transport ishini uyushtirish va rejalashtirish amaliyotida keng qo'llanila boshlamoqda.

Mavjud tushunchalarga muvofiq mehnatning moddalar va tabiat hodisalarini o'zgartirish va boshqa turga aylantirish bilan bevosita bog'liq bo'lmagan hamda ijtimoiy xo'jalikning turli tarmoqlarida ijtimoiy foydali faoliyatda ifodalanadigan alohida iste'molchilik qiymatini ishlab chiqaradigan barcha turlari xizmatlar tarkibiga kiritiladi. Mehnatning natijalari qo'l bilan ushlab, yoki ko'rib bo'lmaydigan, buyum ko'rinishini olmaydigan turlari ham xizmatlarga oid deb hisoblanadi (masalan, transport, aloqa).

Xizmatlar taqdim etish faoliyatining xususiyatlari quyidagi qoidalarga bo'ysunadi:

- xizmatlar ularni taqdim etish jarayonidan tashqarida mavjud bo'lishi mumkin emas (ya'ni ular yig'ila, jamlana olmaydilar);
- xizmatlarni sotish – mehnat jarayonining o'zini sotishdan iborat, shuning uchun xizmatlar sifati ana shu mehnat jarayoni o'zining sifati bilan belgilanadi;
- xizmatlar faqat aniq vaqtda va muayyan joyda yoki yo'nalishda muayyan iste'mol qiymatiga ega bo'lib, bu hol ularni xizmatlar bozorida boshqa xizmat bilan almashtirish imkoniyatini ancha cheklab qo'yadi;
- transport xizmatlari moddiy ishlab chiqarish jarayonini tugallaydigan yoki boshlab beradigan xizmatlar hisobiga kiradi.



*Transport xizmatlari* transport faoliyatining odamlar ehtiyojini qondirishga qaratilgan va zarur texnologik, iqtisodiy, informatsion, huquqiy va resurslar ta'minoti mavjudligi bilan ta'riflanadigan bir kichik turi hisoblanadi. Transport xizmatlari deganda, bundan kelib chiqib, nafaqat yuklar yoki yo'lovchilarni tashishning o'zi, balki tashish jarayoni tarkibiga kirmagan, ammo uni tayyorlash va amalga oshirish bilan bog'liq bo'lgan har qanday operatsiya ham nazarda tutiladi.

Transport xizmatlariga quyidagilarni kiritish mumkin:

- yuklar va yo'lovchilarni tashish;
- yuk ortish-yuk tushirish ishlari (yuk ortish, yuk tushirish, yukni qayta ortish, yo'lovchilarni boshqa vositaga o'tkazish, ombor ichi operatsiyalari);
- yuklarni saqlash;
- tashish vositalarini tayyorlash;
- ijara yoki prokat shartlarida tashish vositalarini taqdim etish;
- yangi va ta'mirlangan transport vositalarini joydan-joyga olib borish (yetkazib berish);
- boshqa xizmatlar.

Mahalliy va xorij tajribasining tahlili transport xizmatlarining quyidagi tasnifini taqdim etish imkonini beradi:

- transport korxonalarining asosiy faoliyati bilan o'zaro bog'liqlik belgisi bo'yicha xizmatlar tashishga oid (ya'ni u yoki bu ko'rinishdagi tashish elementlarini o'z ichiga olgan) va tashishga oid bo'lmagan xizmatlarga bo'linadi;
- xizmat ko'rsatilayotgan iste'molchi turiga ko'ra tashqi (transportga oid bo'lmagan korxonalar va tashkilotlarga xizmat ko'rsatish) va ichki (boshqa transport korxonalar va tashkilotlariga xizmat ko'rsatish) xizmatlarga ajraladi. Masalan, avtotransport korxonasi tomonidan tashish ishlarini amalga oshirish uchun ekspeditorlik korxonasiga harakat tarkibini taqdim etish ichki xizmat hisoblanadi;
- muayyan xizmatni taqdim etish bilan bog'liq faoliyat xususiyatiga ko'ra, texnologik, tijorat, axborot (ma'lumot) kabi turlarga taqsimlanadi.

Logistika (shu jumladan transport xizmatlari ham) xizmatlari quyidagi nizoim va qoidalarga asoslanadi:

- har bir ko'rsatilayotgan xizmat uni oluvchi uchun o'ziga xos(noyob)dir;
- oxir-oqibatda ko'rsatilgan xizmatdan ma'lumot sifatida qabul qilib olishdan boshqa hech nima qolmaydi;
- xizmat (yoki uning bir qismi) qayta tiklanishi (ko'rsatilishi) mumkin emas;
- xizmatlarni zaxira sifatida yig'ib qo'yib bo'lmaydi;
- ko'rsatilgan xizmatni ta'mirlab bo'lmaydi;
- ko'rsatilgan xizmatni yana bir marta bajarib bo'lmaydi;
- yaxshi ko'rsatilgan xizmat tez unutiladi, yomon xizmat esa hech qachon.

So'nggi paytlarda logistika xizmatlarining ahamiyati va ko'lami muntazam ortib, kengayib bormoqda – tobora ko'proq kompaniya va ishchi-xodimlar unga qo'shilmog'dalar. Qator logistika vositachilari servis korxonasiga aylanib, ularning xizmatlari tovarlar harakati va realizatsiyasi bilan uzviy bog'liqdir. Bunda ular xizmatlari qiymati bevosita ishlab chiqarish xarajatlaridan ortib ketishi mumkin.

Xizmatlar sohasi mijozlar talablarini imkon qadar kamroq xarajatlar bilan to'liq qondiradigan tarzda ishlab turishi kerak. Biroq hozirga kelib quyidagi sabablar tufayli xizmatlar sifatini miqdoriy jihatdan baholaydigan, keng qo'llanadigan usullar mavjud emas:

- xizmatlarni qo'l bilan ushlab ko'rib bo'lmasligi;
- ko'pincha xizmatlar iste'molchisining o'zi xizmat ko'rsatish jarayonida ishtirok etadi;
- xizmatlar iste'molchisi ularning egasiga aylanmaydi;
- xizmat ko'rsatish – jarayon bo'lib, uning uchun haq to'lashdan avval test sinovidan o'tkazib bo'lmaydi;
- xizmat ko'rsatish jarayoni nisbatan kichikroq xizmatlar tizimidan iborat bo'lishi mumkin bo'lib, oxir-oqibatda sifat esa yakuniy bahoga bog'liq.

Taqdim etilayotgan xizmatlar sifatini baholashda quyidagilar eng ahamiyatli komponent (tarkibiy qism) bo'lib kelishi mumkin:

- muhit (interyer, asbob-uskunalar, ishchi-xodimlarning tashqi ko‘rinishi va h.k.);
- ishonchlilik (aniq muddatida bajarish);
- mas’uliyatlilik (xizmatlar bajarilishi kafolati, ishchi-xodimlarning xizmat iste’molchisiga yordam berish istagi);
- tugallanganlik (ishchi-xodimlarda muayyan ko‘nikmalar, zarur bilim va tajriba mavjudligi);
- yengil erishish (osonlik bilan aloqa o‘rnatish);
- xavfsizlik (tavakkalchilik va xizmatlar iste’molchisi tomonidan ishonchsizlik yo‘qligi);
- xushmuomalalik (ishchi-xodimlar shirinsuxanligi, o‘zini tuta bilishi);
- kommunikabellilik (ishchi-xodimlarning xizmat iste’molchisi bilan sodda va unga tushunarli tilda so‘zlashish qobiliyati);
- bir-birini tushunish (xizmat iste’molchisiga nisbatan qiziqish, o‘zini uning o‘rnida ko‘rish imkoniyati).

Iste’molchi xizmatlar sifatini baholar ekan, u sifatning mavjud parametrlarini o‘zi kutgan o‘lchamlari bilan qiyoslab ko‘radi va ular o‘zaro muvofiq yoki bir-biriga yaqin bo‘lsa, mahsulot sifatini qoniqarli yoki durust deb topadi. Mijozning iste’molchi sifatidagi umidlari quyidagi o‘lchamlarga asoslanadi:

- nutq kommunikatsiyalari (gap-so‘zlar), ya’ni xizmat iste’molchilari orasida xizmatlar to‘g‘risida og‘izdan-og‘izga o‘tib yurgan ma’lumotlarga;
- shaxsiy ehtiyojlarga (mijozning sifat to‘g‘risidagi shaxsiy tasavvurlari, uning talablari);
- avvalgi tajribasiga, ya’ni unga ilgariroq ko‘rsatilgan shu kabi xizmatlarga;
- ommaviy axborot vositalari: radio, televideniye, matbuot orqali kelib tushadigan tashqi kommunikatsiyalarga (xabarlar).

So‘nggi yillarda logistika tobora ko‘proq servis oqimlarini boshqarish bilan shug‘ullanmoqda, chunki ko‘plab firmalar faqat tayyor mahsulot ishlab chiqarish bilan cheklanmay, yondosh, qo‘shimcha xizmatlar ham ko‘rsatadilar. Logistik yondashuv faqat xizmat ko‘rsatish, shu jumladan transport xizmatlarini ham

ko'rsatish bilan shug'ullanadigan korxonalar uchun samarali hisoblanadi. Transport xizmatiga bo'lgan ehtiyoj ko'p jihatdan mintaqada mavjud transport turlari, ularning yagona tizimga integratsiyalashuv miqyosi, transport turlari bo'yicha tariflar darajasi, ehtimol tutilgan mijozlarga taqdim etiladigan xizmatlar assortimenti va sifatiga bog'liq. Bozor iqtisodiyoti va uning infratuzilmasi taraqqiy etib borishi bilan transport xizmatlarining solishtirma ulushi, odatda, ortib boradi. Bu hol barcha mamlakatlar uchun xos bo'lgan hodisadir.

Rivojlangan mamlakatlarda logistikaning tatbiq etilishiga bog'liq ravishda transport sohasidagi siyosat ham qayta ko'rib chiqilmoqda. Transport tovarlar harakati tizimida asosiy o'ringa chiqa boshlamoqda. Kelajakda alohida transport turlarining texnika-foydalanish xususiyatlari ularning transport xizmatlari bozorida, ayniqsa yuklarni mayda partiyalar bilan jo'natishga bo'lgan yuqori talab sharoitida ishonchli o'rin egallashini ta'minlashi ko'zda tutiladi. Ular, o'z navbatida, yuklarga avtomatlashgan tarzda ishlov berish, konteynerlashtirish va paketlashtirish, shu bilan birga yuk va tashish ishlari sohasidagi informatika rivojini tezlashtiradilar.

Transport xizmatlarini tashkil qilish sohasida ikki yo'nalish mavjudligi kuzatiladi:

Taklif etilayotgan xizmatlar assortimentini mijozlarning o'ziga xos talablariga moslashtirish;

Mavjud xizmatlarni yaxshi foyda olib realizatsiya qilish maqsadida transport xizmatlariga talabni faol ravishda shakllantirish.

Iste'molchilarning turli guruhlariga ularning muayyan ehtiyojlariga muvofiq xizmat ko'rsatilishi zarur. Xizmat turi, ularning soni va realizatsiya xususiyatini iste'molchining o'zi tanlaydi.

#### **1.4. Bozor – servisning obyektiv negizi va sharoitlari sifatida**

Bozor – almashinuv borasidagi sotsial-iqtisodiy munosabatlar yig'indisi bo'lib, uning vositasida tovar va xizmatlar realizatsiyasi, ularni yaratadigan mehnatning ijtimoiy xususiyati

uzil-kesil e'tirof etiladi. Tashishga buyurtmalarni yuk egalari dabdurustdan emas, balki iqtisodiy aloqalarga muvofiq ravishda va qo'shimcha tarzda – bozor konyunkturasini hisobga olgan holda taqdim etadilar. Tovar bozori realizatsiya qilinayotgan mahsulot tashish yo'nalishlari va hajmini belgilab berishi aniq-ravshan bo'lib turibdi. «Tovar» va «Yuk» – sinonimlar: «tovar» – oldi-sotdi shartnomasiga doir atama; «yuk» – tashish shartnomasi atamasi.

Bozor so'zini izohlashda ikki yondashuv mavjud. Birinchisi bozorning siyosiy-mafkuraviy va falsafiy mohiyati hamda bozor munosabatlaridan kelib chiqib, bu holda quyidagilar bozorning asosiy tavsiflari sifatida ko'rib chiqiladi:

- bozor tadbirkorlik erkinligi va davlatning cheklangan rolga asoslangan ijtimoiy ishlab chiqarishni tashkil etish usuli sifatida, bunda u markazlashtirilgan rejalashtirish va ma'muriy muvofiq-lashtirish uslublarini qo'llashga asoslangan uyushtirish usullariga zid keladi. Bu holda asoslar qarama-qarshiligiga urg'u berilayot-ganligi ayon, ammo shunga qaramay, real hayotda har ikkala uslub uyg'unligiga asoslangan xo'jalik boshqaruv shakllari ham uchrab turadi;

- bozor xo'jalik subyektlarining «o'zini bozorda tutish» strategiyasi va subyektlar orasidagi munosabatlar xususiyatini belgilab beradigan usuli sifatida;

- bozor subyektlarning dunyoqarashini shakllantirish fikrlash usuli sifatida.

Bozor tushunchasini izohlashga ikkinchi yondashuv muayyan mohiyatga asoslangan bo'lib, bunda bozor turli tovar va xizmatlarga bo'lgan talab va taklif nisbatini belgilab beradigan mexanizm sifatida ko'rib chiqiladi. Bozorlarda mustaqil sotuvchilar va xaridorlar faoliyat yuritadilar. Bu kabi bozorlar «raqobat bozorlari» deb yuritiladi.

Bozorlar ularning ko'lami (mintaqaviy, milliy, jahon) bo'yicha turli alomatlariga, turli-tumanligi jiddiy ahamiyatga ega bo'lgan tovar va xizmatlar turiga bog'liq holda tasniflanadi. Davlatning talab va taklifga ko'rsatadigan ta'siri shakllarini ko'rib chiqamiz.

Davlatning mahalliy korxonalariga ularga oxir-oqibatda jahon bozorida muvaffaqiyatli raqobatlashish imkonini beradigan o'ta yangi texnik va texnologik darajaga ko'tarilishlari uchun ishlab chiqarishni tuzilmaviy qayta qurishiga sharoit yaratishdan iborat bo'lgan homiylik, qo'llab-quvvatlash ko'rinishidagi talab va taklifga ko'rsatadigan bilvosita ta'siri; soliq haqlari va bank foizi o'lchamlarini o'zgartirish.

Davlatning talabga bevosita, to'g'ridan-to'g'ri ta'sir ko'rsatishi, bunda u turli mahsulotlarning bevosita buyurtmachisi va iste'molchisi bo'lib keladi. Bu bilan ishbilarmonlik faolligi saqlab turilsa ham, ammo talab va taklif mutanosibligini shakllantirishda erkin bozor sohasidagi talabga ko'rsatiladigan ta'sir imkoniyatlari bir muncha cheklangan bo'ladi.

Ammo bu holda byudjet mablag'laridan maqsadga muvofiq ravishda foydalanish muammolari yuzaga kelishi mumkin, chunki bir vaqtning o'zida ham davlat, ham tijorat tuzilmalari mavjud sharoitda bir sektordan boshqasiga noqonuniy tarzda mablag' o'tkazish hollari ro'y beradi. Aytish lozimki, barqaror iqtisodiyot sharoitida davlatning muvofiqlashtirish vazifasi ko'p jihatdan tadbirkorlik funksiyalarida emas, balki bilvosita ta'sir ko'rsatish uslublari orqali ro'yobga chiqarilishi mumkin. Bozor biron-bir tovar, xizmat yoki ma'lum qiymatga ega bo'lgan boshqa bir obyektga nisbatan shakllanishi mumkin.

**Transport bozorlari tasnifi.** Transport bozori – bir-biri bilan ishlab chiqarish yoki iste'molchilik tusiga ega bo'lgan, muayyan belgilariga ko'ra o'zaro bog'liq, yo'lovchilar yoki moddiy boyliklarni tashish bo'yicha transport xizmatlarini realizatsiya qilish sohasidir. Transport bozorining sotsial-siyosiy mohiyatiga tadbirkorlik erkinligiga asoslangan tashishlarni uyushtirish usuli sifatida izoh berish mumkin. Transport bozorining aniq, muayyan mazmuni transport xizmatlari turlariga bo'lgan talab va taklifning nisbatini aniqlaydigan mexanizm deb tushuntiradi.

Transport bozorlari turli alomatlariga ko'ra tasniflanishi mumkin. Ulardan eng muhimlari quyidagilar: *geografik* (hududiy ko'lami); yuk *nomenklatura* guruhi; *qatnov turi*. Ushbu alomatlardan har biri nafaqat o'z holicha, balki boshqalari bilan uyg'un

(kombinatsiya) holda u yoki bu transport xizmati qaysi talabni qondirish uchun xizmat qilishini nisbatan aniqroq bilish uchun ham qo'llaniladi. Bu holda, shuningdek, iste'molchilar guruhlari talablarini qondirishga qodir bo'lgan transport ehtiyojini ham hisobga olish muhim; transport xizmatlaridan foydalanish muddatlari: davomli foydalanish, o'rtacha foydalanish muddati, bir martalik.

Transport bozorlarini o'rganishdan maqsad – mintaqaviy, milliy bozorlar va xorij mamlakatlari bozorlarini bu bozorlarga yuk tashuvchi (transport korxonasi) qiziqishining kamayib borishiga muvofiq tarzda tartiblashtirishdan iborat.

**Transport bozorini geografik belgilariga ko'ra ajratib olish.** Hududiy qamrov *ichki* (O'zbekiston), *tashqi* (xalqaro) va *mintaqaviy* transport bozorlarini ajratib olish imkonini beradi. Transport bozorini geografik joylashuviga ko'ra ajratib olish (farqlash) turli-tuman mahsulotlarning ishlab chiqarilish hamda iste'mol qilinish punktlarining joylashgan joyini, shu bilan birga ularning jo'natish va qabul qilish temir yo'l stansiyalariga (tayanch markazlariga) birikishini ham hisobga olish asosiga qurilgan.

**Qatnov turlariga ko'ra transport bozorlari.** Yuklarni mo'ljallangan punktlariga yetkazib berishda transport xizmatlari ko'rsatish tahlili qatnov turlariga transport bozorlarini ajratib olish zarurligini ko'rsatdi, chunki tashishni uyushtirish va uning texnologiyasida ular o'rtasida jiddiy farqlar mavjud.

Mintaqaviy bozor – mahalliy qatnovdagi tashishlar. Ayniqsa katta tashish hajmlarida transport korxonasining mintaqa bozoridagi tijorat faoliyati uchun nisbatan keng imkoniyatlar ochiladi. Bu nazorat qilish va moslashuvchan tannarx siyosatini o'tkazish; daromad tushumlarini ehtimoliy realizatsiya qilish (amalga oshirish) (ularni bir necha temir yo'llar yoki yuk tashuvchilar o'rtasida taqsimlamagan holda); transport xizmatlari ko'rsatishga zamonaviy texnologiyalar va texnik yangiliklarni joriy etish, bu bilan o'zining mintaqa doirasidagi bozor, xizmatlar va daromadlar ulushi o'sishiga erishish.

Ichki bozor – O‘zbekiston temir yo‘llari DATK temir yo‘l stansiyalari orasida bir yoki undan ortiq infratuzilma ishtirokidagi, butun yo‘lning boshidan-oxiriga qadar tuzilgan bitta tashish hujjati bo‘yicha amalga oshiriladigan, yuk, yo‘lovchilar, bagaj va yuk-bagajni tashish bo‘yicha to‘g‘ri temir yo‘l qatnovi. Bu kabi tashishlar yuklar ortilishi va ularning tushirish stansiyasiga yetkazib berilishining aniq ta‘minlanishiga asoslangan. Ichki bozorga, shuningdek bir necha transport turlari tomonidan butun yo‘l davomiga tuzilgan yagona transport hujjati (yuk xati) bo‘yicha amalga oshiriladigan to‘g‘ridan-to‘g‘ri aralash qatnovga doir tashishlar ham kiradi; bilvosita (to‘g‘ridan-bo‘g‘ri bo‘lmagan) aralash qatnovda – bir necha transport turlari tomonidan butun yo‘l davomiga tuzilgan turli transport hujjatlari bo‘yicha amalga oshiriladigan tashishlar kiritiladi. Bu yerda temir yo‘l, dengiz, daryo, avtomobil va havo transporti turlari qo‘llanishi mumkin.

Tashqi bozor xalqaro qatnovlarni qamrab oladi. Xalqaro qatnovga doir tashishlar – bu temir yo‘l va boshqa transport turlari tomonidan xalqaro shartnomalarga muvofiq amalga oshiriladigan tashishlardir. Transport bozorini o‘rganishda tashqi savdo yuklarini tashish ishlarining to‘liqligi va sifati nuqtayi nazaridan transport xizmatlarini tahlil qilish ayniqsa muhim va mas‘uliyatli hisoblanadi. Bunday tashish ishlari chegara temir yo‘l stansiyalari orqali to‘g‘ridan-to‘g‘ri temir yo‘l qatnovida, shuningdek yukni suv transportiga qayta o‘rtish bilan kechadigan, to‘g‘ridan-to‘g‘ri temir yo‘l–suv (dengiz, daryo) savdo portlari orqali qatnovlarda bajariladi.

Yuklarning nomenklatura guruhlari bo‘yicha transport bozorlari. Transport xizmatlari bozori tahlilini yuklarning har bir nomenklatura guruhi bo‘yicha alohida bajarib, keyinroq ana shu bozor tahlili natijalarini umuman barcha tashiladigan yuk nomenklaturasi bo‘yicha umumlashtirish bilan tugallash maqsadga muvofiq. Bu holda mintaqaviy, ichki va tashqi transport bozorlarining nafaqat ular sig‘imi, balki transport xizmati ko‘rsatishning daromadliligi, foydaliligi, rentabelliligi jihatidan qiymat bahosi to‘liq namoyon bo‘lishiga erishiladi.



Tahlildagi kompleks yondashuv oxir-oqibatda turli bozorlardagi transport xizmat ko'rsatilishining hajmiy va qiymat ko'rsatkichlarini (hududiy qamrovi, qatnov turlari, yuklar nomenklaturasi) qiyoslash, shundan keyin ularni qayd etilgan mezonlariga ko'ra tartibga solish imkonini beradi. Tahlil natijasida quyidagi savollarga javob topish talab etiladi: transport bozori chegaralari qanday; transport xizmatlariga bo'lgan mavjud talabni qondirish uchun yuklarni qanday hajmda jo'natish kerak?

### **1.5. Transport servisi tavsifi, ta'rifi va turlari**

O'zbekiston temir yo'llari mamlakat transportining yetakchi turi bo'lib, u yuk aylanmasining 80 % dan ortiq va umumiy foydalanishdagi transport yo'lovchi aylanmasining 40 % dan ortiq qismini bajarib, xalq xo'jaligi majmuyining uzluksiz ishlab turishini ta'minlaydigan o'ta muhim yuklarni tashishda hal qiluvchi o'rin tutadi.

Tashish jarayonida ba'zi operatsiyalar amaldagi huquqiy qoidalarga binoan asosiy yuk tashuvchi majburiyatlariga kirmaydi. Yo'lning boshlang'ich yoki so'nggi punktlarida bir qator operatsiyalar yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qilib oluvchilar yoki ularning ko'rsatmasiga binoan – tegishli transport tashkilotlaridan vositachilar bajaradilar. Bu operatsiyalar asosiy va ko'makchi (qo'shimcha) operatsiyalarga bo'linadi. Asosiy operatsiyalar tashish jarayoni elementlariga oid hisoblanadi: jo'natuvchi omborida yukni qabul qilib olish, jo'natish temir yo'l stansiyasiga yetkazish, yukni ortish, uni tushirib olish, markirovkalash, kuzatish, yuk qabul qiluvchi omboriga yetkazib berish, yukni yuk qabul qiluvchiga topshirish, tashish hujjatlarini rasmiylashtirish, qayta kreditlash, tashish haqi va yig'imlarini to'lash, mijozni yukning joylashgan joyi va mo'ljallangan stansiyasiga yetib kelish vaqtidan xabardor etish.

Ko'makchi (qo'shimcha) operatsiyalar tashish jarayonidan avval yoki u bilan birga kelib, o'z ichiga mazkur operatsiyalarni oladi: yuklarni qadoqlash, bojxona operatsiyalari, konsultatsiyalar (maslahatlashuv), davomli saqlash, boshqa transport turlariga

qayta ortish, ma'lumotnomalar va hujjatlarni tuzish va ulardan nusxa ko'chirish va h.k.

Quyidagi transport-ekspeditorlik operatsiyalarini ajratib ko'rsatamiz: transport – yuklarni jo'natish stansiyasiga olib kelish va yuklarni mo'ljallangan stansiyadan olib ketish; yuk ortish-yuk tushirish – yuklarni vagonlarga yoki avtomobillarga ortish va ulardan tushirib olish, saralash, qadoqlash, mayda jo'natmalar va konteynerlarni jamlash (komplektlash) va h.k.; ekspeditorlik va agentlik operatsiyalari – yukning tashishga va stansiyaga olib kirishga qabul qilinganligini hujjatlar orqali rasmiylashtirish, tashish hujjatlarini qayta kreditlash, yuklarning egasiga topshirilganligi va olib chiqib ketilganligini rasmiylashtirish, yuk tashish haqi va to'lovlarini to'lash va h.k.

Ko'makchi (qo'shimcha) operatsiyalar ro'yxati yuk egasi bilan tuzilgan shartnoma asosida qisqartirilishi yoki, aksincha, kengaytirilishi, transport-ekspeditsiya va agentlik xizmatlari esa turli shakllar olishi mumkin:

- mahalliy ekspeditsiya, bunda transport-ekspeditsiya xizmatlari faqat yuk jo'natish, yukni qabul qilish punktlarida, yo'l davomida ko'rsatiladi;

- faqat alohida operatsiyalar bajarilgan taqdirda to'liq bo'lmagan (qisman) ekspeditsiya;

- to'liq transport-ekspeditsiya xizmatlari, kogda transport-ekspeditsiya tashkiloti yuk jo'natuvchi omboridan yuk qabul qiluvchi omboriga qadar bo'lgan yo'l davomida yuklarni yetkazib berish bilan bog'liq barcha ishlarni bajaradi.

«Temir yo'l transporti nizomi» (quyida - nizom) qonunining asosiy ta'riflarini ko'rib chiqamiz.

Yuk tashuvchi – yuridik shaxs yoki xususiy tadbirkor bo'lib, u tashish shartnomasiga binoan umumiy foydalanishdagi temir yo'l transporti bilan yo'lovchi, unga yuk jo'natuvchi tomonidan ishonib topshirilgan yuk, bagaj, yuk-bagajni uni qabul qilish huquqiga ega bo'lgan shaxsga (yuk oluvchiga) yetkazib berish majburiyatini zimmasiga oladi.

Umumiy foydalanish temir yo'l transporti infratuzilmasi (quyida infratuzilma) – texnologik kompleks bo'lib, u o'z ichiga

umumiy foydalanish temir yo‘l izlari va boshqa inshootlar, temir yo‘l stansiyalari, elektr ta‘minot qurilmalari, aloqa tarmoqlari, signalizatsiya, markazlashtirish va blokirovka tizimlari, axborot komplekslari va harakatni boshqarish tizimini va ushbu kompleks ishlab turishini ta‘minlaydigan boshqa bino va imoratlar, inshootlar, qurilmalar va uskunalarni oladi.

Infratuzilma egasi – mulkchilik yoki boshqa huquq asosida infratuzilmaga ega bo‘lgan va tegishli litsenziya yoki shartnoma asosida undan foydalanish bo‘yicha xizmatlar ko‘rsatadigan yuridik shaxs yoki xususiy tadbirkor.

Yuk jo‘natuvchi (jo‘natuvchi) – jismoniy yoki yuridik shaxs, u tashish shartnomasi bo‘yicha tashish hujjatida ko‘rsatilgani kabi o‘z nomidan yoki yuk, bagaj, yuk-bagaj egasi nomidan ishtirok etadi.

Yuk qabul qiluvchi (qabul qiluvchi) – yuk yoki yuk-bagajni qabul qilib olishga vakolati bo‘lgan jismoniy yoki yuridik shaxs.

Yuk – yuk vagonlari, konteynerlarda tashish uchun belgilangan tartibda qabul qilib olingan obyekt (shu jumladan mahsulotlar, buyumlar, foydali qazilmalar, materiallar, xomashyo, ishlab chiqarish va iste‘mol chiqindilari).

Bagaj – yo‘lovchining yo‘lovchi yoki pochta-bagaj poyezdida yo‘l hujjatida (chiptada) ko‘rsatilgan temir yo‘l stansiyasiga qadar tashish uchun qabul qilib olingan buyum, narsalari.

Yuk-bagaj – yo‘lovchi, pochta-bagaj yoki yuk yo‘lovchi poyezdida tashish uchun jismoniy yoki yuridik shaxsdan belgilangan tartibda qabul qilib olingan obyekt.

Tashish hujjati – tashish shartnomasi tuzilganligini tasdiqlaydigan (transport temir yo‘l yuk xati) yoki (удостоверяющий заключение договора перевозки) yo‘lovchi, bagaj, yuk-bagaj (yo‘l hujjati (chipta), hujjat bagaj kvitansiyasi, yuk-bagaj kvitansiyasi).

Umumiy foydalanishdagi temir yo‘l izlari – poyezdlarni qabul qilish va jo‘natish, yuklar, bagaj, yuk-bagajni qabul qilish va berish, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish, saralash va manevr operatsiyalarini bajarish uchun ochiq bo‘lgan temir yo‘l

stansiyalari hududlaridagi temir yo‘l izlari, shuningdek ana shunday stansiyalarni o‘zaro ulab turgan temir yo‘l izlari.

Umumiy foydalanishda bo‘lmagan temir yo‘l izlari – temir yo‘l shoxobcha yo‘llari, umumiy foydalanishdagi temir yo‘l izlariga bevosita yoki boshqa temir yo‘l izlari orqali ulangan va temir yo‘l transporti xizmatlaridan muayyan foydalanuvchilarga shartnoma asosida xizmat ko‘rsatish yoki o‘z ehtiyojlari maqsadidagi ishlarni bajarish uchun mo‘ljallangan.

Umumiy foydalanishda bo‘lmagan temir yo‘l izlari egasi – mulkchilik yoki boshqa huquq asosida umumiy foydalanishda bo‘lmagan temir yo‘l izlariga, shuningdek transport ishlarini bajarish va temir yo‘l transporti xizmatlari ko‘rsatish bilan bog‘liq binolar, imorat va inshootlar hamda boshqa obyektlarga ega bo‘lgan yuridik shaxs yoki xususiy tadbirkor.

Ko‘pchilik foydalanadigan joylar – yopiq va ochiq omborlar, shuningdek temir yo‘l stansiyasi hududida maxsus ajratilgan, infratuzilma egasiga tegishli bo‘lgan va yuk ortish va tushirish, saralash, yuklar, shu jumladan konteynerlar, bagaj, yuk-bagajni saqlash operatsiyalarini bajarish, temir yo‘l transporti xizmatlaridan foydalanuvchilar ehtiyojlari uchun mo‘ljallangan uchastkalar.

Umumiy foydalanishda bo‘lmagan joylar – umumiy foydalanishda bo‘lmagan temir yo‘l izlari, yopiq va ochiq omborlar, shuningdek temir yo‘l stansiyasi hududida joylashgan, infratuzilma egasiga tegishli bo‘lmagan yoki u ijaraga topshirgan va yuk ortish, tushirish operatsiyalarini bajarish uchun ishlatiladigan, infratuzilma egasiga tegishli bo‘lmagan yoki u tomonidan ijaraga berilgan hududda joylashgan hamda yuklarni, shu jumladan temir yo‘l transporti xizmatlaridan foydalanuvchilar tomonidan belgilangan konteynerlarni ortish, tushirish operatsiyalarini bajarish uchun ishlatiladigan uchastkalar.

Temir yo‘l transporti ishtirokidagi to‘g‘ridan to‘g‘ri va to‘g‘ridan to‘g‘ri bo‘lmagan xalqaro qatnovlardagi tashishlar - O‘zbekiston va xorijiy davlatlar o‘rtasida yo‘lovchilar, yuklar, bagaj, yuk-bagajni tashish, shu jumladan O‘zbekiston hududidan tranzit sifatida, buning natijasida yo‘lovchilar, yuklar, bagaj, yuk-

bagaj O'zbekiston Davlat chegarasini kesib o'tadi, agar O'zbekistonning xalqaro shartnomalarida o'zga narsalar ko'zda tutilmagan bo'lsa.

To'g'ridan to'g'ri xalqaro qatnovdagi tashishlar – turli davlatlarning temir yo'l stansiyalari orasida yo'lovchi, yuk, bagaj va yuk-bagaj butun yo'l davomiga rasmiylashtirilgan yagona tashish hujjati bo'yicha turli davlatlarda yoki bir necha transport turlarida xalqaro qatnovda bajariladigan tashishlar.

To'g'ridan to'g'ri bo'lmagan (bilvosita) xalqaro qatnovdagi tashishlar – xalqaro qatnovda yo'lovchilar, yuklar, bagaj, yuk-bagajini tashishlar, ular chegaraga yaqinidagi hududda joylashgan temir yo'l stansiyalari va portlar orqali tashishda ishtirok etayotgan davlatlarda rasmiylashtirilgan tashish hujjatlari bo'yicha amalga oshiriladi, shuningdek har turdagi transport uchun alohida tashish hujjatlari bo'yicha bir necha transport turida bajariladigan tashishlar.

To'g'ridan to'g'ri temir yo'l qatnovidagi tashishlar – yo'lovchi, yuklar, bagaj va yuk-bagajni O'zbekiston temir yo'l stansiyalari orasida bir yoki undan ortiq infratuzilma ishtirokida, butun yo'l davomiga tuzilgan yagona tashish hujjati bo'yicha amalga oshiriladigan tashish ishlari.

To'g'ridan to'g'ri qatnovdagi tashishlar – O'zbekiston hududi ichkarisida butun yo'l davomiga tuzilgan yagona tashish hujjati (transport yuk xati) bo'yicha bir necha transport turida amalga oshiriladigan tashish ishlari.

To'g'ridan to'g'ri bo'lmagan (bilvosita) qatnovdagi tashishlar – O'zbekiston hududi ichkarisida har bir transport turi uchun alohida tuzilgan tashish hujjatlari bo'yicha bir necha transport turida amalga oshiriladigan tashish ishlari.

Maxsus temir yo'l tashishlari – o'ta muhim davlat va mudofaa ehtiyojlarini qondirish uchun mo'ljallangan temir yo'l tashish ishlari, shuningdek mahkum etilganlar va qamoqda ushlab turilgan shaxslarni temir yo'l orqali tashish ishlari.

Yig'im – tarifga kiritilmagan qo'shimcha operatsiya va ish haqini to'lash tarif stavkasi (to'lov miqdori).

Tariflarga oid ko'rsatmalar (rukovodstva) – temir yo'l transporti ishlari va xizmatlari uchun O'zbekiston qonunchiligi tomonidan tasdiqlangan tariflar, to'lov va yig'im stavkalari, shunday tariflar, to'lov, yig'im stavkalarini qo'llash qoidalari, shuningdek ijroiya hokimiyat organi tomonidan tasdiqlangan temir yo'l transporti tarmog'ining temir yo'l stansiyalari ro'yxatlari, ular orasidagi masofalar va temir yo'l stansiyalari hududlarida bajariladigan operatsiyalar nashr etiladigan to'plamlar.

Transportda servisga izoh berishda muhim xususiyatga e'tibor qarataylik, ya'ni Nizomga binoan, «xizmat» terminidagi temir yo'l va mijozlar o'rtasidagi o'zaro munosabatlar ishlab chiqarish emas, balki milliy mahsulot taqsimoti sohasidagi transport xizmatlar industriyasi sohasiga oid deb ko'rsatilgan. Tashish ishlarining transport-ekspeditsiya xizmatidan ajratilganligi transport-ekspeditsiya xizmatidan ajratilganligi № 3-Tarif ko'rsatmasiga muvofiq yuk jo'natuvchi va yuk qabul qiluvchi tomonidan yuk ortgani va tushirib olish haqi va to'lovlarini talab qilish, shuningdek bevosita tashish bilan bog'liq bo'lmagan ko'plab ishlar va xizmatlarni bajarish, ular tashish haqini to'lashi bilan bog'lanmasligida o'z aksini topdi. Shu xususiyatni hisobga olgan holda transportdagi servisga nafaqat transport-ekspeditsiya xizmatlarini, balki moddiy qiymatga ega bo'lgan ashyolarni tashish bo'yicha asosiy xizmatlar (yuk tashishlar), shu jumladan tashish bilan bevosita bog'liq bo'lmagan qo'shimcha (ko'makchi) ishlar va xizmatlarni ham kiritish maqsadga muvofiq.

Transport servisining «tegishli sifatga ega bo'lgan, yuklar va yo'lovchilarni tashishda taqdim etiladigan xizmatlar majmuyi» tarzidagi tushunchasi an'anaviy ekspeditorlik xizmatlarining faqat bir qismi bajarilishini ko'zda tutadi va butun transport xizmati kompleksiga oid elementlarni qamrab olmaydi. Ko'pgina ekspeditorlik tashkilotlari, konsernlar, yuk jo'natuvchilar, operatorlik kompaniyalari – o'zlariga tegishli yoki ijaraga olingan harakatlanuvchi tarkib egalari «o'z mijozlari»ga to'liq hajmda xizmat ko'rsatish me'yorida tashishlarni uyushtirish va ular sifati uchun mas'uliyatni o'z zimmalariga oladilar. Ushbu realliklarni hisobga

olgan holda transportdagi servisning bir muncha umumiy tushunchasini shakllantiramiz.

*Transportdagi servis* – bu yo'lovchilar, yuk jo'natuvchilar, yuk qabul qiluvchilarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatish, shu jumladan tashish ishlarini ta'minlash, kompleks xizmatlar taqdim etish va qo'shimcha ishlarni bajarish.

Aslini olganda, yuklarni tashish nuqtayi nazaridan transportdagi servis – iste'molchi uchun mahsulotni ishlab chiqarish punktidan iste'mol qilish punktiga yetkazib borish ishlari va xizmatlarning optimal kompleksini tanlash va undan ma'lum muddat davomida o'zi uchun foyda bilan ishlatishiga qaratilgan xizmat ko'rsatish majmuyi (kompleksi)dir.

## 1.6. Servis xizmati turlari

Xizmat ko'rsatish, yoki servis faoliyatiga bugungi kunda iqtisodiyotning qator yirik sektorlarini tegishli deb qabul qilingan: savdo, moliya, transport, sog'liqni saqlash, hordiq chiqarish va sport industriyasi, shuningdek ilm-fan, ta'lim va boshqaruv sohalari (ulardan uchta so'nggisining faoliyati faqat xizmat ko'rsatishdan iborat bo'lmasa ham).

Olimlar tomonidan qabul qilingan nisbatan to'liq tasnif servis faoliyatiga quyidagilarni kiritadi: maishiy xizmatlar, yuk tashish va yo'lovchi transporti xizmatlari, aloqa, uy-joy-kommunal xizmatlari, ta'lim, madaniyat tizimi xizmatlari, sayyohlik-ekskursiya xizmatlari, jismoniy madaniyat va sport xizmatlari, tibbiy, sanatoriy-sog'lomlashtirish xizmatlari, huquqiy xizmatlar. Servisni *amalga oshirish sohalari bo'yicha tasnifi* ana shunday ko'rinishga ega.

Biroq mana bu tasnif servis faoliyatining *mohiyatini* yaxshiroq tanlash imkonini berib, inson faoliyatining to'rt asosiy shakli uning asosini tashkil etadi: moddiy-tubdan o'zgartirish, bilish, qadriyatli-orientatsiya va kommunikativ yoki muloqot. Servis xizmatlari ulardan istalgan iroda ko'rsatilishi mumkin bo'lib, bu kabi xizmatlar o'ziga xos xususiyatlarga ega.

*Moddiy-tubdan o'zgartirish faoliyati* – bu inson tomonidan tabiat moddalarini o'zgartirilishi, atrofimizdagi buyumlar olamini yaratish, shuningdek jamiyat va odamlar organizmini o'zgartirishdan iborat. Mazkur sohadagi servis turli-tuman xizmatlar, shu jumladan individual, odamlarning moddiy ehtiyojlarini qondirishga qaratilgan xizmatlarni ham o'z ichiga oladi. Masalan, maxsus buyurtmalar bo'yicha har xil buyumlar va moslamalar yasash, tovarlarni tashish (yetkazib berish), ularni ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatish. Savdo sohasida servisning sotishdan oldingi (tovarni namoyish etish, tekshirish va o'rab berish) hamda sotishdan keyingi turlari mavjud bo'lib, u, o'z navbatida, belgilangan muddat davomida kafolatli (bepul) xizmat ko'rsatish va mahsulotdan foydalanish muddati mobaynida davom etishi mumkin bo'lgan kafolat davridan keyingi xizmat ko'rsatishlarga bo'linadi. Tovardan foydalanuvchi ehtiyojlarini qondirish bilan bu kabi servis ishlab chiqarish jarayonini to'ldirib keladi va tovarga bo'lgan talabni kuchaytirish, yangi sotuv bozorlarini o'zlashtirishga yordam beradi. Bundan tashqari, moddiy-tubdan o'zgartirish faoliyatidagi servis servis vazifalarini bajara oladigan tashkilotlar va ijtimoiy tuzilmalar yaratilishida ham namoyon bo'ladi. Nihoyat, faoliyatning moddiy sohasiga insonning ba'zi ehtiyojlarini qondirish ham kiradi. Bu tibbiy, maishiy xizmatlar, jamoatchilik ovqatlanishi bilan bog'liq xizmatlar, sport va jismoniy madaniyat sohasidagi xizmatlar, ta'lim xizmatlari (chunki ular inson shaxsini shakllantiradilar, mahorat va ko'nikmalarni paydo qiladilar).

*Faoliyatning bilish shakli* insonning moddiy emas, balki ma'naviy, ruhiy ehtiyojlarini qondirish, bilimlar yoki ma'lumot taqdim etishga (bilim va ma'lumot o'rtasidagi mavjud farq ushbu holda jiddiy ahamiyatga ega emas) qaratilgan. Servisning bu turiga ta'lim xizmatlari, ular hamisha ham faqat ma'lumot uzatishdan iborat bo'lmay, muloqot, tarbiya, biron-bir faoliyat ko'nikmalarini rivojlantirishni ham o'z ichiga olishiga qaramay, kiradi. Ma'lumot olish, unga ishlov berish, tuzilmalashtirish va uni taqdim etish zamonaviy jamiyatda axborot servisi nomini olgan keng faoliyat sohasiga aylanib ketdi. Siyosatchilarga



jamoatchilik fikri, aholining siyosiy partiya yoki mamlakat hukumatining harakatlarini qo'llab-quvvatlashi yoki unga qarshiligi to'g'risidagi axborot talab etiladi. Tadbirkorlarga texnik ixtirolar, ilmiy kashfiyotlar, moliya bozorlari holati, raqobatchilar faoliyati, iste'molchilar talabi, hukumat rejalari, tabiiy falokatlar kabilar to'g'risidagi turli-tuman ma'lumot zarur. Olimlar va muhandislarga ularning kasb faoliyati sohasiga doir ma'lumot talab etiladi. Harbiy qo'shinlar, maxsus xizmatlar va huquqni himoya qilish organlari razvedkaga doir, jinoiy uyushmalar faoliyatiga tegishli, shuningdek davlat milliy xavfsizligini ta'minlash uchun zarur bo'lgan har qanday ma'lumotni olib, uni tahlil qiladilar. Oddiy iste'molchiga esa narx-navo, tovarlar va xizmatlar to'g'risidagi ma'lumot kerak. Butun dunyoda faoliyat yuritadigan ko'p sonli xizmat va tashkilotlar o'z iste'molchilarini axborot xizmatlari bilan ta'minlaydilar. So'nggi yillarda Internet axborot xizmatlari taqdim etuvchi asosiy texnik vositalardan biriga aylandi.

Jamiyatning bilish faoliyatini ta'minlaydigan axborot servisi murakkablik darajasiga ko'ra bir necha qismga bo'linib, ular o'zaro tahlil va ma'lumotga ishlov berish teranligi bilan farqlanadi. Bilish faoliyatidagi servisning ikki bosh darajasini ajratish mumkin: empirik – alohida faktlar va hodisalar to'g'risidagi axborot (ma'lumot) taqdim etish, nazariy – hodisalarning mazkur sohasining faoliyat ko'rsatishi va rivojlanishining qonuniyatlariga aniqlik kiritadigan ma'lumot tahlili.

Bilish faoliyatidagi servisning empirik darajasida muassasalarning joylashishi va ish rejimi, ularda tovarlar mavjudligi va narx-navosi siyosiy yoki madaniy hayot hodisa va yangiliklari, yuridik ko'rinishdagi yangiliklar kabi nisbatan sodda ma'lumotlar taqdim etiladi. Bu turdagi xizmatlarni ma'lumot berish xizmatlari, shuningdek maxsus malakaga ega bo'lmagan shaxslar ham ko'rsatishi mumkin.

Axborot (informatsiya) servisining nazariy darajasida iqtisodiyot holatining tahlili o'tkazilib, jamoatchilik fikri, atrof muhit holati, tovarlar va xizmatlarga bo'lgan talablar rivojlanish istiqbollari, ta'lim dasturlari ishlab chiqilganligi o'rganiladi. Bu

kabi xizmatlar ekspertlar, analitika markazlari, ilmiy-tadqiqot institutlari, o'quv muassasalari va axborotga ega bo'lgan, unga professional darajada ishlov bera oladigan va foydalanuvchiga kerakli ko'rinishda taqdim eta oladigan boshqa muassasalar tomonidan ko'rsatiladi.

*Faoliyatning qadriyatli-orientatsiya* shaklini ko'pincha bilish faoliyati bilan adashtiradilar. Biroq ular o'rtasida keskin (tub) farq mavjud. Bilish vazifasi – real mavjud bo'lgan tabiiy va sotsial hodisalarni obyektiv, xolis tarzda aks ettirishdan iborat. Qadriyatli-orientatsion faoliyat vazifasi esa bu hodisalarning inson uchun ahamiyatini aniqlash, ularga nisbatan muayyan munosabat ishlab chiqish, ularga baho berishdan iborat. Bu baholar, albatta, insonga va u yashayotgan jamiyat tipiga bog'liq. Qadriyatlar tizimini (atrofdagi olam voqea-hodisalarining baholanishi) ma'naviyat, san'at, siyosiy faoliyat ishlab chiqadi, yaratadi. Ilm-fan, aksincha, odatda subyektiv baholardan ozod bo'lishga va atrofdagi olamning inson irodasi va uning xohish-istaklari, manfaatlariga bog'liq bo'lmagan obyektiv, mustaqil qonuniyatlarini ochib berishga intiladi.

Qadriyatli-orientatsiya faoliyati sohasidagi servis reklama, ekspertiza, psixodiagnostika, imijmeykerlik xizmatlari, badiiy-bezak berish faoliyati, diniy ko'rinishdagi xizmatlar orqali amalga oshiriladi.

Reklama xizmatlari tovarni bozorga chiqarish bilan bog'liq butun jarayonni iste'molchida mavjud qadriyatlar tizimini o'zgartirish deb qarash mumkin. Eng oddiy holatda reklama alohida tovar yoki xizmatga talab paydo qilishga, bu narsa odamlar uchun so'zsiz qadrga egaligiga ishontirishga intiladi. Nisbatan yuqori darajada reklama servisi murakkab qadriyatli-orientatsiya vazifasini bajaradi – muayyan tovar yoki xizmatga doimiy, barqaror talab hosil qilishga, ularni odamlar hayot tarzining tarkibiy qismi, inson o'z hayotini usiz tasavvur ham qila olmaydigan ramziy buyumga aylantirishga harakat qiladi. Masalan, Genri Ford va avtomobil sanoatini yaratgan boshqa shaxslar o'z mahsulotini nafaqat harakatlanish vositasiga, balki o'rtacha amerikalikning qadriyatlar tizimi va hayot tarzining uzviy

tarkibiy qismiga aylantirishga muvaffaq bo'ldilar. Pedagoglar va psixologlar kuzatishlariga ko'ra, mashhur o'yinchoq – Barbi qo'g'irchog'ining keng tarqalganligi ba'zan u bola uchun eng oliy qadriyatga aylanishiga sabab bo'lgan. Bolalar ana shunday qo'g'irchog'i bo'lmagan boshqa bolalarga nisbatan tahqiromuz munasabatda bo'lib, ular bilan gaplashmay qo'yganlar. Reklama, taqlid qilish mexanizmlari ta'sirida jamiyatda mavjud bo'lgan kadriyatlar tizimi o'zgarib, buyumlar sig'inish ashyosiga aylangan holatlarga ko'plab misollar keltirish mumkin.

Savdo, moda, dizayn va badiiy ijodning boshqa turlari sohalaridagi ekspertiza ham qadriyatlar tizimini shakllantiradi va o'zgartiradi. Ekspert xizmatlari davlat yoki e'tirof etilgan mutaxassislar hamjamiyati nomidan tovar, xizmat yoki san'at asarining yuqori sifatini (yuksak badiiy saviyasini) tasdiqlash yoki inkor etish bilan talab va ehtiyojga ta'sir ko'rsatadi.

Imijmeykerlar xizmatlari va jamoatchilik bilan aloqalarni yo'lga qo'yish xizmatlari firma, siyosiy partiya, ijtimoiy tashkilot yoki alohida shaxsning jozibador obrazini yaratish maqsadida taqdim etiladi. Ular vazifasi – obro'-e'tiborni ko'tarish, iste'molchilar yoki saylovchilarni avvaldan tayyorlangan fikr va harakatlarga yo'llashdan iborat. Bu holda odamlarda avvaldan ko'zda tutilgan kayfiyat va tasavvurlarni shakllantirish uchun odamlarning u yoki bu guruhiga vaqti-vaqti bilan ta'sir ko'rsatish tashkil qilinib, bu xizmatlar iste'molchisini qo'llab-quvvatlashga olib kelishi lozim.

Psixoanalitik (psixoterapevt) xizmatlari qator g'arb mamlakatlari keng tarqalgan. Ularning vazifasi – mijozga murakkab hayotiy vaziyatlarga yangicha munosabat ishlab chiqish, uning qadriyatlar tizimini o'zgartirish orqali uning shaxsiy muammolarini yengish (bartaraf etish) ga yordam berishdan iborat.

G'arb olimlari alohida ajralib turgan qadriyat-oriyentatsiya tusidagi yana bir xizmat turini ajratib ko'rsatadilar. Bu ruhoniylar xizmatlari bo'lib, ular dindorning ma'naviy-ruhiy olamiga, unda o'ziga xos, mazkur diniy konferensiyada qabul qilingan qadriyatlar tizimini shakllantirishga qaratilgan. Diniy faoliyatni qadriyat-oriyentatsiya sohasidagi servisning bir turi sifatida qarash

mumkin, ammo o'ziga xosligi sababli u faqat diniy tashkilotlar amalga oshira oladilar.

*Faoliyatning kommunikativ shakli* – bu alohida odamlar va (yoki) tashkilotlar o'rtasida muloqot (kommunikatsiya) tashkil qilish. Servis faoliyatining bu yo'nalishiga taqdimotlar, uchrashuvlar, konferensiyalar, ko'rgazmalar, muzokaralar tashkil etish, Internet orqali muloqot o'tkazish, bir tildan boshqa tilga tarjima qilish xizmatlari, muloqot qilish bo'yicha ruhiy treninglar o'tkazish, qaysidir ma'noda – ommaviy axborot vositalari faoliyatini, aloqa xizmatlarini kiritish mumkin. Kommunikativ faoliyat hamisha axborot uzatish bilan bog'liq, ammo faqatgina undan iborat emas. Tarixan kommunikatsiyaning uch asosiy tipi yuzaga kelgan: bevosita yuzma-yuz muloqot; san'at asarlari, yozuv va boshqa belgili tizimlar orqali vositalar yordamidagi muloqot; elektron texnologiyalar: telefon, radioaloqa, EHM, kompyuter tarmoqlari yordamidagi muloqot.

Shaxsiy muloqotni uyushtirishga doir servis bevosita odamlar orasidagi aloqa bog'lanishi uchun sharoit yaratishga qaratilgan. U doimo mavjud bo'ladi, chunki odamlar bir-birini yaxshiroq tushunishi uchun eng maqbul imkoniyatlarni topish imkonini beradi. Yozuv va qog'oz texnologiyalari yordamidagi muloqot belgilar tizimi orqali bevosita bo'lmagan o'zaro aloqani tashkil etish bo'yicha alohida toifa xizmatlarini (pochta xizmatlari, nashriy ma'lumotlar) talab etadi. Nihoyat, elektron kommunikatsiya vositalarini qo'llagan holdagi servis muloqot imkoniyatlarini keskin kengaytirib, uni jadallashtiradi, makondagi ajralganlikni yengib, bevosita shaxsiy muloqot mexanizmlarini qisman tiklaydi.

Inson faoliyatining to'rt asosiy shakli mavjudligi bilan bog'liq servis turlarining xususiyatlari ana shulardan iborat.

Maxsus aytib o'tish lozim: faoliyatning moddiy-tubdan o'zgartirish, bilish, qadriyat-oriyentatsiyali va kommunikativ faoliyat shakllariga qat'iy ajratilishi ilmiy mavhumlikdir. Bu ularni batafsil tadqiq etish uchun zarur. Real hayotda bu faoliyat shakllari o'zaro birga kelib, uyg'unlashib ketadi, muayyan servis xizmati esa odatda barcha to'rt shakl elementlarini o'z ichiga

oladi. Misol uchun, tovarga ta'mirlash yoki texnik xizmat ko'rsatish bo'yicha moddiy ko'rinishga ega bo'lgan xizmatlarni ko'rsatish jarayonida, mazkur holdagi servis faoliyatining ustuvor, ya'ni moddiy-tubdan o'zgartirish turini boshqa servis turlari elementlari bilan to'ldirish kerakligini hisobga olish kerak. Xizmatlar iste'molchisi, odatda, u haqida ma'lum ma'lumotga ega bo'lishga intiladi va tovar, unga texnik xizmat ko'rsatish to'g'risidagi ekspert bahosini (mutaxassis fikrini) bilishga qiziqadi. Servis faoliyatining istisnosiz barcha turlarida yetkazib beruvchi va xizmatlar iste'molchisi orasida kommunikatsiya (muloqot) yuzaga keladi. Ayniqsa, sayyohlik, tibbiyot, madaniy, ta'lim servislarida xususiy shaxslar bilan ishlashda ularning psixologik kontaktiga ko'p jihatdan mazkur xizmatlarning bundan keyingi rivoji bog'liq bo'ladi.

### **1.7. Xorij transportida servis xizmatlari**

Xorijda yuk tashishni asosan ixtiyoriy manzilga «eshikdan eshikkacha» varianti bo'yicha va «o'z vaqtida» rejimida amalga oshirishga harakat qiladilar. Turli davlatlarda transport-ekspeditsiya firmalarining faoliyati aynan ana shunga qaratilgan. Xorijdagi ekspeditorlik firmalari ishchilar soni 10 kishigacha bo'lgan hamda ishi katta mablag' sarflamasdan tashkil etilishi mumkin bo'ladigan kichik korxonalar ham, ishchilari soni 2 mingdan ortiq va butun dunyo bo'ylab filiallari mavjud bo'lgan yirik korxonalar ham bo'lishi mumkin. Ular mustaqil bo'lishi yoki yirik temir yo'l, avtomobil va kema kompaniyalarining tarkibiga filial sifatida kirgan bo'lishi mumkin. Bundan tashqari, G'arbda bunday firmalar faoliyati haqiqatda o'zaro chambarchas bog'langan bo'lsa ham, xalqaro va ichkilarga ajraladilar. Ammo bir qator davlatlarda firmalar tashishning faqat bir (xalqaro yoki ichki) turiga ixtisoslashgan bo'ladi.

Ekspeditorlik firmasi o'zining harakatdagi tarkibiga ega bo'lishi yoki kontrakt asosida yirik temir yo'l, avtomobil va kema kompaniyalari, xususiy mulk egalariining transport vositalarini jalb etishi mumkin. Transport-ekspeditsiya xizmatlarning

ko'pchiligi alohida kompaniyalar yoki shaxslarning xususiy mulki bo'lib, faqat ozgina qismi davlat mulki hisoblanadi. Ko'pchilik xususiy firmalar oilaviy bo'ladi.

Aksionerlik jamiyati hisoblangan yirik transport-ekspeditsion kompaniyalari aralash bo'lishi mumkin, ya'ni bu jamiyat mulkining bir qismi xususiy bo'lib, qolgani davlatga yoki munitsipalitetga tegishli bo'ladi. Keyingi yillarda mulkchilikning umuman yangi shakli vujudga keldi – kollektiv (jamo) mulk, unga o'tish ayrim hollarda bankrotdan saqlanib qolishga, korxonalar ishini yaxshilashga imkon berdi. Juda yirik firmalar bilan bir qatorda mijozlarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatadigan kichik transport-ekspeditsion korxonalar mavjud. Odatda, bu tor ixtisoslashgan terminalli, yuridik, sug'urta va boshqa korxonalaridir. Firmalar yuk ortish-tushirish ishlarini, yuklarni saqlashni, kema va vagonlarda mahkamlab o'rnatish, kuzatib qo'yish va boshqa turli xil operatsiyalarni amalga oshiradilar. Ekspeditor yuk egasining boshqa firmalar faoliyatini nazorat qiluvchi yagona vakili bo'lishi mumkin. Firmalar orasidagi raqobatchilik kurashi natijasida yuqori sifatli xizmat ko'rsatish ishlariga erishish mumkin.

Transport-ekspeditsiya ishlarining rivojlanishiga terminallar tarmog'ini yaratish yordam beradi. Xalqaro talablarga javob beruvchi zamonaviy terminal – bu hududida transport tashishning biri tugab, ikkinchisi boshlanadigan transport-ekspeditsiya korxonasi. Unda ekspeditsiya servisining xizmatlar kompleksini, hamda yukka bo'lgan tijorat va ma'muriy xususiyatga ega (bojxona tozalovi, sanitar-karantin nazorat, sug'urtalash va b.) talablar bajarilishini o'z ichiga olgan texnologik operatsiyalar sikli amalga oshiriladi.

Terminalda oldindan yuklarni to'plash, yuklar turlarini tuzish, tashish vositalarini kutayotgan tovarlarni saqlash, keyingi harakat yo'nalishlari bo'yicha saralash va kabilar uchun rivojlangan ombor xo'jaligi bo'lishi shart.

Dunyoda kam miqdordagi ulkan transport va transport-ekspeditorlik kompaniyalari hamda yuz minglab o'rta va mayda ekspeditorlik firmalari va transport korxonalari faolitining

birlashmasi ko‘rinishidagi yagona transport kompleksi vujudga keldi. Xalqaro ekspeditorlik assotsiatsiyalari Federatsiyasi ma‘lumotlariga ko‘ra dunyoda xodimlarining umumiy soni 8 mln kishiga teng 35 ming yirik va o‘rtacha ekspeditorlik firmalari faoliyat yuritmoqda. Taxminlarga ko‘ra dunyoda cheksiz sonli tashuvchilar va ekspeditorlar orqali har bir yuk jo‘natuvchi va yuk oluvchi bilan bevosita aloqa bog‘lash imkonini beradigan logistik mintaqaviy nimitizimlar ulangan transport koridorlariga bog‘langan logistik taqsimlovning 60–70 transport uzal-markazlari yaratiladi.

Ekspeditor huquqlarini kengaytirish jarayoni amalga oshadi. Ekspeditor vazifasiga endi yaqindagina unga xos bo‘lmagan ishlar kiradi, bular:

- uchinchi shaxslarni jalb qilish;
- o‘z tovar omborlari va transport vositalaridan foydalanish;
- aralash yo‘llarda yuklarni tashish operatori sifatida faoliyat;
- tara va qadoqlarni tayyorlash;
- transport vositalari ijarachisi va bosh pudratchisi sifatida ishlash;
- tashish jarayonida tovarlarni yanada ko‘proq qayta ishlashni, ularni sotib olish va qayta sotishni hamda o‘tkazishni tashkillashtirish.

Transport-ekspeditsiya operatsiyalari va xizmatlari ko‘pligi, transport-ekspeditsiya faoliyati (TIF) ning yuqori darajali xalqaro integratsiyasi shunga mos huquqiy asoslanishni talab etadi.

Transportning har xil turlarida transport-ekspeditsiya faoliyati (TIF) ni belgilovchi asosiy xalqaro shartnoma va konvensiyalarga quyidagilar kiradi:

– tarif va savdo-sotiq bo‘yicha Bosh bitim (SSBB). U xalqaro savdo-sotiqning huquqiy tartiblashtirish masalalarini belgilab beradi. SSBB tarkibiga 100 dan ortiq davlatlar kiradi;

– Butun dunyo savdo-sotiq tashkilotining xizmatlar sotuvi bo‘yicha Bosh bitimi chegaralarni kesib o‘tish tartiblariga, tortishuvlarni hal qilishga, transport vositalarining texnik tavsiflariga va shu kabi yagona xalqaro talablarni belgilab beradi;

– 1980-y. 77 ta davlat tomonidan tuzilgan yuklarni xalqaro aralash tashishlar haqidagi Konvensiya (TD/MT/CONE/I). Mazkur me'yoriy bildirishnomaning asosiy mazmuni yagona transport hujjati bilan xalqaro yo'llarda aralash tashishlarni tartibini belgilab beruvchi me'yoriy-huquqiy baza (negiz) ni yaratishdan iborat. Konvensiyaga ko'ra, o'zini yukni olib borishga javobgar deb e'lon qilayotgan tashuvchi (ekspeditor) aralash tashish operatori bo'ladi;

– xavfli yuklarni tashishga qo'yiladigan talablarni belgilovchi xavfli yuklarni xalqaro yo'llarda tashish to'g'risidagi Evropa bitimi (DOLOG);

– yuklarni xalqaro yo'llarda tashish to'g'risidagi Bojxona Konvensiyasi (XYTBK);

– yuklarni chegarada tekshirish shartlarini kelishib olish to'g'risidagi Xalqaro konvensiya;

– xususiy tashish vositalarini vaqtincha olib kirish to'g'risidagi Bojxona konvensiyasi;

– konteynerlarga tegishli Bojxona konvensiyasi;

– tez buziladigan mahsulotlarni xalqaro yo'llarda tashish va ularni tashish uchun mo'ljallangan maxsus transport vositalari (MTV) to'g'risidagi Bitim va b.

Transport-ekspeditsiya faoliyati (TEF) masalalari bilan shug'ullanadigan hamda bu faoliyatga tegishli bo'lgan milliy qonun chiqarish aktlarni tuzishda e'tiborga olinadigan majburiy (a'zolari uchun) va tavsiya etiladigan me'yoriy hujjatlarni ishlab chiqadigan bir qator nufuzli xalqaro tashkilotlar mavjud. Ekspeditorlik assotsiatsiyalarning xalqaro federatsiyasi (EAXF) TEF ni tartiblashtirish bo'yicha tavsiyanomalar ishlab chiqadi. BMT ning Yevropa iqtisodiy komissiyasining ichki transport bo'yicha Qo'mitasi (BMT EIK ITK) katta ish olib boradi. Bu Qo'mita tomonidan BMT boshchiligida tuzilgan 50 dan ortiq bitim, konvensiya va bayonnomalar ishlab chiqilgan. Xalqaro axborot tizimi «Effekt» qog'ozsiz texnologiyalardan foydalan-ganda transport-ekspeditsiya hujjatlarini to'ldirish shakli va texno-logiyalariga qo'yiladigan talablarni belgilab beradi. Transport-ning turli xillarida tashishlarni tashkil etishning huquqiy aspekt-



larini quyidagi tashkilotlar belgilaydi: Avtomobil transportining xalqaro ittifoqi, fuqaro aviatsiyasi tashkiloti – IKAO va IATA, Transport vazirlarining Yevropa konferensiyasi. Bu konferensiya transportning turli xillari, shu jumladan, temir yo‘l transporti uchun tavsiyanomalar va huquqiy nizomlar ishlab chiqadi.

Milliy ekspeditorlar uchun majburiy bo‘ladigan xalqaro bitim va me‘yoriy hujjatlarni ma‘lum bir davlatlarga joriy etishning bir necha yo‘llari mavjud:

– mazkur hujjatlarda ishlab chiqilgan talab va nizomlarni milliy qonunlar majmuyiga kiritish;

– ushbu davlat hududida xalqaro standart yoki boshqa huquqiy-me‘yoriy hujjatni joriy etish haqida qaror qabul qilish;

– milliy huquqiy-me‘yoriy hujjatni ishlab chiqishda xalqaro hujjatni asosiy deb qabul qilish;

– transport-ekspeditsiya xizmatlari yoki ekspeditor korxonalarining sifat tizimlarini xalqaro talablarga sertifikatlash qilish. Bu mustaqil sertifikatlash organi tomonidan, ko‘pincha xalqaro e‘tirof etilgan va boshqa davlatda joylashgan organlar tomonidan ham amalga oshiriladi. Mijoz va ekspeditorning o‘zaro munosabatlarining yuridik asosi bo‘lib, transport ekspeditsiyasi shartnomasi xizmat qiladi va bu shartnomaning asosiy tamoyili ikkala tomonning – mijoz va ekspeditorning tengligi va yuqori darajada mas‘uliyatligidan iborat. Shartnoma amalda mijoz va ekspeditor orasida kelgusida hujjat har ikkala tomondan yuborilganligini aniqlash imkonini beruvchi pochta, teletayp, telefon, elektron yoki boshqa aloqa vositasida oddiy hujjat almashish orqali turli shakllarda tuzilishi mumkin. Mijoz va ekspeditor orasida shartnoma tuzilishi ularning ichki yurisdiksiyasini belgilaydi. Ekspeditorlik vazifalarni amalda bajarilishi esa bu munosabatlarni uchinchi shaxslar bilan bo‘ladigan kontakt darajasiga olib chiqadi. Ularning tarkibi ko‘p qirrali bo‘lib, tomonlarning huquqiy munosabatlarining keng ko‘lamidan iborat: mijoz va ekspeditorning uchinchi shaxslar bilan yoki faqat ekspeditorning o‘zini uchinchi shaxslar bilan, shu jumladan o‘zining nomidan emas, balki mijoz nomidan ish yuritayotgan hollarda ham. TEF ishtirokchilarining o‘zaro huquq va

majburiyatlarini belgilanishi TEF ning milliy tartib-qoidalarida hamda transport-ekspeditsiya hujjatlarining aniq shakllarida aks etadi. TEF ni bir xillashtirish (unifikasiyalash) ning dunyoda bo'lib o'tayotgan jarayoni milliy tartib-qoidalarini hisobga oluvchi, ammo xalqaro qonunlar majmuyi bilan kelishilgan asosiy hujjatlarning yagona shaklini yaratilishiga olib keldi. Bu ishni asosan FIATA olib boradi.

---

---

## ***II bob. MIJOZLARGA XIZMAT KO'RSATISH SIFATI DARAJASI***

### **2.1. Temir yo'lda xizmat ko'rsatishning sifat ko'rsatkichlari**

Tashishlarning sifati – ishlab chiqarish va mamlakat aholisi ehtiyojlarini o'z vaqtida va to'liq qondirishga yaroqlilik darajasini shartlovchi transport mahsuloti bo'yicha kerakli ko'rsatkichlarning yig'indisidir.

Asosiy ko'rsatkichlar yuklarni hajmi va strukturasi, vaqtida yetkazilishi bo'yicha ehtiyojlar darajasini qondirishdan iborat. Tashishlarning ehtiyoj qiymatini aniqlab beruvchi ko'rsatkichlarga yana saqlanganlik, muntazamlik, birtekislik, xavfsizlik, ishonchlilik kabilar kiradi. Tashish sifatining integral ko'rsatkichini ularni bajarishga ketkaziladigan xarajatlar tashkil qiladi. Bular: tashishning mehnat talabligi, mehnat unumdorligi, energiya sig'imlilik, tashishning tannarxi kabilardir.

Shubhasiz, transport xizmat ko'rsatishning sifat ko'rsatkichlari nafaqat transport – ekspeditorlik faoliyati, balki bevosita tashishlar, shuningdek, ular bilan bog'liq bo'lgan ishlar va xizmatlarni o'z ichiga oladi.

Yuqori sifatli tashish bilan ta'minlash – bu xizmatlardan foydalanuvchilarning manfaatlarini to'liq hisobga olish, ularga servisning yangi turlarini taklif etishga tayyor bo'lish, marketing asosida asosiy ehtiyojlarni bashorat qilish, temir yo'l transportida yuk tashishning qo'shimcha hajmini jalb etish uchun va yo'llarini izlash demakdir. Xizmat ko'rsatish sifatini oshirish, ularning nomenklaturasini kengaytirish asosida temir yo'llar tijorat yutuqlarga erishadilar.

Transport xizmatlarini taqdim etuvchilar va iste'molchilar orasidagi munosabatlarni tartibga solishda «Iste'molchilar huquqini himoya qilish haqida»gi Qonun me'yoriy asos bo'ladi.

Ushbu dalolatnoma bilan milliy qonunchilikda iste'molchilar huquqlari BMT Bosh Assambleyasi hujjatida deklaratsiya qilingan «Iste'molchilar huquqini himoya qilishning bosh omillari» asosida mustahkamlangan.

Xizmat ko'rsatish ko'rsatkichlari – bu sifatini aks ettiruvchi bir yoki bir nechta iste'molchilik hujjatlari xususiyatlarining miqdoriy tavsifi (xarakteristikasi).

Yuk egalarini qoniqtirish uchun zarur bo'lgan transport xususiyatlarining yig'indisi, oqibatda temir yo'l transportida xizmat ko'rsatish sifatini tashkil etadi.

Shulardan kelib chiqqan holda, transportda xizmat ko'rsatish sifati muayyan ravishda iste'molchilarning tashish jarayoni shartlari va natijalariga, ya'ni bosh yoki yakuniy punktlarda, shuningdek, harakatlanish yo'llarida yuklarga tavsif etuvchi omillarning turli-tumanligidan kelib chiqqan talablarga bog'liq.

Temir yo'l transportida xizmat ko'rsatish sifatining ko'rsatkichlari quyidagi talablarga javob berishi lozim:

– transportda xizmat ko'rsatish sifatining iste'molchilar ehtiyojlari va jahon tajribasiga muvofiqligini ta'minlashga imkoniyat yaratmoq;

– xizmatlarning xususiyatlari va yaroqliligini tavsiflash, iste'molchilar talablarini ularning vazifasiga muvofiq qanoatlan-tirmoq;

– iqlim yoki boshqa omillardan qat'i nazar barqaror bo'lish;

– tashish jarayoni va transport faoliyatining boshqa turlari sifatining muntazam ravishda oshishini ta'minlamoq;

– turli xizmatlar sifat darajasini kompleks baholashda ko'rsatkichlarning o'zaro o'rini bosishni (o'zaro ayirboshlashni) istisno qilmoq;

– fan va texnikaning zamonaviy yutuqlari, transport servis sohalarining ilmiy-texnik taraqqiyoti asosiy yo'nalishlarini hisobga olish.

Sifat ko'rsatkichlari tuzilishi orqali bajaruvchilar manfaatlari va transport xizmatlari iste'molchilari o'rtasida balans o'rnatiladi. Bu bajaruvchilarga xizmatlar sifatini talabdagi darajagacha ko'tarish bo'yicha oldindan chora - tadbirlar ko'rishga, iste'molchilarga esa tashish qoidalari va boshqa me'yoriy hujjatlar asosida o'z huquqlarini himoya qilishga imkoniyat yaratadi.

Korxonalariga sifatli transport xizmatini taqdim etishni aks ettiruvchi yuk tashishlarning asosiy iste'molchilik tavsifnomalariga yetkaziladigan yuklarning o'z vaqtida yetkazilishi va saqlanganligi kiradi.

Yuklarni (qo'l yukini) o'z vaqtida yetkazib berish – yuklarni (qo'l yukini) yakuniy punktga shartnomada ko'rsatilgan muddatda yoki e'lon qilingan jadval bo'yicha yetkazishni ta'minlovchi transport xizmat tavsifnomasi.

Tashishdagi saqlanganlik – yuklarni yo'qotish, shikastlanmaganlik, ifloslanmaslikni ta'minlashdan iborat bo'lgan transport xizmatining tavsifnomasi.

Tashiladigan yuklarning xususiyatlaridan kelib chiqqan holda, ularni tashish jarayonidagi saqlanishi talablari ham aniqlanadi. Bir turdagi tashishlar uchun saqlanganlik ularning tashish boshidagi va yakunidagi og'irligining o'zgarmasligini yoki ularning o'rnatilgan talablar (masalan, tabiiy kamayishining me'yori)ga, boshqalari uchun esa – mashinalar va jihozlarning to'liq majmuasiga aytiladi. Ayrim yuk guruhlari uchun (quyuluvchi, to'kiluvchi yopiq holda saqlanuvchi va boshqalar) ularni saqlash ifloslanish darajasi bilan aniqlanadi. Tashish jarayonining turli talablarini hisobga olgan holda yuklarni o'z vaqtida transportirovka (yuk tashish) qilish ko'rsatkichlari yukni o'z vaqtida tashish, yuk yetib kelishining doimiyliigi va tashishlarning tezkorligi bilan baholanadi.

Yukning yetib kelish doimiyliigi ko'rsatkichlari o'rnatilgan (belgilangan) muddat oralig'ida keladigan yukning tashilish tezligini tavsiflaydi.

Yuklarning tashilish tezkorligi ko'rsatkichlari yuk tashishning me'yoriy (shartnoma asosida), o'rta va yo'l qo'yiladigan maksimal vaqtini, yuk tashishda o'rta vaqtdan maksimal

chetlanishini; yukni o'rta tezlikda yetkazib berishini, transport vositasining sutkali bosib o'tadigan masofasining hajmi (kattaligi)ni va yukning me'yoriy muddatda yetib kelish foizini aks ettiradi.

Ushbu ko'rsatkichlarga amal qilish temir yo'llar uchun yuklarni yakuniy punktlarda ularning egalariga da'volarsiz va zararni qoplamasdan topshirishni bildiradi.

Yuklarni beshikast tashish ko'rsatkichlari transport xizmatlarining yuk tashishning boshlanishi va tugatilishida yuk joylarining sonini saqlash kabi xususiyatini tavsiflaydi.

Transport xizmatining tashiladigan yuk tozaligini o'rnatilgan talablarga binoan saqlash kabi xususiyati yuklarni ifloslanishsiz tashish ko'rsatkichlari bilan belgilanadi.

Yuklarni tashish sifati darajasini baholashda iqtisodiy samaradorlik ko'rsatkichlarini hisobga olish zarur.

## **2.2. Xizmat ko'rsatish sifati, yuklarni tashish va yetkazib berish vaqti**

Yuklar sifatini tekshirishning ikki usuli ma'lum: organoleptik va laboratoriyadagi tekshiruv. Organoleptik usul sezgi a'zolari (ko'rish, eshitish, hid sezish, ushlab ko'rib bilmoq) yordamida tovarlar sifatini aniqlashga asoslangan. Ushbu usul yordamida asbob – anjomlardan foydalanmagan tarzda (mustahkamlikni qo'l bilan sinash, hidini aniqlash, namlanish (ho'llanish)ga sinovdan o'tkazish va b.) oddiy sinovlar o'tkaziladi.

Tovarlarni laboratoriya tekshiruvidan o'tkazish asbob - uskunalari, apparatlar va reaktivlar yordamida amalga oshiriladi.

Bu usul aniqroq, lekin bajarilishi bo'yicha murakkabroq va ko'proq vaqtni talab qiladi. Laboratoriyadagi tekshiruv natijasi muayyan raqamli ko'rsatkichlar bilan ifodalanadi.

Tovarlarni laboratoriyaviy tekshiruvdan o'tkazishning besh usuli qo'llaniladi:

– jismoniy – tovarlarning jismoniy xususiyatlarini aniqlash uchun, solishtirma og'irligi, mutlaq og'irligi, yopishqoqligi,

alangalanishi, qaynashi, muzlashi (qotishi, sovishi), nomlanishi va boshqalar;

– mexanik – mexanik xususiyatlarni aniqlash uchun – mustahkamligi, qayishqoqligi (egiluvchanligi, tarangligi, cho‘ziluvchanligi) uzilishga qarshiligi, o‘ralishi va boshqalar;

– optik – tovarning tabiatini, mikroskop yordamida uning ichki tuzilishini v.b. aniqlash uchun;

– kimyoviy – kimyoviy tarkibini aniqlash uchun (miqdoriy va sifat tahlillari uchun) va tovarlarga turli tashqi ta‘sirni aniqlash uchun (kislotalarga bo‘lgan munosabati, bo‘yoqning puxtaligi va boshqalar);

– biologik – tovar sifatiga zarar yetkazuvchi tirik organizmlarning mavjudligini aniqlash uchun.

Tadqiqot uchun odatda namuna olinadi. Organoleptik tekshiruvlar uchun me‘yoriy yoki texnik shartlarda qayd etilgan.

Laboratoriya tadqiqotida, odatda, uchta namuna tanlab olinib, ulardan biri laboratoriyaga, ikkinchisi – yuk yetkazib beruvchiga, uchinchisi (nazorat) – nazorat tadqiqoti o‘tkaziladigan holat uchun qoldiriladi.

Yuklar massasining tabiiy kamayishi o‘lchamlarini va uni aniqlash usullarini hisobga olish talab etiladi. Ko‘pgina yuklarni tashishda ana shu yuklarning tabiiy xususiyatlari yoki ularni joylash xarakteriga (changlanish, qoplamay yoki qoplarda tashiladigan yuklarning to‘kilib-sochilishi), shuningdek, me‘yoriy tashish va saqlash sharoitlarida tashqi sabablar (don, mevasabzavotlar, tuz kabilarni tashishda namlik yo‘qotilish) ta‘sirida yoki turli suyuq yuklarni tashish yo quyib haydashda bog‘liq ravishda ularning massasi o‘zgarib turishi mumkin. Massadagi bunday yo‘qotishlar tabiiy yo‘qotish deyiladi.

Tabiiy yo‘qotishlar me‘yoriy o‘lchamlari yuk xususiyati, tashish masofasi va shart-sharoitlariga bog‘liq bo‘lib, bir muncha keng ko‘lamda o‘zgarib turadi (0,1–3,4 %). Eng katta me‘yorlar sabzavotlarning ba‘zi turlari uchun o‘rnatilgan. Non mahsulotlarining tabiiy yo‘qotishlar me‘yori tashish masofasiga bog‘liq bo‘ladi. Neft va neft mahsulotlari bo‘yicha tabiiy yo‘qotishlar

me'yoriy yuk navi, yil mavsumi va iqlim zonalariga bog'liq ravishda belgilangan.

Yuk tashishga qabul qilinib, yuk qabul qiluvchiga umumiy massasiga ko'ra topshiriladigan bo'lsa, me'yoriy kamayish miqdori yuk xatida ko'rsatilgan butun massadan hisoblab topiladi. Agar yuk xatida har bir joyning massasi alohida ko'rsatilgan holda kamayish ham har bir yuk joyi uchun hisoblanadi. Tabiiy yo'qotishlar me'yorining qo'llanishiga yuk massasida etishmovchilik aniqlanganida va faqat yetishmovchilikning boshqa sabablari (masalan, yukning bir qismi o'g'irlanishi, alohida o'rinlar yetishmasligi va b.) uchun asos bo'lmagan holatlarda yo'l qo'yiladi. Yuk yetishmovchiligi tabiiy kamayishdan ko'pi bilan 0,1% ga ortiq bo'lsa, bu tarozi ko'rsatmalaridagi farqqa tegishli deb hisoblanadi.

Tabiiy yo'qotish me'yorlari germetik o'ramda, kavsharlangan yoki surguch, mum kabi narsalar bilan mahkamlangan holda taqdim etiladigan yuklar (masalan ichimlik, vino, konservalar), shuningdek gigroskopik va namni tez o'ziga oladigan yuklar (paxta, tamaki mahsulotlari) uchun belgilanmagan.

Shuningdek, bunday me'yorlar tovar birliklari massa birliklarida o'lchanmaydigan yuklar (poyafzal, manufaktura, idish-tovoq va b.) uchun ham o'rnatilmagan. Vazn o'lchashdan keyin aniqlangan yuk massasidagi yetishmovchilik o'rin(joy)larni ochish va hujjatlar va fakturalar bo'yicha tekshirish yordamida aniqlashtiriladi.

Yuklarni to'g'ridan-to'g'ri aralash temir yo'l-suv qatnovida tashishda kamayish (yo'qotish)lar me'yorlari daryo, dengiz yoki temir yo'l transporti uchun alohida-alohida hisoblanadi. Bunda ushbu me'yorlar bir martalik o'lchamda ana shu transport turida butun tashish masofasi uchun to'g'ridan to'g'ri hujjat bo'yicha qo'llaniladi.

To'kilib-sochilishga moyil yuklar (sement, mineral tarkibli qurilish materiallari, o'g'itlar, quruq va sochma bo'yoqlar, don, tuz va h.k.) uchun aralash (temir yo'l-suv va bevosita suv) qatnov orqali tashishda massaning tabiiy yo'qotishlari me'yoriy yukni temir yo'ldan suvga va suvdan temir yo'lga har bir qayta ortishda



30 % ga va kemadan kemaga qayta ortishda 20 % ga ortib boradi. Yuklarning tabiiy yo'qotishlari me'yorlari «Tarif ko'rsatmasi»da belgilanadi.

Tashqi savdo yuklarini tashishda tovar sifati tovarning maqsadiga ko'ra foydalanishga yaroqliligini belgilab beradigan xossalar birligi bilan aniqlanadi. Sifatni aniqlashning turli usullari qo'llaniladi.

**Standartga binoan:** milliy standartga (GOST) havola qilgan holda; tadbirkorlar uyushmalari va assotsiatsiyalar tomonidan ishlab chiqilgan standart; yirik firmalar standartlari. Kontraktda standart raqami va sanasiga havola qilinadi, tashkilotchi-ishlab chiquvchi ko'rsatiladi.

**Texnik shartlar asosida:** tovarning batafsil tavsifi bilan; u tayyorlangan materiallarni ko'rsatgan etgan holda, tekshiruv va sinov qoidalari ilova qilinadi.

**Namunaga ko'ra:** namunalar sonini ko'rsatgan holda, shu jumladan neft yoki mahsulotlarni tashiydigan tanker kapitaniga topshiriladigan namunani ham hisobga olib, kontraktda tovarning namuna bilan solishtirish tartibini ko'rsatgan holda.

Tovar sifati to'g'risidagi eng katta ma'lumot spesifikatsiyada mavjud bo'ladi. Ekspeditorga mahsulot tarkibi va undagi asosiy moddaga qo'shilgan aralashmalarning foizlardagi ulushlari miqdoriga e'tibor qaratish tavsiya etiladi.

Import faoliyati davomida davlat organlarining mamlakatga sifatsiz yoki xavfli mahsulot kirib kelishiga qarshi qaratilgan talablariga alohida e'tibor qaratiladi.

Yuk jo'natuvchi, Nizomga ko'ra, transport temir yo'l yuk xatida taqdim etilgan yukning massasi va miqdorini ko'rsatishi talab etilib, bu ham harakat xavfsizligi manfaatlaridan kelib chiqib belgilangan. Yuk massasi turli usullar yordamida aniqlanadi: *og'irligini o'lchash (tarozida), trafaret bo'yicha, standart bo'yicha, hisob-kitob yo'li bilan va o'lchab chiqish yordamida.* Bunda vagon (konteyner) to'liq sig'imiga qadar ortilganida ularning yo'l qo'yiladigan yuk ko'tarish imkoniyatidan ortib ketish ehtimoli bo'lgan yuklar massasini hisobiy yo'l va o'lchab chiqish bilan aniqlanishiga yo'l qo'yilmaydi. Yuk massasi yuk

tashuvchi tomonidan umumiy foydalanish joylarida, yuk jo'natuvchilar tomonidan esa – umumiy foydalanishda bo'lmagan joylarda aniqlanadi.

Yuk jo'natuvchilarda yuk massasini umumiy foydalanishdagi joylardagi tarozi asboblardan foydalanib aniqlashiga yo'l qo'yiladi. Bunday xizmat ana shu maqsad uchun manyevr lokomotivini taqdim etish bilan alohida shartnoma bilan rasmiylashtiriladi. Bu holda yuk jo'natuvchi natijani «Yukning uning jo'natuvchisi tomonidan aniqlangan massasi» ustunida ko'rsatadi. Shu tarzda temir yo'lga tashish uchun taqdim etilgan yuk temir yo'lga tegishli tarozida bajarilgan holda uning massasi ham yuk xatida ko'rsatilib, buning uchun yuk jo'natuvchi «Tariflar ko'rsatmasi»ga binoan tarozida o'lchash haqi, yig'imni to'laydi. Agar yuk jo'natuvchisi transport tashkiloti bo'lsa, masalan, uni chegara uzatish (topshirish) stansiyasida ortishda, yuk massasi temir yo'l tomonidan aniqlanib, natija yuk xatining «Yukning temir yo'l tomonidan aniqlangan massasi» ustunida qayd etilib, qabul qiluvchi-topshiruvchi imzosi bilan tasdiqlanadi.

Yuk jo'natuvchi, bu sotuvchi ham, xaridor ham bo'lishi mumkin, Nizomga va O'zbekiston Respublikasi Fuqorolik kodeksiga binoan yuk nomi va massasining noto'g'ri ko'rsatilganligi hamda bundan kelib chiqadigan barcha oqibatlar uchun javobgar ekanligini yodda tutish kerak.

Turli transportlarda tovar yuk miqdorini (massasini) aniqlash uchun o'lchov birligi ko'rsatiladi va uni aniqlash tartibi belgilab olinadi. Tovarning qat'iy belgilangan miqdori yog'och mahsulotlari uchun og'irlik, uzunlik va hajm o'lchamlarida, neft mahsulotlari uchun barrellarda; tovar birliklari sonida (avtomobillar, traktorlar); muayyan og'irlikdagi to'plarida (paxta, jun va sh.k. uchun); yigirma futli ekvivalentda konteynerlar sonida; massada – muayyan o'ram (qadoq)dagi tovar partiyasi (butilkalar, qutilar, qoplar, pachkalar soni); asosiy moddaning tarkibdagi foizlardagi miqdorini ko'rsatishda (kimyoviy moddalar, konsentratlar, rudalar, tuz va sh.k. uchun) ifodalangan bo'lishi mumkin.

Xalqaro qatnovlarda qop, bochka, to'p kabi birliklar turli mamlakatlarda har xil og'irlik yoki hajm ma'nosiga egaligini ham hisobga olish kerak. Ekspeditor hujjatdagi metrlar tizimida ifodalangan bu kabi miqdorning ekvivalenti ko'rsatilgan izoh kiritilishini talab qilishi shart. Ba'zan kontrakt matnida «brutto og'irligi», «netto og'irligi» kabi izohlar qo'shib qo'yilishi maqsadga muvofiq.

Temir yo'l transportida yuk jo'natuvchilarga yuk massasini trafaret asosida standartga muvofiq, hisob-kitob, o'lchash yo'li bilan aniqlashga ruxsat etiladi. Ushbu holda «Tashish qoidalari» nafaqat chiziqli o'lchovlar aniqligiga, balki yuk solishtirma qiymati to'g'irligini tekshirishga; quyiladigan yuklar massasini aniqlashda esa – mahsulot zichligini laboratoriya yo'li bilan aniqlash zaruratiga, shuningdek yuk ortilayotgan sisterna kalibr-lash raqamini qo'llagan holda hisobiy jadvallardan foydalanishda xatoga yo'l qo'yish mumkin emasligiga e'tibor qaratishni tavsiya qiladilar. Yog'och materiallari og'irligini aniqlay turib, tashila-yotgan yukning haqiqiy og'irligiga (muayyan namlik asosida hisoblab aniqlangan jadvaldagi og'irlikka nisbatan) uning haqiqiy namlik qiymati ta'sir ko'rsatishi mumkinligini e'tiborda tutish kerak.

Stansiyaga yetkazib kelingan yukning miqdori xususida munozara kelib chiqmasligi uchun bu shart-sharoitlar kontrakt matnida aks ettirilishi shart. Ekspeditor kontrakt ustida ishlash jarayonida yuklarni ortish, tushirish va qayta ortish punktlaridagi vazn xo'jaligi to'g'risidagi ma'lumotdan foydalanadi.

Temir yo'llarda turli tarozilardan foydalaniladi: yukning yuk ortilgan vagon bilan birgalikdagi og'irligini aniqlash uchun vagon tarozisi; avtomobil tarozisi – avtomobil transportida tashiladigan yuklar og'irligini o'lchash uchun, tovar tarozisi – tovar va donaboy yuklar og'irligini o'lchash uchun, elevatorda don mahsulotlarini o'lchash uchun o'rnatiladigan elevator tarozilari va omborxonalarda o'rnatiladigan bunker kovshli tarozilari, shuningdek avtomat porsiyali tarozi. Vagonlarni ajratmagan holda 10 km/s gacha tezlikda harakatlanayotgan poyezdlar og'irligini o'lchaydigan tarozilar ham qo'llanadi.

Yuk yetkaziladigan temir yo‘l stansiyasida yukni topshirishda uning holati, massasi va o‘rinlar miqdori tekshiriladi. Birinchi navbatda, bu vagon va konteynerlardan temir yo‘l tomonidan ortilgan yuklar, shuningdek, temir yo‘l umumiy foydalanishdagi joylarda tushirgan yuklarni topshirishga tegishli. Bunday hollarda yukni ortish va tushirish yuk tashuvchi tomonidan bajarilganligi ayon bo‘lib, u yukni ortish va tushirishdagi miqdori va uning holati uchun javob berishi lozim.

Joylar holati, massasi va soni Nizomga muvofiq quyidagi hollarda tekshiriladi:

- yukning nosoz vagonda, konteynerda, shuningdek tambalash-plombalash moslamasi buzuvchi yoki yo‘l-yo‘lakay temir yo‘l stansiyalarining tambalash-plombalash moslamalari o‘rnatilgan vagon, konteynerda olib kelinishi;

- yukni usti ochiq temir yo‘l tarkibida tashishda uning yetishmovchilik yo shikastlanish yoki buzilish alomatlari bilan yetib kelishi;

- tez buziluvchan yukning uni yetkazish muddatlarini buzgan holda yoki refrijerator vagonda tashishda harorat rejimiga rioya qilmagan holda yetkazib kelinishi;

- temir yo‘l tomonidan ortilgan yukning yetib kelishi;

- temir yo‘l tomonidan umumiy foydalanishdagi joylarda tushirilgan yukni egasiga topshirish (berish);

Ko‘rsatilgan hollarda tarali va donali yuklar holati va massasiga ta‘sir ko‘rsatishi mumkin bo‘lgan shart-sharoitlar aniqlanganida temir yo‘l shikastlangan tara va (yoki) o‘ramdagi ana shunday yuklarning holati va massasini tekshiradi.

Yuk qabul qiluvchi va yetkazib kelingan temir yo‘l stansiyasida vagon (o‘lchash) tarozisi bo‘lmagan holatda yetishmovchilik alomatlarisiz yetib kelgan, qoplanmay va to‘kib tashiladigan yuklar massasi tekshirilmay egasiga topshiriladi.

Agar yukning massasi u jo‘natilgan temir yo‘l stansiyasidagi aniqlangan massasi va yetkazib berilgan stansiyasida aniqlangan massasi o‘rtasidagi farq ana shunday yukning netto (sof) massasi o‘lchovidagi xatolikdan, shuningdek O‘zbekiston Hukumati

vakolat bergan organ tomonidan belgilangan tabiiy yo'qotish me'yoridan ortmasa, to'g'ri deb hisoblanadi.

Yuk qabul qiluvchi iltimosiga binoan temir yo'l shartnomaga muvofiq yuk holati, uning massasi, joylar sonini tekshirishda ishtirok etishga haqli (etishi mumkin).

Vagon, konteynerda bojxona organining tambalash-plombalash moslamasi mavjudligi yukni topshirishda temir yo'l tomonidan uning holati, massasi va joylar sonini tekshirish uchun asos bo'la olmaydi (Nizomda nazarda tutilgan hollar bundan istisno).

Agar yuk yetkaziladigan stansiyada yuk holati, massasi va joylar sonini tekshirishda yetishmovchilik, yukning shikastlanganligi aniqlansa yoki bu kabi shart-sharoitlar yo'l davomida tuzilgan tijorat dalolatnomasida ko'rsatilgan bo'lsa, yuk yetkazilish stansiyasi yukdagi haqiqiy yetishmovchilik miqdori, uning shikastlanish (buzilish) ko'lamini aniqlab yuk qabul qiluvchiga bu to'g'ridagi tijorat dalolatnomasini topshirishi kerak.

Ekspertiza o'tkazish zarurati yuzaga kelganida temir yo'l o'z tashabbusiga ko'ra yoki yuk qabul qiluvchi talabiga binoan ekspertlarni taklif etadi.

Yukni yetkazib berish muddati va sanasi. Nizomga muvofiq yuk tashuvchilar yuklarni mo'ljallangan joyiga va belgilangan muddatida yetkazishlari shart. Yetkazib berish muddatlari va ularni hisoblab aniqlash shartlari ijroiya hokimiyatining temir yo'l transporti sohasidagi federal organi tomonidan ijroiya hokimiyatining iqtisodiyot sohasidagi federal organi bilan muvofiqlashtirgan holda tasdiqlanadi. Yuk jo'natuvchilar va yuk tashuvchilar tashishlarni tashkil etish to'g'risidagi shartnomalarda yetkazib berishning qisqartirilgan vaqtini ko'zda tutishi mumkin.

Yuklar yetkazib berilishining vaqtga doir omili O'zbekiston temir yo'l transportining sifat ko'rsatkichlaridan biri hisoblanadi. Ushbu omil tashilayotgan yukning saqlanganligi bilan birga yuk jo'natuvchi, yuk qabul qiluvchilar tomonidan mahsulot yetkazib berilishi amalga oshiriladigan transport turi (yuk tashuvchi)ni tanlashda hal qiluvchi o'rin tutadi.

Yuklarni yetkazib berish muddati yuklar tashish uchun qabul qilingan vaqtdan 24 soat o'tganidan so'ng hisoblay boshlanadi. Yuklarni tashish uchun qabul qilinish sanasi va yuklarni yetkazib berish muddatining hisobiy tugash sanasi (temir yo'l transportida yuklarni tashish qoidalaridan kelib chiqqan holda) yuk tashuvchi yuk jo'natuvchilarga berilgan yuk qabul qilinganligi to'g'risidagi kvitansiyalarda ko'rsatadi. Shuni nazarda tutish kerakki, yuklarni yetkazib berish muddati temir yo'l transportining ish texnologiyasi va uning texnik jihozlanganligiga bog'liq. Ish texnologiyasi esa o'z navbatida, jo'natish turi (vagonlab, mayda, konteynerda, refrijerator seksiyasida va h.k.), yuk jo'natuvchi qaysi tezlikni (yuk yoki katta) tanlaganiga hamda tashish qaysi yo'nalishda (to'g'ridan to'g'ri, to'g'ridan to'g'ri, xalqaro) bajarilishiga bog'liq.

Yuklar quyidagi hollarda vaqtida yetkazilgan hisoblanadi: agar belgilangan muddat tugaguniga qadar yuk tashuvchi yuklarning temir yo'l stansiyasida tushirilishini ta'minlagan yoki yuk ortilgan vagonlar, konteynerlar yuk qabul qiluvchi tomonidan uzatilgan yo yuk qabul qiluvchi sabablariga ko'ra yuk tushirish imkoniyatlari band bo'lgani sababli hali uzatilmagan bo'lsa.

Yukning jo'natilish turini hisobga olib Temir yo'l transportida yuklarni yetkazib berish muddatlarini hisoblash qoidalarida yuk tashishning kilometrlarda «sutkalik o'rtacha masofasi» o'lchami belgilangan.

Yuklarni tashish uzoqligidan kelib chiqib tashish haqi belgilanib, unga va temir yo'ldan yuklarning tashilish o'rtacha sutkalik masofasiga bog'liq ravishda yuklarni bevosita tashish (eltish) muddati hisoblab topiladi. Bu muddatga yuklarni jo'natishga qabul qilish, ularni yig'ish, saralash, jo'natish va ularning yetib kelishi bilan bog'liq amaliyotlarni o'tkazish uchun talab etilgan vaqt ham qo'shiladi.

*1-misol.* Yuk tashish tezligida 1200 km masofaga yuklarni vagonlab jo'natishda ularning yetkazib berilish muddatini aniqlang.

*Yechim.* Yuklarni, shuningdek yuk jo'natuvchiga, yuk qabul qiluvchiga tegishli bo'lgan yoki ular tomonidan ijaraga olingan

bo'sh vagonlarni yetkazib berish muddatlarini hisoblab aniqlash Qoidalariga ko'ra yuk tashish tezligida 1000–1999 km me'yoridagi  $L$  masofaga tashishda bir sutkalik bosib o'tiladigan yo'l me'yori ( $S = 310$  km deb belgilangan. Yetkazib berishning me'yoriy (normativ) muddati  $t_n$  ni quyidagi formulaga ko'ra aniqlaymiz

$$t_n = L/S + t = 1200/310 + 2 = 5,87 \text{ sut} \approx 6 \text{ sut},$$

bu yerda,  $t$  – yuklarni jo'natishga qabul qilish, ularni yig'ish, saralash, jo'natish va ularning yetib kelishi bilan bog'liq amaliyotlarni o'tkazish uchun talab etilgan vaqt,  $t = 2$ .

Xuddi shu shartlar bilan kattaroq tezlik tashishda, ya'ni  $S = 400$  km. Bu holda yetkazib berish muddati yana shu tarzda aniqlanadi

$$t_n = L/S + t = 1200/400 + 2 = 5 \text{ sut}.$$

Boshqa sharoitlarga bog'liq ravishda (masalan, yuk manzilini o'zgartirish, to'g'ridan to'g'ri aralash qatnovda yukni bir transport turidan boshqasiga uzatish, yuklarni tekshirish va davlat kuzatuv va nazorat organlari vakolatidagi boshqa rasmiyatchiliklarni bajarish) ko'rsatilgan muddatga tegishli vaqt qo'shib beriladi. Bundan kelib chiqib, yukni yetkazib berish vaqti yuklarni jo'natish va ularning yetib kelishi bilan bog'liq operatsiyalarni bajarish uchun zarur bo'lgan, yuklarning yo'lda bo'lish vaqti hamda yo'l davomida amaliyotlarni bajarish uchun talab etilgan, shu bilan birga fors-major (favqulodda) va boshqa shart-sharoitlar mavjud bo'lganida yetkazib berish vaqtini uzaytirish imkonini beradigan vaqtni o'z ichiga oladi.

Tashishlarni tashkil etish shartnomasida yuk jo'natuvchilar va transport tashkilotlari yukni joyga yetkazib berishning me'yoriy muddatlarga nisbatan boshqachasini belgilashlari mumkin, lekin bunda ortiqcha da'vo va talablarga yo'l qo'ymaslik uchun, to'g'ri temir yo'l yo'nalishlarida yuk qabul qiluvchilarni va borish manzili temir yo'lini bu haqida ogohlantirish kerak. *Bir sutkada*

bosib o'tiladigan yo'l jo'natiluvchilar uchun  $S = 550\text{km}$  va marshrutlar uchun  $S = 450\text{km}$  ga teng deb tirik jonzodlarni tashishda tashish masofasining kattaligidan qat'iy nazar belgilangan. Jo'natish marshruti uchun yuklarni bitta jo'natish stansiyasidan ajratish (tarqatish) stansiyasigacha, keyin esa vagonlab belgilangan manzilgacha yetkazib berish muddati  $t$  quyidagi ifodadan aniqlanadi:

$$t_n = L/S + t + L_d/S_d,$$

bunda,  $S$  – jo'natish stansiyasidan ajratish (tarqatish) stansiyasigacha marshrut bo'yicha jo'natishni bir sutkada bosib o'tiladigan yo'lining me'yoriy kattaligi,  $S = 550\text{ km}$ ;  $S_d$  – vagonlab jo'natishlar uchun temir yo'lining ajratish (tarqatish) stansiyasidan borish stansiyasigacha bir sutkalik qo'shimcha yo'l bosish me'yori;  $L_d$  – tashish yo'lini belgilangan manzilgacha qolgan masofasining me'yoriy uzunligi.

2-misol. Jo'natish marshruti bitta jo'natish stansiyasidan tarqatish stansiyasigacha 1200 km masofani bosib o'tadi, vagonlab jo'natishda tarqatish stansiyasidan belgilangan manzildagi stansiyagacha tashish yo'lining qolgan qismi  $L_d = 55\text{km}$ . Shunda sutkalik qo'shimcha yo'l bosish me'yori  $S_d = 110\text{km}$  ga teng bo'ladi, yukni yetkazib berishni umumiy muddati esa

$$t_n = L/S + t + L_d/S_d = 1200/550 + 2 + 55/110 = 4,68\text{ sut} \approx 5\text{ sut}.$$

Ammo marshrutli, masalan, konteynerli poyezdlar uchun ayrim hollarda bozor sharoitida o'rtacha sutkalik yo'l bosish miqdori kelishilgan holda 700 – 1200 km atrofida belgilanishi mumkin.

Temir yo'llarda to'g'ri aralash yo'nalishda yuklarni eltib berishning umumiy muddati temir yo'l transporti va boshqa turdagi transportlar bilan tashish muddatlarini jamidan kelib chiqqan holda aniqlanadi hamda tegishli transport turida yuklarni



tashish muddatlarini hisoblab aniqlash qoidalariga asoslanib hisoblanadi.

Yuklarni eltib berish muddati yuk qabul qilingan kunning soat 24.00 dan, yoki, tegishlicha, yuklarni tashishga qabul qilingan kunning ertasiga soat 00.00 dan boshlab hisoblanadi.

Temir yoʻlining joʻnatish stansiyasi yuk joʻnatuvchilariga beriladigan yuklarni qabul qilish haqidagi kvitansiyalarda nafaqat yuk qabul qilish muddatini, balki eltib berish muddatini tugash vaqtini ham koʻrsatishi shart. Yukni belgilangan stansiyaga oʻz vaqtida etib kelishini aniqlashda eltib berish muddatining tugash vaqti (sanasi) qayta aniqlab olinishi kerak va yoʻl qoʻyiladigan ushlanib qolishlarni tasdiqlovchi hujjatlar asosida tegishli ravishda choʻzilishi mumkin.

Yuk tashish muddatiga rioya qilmagani uchun (favqulodda holatlardan tashqari) tashuvchi moddiy javobgarlikka tortiladi. Vagon, konteynerlarda yuklarni tashishda noiloj ushlanib qolish hollari Temir yoʻl transportida yuklarni tashish muddatlarini hisoblash qoidalarida koʻrsatilgan tartibga binoan hujjatlarda rasmiylashtirilishi kerak, bu esa temir yoʻllarni tashish muddatlariga rioya qilinmaganlik uchun moddiy javobgarlikdan ozod etadi.

Toʻgʻri aralash yoʻllarda yuklarni eltib berish muddatlari hisoblanadi:

– yoʻlning temir yoʻl qismi uchun – temir yoʻl transportida belgilangan Yuklarni tashishda eltib berish muddatlarini hisoblash qoidalari asosida;

– yoʻlning boshqa transport turlarida tashiladigan qismi uchun – transportning shu turlarida yuklarni eltib berish muddatlari haqidagi qoidalar asosida.

Yuklarni aralash toʻgʻri temir yoʻl-suv yoʻllaridagi daryo transportida tashish muddatlari yuklarni mayda partiyalar bilan tushirib boshqasiga ortish hollarida 2 sutkaga oshadi, qolgan yuklarni tushirib ortishda esa belgilangan sutkalik meʼyorlar boʻyicha, hamda kema-soat meʼyorlari boʻyicha yuklarni kemalarga ortish yoki tushirish uchun kerak boʻlgan sutkalar soniga oshadi.

Agar tushirish va boshqa transportga ortish punktiga yuklar kemani yuklash ta'rif me'yorlaridan kam miqdorda kelgan bo'lsa, kemani tarif me'yorlaridagi miqdorda to'planishi uchun kerak bo'lgan qo'shimcha sutkalar hisoblanadi.

Yukni temir yo'l transportidan suv transportiga va aksincha, suv transportidan temir yo'l transportiga uzatishda topshirayotgan tomon qabul qilayotgan tomonga uzatish vedomostini taqdim etish kuni yukni taqdim etish kuni deb hisoblanadi va keyingi kalendar sutkasining soat 0.00 dan boshlab yukni eltib berish muddati uchun javobgarlik qabul qiluvchi tomonga yuklatiladi. Bu kun uzatish vedomostini imzolanayotgan vaqtda topshirilayotgan va qabul qilinayotgan tomonlar vedomostga qo'yadigan kalendar shtempellar asosida belgilanadi.

Yukni eltib berish muddati umumiy muddatdan ortiq bo'lgan hollarda, muddatni uzayib ketishiga qaysi transport turining tashuvchisi aybdor bo'lsa, shuning zimmasiga javobgarlik yuklatiladi. Shuning uchun to'g'ri yo'nalishdagi aralash temir yo'l-suv yo'llarda yuklarni tashish muddatini uzayib ketishi bilan bog'liq tortishuvlarni ko'rib chiqishda, birgalikda javob beruvchilar sifatida yukni eltib berish muddatini uzayishiga yo'l qo'ygan transport korxonalarini ham javobgarlikka tortish hamda muddat uzayishi uchun javobgarlikni ularga yuklash lozim.

### **2.3. Xalqaro yo'nalishda yuk tashish xizmati, sifati, yetkazib berish shartlari**

Sharnomada yuk yetkazib berish muddati ko'rsatiladi, ya'ni sotuvchi tovarni mulk sifatida yoki xaridor qo'liga (в распоряжении) yoki uning topshirig'iga binoan uning nomidan harakat qiluvchi shaxsga (odatda, ekspeditorga yoki ekspeditor sifatida harakat qiluvchi shaxsga) topshirishi lozim bo'lgan vaqt. Bu holatda ekspeditorga sotuvchi tomonidan topshirig' (поручение) berilishi va uning vakillik ro'yxati (перечень) aniqlanishi shart.

Yuk yetkazib berish muddatini o'rnatishning turli usullari ma'lum: tezkorlik bilan; ikki xaftadan oo'magan holda harqanday

kunda; yuk yetkazib berish tayinlangan kalendar kunda; aniq bir davrda (ko'proq qo'llaniladigan usul); qandaydir hodisa yuz bergan kundan boshlab kunlar, haftalar yoki oylarning sanasini ko'rsatish.

Ba'zan yuk yetkazib berish transport ekspeditsiyasini og'irlashtiruvchi (qiyinlashtiruvchi) noaniq sharoitlar qo'llaniladi, masalan, «tayyorligiga qarab», «partiyaning yig'ilishiga qarab», «navigatsiyaning ochilishiga qarab», «birinchi ochilgan suv bilan» va boshq.

Ekspeditor importyorlar tomonidan, aylanma mablag'larni tejashdan qo'shimcha foyda olish maqsadida, tovarlarni yetkazib berish muddatini qiyinlashtirish kabi omilning ta'sirini doimo hisobga oladi.

Tovarlarning raqobatbardoshligi va ularni xaridorlarga eng qisqa muddatlarda yetkazib berishni ta'minlash maqsadida ekspeditorlar import yuboriladigan mamlakatlarda va hududlarda tayyor mahsulotlar omborlarini saqlaydilar. Bundan tashqari, xaridorning yozma roziligiga asoslanib, muddatidan oldin yuk yetkazib berish masalalari yechiladi.

Yuk yetkazib berish muddati yetkazib berish usuliga bog'liq va sotuvchidan mulk huquqini yoki tovarni boshqarish huquqini topshirishni tasdiqlovchi hujjatning sanasi bilan aniqlanadi:

– tashuvchi tomonidan ushbu tovarni tashish uchun qabul qilish haqidagi hujjatning sanasi (transport yuk xati, konosament, yuk xatidagi chegara stansiyasining shtempeli va boshq.);

– transport-ekspeditsiya firmasining mo'ljallangan joyiga jo'natish maqsadida yukni qabul qilganligi to'g'risida imzo qo'ygan sanasi;

– tovarni xaridor hisobiga va uning javobgarligiga saqlash uchun topshirilganligi haqida omborxonaga guvohnomasi (omborxonaga tilxati) ning sanasi;

– mulk huquqiga sertifikat berish yo'li bilan buyurtmachi komissiyasi va yuk yetkazib beruvchining vakili tomonidan qabul qilish va topshirish dalolatnomasini imzolash sanasi;

– avvalroq yetkazib berilgan barcha uskunalarni (shartnomalarda komplekt uskunalari uchun) ularsiz ishlatib bo'lmaydigan

so'nggi partiya yetkazib berilganidan so'ng qabul qilish va topshirish dalolatnomasining imzolanish sanasi.

#### **2.4. Yuklarning tarasi va o'rami, yuklarni saqlash, yuklarni konteynerlashtirish va paketlash**

**Tara va o'ram.** Temir yo'l tashishlarida ko'p qayta ortish, peregon va stansiyalarda manevr ishlarini amalga oshirish mobaynida poyezdlarning tormoz olishi natijasida silkinish, tonnel va ko'priklarning kattaligi, shuningdek, yuk joyining gabariti, og'irligi va tashqi shaklini hisobga olish zarur. Ochiq temir yo'l harakatlanuvchi tarkibda namlik va boshqa hodisalarga ta'sirchan yuklarni tashishda o'ram nam o'tkazmaydigan va ishonchli bo'lishi kerak. Nizomda yuk egalariga transport xizmatlari taqdim etish sifatining asoslanishi ko'zda tutilgan. Dastavval yuk jo'natuvchilar (jo'natuvchilar) yuklar va yuk-bagajlarini mahsulot, tara, o'ramlarga o'rnatilgan me'yorlar, texnik sharoitlarga muvofiq tarzda shunday qilib tayyorlashlari kerakki, bunda harakat xavfsizligi; yuklar, yuk-bagaji, vagonlar, konteynerlar xavfsizligi; yong'in xavfsizligi; tashqi atrofni muhofaza qilish kabilar ta'minlanishi zarur. Temir yo'llarda xavfli yuklarni tashish qoidalariga binoan va temir yo'l transporti sohasiga oid ijroiya hokimiyatining federal organi tomonidan o'rnatilgan va yuklarni temir yo'lda tashishning qoida va tariflarilari to'plamida nashr etilgan talablarga muvofiq jo'natuvchi xavfli yuklarni tashishda tara, vagonlar va konteynerlarga xavf-xatar belgilarini qo'yishi shart.

Tovarni yetkazib berish jarayonida transport servisining muhim elementi – bu mahsulotni qadoqlashdan boshlanadigan yuk joylarini kattalashtirish.

Qadoqlangan predmetni sinish, shikastlanish va ezilishlardan himoya qilish uchun gofrlangan yoki quyma polistirendan tayyorlangan quti eng yaxshi vosita hisoblanadi. U reklamani, qadoqlangan predmetni identifikatsiyalash va xaridorlar e'tiborini jalb qilish bo'yicha ma'lumotlarni joylashtirish uchun transport qobig'i bo'lib xizmat qiladi. Kubsimon quti transport vositasining

foydali hajmini maqsadga muvofiq ishlatish va kamomatni aniqlashga imkon beradi.

Yuklar va yuk-bagajlarining tarasi, qadoqlanishi va tashiladigan mahsulotning sifatiga qo'yiladigan talablar temir yo'l transporti sohasiga oid ijroiya hokimiyatining federal organi va ijroiya hokimiyatining boshqa manfaatdor federal organlari bilan kelishilgan tarzda va belgilangan tartibda tasdiqdan o'tgan tegishli standartlar va texnik shartlarda ko'zda tutilgan bo'lishi kerak.

**Yuklarni saqlash.** Transportdagi servis ta'minotida bevosita yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilar omborlari, transport va ko'plab vositachilik tashkilotlari ishtirok etadilar. Omborlarda tashish jarayonini tayyorlov, tugallash operatsiyalari, mahsulotni saqlash amalga oshirilib, sotuv va ishlab chiqarish zaxiralari hosil qiladi. Mavjud ombor korxonalarini va omborlar ikki belgisiga ko'ra guruhlashtirilishi mumkin: maqsadi va tegishliligi asosida.

O'z maqsadlariga ko'ra ombor obyektlari quyidagi guruhlariga bo'linadi: vaqtincha saqlash; mahsulot iste'molchilarining moddiy omborlari; foydalanish sohasida ishlab turgan ombor korxonalarini; shu jumladan transport terminallari; rezerv bazalar va omborlar.

Turli korxonalar, birlashmalar, konsernlar, vazirliklar va sohalarga mansubligi nuqtayi nazaridan taxlanish (складирование) joylarini quyidagi guruhlariga bo'lish mumkin: sanoat tarmoqlarining ishlab chiqaruvchi korxonalariga tegishli omborlar; qurilish, qishloq xo'jaligi, ishlab chiqarishga oid bo'lmagan tarmoqlar moddiy omborlari; savdodagi ombor korxonalar va omborlar; transport korxonalar va tashkilotlarining moddiy omborlari, qayta ortish ombor bazalari va terminallari; moddiy-texnik ta'minot va qishloq xo'jaligi mahsulotlari tayyorlash tizimidagi ombor korxonalarini va vositachilik tashkilotlari omborlari; rezervlarni boshqarish davlat organlari, vazirliklar va idoralarga tegishli ombor bazalari.

**Yuklarni paketlashtirish va konteynerlashtirish.** Kontraktlarda ko'pincha donali tovarlarni yuk birliklari guruhlarini bir blokka birlashtirish yo'li bilan yiriklashtirilgan joy-paketlarga jamlash ko'rsatilib, uning parametrlari transport vositalari yuk sig'imi hamda yuk ko'tarish imkoniyatidan ratsional foydalanish, shuningdek yuk butunligini ta'minlagan holda tashish uchun yetarlidir.

— Alohida, katta bo'lmagan o'ramlarga har xil taglik (poddon)lardan foydalanib, bitta katta o'ramga paketlashtirish ortish-tushirish ishlarini mexanizatsiyalashtirishga yordam beradi. O'ramli yuklarni tagliksiz qo'llagan holda paketlarni avtomat tarzda shakllantiradigan maxsus mashinalar ham qo'llanishi mumkin. Transport tarasi, qop va boshqa o'ramlardagi paketlarni shakllantirish amallarini bajaradigan sanoat mashinalari va robotlari ham yaratilgan. Taglik va paketlarning ichki va xalqaro standartlari mavjud. Ayniqsa ayrili yuk ortgichlar uchun qulay tagliklar; panjarasimon va boks tagliklari keng tarqalgan.

Kichikroq jo'natmalar, paket yoki o'ramlarni birlashtirib jo'natishning eng qulay vositasi – konteyner hisoblanadi. Yukni konteynerlarda jo'natish qulay va tezroq bo'lib, uni qayta ishlash samarali kechadi. Bunda o'ramga qo'yiladigan talablar va sug'urta to'lovlari hamda o'g'irlash, talon-taroj qilish kamayib, tashish hujjatlarini tuzish soddalashadi. Ammo transport servisdagi eng muhim omillardan biri turli transport turlari ishtirokida «eshikdan eshikkacha» va «aniq muddatiga» yoki «belgilangan vaqt davriga» kabi to'g'ridan-to'g'ri tashishlarning samaradorligini oshirishdan iborat. Konteynerlarning qo'llanishi yuk jo'natilish va u yetib boradigan stansiyalar, yukni qayta ortish punktlarida yuk ortish-tushirish ishlari sarf-xarajatlarini kamaytirib, yuklarning bojxona punktlari orqali o'tishini tezlashtiradi, yuklarni temir yo'l yo'nalishlarida konteyner poyezdlarida yetkazib berilish muddatlarini qisqartiradi.

Ustav qoidalariga muvofiq tushirib olinishi va topshirilishi kerak bo'lgan hamda jo'natishga qabul qilingan yuklarni temir yo'l stansiyalarining umumiy foydalanishdagi joylarida vagonlar, konteynerlar, shuningdek yopiq va ochiq omborlarda saqlash imkoniyati ko'zda tutilgan. Bunda yuklarning bepul saqlanish muddati bir surkaga teng qilib belgilangan. Bir sutkadan ortiq saqlash uchun yuk jo'natuvchi tomonidan tarif yo'riqnomasiga binoan yig'im miqdorida haq to'lanadi. Saqlash xizmatlari muddatsiz bo'lishi mumkin emas va u tashish sharnomasini bajarish bilan bog'liq. Saqlash muddatlari va tartibi «Tashish qoidalari» bilan tartibga solingan.

---

---

### **III bob. TRANSPORT-EKSPEDITORLIK XIZMATI MAJMUASI**

#### **3.1. Temir yo‘l ekspeditsiyasi negizi**

Ilmiy - texnik taraqqiyot sharoitida raqobat kurashining kuchayishi agentlik va ekspeditorlik firmalaridan sanoat va transport korxonalarini bilan yaqin hamkorlikda axborot texnologiyalari asosida ular faoliyatini boshqarishni takomillashtirishga qaratilgan chora-tadbirlar majmuyi, shuningdek, muayyan yo‘nalishlarda yuk jo‘natuvchidan uni qabul qilib oluvchiga qadar yuk tashishlarni eng ratsional tarzda ta‘minlaydigan, o‘zaro bog‘liq, texnik tashkiliy va tijorat chora - tadbirlari o‘tkazilishini talab qiladi.

Bu tadbirlar katta firmalarda yangi transport - texnologik tizimni tashkillashtirish va boshqarish tizimiga aylandi. (TTT), g‘arbda va bizda marketing tushunchasi deb kiritildi.

Tadbirlarning bittasi yuk tashish va ekspeditsiya xizmatlariga talab haqida kengroq ma‘lumot yig‘ishdan iborat bo‘lib, uni har tomonlama o‘rganib chiqish va tashxislash (analiz) zamonaviy konteynerli, treylerli, rolkerli, lixterli tashish va loyihalashtirilayotgan yangi texnologiyalarni tadqiq etish.

Tadbirlardan yana biri – bozor sharoitlaridagi kundalik operatsion amaliyotning yuklarga ishlov berishning yangi uslub va usullarini yaratish yoki tatbiq etish, tovarni boshqarish, tovarni kuzatish va boshqa hujjatlarni uzatish, qadoqlash, yuklarni markirovkalash va tovarlar dizaynining uzoq vaqt saqlanish, xavfsiz foydalanish va tashish talablariga javob beradigan yangi turlarini yaratish bo‘yicha ilmiy - tadqiqot faoliyati bilan birga olib borishdan iborat. Ekspeditorlik firmasi asosiy aylanmasini belgilashda eng muhim yo‘nalish va yuklar uchun axborot (informatika) vositalaridan foydalanadi. Ular aniq bir masofada tashiladigan yukning yo‘l davomida transportning bir turidan

ikkinchi turiga qayta yuklanishi uchun olinadigan yig'implarni hisobga olgan holda (yukning o'ta og'irligi va nogabaritligi) tashish to'lovlarining narx - navosini chiqarishga imkon yaratadi. Bu har bir tovar bo'yicha aralash qatnovda yoki transportlarning bir yoki boshqa turlarida yuk tashish, ya'ni qayta yuklashning eng arzon portlari va terminallari (ortish-tushirish me'yorlari va stavkalarini hisobga olgan holda), transportning boshqa sharoitlari, ya'ni yo'nalishlar bo'yicha tashishning narx - navo (raqobatli) varaqalari.

Oxirgi paytda ekspeditorlar bilan birgalikda tovarni iqtisodiy - ratsional (xomashyodan boshlab tayyor mahsulotgacha) talab qilingan miqdorda va kafolatlangan muddatda yetkazib berishni ta'minlash uchun marketing tamoyilida (prinsipida) ish olib borilmoqda.

Bu tovar ishlab chiqaruvchilar bilan agentlar va ekspeditorlarning kompyuterida aloqaning texnik ta'minotiga erishilgandagina, shu jumladan telekosmik kommunikatsiya, ular o'rtasida qog'ozsiz elektron hujjatlar va («edifakt» tizimi) axborotlari va umumiy optimal qarorlar qabul qilinganda mumkin bo'ldi. Tajriba shuni ko'rsatadiki, marketing tamoyillaridan (prinsip) foydalanish mahsulotning tannarxini har xil «zaxiralar» vositalari hisobiga qisqartirishga imkon yaratadi: xomashyo, yarim tayyor mahsulot, butlovchi mahsulotlar va h.k., daqiqama-daqiqa jadval bo'yicha o'rnatish joyiga konveyer ish joyiga, montaj joyiga yetkazib berilish; qadoqlash va markirovkalashning konteyner va egasiga qaytariladigan tara (idish)larning keng spektr turlaridan foydalanish hisobiga, xarajatlarni kamaytirish; tovarlarni yong'indan oldin (yong'inni oldini olish)ga tayyorlash muddatingi qisqartirish; qog'ozsiz hujjatlardan foydalanish; temir yo'l va avtomobil transportlaridan, gorizontaal suv transport yoki **dokdagi** ortish va tushirish hisobiga montajlash va o'rnatish uskunalarning xarajatlarini kamaytirish.

Shu bilan birga marketing prinsiplaridan (tamoyillaridan) foydalanish ishlab chiqarishda xomashyo, material, tayyor mahsulotlarning ketishini nazorat qilishni boshqarishga imkon yaratiladi.



Narx-navo shakllanishining ijtimoiy tamoyillari transport xizmatining chegaralarini «joʻnatuvchi ombori eshigidan qabul qiluvchi omborining eshgigacha» savdo bitimining (sdelki) yuridik rasmiylashtirish paytini aniqlashning chegarasigacha kengaytiradi, 1980-yillarda aralash-qatnovdagi ekspeditor-operator umumiy taqsimot ekspeditor-operatoriga aylana boshladi. Bu harakatlar uning butun kompleks operatsiyalarini moliyalashtiruvchi bankning bevosita ishtirokini oʻz ichiga oladi. Ekspeditorlik firmalari tuzilmasida tovarni ishlab chiqarish punktidan sotib olib, isteʼmolchi punktida sotuvchi boʻlinmalar paydo boʻladi.

Baʼzan korporativ yondoshuv deb nomlanadigan ushbu yondoshuv asosida har bir kompaniya, qator hollarda esa tarmoqlarga ham integratsiyalashgan rejalashtirishni hisobga olgan holda boshqaruv funksiyalarini butun axborotni jamlash, saqlash va sotish imkoniyatlariga ega boʻlgan ixtisoslashgan kompaniyalar qoʻliga toʻliq yoki qisman topshirish bilan ishlab chiqarish va savdoni taqsimot ishidan ajratib olishlari maqsadga muvofiqligi haqidagi fikr yotadi.

Bir tomon zimmasiga ehtiyojlar va zaxiralar hisob-kitobini, uskunalar va ishlab chiqarish, mablagʻ, xodimlar masalasi, ikkinchi tomon zimmasiga esa, material va quvvat eltishni sotib olish, saqlash, transportirovka, sotuvni (сбыт) boshqarish, yoki zarar, chiqindilarni utilizatsiya qilish va yoʻq qilishni yuklaydi.

Bunday boshqaruv masalalarini yechishda ekspeditorlik va agentlik firmalari ishlab chiqarishni toʻldirish faoliyatini, xomashyo va yarimmahsulotlarini qayta ishlanishi, ularni va tayyor mahsulotlarni ayrim yakka tartibdagi isteʼmolchilar va buyurtmachilarga tarqatish vazifalarini oʻz zimmasiga oladi.

Bu operatsiyalarni ratsionallashtirish va osonlashtirish uchun ular oraliq xaridlar va tovarlarni qayta sotish va shu bilan birga markazlashgan taʼminot faoliyatini maxsuslashtirish ishlarini amalga oshiradi.

**Transport – ekspeditsiya xizmati tizimidagi logistik markazlar.** Logistikaning fan sifatida, undan keyin tashishni tashkil etishning nazariy asosining ham vatani Sharq hisoblanadi.

O'tgan asr boshlaridayoq transportda funksional grafiklarda asosan to'g'ri chiziq yordamida ifodalanadigan bog'liqliklar mavjudligi xususidagi xulosalar peterburglik olimlar tomonidan matematik mantiq nuqtayi nazaridan o'rganilib, o'zlashtirilgan va «Transport logistikasi» nomli ilmiy - metodologiya sifatida jamoatchilik e'tiboriga taqdim etilgan edi.

(Shu asosida qatnov yo'llari bilan shug'ullanadigan professorlar harbiy qism mashinalarini, ularning ta'minoti «modelini» ishlab chiqishdi. Bu modellar birinchi jahon urushi davrida armiyaning rejalarini amalga oshirishda qo'llangan.

Birinchi besh yillikda transport logistikasi mezonlari asosida muhim qurilishlar, qutb va boshqa ekspeditsiyalar uchun yuklarni yetkazish jadvali ishlab chiqilgan, urushlar davrida esa transportning barcha turlarida «front yuklari»ning harakatini tashkillashtirilgan. Transport fanida «logistika» termini kundalik qo'llanishda bo'lmagan, lekin logistikaning tashish tamoyillari (prinsiplari) istisno bo'lmagan.

Aksincha, logistika boshqarish haqidagi fan sifatida rivojlanishda davom etgan.

Transport turlari bo'yicha yuklarning to'g'ri taqsimlanishi, yuklarning talab etilgan miqdorda va kerakli sifatda belgilangan muddatda ko'rsatilgan punktga minimal xarajat bilan tashish va qayta yuklash ishlarini to'g'ri tashkillashtirish kabi logistikaning asosiy qarashi shakllantirildi.

Zamonaviy sharoitlarda tovarlarni yetkazib berishni faqat logistika prinsiplarini amalga oshirish orqali ta'minlash mumkin: kerakli mahsulot kerakli joyga kerakli vaqtda kam xarajat va sifati saqlangan holda nafaqat tashish tariflari, balki mahsulotlarni olib kirish va olib chiqish bo'yicha barcha xarajatlarning kompleks hisobini ta'minlash; yuk tashishning ajratib qo'yilgan (ajratilgan) boshqaruvidan yuk oqimining umumiy muvofiqlashtirilgan boshqaruviga o'tish.

Tovarning harakatlanishi va iste'molchiga yetib kelish jarayoni bir necha bosqich va operatsiyalarni o'z ichiga oladi. Tayyor mahsulot ortilgunga qadar ishlab chiqaruvchi omboriga joylashtiriladi, guruhlanadi va markalanadi. Bu operatsiyalar tovar

yetkazib beruvchi mahsulotining sotuv zaxirasidagi tovar harakatlanishining birinchi bosqichini tashkil etadi. Tovar harakatlanishining ikkinchi bosqichida transport vositalariga ortish operatsiyalari amalga oshiriladi. Uchinchi va asosiy bosqich – bu tashish jarayonining o‘zi. Undan so‘ng, mahsulot tushiriladi va iste‘molchi omboriga yetkaziladi (to‘rtinchi bosqich), u yerda iste‘mol vaqtigacha zaxira shakli saqlanadi (beshinchi bosqich). U paytlarda vositachilik va ulgurji tashkilotlar, transport bazalari va umumiy foydalanish omborlari iste‘molchilar hisoblangan.

Logistika tovar harakatlanishining barcha bosqichlarini qamrab oladi, o‘rganadi va amaliyotda bu bosqichlarni birgalikda kompleks holatda hisobga oladi.

Chet elda logistika xo‘jalik tizimida materiallar oqimi samarasini oshirishning yangi imkoniyatlarini topish bilan bog‘liq bo‘lgan faoliyat yo‘nalishi deb qaraladi.

Logistikaning rivojlanishiga doimo oshib boradigan iste‘molchilarning talablarini qondirish bo‘yicha xarajatlarni qoplovchi manbalarni topilganligi sabab bo‘lgan. Ular omborlarning optimal joylashtirilishi, yetkaziladigan mahsulotning optimal miqdori imborga joylashtirish va ortish-tushirish ishlarida iste‘molchilarga xizmat ko‘rsatishda yangi texnologiyalarning tatbiq etilish hisobiga qoplanadi. Shu bilan bog‘liq ko‘plab firmalarda sotib olish tajribasini muvofiqlashtirish, sotish va tovarlarni tashish keng tarqaldi.

Hozirgi vaqtda logistika ishlab chiqarishda va muomala qilish sohasida material oqimini xo‘jalik yuritish boshqarish sohasining transport – ombor jarayoni, savdo – sotib olish faoliyatida ilmiy – amaliy yo‘nalish deb qaralmoqda. Logistikaning tovar harakatlanishini boshqarish, uni xodimlar va axborot bilan ta‘minlash usul va vositalari, boshqaruvchining texnik vositalari xarajatlar yig‘indisi kamaytirishga qaratilgan tashkiliy ishlar shakllari hisoblanadi.

Logistik jarayonning moddiy-texnik bazasi bo‘lib transport vositalari, yuklash–tushirish mexanizmlari, tarozi xo‘jaligi, ombor inshootlari, axborot uzatish va aloqa vositalari xizmat qiladi. Unda turli mutaxassislar va xizmatchi xodimlar ishtirok etadilar, turli xil

texnologiyalari va tashish jarayoni faoliyatining qoidalari qoʻllaniladi. Alohida elementlarning oʻzaro hamkorligi variantlari logistik zanjirlarni hosil qiladi. Logistik boshqaruvning shakllari, usullari va vositalarining jami tovar bozorining logistik infrastrukturasi tashkil etib, tijorat bozori subyektlarining ishlab chiqarishga oid va axborot almashish kabi turli xil oʻzaro xizmatlar tizimi bilan, bozor munosabatlari tizimidagi vositachilik faoliyati, ishlab chiqaruvchi va isteʼmolchilar orasidagi munosabatlarning siyosatiga uzviy ravishda bogʻliq boʻladi. Logistik boshqaruv koʻp jihatdan bozor munosabatlarining moliyaviy-iqtisodiy va huquqiy taʼminlovi tizimiga taʼsir koʻrsatadi. Aksincha, vositachilik tashkilotlari va korxonalarda xoʻjalik munosabatlarini kommunikatsiyalar bilan taʼminlanishiga, transport xizmatlarini koʻrsatish bozoriga, ombor xoʻjaligini tashkillashtirish va ishlatishga yangi talablar vujudga keladi. Bunda yuklarni eltib berishning tejamli usullari kompleks ravishda koʻrib chiqilib tanlab olinadi, ilgʻor tijorat-huquqiy aktlar, tariflar va tashish hujjatlaridan foydalaniladi.

Tovarlarni harakatlantirish jarayonini amalga oshiruvchi asosiy yuridik shaxslar va ularning tarkibiy qismlari – bu transport tashkilotlari va tovar omborlaridir. Ulardan tashqari tovar bozorining logistik infrastrukturasi obyektlari qatoriga savdo-tayyorlash hamda tijorat-vositachilik tashkilotlari va korxonalarini ham qoʻshish mumkin. Ular xoʻjalik aloqalarini shakllantirish, bogʻlash, kelishish hamda tovarlarni yetkazib berish usullarini tanlash jarayonida tovar almashish sohasidagi material oqimlarini bevosita yoki bilvosita ravishda oldindan belgilab berishadi.

Biznes amaliyotiga logistika usullarni joriy etish ishlab chiqarish, taʼminlash hamda savdodagi mahsulotlarning barcha turdagi zaxiralarini anchagina qisqartirishga, ishlab chiqarish tannarxini va tovarmaterial oqimlarini ishlab chiqaruvchidan isteʼmolchiga yetkazib berish bilan bogʻliq xarajatlarni oʻrta hisobda 40–50% ga qisqartirishga, mijozlarning tovar va xizmatlar sifatiga boʻlgan talablarini iloji boricha toʻliq qondirishga imkon yaratadi. Gʻarbiy Yevropaning sanoati rivojlangan davlatlari

hamda AQSh da milliy yalpi mahsulotning 20–30% logistik tizimlar bilan bogʻliq. Tez rivojlanayotgan xalqaro logistik bozor oʻta yirik makrologistik transnatsional ekspeditorlik kompaniyalari hamda ishlab chiqarish–transport korporatsiyalarni shakllanishiga zamin yaratdi. Birinchi darajadagi ahamiyatga ega konsepsiya sifatida tovarlarni uzluksiz, toʻxtamasdan harakatlanishini taʼminlash hamda tovar harakatlantirish ishtirokchilarining oʻzaro iqtisodiy muhosilarga kelishish hisobiga butun logistik zanjirda jami sarf-xarajatlarni kamaytirish uchun yuk va tovar harakatlantirish tizimi ishtirokchilarining birlashuviga asoslangan integrallashgan logistika konsepsiyasi shakllangan. Bunda xalqaro hamkorlikni kengaytirishda transportdagi integratsiyalash jarayonlari asosiy deb hisoblanadi.

Mustaqillik davridan boshlab Oʻzbekiston Respublikasida transport va ekspeditorlik korxonalari tashishning multimodal tizimlarini yaratish va yuklarni qayta ishlashning zamonaviy logistik texnologiyalaridan foydalanish, tashqi savdo yuklarini aralash tashishlarni amalga oshirish, yuklarni «aniq belgilangan vaqtda» («just in time») va «eshikdan eshikkacha» («door-to-door») yetkazib berish texnologiyalarini joriy etish, yuk tashishlarni taʼminlovchi zamonaviy telekommunikatsion tizimlarni rivojlantirish zarurligi dolzarb masala ekanligi maʼlum boʻldi.

Oʻzbekistonning davlat va xususiy transport-ekspeditsion korxonalari oʻzlarining terminal va boʻxonalarni, transport-taqsimlash logistik markazlarini, yuklarni qayta ishlash va logistik servis, tashish jarayonining axborot taʼminlovi tizimlarini yaratishga kirishishdi.

Toshkent shahri mintaqasida, Angren, Navoiy, Jizzax viloyatlarida erkin sanoat hududlarini yaratish boʻyicha mintaqaviy dasturlar ishlab chiqildi. Ularning hammasi transport-ekspeditsiya xizmati tizimini shakllantirishning logistik tamoyillariga asoslangan edi.

Transport-ekspeditsiya xizmatining kompleks tizimi mijozlarni barcha ularga xos boʻlmagan faoliyat turlaridan xalos etishga qaratilgan quyidagi asosiy funksiyalarni amalga oshirishni nazarda tutadi:

- kompleks transport-ekspeditsiya xizmatiga buyurtma olganda rejaga kiritilgan, tashishga oid, tijorat hamda hisob-kitob operatsiyalarini tayirlash va rasmiylashtirish;
- yuklarni qabul qilish va mijozlarga topshirishda hamda transportning bir turidan boshqasiga ko'chirishda yuk o'tirish-tushirish ishlarini amalga oshirish;
- yuklarni terminallarda qayta ishlash va yuk guruhlarini rasmiylashtirish, joylash ishlarini amalga oshirish, yuklarni tamg'lash, paketlarni hosil qilish;
- konteyner va treylerlarda yuk tashishlarni tashkillashtirish;
- mijozlar mahsulotini terminallarda uzoq vaqt saqlanishi nazarda tutiladigan ombor xizmatlarini mijozlarga taqdim etish;
- aralash qatnovlarda yuklarni tashishni tashkillashtirish: temir yo'l stansiyalari, daryo va dengiz terminallariga hamda aeroportlarga yuk (konteyner) larni olib kirish (olib chiqish), ekspeditorning butun tashish jarayoniga to'liq javobgarligida o'z vaqtida va sifatli ravishda yuklarni magistral tashilishini ta'minlash;
- jami tovar harakati va barcha operatsiyalar uchun markazlashtirilgan hisob-kitoblarni joriy etish;
- mijozlarga yukining, transport vositasining turgan joyi haqida, yuklarni turli xil transport turlarida tashish tannaxlari va tariflar haqida ma'lumot berish, elektron hujjat aylanish tizimini joriy etish;
- yuklarni sug'urta qilish, omborlarga joylash, yuklash va tashishda qo'riqlash xizmatlarini taqdim etish;
- ham tashuvchilarga, ham xizmat ko'rsatilayotgan mijozlarga transport va harakatdagi tarkib turini hamda yuk tashish yo'nalishini tanlashda, «aniq o'z vaqtida» usulida xizmatlarni tashkil etish, harakatdagi tarkibning maxsuslashtirilgan turlaridan foydalanish borasida maslahatchilik va vositachilik logistik xizmatlarni ko'rsatish;
- tashuvchi va mijoz orasida tashish va transport-ekspeditsion xizmatlarni bajarish bo'yicha shartnoma (kontrakt) tuzishda vositachilikni amalga oshirish.

Bundan tashqari tijorat vositachilik keyinchalik sotish imkoniyatiga ega bo'lish bilan mijozdan yukni sotib olishni nazarda tutishi mumkin.

Bir necha transport turlari hamkorlikda ish yuritadigan transport tugunlarida transport–ekspeditsiya xizmatlari tizimini tashkil etilishining ahamiyati juda katta. O'zbekiston uchun logistikaning mintaqaviy aspektlari alohida ahamiyatga ega. Shu bilan birga, regional logistika mehnatning xalqaro (milliy) bo'linishida ishtirok etuvchi global (butun dunyo miqyosidagi) makrologistik tizim komponenti sifatida ko'riladi. Mintaqaviy logistik transport-taqsimot tizimlarining asosiy komponentlari bo'lib transport tugunlari, magistral va mahalliy temir yo'llar, ulgurji bazalar va tovar omborlari, temir yo'l, avtomobil, daryo va havo transporti konteyner va yukni qayta ishlash terminallari, transport-taqsimot logistika markazlari ishini amalga oshiruvchi multimodal terminal komplekslari xizmat qiladi.

Logistika markazlarini yaratish va mintaqaviy transport-logistika tizimlarini shakllantirish qator maqsadli vazifalarning bosqichma-bosqich hal etilishini talab qiladi. Bularga:

– transport uzellarida ko'p maqsadlar uchun mo'ljallangan terminal komplekslar yaratish;

– mustaqil tijorat tuzilmalari sifatida sanoat, transport va savdo korxonalarini bilan kontraktlar bo'yicha ishlaydigan vositachilik logistika kompaniyalari yaratish;

– marketing tadqiqotlarini amalga oshirish asosida mintaqaviy ishlab chiqaruvchilar mahsulotini sotish va yetkazib berish jarayonlarini oqilona tashkillashtirish;

– turli transport turlari hamda tashish jarayonining boshqa ishtirokchilari orasida o'zaro foydali, sherikchilik munosabatlarni o'rnatish bilan bog'liq bo'lgan transport tugunlari ishini boshqarishning logistik konsepsiyasini joriy etish;

– transport jarayonining ilg'or texnologiyalarini, shu jumladan terminal texnologiyasini, yuk harakati tizimi axborotlashtirishni joriy qilish, konteynerlarda va kontreyerlarda yuk tashishlarni rivojlantirish;

– intermodal yo‘llar operatori ishtirokida yuklarni aralash usullarda tashishni tashkillashtirishda transportning magistral turlarini kelishilib va bir-biri bog‘lanib ish yuritishga asoslangan intermodal konsepsiyani joriy qilish;

– barcha transport turlari ABT ga mos keladigan mintaqaviy integrallashtirilgan axborot tizimini tashkil etish;

– xalqaro transport koridorlarining O‘zbekistondagi qismlarini rivojlantirish uchun mintaqalararo va xalqaro integrallashtirilgan transport-logistika tizimlarini yaratish, intermodal yo‘llarda yuk tashish hajmlarini o‘rttirish.

Mintaqalararo transport-logistik tizimlarni, avvalambor, TRASEKA, Shimol-Janub kabi xalqaro transport koridorlariga yaqin joylashgan mintaqalar orasida integratsiyani amalga oshirish asosida yaratish hamda yuk va tovar harakatining logistik tizimlari jadal rivojlanayotgan boshqa qator mintaqalarda yaratish maqsadga muvofiqdir.

Mintaqaviy dasturlar asosida logistik transport-taqsimot tizimlari Navoiy, Jizzax viloyati mintaqalarida va boshqa bir qator mintaqalarda yaratilgan.

Angren mintaqasida mintaqaviy transport-taqsimlov tizimini shakllantirish Farg‘ona vodiysi va Toshkent shahri atrofidagi transport tarmoqlari uzellari, magistral yo‘llarni kesishish joyiga yaqin joylashgan multimodal terminalli majmualarining yangi avlodidan iborat dasturlarni ishlab chiqishdan boshlangan edi. Yuk harakati tizimini takomillashtirish maqsadida Toshkent viloyati mintaqasida mamlakat va xorijiy kompaniyalari ishtirokida Angren logistik markazi tashkil etildi. Toshkent mintaqaviy temir yo‘l uzeli Angrenda tashkil etilgan logistik markazi yordamida milliy temir yo‘llarimizning qo‘shni davlatlarga bog‘liqlik muammosini hal etdi.

### **3.2. Transport-ekspeditorlik korxonalarining vazifalari**

Transport xizmatida ikki juda muhim ishlab chiqarish – texnologik tarkibiy qismlar o‘zaro aloqada amal qiladi: birinchisi, yukni belgilangan masofaga jo‘natish va ikkinchisi – unga



«nuqtali» (aniq) transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish. Terminallarda transport-ekspeditorlik va boshqa shu kabi ishlar va xizmatlar amalga oshiriladi.

Aniqlik bilan shuni aytish mumkinki, terminalda – transport ishlab chiqarishda bir transport tarmog'i yakuniga yetadi va boshqasi boshlanadi, ya'ni yuklarni bir transport vositasidan ikkinchisiga o'tkazish bo'yicha texnologik operatsiyalar sikli bajariladi, shuningdek, ekspeditsiya servisi va yuk uchun tijorat va ma'muriy xususiyat kasb etuvchi kompleks xizmatlar: sanitar-karantin nazorati, bojxona nazorati, sug'urtalash va boshqalar. Shular jumlasiga terminalda umumiy foydalanish transport xizmatlari (servisi) tarmoqlari mavjud. Bular, transport vositalarini ta'mirlashlari kiradi.

**Misol.** Poyezd massasini teplovoz tortishida asosiysiga nisbatan 3.5% ga oshirilishi yoqilg'i solishtirma sarfini asosiysiga nisbatan  $0,178 \cdot 3,5 \cdot 0,01 = - 0,0062$  ga kamaytiradi. Poyezdlarning texnik tezligi 0.7km/soat ga oshirilganda, yoqilg'ining solishtirma sarfi oshadi. Uning o'zgarish koeffitsiyenti  $0,911 \cdot 0,7 \cdot 0,01 = +0,0064$  ga teng. Yuksiz holda bosib o'tilgan umumiy yo'lga nisbatan 0,5% ga kamayganda, yoqilg'ining solishtirma sarfi kamayadi, kamayish koeffitsiyenti  $0,373 \cdot 0,5 \cdot 0,01 = - 0,0019$  ga teng. Yuqorida keltirilgan ko'rsatkichlarning teplovozlar sarflagan shartli yoqilg'ini asosiy sharoitlarda 44.3kg ni tashil etuvchi solishtirma sarfiga umumiy ta'siri  $A = 44,3 \cdot (1 - 0,0062 + 0,0064 - 0,0019) = 44,2\text{kg}/10000$  tkm brutto ga teng.

Transport servisi darajasini ko'tarish maqsadida tashishlarni tashkillashtirishda nafaqat o'zgaruvchan (bog'liq bo'lgan) sarflarning aniqlanishi, balki ish hajmiga bog'liq bo'lmagan sarf-xarajatlarni hisobga olishning ham ahamiyati katta. Bog'liq sarflarning jami sarflarga nisbatan ulushi quyidagiga teng deb qabul qilinadi: boshlanish-yakunlash operatsiyalari bo'yicha 67,1%, tranzit operatsiyalari bo'yicha 72,7%, elektrovoz tortadigan poyezdlarda yurishda 49/1%, shuning o'zi teplovoz tortishida – 60,2%. Yuklar tarqatib borilishi bilan bog'liq jo'natish marshrutlari bo'yicha yuklarni tashishda jo'natish stansiyalariga boshlanish va yakunlash operatsiyalari sarfining umumiy qiymatidan 55%, manzil

stansiyasiga esa 45% to'g'ri keladi. Buning sababi marshrutni tarqatish stansiyasida boshlang'ich emas, balki vagonlab (marshrut bo'yicha emas) jo'natish bajariladigan yakuniy operatsiya amalga oshiriladi.

Bunda yondashuvni hamda yuqorida keltirilgan hisob-kitob natijalarini qo'llab, bitta vagon uchun bog'liq bo'lmagan ( $E_{bb}$ ) va umumiy ( $E_u$ ) sarflarni hisoblab chiqaramiz: (sh.b.-shartli birlik)

– boshlang'ich-yakuniy operatsiya

$E_b = 276,3035$  sh.b.,  $E_o = 839,83$  sh.b.;

– texnik stansidan qayta ishlashsiz o'tish

$E_b = 3,185$  sh.b. va  $E_o = 11,668$  sh.b.;

– texnik stansiyadan qayta ishlanish bilan o'tish

$E_b = 32,379$  sh.b. va  $E_o = 118,572$  sh.b.;

– poyezdlarda yurishda

$E_b = 41,417$  sh.b. va  $E_o = 81,369$  sh.b..

### 3.3. Ekspeditorlik faoliyatini huquqiy jihatdan tartibga solish

Ekspeditorlik faoliyatini huquqiy jihatdan tartibga solish fuqarolik kodeksining muayyan moddalariga asosan amalga oshiriladi. Jumladan, transport ekspeditsiyasi shartnomasi bo'yicha ekspeditor haq evaziga va mijoz (yuk jo'natuvchi yoki yuk oluvchi) hisobidan ekspeditsiya shartnomasida belgilangan yuk tashish bilan bog'liq xizmatlarni bajarish yoki bajarishni tashkil etish majburiyatini oladi.

Transport ekspeditsiyasi shartnomasida ekspeditorning ekspeditor yoki mijoz tanlagan transportda va yo'nalishda yuk tashishni tashkil etish majburiyati, mijoz yoki o'zining nomidan yuk tashish shartnomasi (shartnomalari)ni tuzish, yukning jo'natilishini va olinishini ta'minlash majburiyati, shuningdek tashish bilan bog'liq boshqa majburiyatlari nazarda tutilishi mumkin.

Qo'shimcha xizmatlar sifatida transport ekspeditsiyasi shartnomasida eksport yoki import uchun talab qilinadigan hujjatlarni olish, bojxona rasmiyatchiliklari yoki o'zga rasmiyatchiliklarni bajarish, yukning miqdorini va holatini tekshirish, uni ortish va tushirish, mijoz zimmasiga yuklatiladigan bojar,

yig'imlar va boshqa xarajatlarni to'lash, yukni saqlash, uni belgilangan manzilda olish kabi yukni yetkazib berish uchun zarur bo'lgan harakatlarni amalga oshirish, shuningdek shartnomada belgilangan boshqa operatsiyalar va xizmatlarni bajarish nazarda tutilgan bo'lishi mumkin.

Ushbu transport ekspeditsiyasi shartnomasiga muvofiq ekspeditorning majburiyatlarini tashuvchi bajargan hollarga ham taalluqlidir. Transport ekspeditsiyasi shartnomasini bajarish shartlari, agar transport-ekspeditsiya faoliyati to'g'risidagi qonun hujjatlarida boshqacha tartib belgilangan bo'lmasa, taraflarning kelishuvi bilan aniqlanadi.

Transport ekspeditsiyasi shartnomasi yozma shaklda tuziladi. Agar ekspeditorning o'z majburiyatlarini bajarishi uchun ishonchnoma zarur bo'lsa, mijoz uni berishi shart.

Transport ekspeditsiyasi shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarmaganligi yoki tegishli darajada bajarmaganligi uchun ekspeditor ushbu Kodeks 24-bobining qoidalariga muvofiq belgilanadigan asoslarda va miqdorda javobgar bo'ladi.

Agar ekspeditor majburiyatning buzilishi tashish shartnomalari tegishli ravishda bajarilmaganligi tufayli kelib chiqqanini isbotlasa, ekspeditorning mijoz oldidagi javobgarligi tegishli tashuvchi ekspeditor oldida javobgar bo'ladigan qoidalarga muvofiq belgilanadi.

Mijoz ekspeditorga hujjatlar hamda yukning xossalari, uni tashish shartlari to'g'risidagi boshqa axborotni, shuningdek ekspeditor transport ekspeditsiyasi shartnomasida nazarda tutilgan vazifalarni bajarishi uchun zarur bo'lgan boshqa axborotni berishi shart. Ekspeditor olingan axborotdagi aniqlangan kamchiliklar haqida mijozga xabar qilishi, axborot to'liq bo'lmaganida esa mijozdan zarur qo'shimcha ma'lumotlarni talab qilib olishi shart.

Mijoz zarur axborotni taqdim etmagan taqdirda, ekspeditor bunday axborot taqdim etilgunga qadar tegishli majburiyatlarni ijro etishga kirishmaslikka haqli. Mijoz ushbu moddaning birinchi qismida ko'rsatilgan axborotni taqdim etish majburiyatini buzganligi munosabati bilan ekspeditorga yetkazilgan zarar uchun javobgar bo'ladi.

Agar transport ekspeditsiyasi shartnomasidan ekspeditorning o'z majburiyatlarini shaxsan bajarishi shartligi kelib chiqmasa, ekspeditor o'z majburiyatlarini bajarishga boshqa shaxslarni jalb qilishga haqli. Majburiyatni bajarishni uchinchi shaxs zimmasiga yuklash ekspeditorni transport ekspeditsiyasi shartnomasining bajarilishi uchun mijoz oldidagi javobgarlikdan ozod qilmaydi.

Mijoz yoki ekspeditor o'n kun oldin boshqa tarafni ogohlantirib, transport ekspeditsiyasi shartnomasini bajarishdan bosh tortishga haqli.

Transport ekspeditsiyasi shartnomasini bajarishdan bir tomonlama bosh tortilganida, bu haqda ma'lum qilgan taraf shartnomaning bekor qilinishi tufayli ko'rilgan zararni ikkinchi tarafga to'laydi.

Bulardan tashqari, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining O'zbekiston Respublikasida transport-ekspeditorlik faoliyatini tartibga solishni takomillashtirish to'g'risida qarori qabul qilingan (O'zbekiston Respublikasi Hukumati qarorlari to'plami, 2000-y., 9-son, 59-modda; O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2002-y., 17–18-son, 140-modda; 2003-y., 15–16-son, 131-modda; 2006-y., 37–38-son, 378-modda; 2012-y., 21-son, 232-modda).

Unga ko'ra transport-ekspeditorlik korxonalarini to'g'risidagi Nizom va transport-ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatish tartibi belgilangan bo'lib, ular quyidagilarni o'z ichiga oladi:

### *I. Umumiy qoidalar.*

*II. Ekspeditor va transport-ekspeditorlik xizmatlari to'g'risida tushunchalar va ta'riflar.* Jumladan, ekspeditor – transport ekspeditsiyasi shartnomasi tomoni – tovarlarni tashishni tashkil etish bilan shug'ullanuvchi yuridik shaxs, bunda u temir yo'l, suv, avtomobil transportida yuklarni tashish, shuningdek, yuklarni, tavakkalchiliklarni, transport vositalarini sug'urtalash, yuklar va hujjatlarni rasmiylashtirish, joylashtirish, saqlash, ishlov berish, deklaratsiyalash va bojxona tartibotlari, transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish shartnomasida nazarda tutilgan boshqa xizmatlar ko'rsatish bo'yicha keng va turli ishlar kompleksini bajaradi, shuningdek, ushbu tashishlarni amalga oshirish ustidan nazoratni

ta'minlaydi va mijozning transport korxonalari oldidagi manfaatlarini himoya qiladi.

Ekspeditorlik xizmatlari – bu ekspeditor shartnomaga muvofiq xizmat ko'rsatishni o'ziga olgan vositachilik va yordamchi-texnologiya xizmatlari kompleksidir.

Transport-ekspeditorlik xizmati – yukni jo'natish va qabul qilib olish jarayonini tashkil etish, shuningdek, transport ekspeditsiyasi shartnomasiga muvofiq yuk tashishga aloqasi bo'lgan boshqa ish turlarini bajarish bilan bog'liq transport xizmati turi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlari:

– yukni jo'natish joyidan belgilangan joygacha tashishni tashkil etishni;

– mijozning shart-sharoitlariga ko'ra yuklarni tashishning maqbul chizmasini tanlashni;

– yuk jo'natuvchining ombori (terminali)dan yuklarni qabul qilib olish, yuk qabul qiluvchining ombori (terminali)ga yetkazib berish, unga va tashuvchiga topshirishni;

– yuklarni o'rash-joylash (qadoqlash), markalash, bog'lash, navlarga ajratish va saqlashni;

– yukni sug'urtalashni;

– yuk jo'natilganligi, turgan joyi va belgilangan joyga kelganligi (yukning harakati dispozitsiyasi) haqida xabardor qilishni;

– boshqa ekspeditorlar xizmatlarining turlari, tariflari va ish rejimlari to'g'risidagi axborotni hamda boshqa tezkor axborotni;

– transport-ekspeditorlik faoliyati bilan bog'liq masalalar bo'yicha maslahatlarni;

– bojxona tartibotlarini bajarishni;

– yuk tashilganligi uchun tashuvchi bilan hisob-kitoblarni amalga oshirishni;

– yuk tashish bilan bog'liq boshqa xizmatlarni o'z ichiga olishi mumkin.

Transport-ekspeditorlik faoliyati – transport-ekspeditorlik korxonasi tomonidan amalga oshiriladigan transport-ekspeditorlik xizmatlarini bajarishga doir faoliyat.

Transport jarayoni – tashuvchi tomonidan yuk tashishga qabul qilib olingan paytdan boshlab uni qabul qilib oluvchiga topshirish-

gacha yoki tayinlangan joyga etgungacha (yuklash, tashish, tushirish, saqlash. Tegishli tovar-transport hujjatlarini rasmiylashtirish va boshqa xizmatlar) bo'lgan ekspeditor va tashuvchining birgalikdagi operatsiyalari va harakatlari kompleksi.

Transport hujjati – tashish yoki transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatishni, tashuvchi yoki transport-ekspeditorlik korxonasi tomonidan yukni o'z tasarrufiga olganligini tasdiqlovchi, tashuvchi yoki transport-ekspeditorlik korxonasi tomonidan beriladigan hujjat.

Ekspeditorlik topshirig'i – transport jarayonini tashkil etish va yuklarga transport-ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatish uchun mijoz tomonidan ekspeditorga beriladigan hujjat.

Yukni har xil transportda tashish – transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish shartnomasi asosida transport korxonasi tasarrufiga yuk kelib tushgan joydan tayinlangan joygacha yuklarni ikki yoki undan ortiq transport turida tashish.

Yuk hujjatlarini rasmiylashtirish – yukni belgilangan joygacha yetkazib berilganlik uchun tegishli hujjatlar rasmiylashtirilgan va tashuvchi bilan o'zaro hisob-kitoblar qilingan holda tashuvchi tomonidan yuk yukni qabul qilib oluvchi yoki ekspeditor tasarrufiga berish tartiboti.

### ***III. Transport ekspeditsiyasi shartnomasi***

Ekspeditor bilan mijoz o'rtasidagi o'zaro munosabatlar transport ekspeditsiyasi shartnomasi bilan belgilanadi.

Transport ekspeditsiyasi shartnomasi yozma shaklda tuziladi va unda tashish jarayonini transportning har xil turlari, shu jumladan, aralash turlari bilan ham davlat ichidagi, ham xalqaro yo'llarda tashkil etish bilan bog'liq transport-ekspeditorlik xizmatlarining aniq ro'yxati, tomonlarning nomi va manzili, jo'natish va olib borish joyi (joylari) nomi va boshqa shartlar bo'ladi.

Yukni o'z tasarrufiga qabul qilib olgandan so'ng transport-ekspeditorlik korxonasi tashish uchun tegishli transport hujjati (konosament), transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish yuk xati berishi shartdir.

Olib kelish va olib ketish maxsus ruxsatnomalar va kvotalar bo'yicha amalga oshiriladigan, aksiz solig'i olinadigan yuklarni,

shuningdek, xavfli yuklar va chiqindilarni tashish uchun shartnoma tuzishga tegishli ruxsatnomalar bo'lgandagina yo'l qo'yiladi.

Ekspeditor mijoz, tashuvchi va transport jarayonida qatnashuvchi boshqa shaxslar bilan tuzilgan shartnomaga muvofiq transport-ekspeditorlik xizmatini amalga oshiradi. Yukni bir yoki bir necha transport turi bilan yetkazib berish va mijozning topshirig'i (buyurtmanomasi)ga ko'ra transport jarayonini tashkil etish bilan bog'liq xizmatlar ro'yxati shartnomada kelishib olinadi. Mijoz buning uchun kelishib olingan haqni to'lash majburiyatini oladi. Jismoniy shaxslar tomonidan tovarlar tijorat maqsadlari uchun olib kelinayotganda shartnomaga olib kelina-yotgan tovarlarni bojxona rasmiylashtiruvi bo'yicha transport-ekspeditorlik tashkilotlari tomonidan xizmatlar ko'rsatish to'g'risidagi shartlarning kiritilishiga yo'l qo'yilmaydi. Bunday hollarda bojxona rasmiylashtiruvi bevosita jismoniy shaxslar – tovarlarning egalari tomonidan amalga oshiriladi.

Ekspeditorlik topshirig'i tuzilgan shartnoma doirasida transport ekspeditsiyasi tomonidan berilishi mumkin.

#### ***IV. Ekspeditorning asosiy vazifalari***

Quyidagilar ekspeditorning asosiy vazifalari hisoblanadi:

– mijozlarning yuk tashish va transport-ekspeditorlik xizmatlariga bo'lgan talablarini qondirish;

– eng maqbul transport yo'nalishlarini ishlab chiqish va tanlash, transportda tashishlar turlarini va yuklarni yetkazib berish usullarini, shuningdek, yuklarni yetkazib berishning va ularni saqlashning kelishilgan muddatlarini belgilash;

– O'zbekiston Respublikasining eksport salohiyatini rivojlantirishga ko'maklashish;

– transport xarajatlarini kamaytirish;

– kira qilish va kira haqini to'lash;

– yuklarni to'plash, saqlash, ishlov berish, o'rash-joylash va taqsimlash;

– tovarlarga ilova qilinadigan hujjatlarni tayyorlash va rasmiylashtirish;

– yordamchi va qo‘shimcha xizmatlar ko‘rsatish, shu jumladan, yukni deklaratsiyalash, bojxona xizmatlari ko‘rsatish, yuk hujjatlarini rasmiylashtirish;

– yuklarni sug‘urtalash.

#### ***V. Transport-ekspeditorlik faoliyatini davlat yo‘li bilan boshqarish***

Transport-ekspeditorlik faoliyatini davlat yo‘li bilan boshqarish sertifikatlash, soliq solish va narx belgilash, transport-ekspeditorlik faoliyatini rivojlantirish masalalarida davlat siyosatini ro‘yobga chiqarishning huquqiy bazasini yaratish, milliy qonun hujjatlariga va O‘zbekiston Respublikasi tomonidan tan olingan yoki tuzilgan xalqaro shartnomalar talablariga rioya qilinishini nazorat etish yo‘li bilan amalga oshiriladi. (12-band O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 21-avgustdagi 360-sonli qarori tahririda – O‘R QHT, 2003-y., 15–16-son, 131-modda)

#### ***VI. Transport-ekspeditorlik faoliyati sohasidagi sertifikatlash***

Transport-ekspeditorlik xizmatlari O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlariga muvofiq majburiy ravishda sertifikatlanishi kerak.

(13-band O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2006-yil 14-sentabrdagi 194-sonli qarori tahririda – O‘R QHT, 2006-y., 37–38-son, 378-modda)

Transport-ekspeditorlik faoliyati sohasidagi sertifikatlash qonun hujjatlariga muvofiq amalga oshiriladi.

(14-band O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2006-yil 14-sentabrdagi 194-sonli qarori tahririda – O‘R QHT, 2006-y., 37–38-son, 378-modda)

#### ***VII. Ekspeditorlarga qo‘yiladigan talablar***

Ekspeditorga qo‘yiladigan talablarga quyidagilar kiradi:

– kasb vakolati to‘g‘risidagi sertifikatning mavjudligi;

– transport-ekspeditorlik korxonasi bank hisob raqami va uning to‘lov qobiliyati to‘g‘risida bank tasdiqnomasining mavjudligi;



– transport-ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatish bilan bog‘liq o‘ziga xos operatsiyalarning bajarilishi;

– transport ekspeditsiyasi shartnomasi shartlarining sifatli bajarilishi;

– xizmat binosining mavjudligi;

– o‘z funksiyalarini amalda bajarilganligini tasdiqlovchi hujjatli dalillar (guvohnoma, kontraktlar, hisob raqamlari va ularga tenglashtirilgan hujjatlar)ga ega bo‘lishi.

### ***VIII. Ekspeditorning huquqlari***

Ekspeditor quyidagi huquqlarga egadir:

– yuk tashuvchilar, transport korxonalarini, mijozlar bilan shartnomalar tuzish;

– transport vositalarini, yo‘nalishlarni va yuk yetkazib berish usullarini erkin tanlash, agar shartnomada yetkazib berishning shartlari va usullari kelishib olinmagan bo‘lsa;

– bir tomonlama tartibda yoki mijozning topshirig‘iga ko‘ra har qanday ruxsat etilgan joyda yukni tushirish, joylashtirish uchun qaror qabul qilish, zaruriyat bo‘lganda esa yukning buzilib qolish, yo‘qolish yoki uning atrof-muhitga, aholiga yoxud boshqa yukka xavfi bo‘lgan hollarda qulay usullar bilan sotib yuborish;

– yo‘qolgan yukni qidirish va mijoz tomonidan ko‘rilgan zararni qoplash to‘g‘risidagi topshiriqlarni bajarish uchun jalb qilingan uchinchi shaxsga talab qo‘yish, agar yuk uchinchi shaxsning xatti-harakati yoki harakatsizligi oqibatida yo‘qolgan yoki buzilgan bo‘lsa va ko‘rilayotgan chora-tadbirlar to‘g‘risida, bu haqda shartnomada kelishib olinmagan bo‘lsa, mijozni xabardor qilib qo‘yish;

– mijozning manfaatlari yo‘lida va uning nomidan sarf qilingan, hujjatlar bilan tasdiqlangan xarajatlar bo‘yicha vositachilik haqini mijozdan undirib olish;

– mijoz tomonidan zarur bo‘lgan axborot taqdim etilmagan hollarda, agar bu haqda shartnomada kelishib olinmagan bo‘lsa, tegishli majburiyatlarni bajarishga kirishmaslik.

### ***IX. Ekspeditorning garovga oid huquqi***

Ekspeditorning garovga oid huquqi O‘zbekiston Respublikasining amaldagi qonunchilik hujjatlari va O‘zbekiston Respub-

likasi qatnashchisi bo'lgan xalqaro shartnomalar bilan tartibga solinadi.

#### **X. Ekspeditorning majburiyati va javobgarligi**

Ekspeditor quyidagilarga majburdir:

– qonunchilik hujjatlari bilan belgilangan tartibda hisobot taqdim etish;

– yukni transport (transportning har xil turlari) bilan ekspeditor yoki mijoz tomonidan tanlangan yo'nalish bo'yicha tashishni tashkil etish.

Ekspeditor:

– buzilish hollari ro'y berganda transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish shartnomasi shartlari bajarilishi uchun javob beradi, yetkazilgan zararni qoplaydi, shuningdek, agar transport-ekspeditorlik shartnomasida yoki qonunchilik hujjatlarida boshqacha tartib nazarda tutilmagan bo'lsa, jarima to'laydi;

– shartnomani bajarish uchun jalb qilingan uchinchi shaxs tomonidan transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish shartnomasi shartlari bajarilishi uchun javob beradi. Uchinchi shaxs tomonidan yetkazilgan zarar uchun ekspeditor javob beradi. Zararlar qoplangandan so'ng ekspeditor bu uchinchi shaxsga qaytarma da'vo qilishi mumkin;

– yukning saqlanishi, uni yetkazib berishning kelishilgan muddatlariga rioya qilinishi uchun javob beradi. Shartnoma shartlari bajarilmagan taqdirda ekspeditor tomonidan tegishli ravishda transport xarajatlari, bojxona bojlari va yo'qolgan yukni tashish bilan bog'liq bo'lgan xarajatlar yoki hisob-fakturada ko'rsatilgan uning qiymati asosida yuk qiymati pasayishi va yukning buzilishi bilan bog'liq zararlar qoplanadi.

#### **XI. O'zbekiston Respublikasi hududidagi xorijiy ekspeditorlarning majburiyatlari**

Xorijiy ekspeditorlar, shuningdek, xorijiy kompaniyalarning sho'ba korxonalarini (filiallari) respublika hududida transport-ekspeditorlik faoliyatini amalga oshirish uchun belgilangan tartibda O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlariga rioya qilishga majburdirlar.

### ***XII. Ekspeditor va yuk tashuvchining o'zaro munosabatlari***

Yuk tashuvchi belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilgan transport-ekspeditorlik korxonasi bilan yuk tashish uchun shartnoma tuzishi mumkin.

### ***XIII. Hisob va hisobot***

Transport-ekspeditorlik faoliyati bo'yicha hisob va hisobot amaldagi qonun hujjatlariga muvofiq yuritiladi.

### ***XIV. Nizolarni ko'rib chiqish***

Transport-ekspeditorlik shartnomasi yoki topshirig'ini bajarish jarayonida paydo bo'ladigan ekspeditor bilan mijoz o'rtasidagi nizolar va anglashilmovchiliklar O'zbekiston Respublikasining amaldagi qonun hujjalari va O'zbekiston Respublikasi qatnashchisi bo'lgan xalqaro shartnomalar bilan tartibga solinadi.

## **3.4. Temir yo'lda kompleks transport-ekspeditorlik xizmatlari**

Transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatish tushunchasi ostida korxonalar va tashkilotlarning yuklarini jo'natish va yetib kelishi bilan bog'liq jarayonlarni turli xil transport turlaridan (temir yo'l, suv, havo va xalqaro avtomobil) foydalangan holda amalga oshirish tushuniladi. Transportno-ekspeditsion jarayonlar bevosita yuk jo'natuvchi maydonida, yoki yuklarni jo'natish punktlarida turli xil transport turlari yordamida, yuklarni bir transport turidan boshqasiga yuklash jarayonida transport uzellarida, temir yo'l yuk hovlilarida, portlar, aeroportlar, yuklarni qayta ishlovchi terminallar, chegara punktlari, yuk tashish jarayoni va yuk oluvchi maydonchalarida amalga oshiriladi.

Kompleks transport ekspeditsion xizmat ko'rsatishda yukni yuk jo'natuvchidan yuk oluvchiga qadar o'z vaqtida, sifatli va bitta hujjat orqali yetkazilishida ekspeditorning to'liq va yagona javobgarligiga erishiladi. Shu bilan birga, ushbu jarayonda zaruriy transport logistik majmua xizmat ko'rsatishi ta'minlanadi.

Zamonaviy transport ekspeditsion kompaniyalar quyidagi asosiy jarayonlarni amalga oshiradi:

– yuklarni transport ekspeditsiyasi bilan kelishilgan sharnomaga asosan belgilagan vaqtda va sifatli yetkazib berilishini tashkil etish;

– yuklarni yetkazishda qatnashadigan barcha ishtirokchilar jamligini tashkil etish;

– yuk egalarining xohish va talablaridan kelib chiqqan holda yuklarni yetkazish transport – texnologik marshrutlarining texnologik va iqtisodiy asoslashni tuzish;

– yuklarni tashishga qabul qilish, tashish va ularni oluvchilarga berish bilan bog‘liq bo‘lgan xizmatlar ko‘rsatishni tashkil etish;

– turli xil transport turlarini o‘zari hamkorligini tashkil etish;

– yuklarning jo‘natish markirovkasi va yuk tashish vositalari, konteynerlar, sovutib tashish kameralari, bunker va boshqa transport vositalarining plombalarining mavjudligi yuzasidan nazorat qilish;

– yuklarni ortish-tushirish, olib o‘tish, omborxonada va qadoqlash jarayonlari ustidan hamda yuklarni tashish jarayonida ularni saqlash, yig‘ish va topshirish muddatlarining bajarilishini nazorat qilish;

– tashish jarayonining barcha bosqichlarida yuk-transport va boshqa kuzatish hujjatlarining rasmiylashtirilishi;

– yuklarni sug‘urta qilish bilan bog‘liq bo‘lgan hujjatlarni rasmiylashtirish;

– tashish tannarhini hisoblash;

– yuk egalarini yukning tashilish jarayonidan xabardor etib borish;

– yuklarning borish manzillarini belgilangan tartibda o‘zgartirish, so‘ralmagan yuklarni realizatsiya qilishni tashkil etish hamda zaruriy hollarda, yuklarni va transport vositalarini qidirish ishlarini tashkil etish.

Maxsuslashtirilgan transport-ekspeditsion kompaniyalar mijozlarni ularga xos bo‘lmagan jarayonlardan ozod etadi va shu bilan birga tovar-material oqimi harakatini tezlashtirish, transport xarajatlarini, yuklarning buzilishi va yo‘qolishini kamaytirish

hamda mijozlarga qo‘shimcha servis va tijoriy xizmatlarni taklif etish kabi qulayliklarni tug‘diradi.

Hozirgi kunga kelib jahonda bir necha kuchli transport va transport-ekspeditsion kompaniyalardan tashkil topgan yagona transport majmuyi tashkil topdi. Yukni tashuvchilarga taqdim etadigan asosiy shaxs bo‘lib ekspeditor maydonga chiqdi. Ekspeditorlar bugungi kunda 60% magistral va 75% xalqaro miqyosda tashiladigan yuklarni nazorat qilishadi. Xalqaro ekspeditorlar assotsiatsiyasi Federatsiyasi ma‘lumotga ko‘ra, jahonda 8 mln. ishchilarga ega bo‘lgan 35 ming yirik va o‘rtacha ekspeditorlik firmalari mavjud. Shu bilan birga, mayda ekspeditorlik firmalari ham birmuncha ko‘proqdir.

Hozirgi kunga kelib ekspeditorlarning huquqlari tobora kengayib bormoqda. Bugungi kunda ekspeditorlarning vazifalariga bir necha yillar avval umuman ularga xos bo‘lmagan quyidagi mas‘uliyatlar kirishi mumkin:

- uchinchi shaxslarni jalb etish huquqi;
- shaxsiy transport vositalari va omborxonalardan foydalanish;
- aralash tashishlarda yuk tashishda operator sifatida ish yuritishi;
- qadoq va idish(tara)ni tayyorlash;
- transport vositalari va omborxonalarning egalari sifatida ish yuritish;
- yuklarni yetkazish jarayonida ularni qayta ishlash, sotib olish va qayta sotish, shuningdek, ularni realizatsiya qilish.

### **3.5. Ekspeditorlik korxonalarining ishini tashkil qilish**

Transport bozori rivojlanishining muhim yo‘nalishlaridan biri bo‘lib ekspeditorlik firmalari ishini tashkil etish hisoblanadi. XXI asrning boshlarida ekspeditorlik faoliyatining keng miqyosda yuqori templar bilan rivojlanishi ko‘zga tashlanadi. Jahonda 50 mingga yaqin ekspeditorlik firmalari qayd etilgan bo‘lib, ularda taxminan 18 millionga yaqin odam ishlaydi. Ekspeditorlar xalqaro yuk tashishlarning taxminan 75% qismini tashkil qiladilar va

nazorat qiladilar. Jahon ekspeditorlik servisidan, shu jumladan saqlash va yukni qayta ishlashdan ham tushadigan daromadlar, tashish ishining o'zidan olinadigan daromaddan deyarli 20% ga ko'p. Biroq bu daromadlar tashishlar daromadining 4% dan ortmaydi. O'zbekiston Respublikasi transport-ekspeditorlik sektorida yuzlab korxonalar, shu jumladan yirik xorijiy firma va kompaniyalarining vakolatxonalari ro'yxatga olingan. Aksariyat ekspeditorlik korxonalarining o'ziga xos xususiyati – yuklarni alohida transport turlari bilan yetkazib berish hisoblanadi. Yuklarni aralash (kombinatsiyali) tashishlarni amalga oshirishda bu korxonalarining o'zaro hamkorlik va birikib ishlash darajasi yetarli emas. Bu esa transport turlari va tashuvchilarning ishidagi nomuvofiqligiga, transport uzellarida harakatlanuvchi tarkib yig'ilib qolishi va turib qolishiga, korxonalarda tayyor mahsulot va xomashyoning me'yordan ortiqcha zaxiralarining hosil bo'lishiga (yo aksincha, ular kamyobligiga) olib keladi.

Transport-ekspeditorlik tashkilotlari faoliyati rivojlanishining asosiy yo'nalishlari quyidagilar:

Taqdim etiladigan xizmatlar paketlarini kengaytirish, yuklarni qadoqlash va paketlarga joylash, ularni har xil transport turlari bilan yetkazib berish (ayniqsa aralash qatnovlarda), omborda saqlash, yuklarni qayta ishlash, sug'urta qilish, bojxona servisi, mahsulotni sotish, axborot ta'minoti va logistika prinsiplari asosida ko'rsatiladigan boshqa xizmatlar.

O'zbekiston ichki bozorida, shu bilan birga tashqi bozor – xorijda ham filiallar, bo'linmalar va vakolatxonalar yaratish yo'li bilan *faoliyat sohalari kengaytirish*.

Xizmatlar ko'rsatishda birikib faoliyat yuritish, ya'ni bunda transport-ekspeditorlik kompaniyalari bitim asosida birlashib, zimmasiga nisbatan kengroq xizmatlar spektrini bajarishni oladilar. Bu holatning ziddiyatli jihati shundaki, transport xizmatlari bozoridagi raqobat qancha kichik bo'lsa, ularning jamlanishi shuncha ko'p foyda keltiradi.

Transport-ekspeditorlik firmalari va kompaniyalarining umumiy xizmatlar spektrida ixtisoslashuvi: buyurtmachilarga muayyan tipdagi transport vositalarini taqdim etish, xizmat

ko'rsatish mintaqalarini belgilab olish, yuridik mustaqilligini saqlab qolgan holda hamkorlarning ishlab chiqarish-texnologiya jihatidan kooperatsiyalashuvi, professional kadrlarni tayyorlash va ularni ishlatish. Bu ayniqsa raqobatning keskinlashuv sharoitida muhim hisoblanadi.

Xizmat ko'rsatish sifatini yuksaltirish maqsadida ekspeditorlar uchun standartlar, ma'lumotnomalar (spravochniklar), uslubiy tavsiyalar asosida transport-ekspeditorlik xizmatlarini sertifikat-siyalash.

Strategik, biznes-tadbirkorlik, tezkor-ishlab chiqarish rejalashtirilishi, u quyidagi imkoniyatlarni beradi: xizmatlar hajmini kattalashtirish, nisbatan yuqori sifatli xizmat ko'rsatish-ning yangi turlarini o'zlashtirish, o'z moliyaviy holati va raqobatbardoshligini baholash, raqobatchilik sharoitlarida faoliyat dasturini ishlab chiqish, ehtimoliy muammolarni aniqlash va ularni hal qilish usullarini belgilab olish, kompaniya tomonidan mo'ljallangan chora-tadbirlar iqtisodiy samaradorligi va foyda (daromad) olish realliligini baholash, innovatsion loyihalar bo'yicha mablag'lar qaytarib olinishi imkoniyatini hisobga olish.

Mijozlar ehtiyojlarini o'rganish (marketing): tariflar darajasi, ekspeditorlik xizmatlari ko'lami, transport xizmati ko'rsatish sifati darajasi.

Zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalanish: shartnomalar, taqdim etilgan xizmat uchun hisob-kitoblarni rasmiylashtirish, transport hujjatlariga tezkor ishlov berish, xizmatlar ko'rsatish jarayonini nazorat qilish va boshqa amaliyotlarni bajarish, ma'lumotlar bankini yaratish, tashishlar, xizmatlar va mijozlar to'g'risidagi axborotni yig'ish (ishlov berish va saqlash bilan) kompyuter tizimlarini joriy etish.

Ekspeditorlik tashkilotlari ishining tashkillashtirilishi ularning maqomi, mo'ljali, boshqaruv tuzilmasi va ko'plab boshqa omillarga bog'liq. Ishlar hajmi, boshqaruv funksiyalari shunchalik xilma-xilki, barcha firmalar uchun yagona tashkiliy tuzilmani taqdim etishning iloji yo'q. Bunga ehtiyoj ham mavjud emas. Biroq transport-ekspeditorlik korxonasi ishining taxminiy tashkillashtirilish chizmasini va uning mohiyatini ko'rib chiqamiz.

Transport-ekspeditorlik korxonasi (TEK) faoliyatini uyushtirishda to'rtta yo'nalish mavjudligi ma'lum: 1 – davlat tomonidan muvofiqlashtirilish; 2 – umumiy qoidalar; 3 – TEF ni (transport-ekspeditorlik faoliyatini) tashkil qilish; 4 – TEK ni ta'sis etish va uning faoliyatini to'xtatish.



---

---

## ***IV bob. YUK TASHISHDA TRANSPORT SERVISINI TASHKIL ETISH***

### **4.1. Tashishni tashkil etishning zamonaviy usullari**

Bugungi bozor iqtisodiyoti sharoitida, transport xizmatlari bozori shakllanishi bilan yuklarni tashishda yangi texnologiya va usullardan foydalanish zarurati paydo bo'ldi. Yangi texnologiyalar konsepsiyasi transport integratsiyasi va moddiy-texnik bazaga asoslanadi.

Marketing nuqtayi nazaridan kelib chiqib tashish jarayoni va transport tizimi tubdan takomillashtirilishi talab etildi. Shuning uchun harakat tarkibidan umumli foydalanish va boshqarish (jumladan tizimlar ham), barcha transport infratuzilmasi takomillashtirilib, xalqaro transport tizimi yaratildi, yagona tarif va bojxona tizimi yaratildi, poyezdlar harakati jadvalini tuzish va boshqalar kerak bo'ldi.

Jahon tajribasi shuni ko'rsatdiki, temir yo'l boshqa transport turlari bilan raqobatlashishi va yangi yuk oqimlarini jalb etishi uchun, yuk egalariga (ya'ni mijoz) doimiy ravishda xizmat ko'rsatishni yaxshilab borishi, servis darajasini oshirishi, yangi xizmat turlarni kengaytirib borishi kerak bo'ladi. Yuk jo'natuvchi va yuk qabul qivuvchilarning o'sib borayotgan talabi quyidagicha: yuklarninig butunligi va xavfsizligi ta'minlanganligi, yuklarni «eshikdan eshikkacha» qoidasiga asosan tashishni tashkil qilish, qayta ortishni kamaytirish, ya'ni yuklarni transport idishlarida tashish, poyezdlar harakat jadvalini texnologik jarayonga bog'lashdan (jo'natuvchi marshrutlarni texnologik marshrutlarga almashtirish) iborat. Bundan tashqari, mijozlar uchun muhimi yuklarni o'z vaqtida jo'natish va qabul qilish hisoblanadi. Bu yuk jo'natuvchilarga ishlab chiqarish zaxiralarini qisqartirish imkonini

beradi, chunki aynan zaxiralarni saqlash ishlab chiqarilgan mahsulot tannarxining 20% dan ko'prog'ini tashkil etadi.

Shunday qilib transport tizimida quyidagi xizmatlarga talab paydo bo'ldi: mijozga transport bozorida o'z o'rnini topishda ko'maklashish, uning imkoniyatidan kelib chiqib unga kompleks arzon va sifatli xizmat ko'rsatishdan iborat. Xizmat ko'rsatish sifatini baholash temir yo'l transporti raqobatbardoshligini ko'rsatadi.

**Yuklarni multimodal tashishni tashkil etish.** Yuklarni turli xil transport turlarida tashish keng tarqalgan bo'lib, tashish jarayonining barcha bosqichlarida boshqaruvni talab etadi. Bunday jarayon multimodal yoki aralash tashish deyiladi (keyinchalik matnda multimodal). Multimodal tashish asoslari XIX asr oxirlarida tashkil topib, 2-3 tarmoqni o'z ichiga olgan. Multimodal so'zi aralash (ing. multi-ko'p, modal-tur, shakl) degan ma'noni anglatadi. Multimodal tashishni yuk joylarini kengaytirish va ixtisoslashtirishsiz amalga oshirib bo'lmaydi. Natijada konteynerlar, kontreylerlar, poddonlar paydo bo'lib, transport texnologik jarayonlari tashkil etildi. Yuklarni multimodal tashish jarayonida bir transport turidan boshqa transportga ortish-tushirish, qo'shimcha operatsiyalar va xarajatlar ko'payadi. Shuning uchun ratsional marshrutlarni tanlash va boshqarish, yuklar bilan yo'lda bajariladigan amallarni qisqartirish, harakat tarkibi turish vaqtini kamaytirish, barcha transport turlari uchun yagona texnologik jarayonni qo'llash kerak. Yuklarni multimodal tashish jarayonida ketma-ket ikki va undan ortiq transport turlari ishtirok etadi. Bunda yuk jo'natuvchidan tushirish joyigacha, undan iste'molchiga yetkazgunga qadar har bir transport turi uchun alohida yuk hujjatlari tuziladi, ya'ni Multimodal tashishda yuklarni to'g'ri marshrutdan foydalanish samarali hisoblanadi, bunda tashish jarayonni bitta yuk hujjati bilan yuk jo'natuvchi va yuk qabul qiluvchi ishtirokisiz amalga oshiriladi. Multimodal tashishning to'g'ri marshrutlari quyidagi turlarga bo'linadi: temir yo'l-suv transporti, temir yo'l-avtomobil, temir yo'l-suv-avtomobil, suv-avtomobil, temir yo'l-havo transporti.

Yuklarni konteynerlarda tashishni alohida ta'kidlab o'tish lozim, bunda yuk jo'natuvchi istalgan yuk stansiyasi, aeroport yoki portdan har bir konteyner uchun alohida-alohida yo'l hujjatini rasmiylashtirib jo'natishi mumkin. To'g'ri marshrut bilan yuk jo'natilganda har bir transport turi tashishni marshrutda belgilangan qismida amalga oshirib, boshqa transport korxonasida boshlangan tashish jarayonini davom ettiradi. Bu esa har bir transport turidan iqtisodiy-texnik jihatdan ratsional foydalanish, mijozlarga qo'shimcha xizmatlarni taklif etish, tashish jarayonida barcha ishtirokchilar uchun bitta hujjatdan foydalanish, mijoz ishtirokisiz tashishni amalga oshirish imkonini beradi.

Tashish jarayonida turli xil transport vositalarini boshqarish va ish samaradorligini oshirishga quyidagilar kiradi:

- transport uzellarida barcha transport turlari uchun yagona texnologik jarayonga asosan ishni tashkil etish;
- butun yo'l davomida 2 transport ishtirokida yuk oqimini to'g'ri marshrut bo'yicha tashishni tashkil etish;
- sutka davomida ortish punktlariga harakat tarkibini bir me'yorda uzatishni ta'minlash;
- transport uzellari va uning bo'linmalariga yuk oqimi kelishi va jo'natilishini ratsional tashkil etish;
- yuk ishlarini yirik terminallarda oshirib, kichik tayanch punktlarida kamaytirish;
- ortish-tushirish texnikasi ishini optimallashtirish, jumladan boshqa transport turlari texnik vositalari ishtirokida;
- transport uzellarida konteyner va harakat tarkibini saralashni tezkor rejalashtirish;
- yuk hujjatlarini rasmiylashtirish, yo'lkira haqini hisoblash, transport ekspeditsion operatsiyalarni bajarishni avtomatlashtirish, elektron hujjatlardan foydalanishni joriy etish;
- multimodal tashishda axborot texnologiyalaridan foydalanish;
- mijozlarga kompleks transport ekspeditsion xizmat ko'rsatish;
- transport qonunchiligini yaratish.

Aralash tashish bu – ikki va undan ortiq transport turi yordamida yuklarni tashish hisoblanadi, bunda yuk qayta ortib tushirilmaydi. Tashish jarayonida faqat transport turi almashadi. Keng ma'noda «intermodal» so'zi tashishni bildirib, ikki va undan ortiq transport turi ishtirokida, qayta ortish tushirish operatsiyalarisiz «eshikdan eshikkacha» qoidasiga asosan, bitta yuk hujjati bilan, transport birligini tashish jarayonini tashkil etish tushuniladi. Intermodal tashish umumiy yukka emas, balki uning massasi, hajmi, dona soni, uning transport harakat birligida joylashuviga asoslanadi. Boshqacha qilib aytganda, intermodal tizimining asosini xalqaro ISO standartiga javob beradigan, bojxona talablariga asosan plombalanadigan, yuk xavfsizligini ta'minlaydigan yuk harakat birligi tashkil etadi. Zamonaviy intermodal tashishda asosan konteynerlardan foydalaniladi. Lekin boshqa yuk birliklari ham mavjud, masalan: kontreyler, treyler, konteyner platformalari, fleta, paket, blok-paket va boshqalar. Intermodal tizimida tashish jarayoni uchun bitta shaxs operator bilan shartnoma tuzadi. Operator ekspeditorlik firmasi bo'lib, tashishni tashkil etishda bir necha transport turlaridan foydalanishi mumkin. Bunda yuk jo'natuvchi boshqa transport turlari bilan shartnoma tuzmaydi. Barcha tashkiliy ishlar va yuk xavfsizligi uchun operator javobgar hisoblanadi.

Intermodal tizimning quyidagi belgilari mavjud:

- tashish jarayonining boshidan oxirigacha operator ishtirok etadi;

- yagona tashish marshrutidan foydalaniladi;
- bitta yo'l hujjati mavjud;
- operator tashish va yuk butunligi uchun javobgar.

Intermodal tashish tizimining ishlash prinsiplari:

- yagona tijorat qonunchilik tizimidan foydalanish;
- tashish jarayonini tashkil etishda moliyaviy-iqtisodiy yondashish;

- maksimal darajada elektron hujjatlar alashinuvidan va telekommunikatsiya vositalaridan foydalanish;

- tashish jarayonida qatnashadigan barcha transport turlari uchun yagona texnik jarayondan foydalanish;
- logistik zanjir ishtirokchilarining hamjihat ishlashi;
- transport turlarining infratuzilmasini rivojlantirish.

Shunday qilib, intermodal tashish deb – bir texnologik jarayon, bitta yuk hujjati asosida, ikki va undan ortiq transport turi vositasida, yuk jo‘natuvchi va yuk qabul qiluvchi o‘rtasida operator qatnashadigan, keng transport infratuzilmasi qo‘llaniladigan, transport texnologik tizimga aytiladi.

Intermodal tashish tizimidan foydalanish afzalliklari:

1) Geografik:

- xalqaro tashishda bir necha transport turlaridan foydalaniladi;
- tashish jarayonida temir yo‘l-avtomobil, treyler, konteyner, parom, olinuvchan avtokuzov, suv transporti qatnashishi mumkin.

2) Iqtisodiy:

- ommaviy yuk tashish jarayonining ma‘lum qismida xarajatlarni qisqartirish mumkin;

3) Ekologik:

- ba‘zi intermodal kombinatsiyalar qulay (piggi-bek, ba‘zi transport turlari uchun ekologik yig‘imlar qisqartirilgan);

4) Ijtimoiy: ba‘zi davlatlarda avtomobilni boshqarish vaqti chegaralangan, bu esa haydovchining dam olish imkonini beradi.

5) Nazorat: ba‘zi davlatlarda transport vositalarining texnik quvvatidan to‘liq foydalanilmaydi (masalan, transport vositasi o‘qiga tushadigan massa chegaralangan).

Kombinir tashish jarayonida quyidagi transport texnologiyasidan foydalaniladi:

- konteynerlarda tashish;
- avtomobil-parom tashish;
- temir yo‘l avtomobil (avtokuzovlar vagonlarda tashilishi mumkin);
- lixter tashish (yirik kemalarda kichik suv transport vositalari tashiladi).

Temir yo‘l tizimi bilan kontreyler, roudreyler, konteynerlar platformada ikki qatorda tashiladi.

Kontreyler tashish – bu temir yo‘l va avtotransport kombi-natsiyasi bo‘lib, treyler, avtotirkama, olinuvchan kuzov, tyagachlar temir yo‘l platformalarida tashiladi. Xuddi shu tariqa avtotransportda konteyner ham tashilishi mumkin. Kontreyler-intermodal tashishning er usti transport turi hisoblanadi, u tashish jarayonini boshlab va tugatib beradi.

Kontreyler tashishning keng tarqalgan turi «берущее шоссе» (ya’ni yuguruvchi shosse). Avtotransport temir yo‘l platformasiga o‘rnatiladi. Agar maxsus vagonda avtotransportda haydovchi bo‘lsa, bu tashish-kuzatuvchi bilan, agar yukning o‘zi bo‘lsa, kuzatuvchisiz tashish deyiladi.

Kontreyler tizimining kamchiligi ortiqcha yuk tashish (avtotirgak, haydovchi) hisoblanadi. Shunga qaramay kontreyler tashishni qiyin o‘tuvchi tumanlarda qo‘llash mumkin. Masalan, avtokarvonni tog‘li tumandan aylanma yo‘l bilan o‘tkazgandan ko‘ra, ma’lum uchastkada temir yo‘l tonneli orqali tashish samaraliroq. Kontreyler tashish hajmining oshishi va marshrutlashtirish natijasida, yo‘llarda maxsus yuk terminallarining soni qisqaradi. Avtotirgakli temir yo‘l marshrutlari chegaralangan sonda temir yo‘l uzeli stansiyalarida tuziladi. Stansiyaga yuk avtotransportda yetkaziladi, keyin hamma yuklar bir marshrutga birlashtirilib boshqa terminalga yetkaziladi. Bu g‘ildirakni eslatadi: temir yo‘l uzeli o‘q, terminalga olib boruvchi avtomobil yo‘llari marshrutlari halqaga o‘xshaydi. Shu texnologiya avtomobil-suv, temir yo‘l-suv transportida ham ishlatiladi.

Bu tizim quyidagi avfzalliklarga ega:

– tashish marshrutlari ko‘payadi, uzeli hisobiga radial marshrutlar to‘g‘ri kelgani uchun har bir mijoz o‘z hamkorlari bilan magistral yo‘l orqali bog‘lana oladi; mexanizatsiyalashtirish iqtisodiy jihatdan foydali;

– Terminallar o‘rtasida tashish hajmi oshib, tashish tannarxi kamayadi;

– Terminallar kam bo‘lgani uchun ular hisobiga katta yuk aylanmasi to‘g‘ri keladi, shuning uchun ularni mexanizatsiyalashtirish iqtisodiy jihatdan foydali.

Bu tizim kamchiligi ist'emoilchilardan uzoqda joylashganligidir. Marshrut barcha yuk turlarini yig'ib, keyin temir yo'l marshrutlari tuziladi. Marshrut shunchalik tez o'zgaradiki, to'g'ri yo'nalish juda qisqaradi. Bundan tashqari avtotransport yukni uzalga yetkazib tashish jarayonini boshlab va tugatib bergani uchun qo'shimcha xarajatlar ko'payadi.

Yevropada keng tarqalgan tashish tizimi « съёмные кузова » (olinuvchan kuzovlar), avtomobil shassisi yechiladi va temir yo'l orqali ma'lum masofagacha tashiladi, keyin yana boshqa shassiga o'rnatilib manzilga yetkaziladi. Buning uchun maxsus vagonlar kerak bo'ladi. Olinuvchan kuzovlar konteyner va yarimtirgakdan yengil, lekin mustahkam emas, shuning uchun ularni ustma-ust ikki qatorda tashib bo'lmaydi. Oddiy avtomobil po'lat g'ildirak juftiga o'rnatiladi, shunday qilib kuzov o'ziga xos vagonga aylanadi. Shuning uchun maxsus platforma kerak bo'lmaydi. Texnik nuqtayi nazardan roudreyler texnologiyasi avtoblokirovkaga ulangan, temir yo'l aravachasiga o'rnatilgan shinno pnevmatik avtotirkamadir. Boshqa intermodal tizimlarga nisbatan roudreyler tizimi quyidagi avfzalliklarga ega:

Birinchiidan, terminallarda harakat tarkibiga arzon xizmat ko'rsatish, ortish tushirish mexanizmlari kerak bo'lmaydi;

Ikkinchiidan, roudreyler terminallari arzon bo'lgani uchun ularni mijozga yaqin joylashtirib, yukni terminalga yetkazish avto xarajatlarini kamaytirish mumkin;

Uchinchiidan, yuk qayta ortish tushurishsiz tashilgani sababli yo'qotishlar deyarli bo'lmaydi.

Vagonsiz tashish tizimi kamchiliklarga ham ega:

– kuzov tara massasi katta, demak foydali massa kamayadi, bundan tashqari, maxsus treyler oddiy treylerdan 2–2,5 marta qimmatroq.

Konteynerlarni ustma-ust tashish texnologiyasi butun marshrut davomida katta yuk hajmini talab etadi. Konteynerlarni ikki qatorda tashish uchun maxsus temir yo'l platformalar parkini tuzish qo'shimcha mablag' talab etadi, lekin bu konteynerlarni bir qatorda tashishdan 40% ga samaraliroq. Bundan tashqari 2 yarusda vagonlarni tashishda:

- tarkib uzunligi qisqaradi;
- lokomotiv brigadalari soni ikki marta kamayadi;
- konteynerlarda treyler kabi qimmat detal shassi bo‘lmagani uchun kapital xarajatlar kamayadi;
- bir xil yuk ko‘tara olish qobiliyatida kapital mablag‘ tejaladi;
- yoqilg‘i 41%ga tejaladi;
- yuklar yo‘qolishi va buzilishi kamayib, mijozlar qiziqishi oshadi.
- Ikki yarusda konteyner tashish kamchiliklari:
- tashish samaradorligini oshirish uchun katta yuk oqimi kerak;
- treyler tashishga nisbatan yuk terminallarida xarajatlar ko‘proq;
- marshrut minimal masofasi 800–900 km bo‘lishi kerak.

Ikki yarusli vagon balandligi 20,5 fut (1 fut=30,48 sm), bu esa boshqa gabarit bo‘yicha chegaralangan (ko‘prik, tunnel) marshrutlardan voz kechishni talab etadi.

Jumladan, O‘zbekiston temir yo‘llari 1992-yildan aralash tashish tizimidan foydalana boshladi. Bu esa temir yo‘l transportining avtotransport bilan yuqori saviyada raqobatlashish, ichki yuk oqimini o‘zlashtirish imkoniyatlarini, xalqaro transport tizimini rivojlantiradi. Temir yo‘l, avtotransport va konteyner oqimi xususiyatlariga asosan (intermodal) kombinir tashishning 2 ta asosiy ishlash texnologiyasi qabul qilindi:

1) maxsus poyezdlarda katta tonnajli konteynerlar bitta hujjatga asosan, to‘g‘ri marshrut bo‘yicha tashish;

2) avtotransport vositalarini maxsus platformada tezlash-tirilgan marshrut bo‘yicha o‘tkazish.

Konteynerli poyezdlarni tashkil qilish, yuklarni yetkazib berishni tezlashtirishdan tashqari, vagonlar yuklash stansiyalarida jo‘natishni kutib turish vaqtining qisqarishi, yuklar yo‘lda bo‘lishi vaqtining kamayishi, vagonlarni yetkazish manzili stansiyalarining yuklash–yuk tushirish frontlariga o‘tkazish vaqtining qisqarishi hisobiga butun yo‘nalish davomida yuk tashishning yuqori saqlanishi va ishonchliligini, terminallar



orqali ishonchli transport aloqalarini, «eshikdan eshikkacha» yuklarni yetkazib berish, butun harakat yoʻnalishi davomida yuk joʻnatishni kuzatishni, shu jumladan yuk joʻnatilishi va yetib kelishi haqida xabar berishni taʼminlash; harakatdagi sostavdan, konteynerlardan va avtomobillardan foydalanishni yaxshilash va bundan tashqari, mijozda aylanma mablagʻlar sarfini kamaytirish, vagonlar va konteynerlar uchun toʻlovlar boʻyicha imtiyozlar, yoʻnalishda joʻnatish uchun narx tushirish va pul mablagʻlari aylanishini tezlashtirish hisobiga yuk tashish hajmini va daromad tushumlarini oshirish, bitta konteynerni yetkazib berish tannarxini kamaytirishga imkon beradi.

Harakatning qatʼiy jadvali temir yoʻllar uchun, ayniqsa oddiy poyezdlarning harakati intensivligi past boʻlgan davrlarda yoʻnalishli poyezdlarni oʻtkazib yuborish imkoni paydo boʻlgan hollarda afzalroq boʻladi. Qatʼiy jadvalning qoʻllanishi mijozlar uchun ham foydali, chunki u xizmat koʻrsatish sifatining oshishini taʼminlaydi va jihoz-uskunalarni yuklash hamda yuklash va yuk tushirish rejalarini tuzishni soddalashtiradi; poyezdning stansiyaga yetib ketishi yoki joʻnashi vaqti konteynerli yuk tashishlar manfaatlaridan kelib chiqib, belgilanadi.

Bundan tashqari, poyezdlar transport bozorining talablarini hisobga olib, tanlangan joʻnatish va yetib kelishning qatʼiy belgilangan manzillari orasida qatnashi lozim, buning uchun yoʻnalishning har bir yakuniy punktida harakatlanuvchi sostavning tez aylanishini hamda yuklash va yuk tushirishning yuqori mexanizasiyalashgan vositalarining mavjudligini taʼminlash lozim.

Konteynerli poyezdlardan foydalanish xalqaro konteynerli yuk tashishning hajmini oshirish uchun ayniqsa dolzarb hisoblanadi. Bitta konteynerli poyezd tarkibida eksport yuklarini konteynerlarda tashishning daromadliligi oʻrtacha 10,9 mln. rublni tashkil qiladi, usti yopiq poyezdlarga nisbatan foydalanish xarajatlarini tejash yiliga bir poyezd uchun oʻrtacha 1,2 mln. rublni tashkil qiladi. Tezlashtirilgan konteynerli poyezdlar tarkibida tashiladigan konteynerlar aylanishi yoʻnalishli yoki

yig'ma poyezdlar tarkibida boradigan konteynerlar aylanishidan deyarli 1,7 baravar kamroq.

Hozirgi paytda O'zbekiston temir yo'llari tarmog'ida ham «Asaka» avtomobil zavodiga ehtiyot qismlarni tashishda muntazam konteynerli poyezd qatnaydi.

1996-yilda MDH temir yo'llarida 13-9009 modeldagi, uzunligi 25,52 m, maksimal yuk ko'tarish qobiliyati 60 t bo'lgan yangi ixtisoslashtirilgan platforma sinovdan o'tgan. Platforma avtopoyezdlarni, yarim tirkamalarni, yechib olinadigan avtomobil kuzovlarini va ikkita 40-futlik konteynerni tashish uchun mo'ljallangan. Avtopoyezdlarni yuklash va mahkamlashning Vaqtincha texnik qoidalari va Vaqtincha yuk tashish qoidalari ishlab chiqilgan. Birinchi kontreyerli poyezd Kunsevo-2 stansiyasidan Malashevichi stansiyasigacha 1997-yil 4-aprel kuni jo'nab ketgan. Poyezd 16 ta platformadan shakllantirilgan. O'tgan yillar davomida yana bir necha kontreyerli poyezdlar o'tgan edi, masalan, Novorossiysk-Moskva yo'nalishida. Ushbu yo'nalish eng istiqbolli yo'nalishlardan biridir, chunki undagi yillik oqim 37 ming avtopoyezdni tashkil etadi. Ushbu yo'nalishlarda avtopoyezdlarni va yarim tirkamalarni ixtisoslashtirilgan yo'nalishli kontreyerli poyezdlar bilan tashish uchun raqobatbardosh tarif stavkalari taqdim etilgan.

Birgalikdagi yuk tashishlari Yevropa tizimiga integratsiyasi maqsadida, MDH Temir yo'llar hamkorligi tashkiloti (TYHT) doirasida kontreyerli yuk tashishlar qoidalari loyihasi ishlab chiqilgan. Ushbu loyiha Xalqaro yuk tashish aloqalari to'g'risida Bitimga (XYUATB) ga 21-ilova sifatida qabul qilingan. Amalga oshirilgan ishlarning markaziy jihati XYuATB ga vagon, mayda va konteynerli jo'natish bilan birga, kontreyerli yuk jo'natish tushunchasining kiritilishi hisoblanadi. Keyingi ishlar kontreyerli yuk tashishlarning tijorat qoidalarini va yuk oluvchilarning manfaatlarini bojxona qonunchiligi bilan uyg'unlashtirish yo'nalishida davom ettirilishi lozim.

Shunday qilib, yuqorida ko'rsatilgan transport-texnologik tizimlarni qo'llash quyidagilarga imkon beradi:

- yuklash-yuk tushirish ishlari uchun xarajatlarni 4 – 5 baravar qisqartirish;

- o‘ram idishlari va o‘ramlar uchun xarajatlarni kamaytirish;

- yuklarning yo‘lda yo‘qolishi va buzilishi ehtimolini kamaytirish;

- yuklarni oluvchilarga yetkazib berishni tezlashtirish;

- yuklarni terminallarda omborlashtirishni umuman yo‘q qilish yoki imkoni boricha kamaytirish hisobiga terminal xarajatlarini kamaytirish;

- harakatning xavfsizligini oshirish;

- intermodal yuk tashishlarda avtomobil transportidan «asosiy foydalanish tufayli, transportni boshqarishga» eshikdan eshikka» va «aniq o‘z vaqtida» turi bo‘yicha yetkazib berish logistika texnologiyalarini joriy qilish.

O‘zbekiston uchun birgalikdagi yuk tashishlarni rivojlantirishning istiqbollari ham ochiq-oydin ko‘rinadi. Bu avtomobil yo‘llarini saqlash, yuk tashish yo‘llari davomida ekologiyani va kriminogen vaziyatni ancha yaxshilashga, bojxona nazorati punktlarida «tiqilib qolishni» bartaraf etishga; yuk va tijorat ishlarini terminallarning kamroq sonida jamlab, shu tarzda boshlang‘ich va yakuniy amallar uchun foydalanish xarajatlarni kamaytirishga imkon beradi. Asosiysi – temir yo‘lga yuk tashishlarning qo‘shimcha hajmlari jalb qilinadi, shunga mos holda, daromadlar ham ortadi. Transport xizmatlari bozorida samaradorlikni va tizimli barqarorlikni oshirish uchun, yuklarni yetkazib berishda asosiy va qo‘shimcha material oqimlar va ular bilan bog‘liq oqimlarni shakllantirishda va ularni boshqarishda ishtirok etuvchi transport jarayonining barcha bo‘g‘imlarining maksimal darajada koordinatsiyasi va integratsiyasi ta‘minlanishi lozim. Ushbu texnologiyalar ko‘p hollarda mijozlarga omborlardan voz kechishga (yoki ularning sig‘imini kamaytirishga), kapitalning aylanish imkoniyatini oshirishga, demakki, tadbirkorlik faoliyatining samaradorligini oshirishga imkon beradi. Bularning hammasi yuklarni qayta yuklashsiz aloqalar XXI asrning transport texnologiyasi deb hisoblashga asos beradi.

**Terminalli tashish tizimlari.** Logistika usularini qo'llash xomashyoni olish (qazib olish) paytidan chiqindilarni utilashtirish-gacha, butun ishlab chiqarish siklini bitta tizimga bog'laydi. Tovarlar harakati ko'pincha bir necha transport turlari ishtirokida amalga oshiriladi. Bu holda intermodal yuk tashishlar qo'llanishi va konteynerlashtirish bilan bog'liq bo'lgan terminal yuklarni yetkazib berish tizimlari muhim o'rin tutadi.

*Transport-yuk terminali* deb tashkiliy jihatdan birgalikda bog'langan va logistika amaliyotlarini, shuningdek ekspeditsiyaviy servis xizmatlari majmuasini hamda yukka tijorat va ma'muriy turdagi talablarni (bojxona tozalash, sanitariya-karantin nazorati, sug'urtalash va hokazo) bajarish uchun mo'ljallangan muhandislik inshootlari, texnikaviy va texnologik moslamalarning maxsus majmuasi nomlanadi.

Hozirgi paytda makro va mikrologistika tizimlarida terminal texnologiyalarini qo'llashning ahamiyati o'ta yuqori darajada oshgan. Bu hol birinchi navbatda terminallarda ko'p sonli logistika funksiyalarining birlashuvi bilan bog'liqdir. Logistika amaliyotlarining ixtisoslashgan korxonalariga asoslangan holda topshirilishi ularni texnikaviy va texnologik jihatdan ko'proq progressiv usulda bajarishga imkon beradi.

Terminallarni rivojlantirish davlatda zamonaviy transport infratuzilmasini shakllantirishning zaruriy shartidir. Buning uchun transport-ekspeditsiyaviy faoliyatni va logistikani rivojlantirishga qaratilgan maxsus dasturlarni ishlab chiqish lozim va bu terminallarni, yuk tushirish va ortish punktlari va ombor majmualarini, konteyner tizimining elementlarini, transport-taqsimlash infratuzilmasining boshqa inshootlarini tezlashtirilgan barpo etish, kengaytirish va rekonstruksiya qilish bo'yicha choralarni qamrab olishi lozim.

Chora tadbirlardan quyidagi vazifalarning hal etilishi ko'zda tutiladi:

- transportning barcha turlaridagi yuk oqimlarining asosiy yo'nalishlari bo'yicha magistral yuk tashishlarni terminallashtirish;

- iqtisodiy mintaqalarning asosiy transport tarmoqlarini texnikaviy qayta jihozlash;

- mintaqa ichidagi (mahalliy) terminal tizimlarini barpo etish;

- terminallarni va turli maqsadlardagi omborlarni zamonaviy yuqori unumli yuklarni qayta ishlash va informatika vositalari bilan ta'minlash tizimini yaratish.

Avtomobil transportining boshqa transport turlari bilan o'zaro ta'sirini ta'minlaydigan yangi yirik avtomobil terminallarini, shuningdek, multimodal terminal majmualarining qurilishi xizmat sifatini oshirishga yordam beradi.

Terminal yuk tashishlarining tashkilotchilari sifatida, odatda, quyidagilar faoliyat ko'rsatadi: transport-ekspeditsiyaviy firmalar; terminallardan va terminal majmualaridan turli yuk tashish usullari uchun foydalanuvchi multimodal birlashmalar; ixtisoslashtirilgan terminallardan va terminal majmualaridan yuklar va tovarlar harakati tizimini oqilonalashtirish uchun, transport tizimlari ishlashining unumdorligini oshirish uchun, transport-logistika servisining yuksak darajasini ta'minlash uchun foydalanadigan har xil transport turlarining ishtirokidagi aralash yuk tashish operatorlari.

Terminallarning vazifalari yuklarga ishlov berish va magistral transportdan yetib borish transportiga yuklarni uzatishda – yuklarni manziliga yetkazishda va aralash aloqalarda boshqa yuk tashishlarda tovarlarning vaqtincha omborlashtirishda transport jarayoni bir butunligini ta'minlashdan iborat. Terminallar faoliyati rejalarining asosini xizmat ko'rsatiladigan korxonalar va tashkilotlar bilan tuziladigan shartnomalari tashkil etadi. Terminallar o'z xizmatlarini shartnomaviy narxlar va tariflar bo'yicha, qonunchilikda ko'zda tutilgan hollarda esa – davlat narxlari bo'yicha sotadi.

Terminal amaliyotlari uchun tariflar terminal operatorlari yuk jo'natuvchilarga, agar ular o'z konteynerlarini jo'natish terminallariga o'zlari yetkazib beradigan bo'lsa hamda terminalga ularning nomiga kelgan yuklar bo'lgan konteynerlarni mustaqil olib chiqadigan yuk oluvchilarga taqdim etadigan xizmatlari uchun xarajatlarini qoplab berish uchun mo'ljallangan. Ushbu

tariflarni, u «eshikdan eshikkacha» turi bo'yicha intermodal yuk tashishlarni, jumladan yo'nalish davomida konteynerlarni transportning bir turidan boshqasiga yuk tushirish va ortishni amalga oshirgan holda, operator ham to'laydi. Konteynerni transport vositasiga yuklash va undan yuk tushirish tarifga kiritilmagan: uning xarajatlari transport vositasiga terminalda ishlov berish uchun akkord stavkasiga kiritilmagan.

Terminalda maxsus tariflar bo'yicha yuklarning mayda to'plariga ham ishlov beriladi. Har bir terminalda yukli konteynerlarni bepul (imtiyozli) saqlash muddati va undan oshib ketish uchun jarimalar miqdori belgilanadi. Har bir terminal talab etilmagan yukni tasarruf etish hamda uni o'ramdan chiqarish va saqlash uchun xarajatlar qoplanishi yuzasidan ma'lum huquqlarga ega bo'ladi.

Terminallar nafaqat mayda yuk jo'natishlar jamlanadigan punktlar bo'ladi, balki ular yirik yuk taqsimlash markazlari va ta'minot bazalari rolini o'ynaydi, ishlab chiqaruvchilardan to yakuniy iste'molchilargacha tovarlar harakati tizimining logistika zanjirlarining borgan sari muhimroq bo'g'imlariga aylanib boradi. Bundan tashqari, nafaqat ilg'or texnologiyalardan foydalanish, balki mijozni uning yuki haqida xabardor etishni zamonaviy terminallarning eng muhim jihati deb atash mumkin.

Zamonaviy terminal – yagona tashkiliy-iqtisodiy, axborot, kadrlar va me'yoriy-huquqiy ta'minlashni shakllantirish asosida ombor va transport-ekspeditsiyaviy xizmatlarini ko'rsatish uchun barpo etilgan mustaqil ishlab chiqarish–transport–savdo (logistika) majmuasidir.

Yuklarni omborlashtirish va saqlash funksiyalarini bajara-digan ombor korxonalaridan farqli ravishda, terminallarda yuklarni jamlash bilan birgalikda, asosiy funksiyasi yuklar to'plarini maydalash va yiriklashtirish, yuk tashish yo'nalishlari bo'yicha yuk jo'natishlarni shakllantirish va ajratish, o'ram-donali yuklarga (mayda va yirik to'plarga, o'rtacha va yirik tonnali konteynerlarga) ishlov berish, yuklarni o'ramga solish va paketlashtirish, tamg'alash, servis xizmatlari majmuasining bajarilishi bilan bog'liq bo'lgan yuklarga ishlov berish

hisoblanadi. O'zbekistonda bozor munosabatlari rivojlanishi, xo'jalik aloqalari kengayishi sharoitida terminal haqidagi an'anaviy qaror topgan tasavvur o'zgarib boradi. Jahonda terminallar logistika transport-taqsimlash tizimlarining bosh funksional elementlari hisoblanadi va transport tarmog'ining asosiy shoxobchalarida, magistral transport turlari to'qnashgan joylarda barpo etiladigan yuklarni jamlash, yuklarga ishlov berish, yuk tushirish-ortish majmualari bo'ladi.

Shu munosabatda, *zamonaviy mulimodal terminal majmua* transport-ekspeditsiyaviy korxonaga bo'lib, u xizmatlarning keng ko'lamini taqdim etadigan transport-taqsimot logistika markazining funksiyalarini bajaradi va terminal tarkibida yuklarni saqlash va ishlov berish uchun ixtisoslashgan ombor xonalari; davlat bojxona qo'mitasi organlari tomonidan bojxona amallari bajarilishi uchun xonalar; bank, transport-ekspeditsiyaviy va logistika firmalari; brokerlik va sug'urta kompaniyalari; xavfsizlik xizmatlari; ma'muriy xonalar va mijozlarning ofislari; savdo vakolatxonalar; pochta, telefon, telegraf; transport vositalarining harakatlanuvchi sostaviga texnik xizmat ko'rsatish markazlari; dam olish xonalari va mehmonxonalar, ovqatlanish shoxobchalari; distribyutsiya markazlari; konsalting-tahliliy va axborot markazlari; harakatlanuvchi sostavning turishi uchun maydonchalar bo'lishiga imkon beradigan zamonaviy texnologik jihoz-uskunalar bo'lgan muhandislik-texnika inshootlarining majmuasi hisoblanadi.

Terminallarning muvaffaqiyatli ishlashining zamin asoslaridan biri yetarli maydonlar hamda ularning faoliyatini zamonaviy texnologik darajada ta'minlay oladigan jihoz-uskunalarining mavjudligi hisoblanadi. Bundan tashqari, terminal yuklarni yetkazib berish texnologiyasi yetkazib berishning o'z vaqtidaligini va tezligini oshiradi, bu esa o'z navbatida yuklarni o'z vaqtida yetkazib bermaslikdan sug'urtalash uchun yaratiladigan mahsulot (xomashyo) zaxiralarini kamaytirishga imkon beradi va mijozlarning moliyaviy mablag'lari aylanish qobiliyatini oshiradi.

Xalqaro aloqalarda yuk tashishlarni tashkil etish uchun talabning ortib borishi sharoitida yuklarga bojxona ishlov beriladigan ko'p vazifali multimodal terminallarning barpo etilishi muhim ahamiyatga ega.

Bunday terminallar mijozlarga quyidagi xizmat turlarini ko'rsatishi mumkin:

- bojxona ko'rigini tayyorlash va rasmiylashtirish, bojxona deklaratsiyalarini va tovar-kuzatuv hujjatlarini rasmiylashtirish, yuklarni bojxona tozalashga ko'maklashish;

- yuklash-yuk tushirish ishlarini bajarish;

- yuklarni avtomatlashtirilgan omborlarda saqlash, shu jumladan yuklarni (o'ram-donali, og'ir vaznli, tez buziladigan, o'ta xavfli va qimmatli, yirik o'lchamli yuklar va hokazo) vaqtincha va uzoq saqlash;

- yuklarni saralash va yuk jo'natishlarni shakllantirish;

- konteynerlarga ishlov berish va ularni saqlash;

- katta yuk avtomobillar uchun to'xtab turish maydonchasini taqdim etish, ularga yonilg'i quyish va yuvish;

- yuklarni sug'urtalash;

- harakatlanuvchi sostav va konteynerlar diagnostikasi, ularni ta'mirlash;

- terminalda yuklarni qo'riqlashni ta'minlash;

- bojxona nazorati ostidagi yuklarni tashish va ekspeditsiyalash;

- mijozlarga axborot xizmatlarini taqdim etish;

- pochta, telegraf, teletayp va boshqa kommunikatsiyalar xizmatlarini taqdim etish;

- bank xizmatlarini taqdim etish;

- mehmonxona, motel, oshxona, restoran, kafe xizmatlarini taqdim etish;

- ofislar, biznes-markazlar, dam olish xonalari va hokazolar uchun xonalarni ijaraga berish va hokazo.

Chet elda logistika rivojlanishi yuzasidan tadqiqotlar, shuningdek g'arbiy logistika kompaniyalarining ish tajribasi shundan dalolat beradiki, majmuiy transport-ekspeditsiyaviy xizmat ko'rsatish tizimini tashkil etishda xalqaro logistika



tarmog'ida asosiy infratuzilmaviy elementlar bo'lgan multimodal terminal majmualarga alohida e'tibor berish lozim.

Terminallar quyidagicha tasniflanadi:

- geografik holatiga va ma'muriy-iqtisodiy ahamiyatiga ko'ra;

- ishlarning hajmiga va xususiyatiga ko'ra (ko'rsatiladigan xizmatlari xususiyati jihatidan va funksional ixtisoslashuviga ko'ra terminallar yuklarga ishlov beruvchi, ombor, transport-ekspeditsiyaviy turlariga va ushbu xizmat turlarini jamlovchi turlariga bo'linishi mumkin);

- terminalning operativ xonasiga kiruvchi temir yo'l stansiyalari, transport etib kelishi yo'llari va birlashtiruvchi kommunikatsiyalarining o'zaro joylashuviga ko'ra;

- mulkchilik shakliga ko'ra (davlat, munisipal, aralash, AJ);

- tranzit maqsadiga ko'ra – bir necha liniyalar birlashuvi yoki kesib o'tishi joylarida;

- mahalliy, mintaqaviy ahamiyatiga ko'ra, yuklash, yuk tushirishning va shu bilan bog'liq bo'lgan texnikaviy va tijorat amaliyotlarining katta hajmlari bilan tavsiflanadi.

O'zbekistonning boshqa yaqin va uzoq xorij davlatlari bilan davlatlararo xo'jalik va transport aloqalarini rivojlantirish jihatidan, terminallar tub asosiy ahamiyat kasb etadi. Tijorat tashkilotlarinig ombor quvvatlaridan foydalanish imkoniyatlarini hisobga olib, mintaqalararo va mintaqaviy terminallarni rivojlantirish istiqbollari eng katta e'tiborga sazovordir.

Shuningdek, universal va ixtisoslashgan terminallar va terminal majmualari bo'ladi. *Universal terminal* taqsimlash markazi bo'lgan omborlar guruhidan iborat bo'lib, ularda keng nomenklaturadagi o'zaro moslashadigan yuklarga ishlov beriladi. Ushbu terminallarning funksiyalari asosan mayda yuk jo'natishlarni jamlash, manziliga tarqatish, olib kelish, yuklarga ishlov berish, yuklarni saqlash va boshqa logistika funksiyalari hisoblanadi.

Universal terminallarda og'ir vaznli, uzun, tez buziladigan yuklarga ishlov berish uchun ixtisoslashgan ombor xonalari va jihoz-uskunalarga, shuningdek konteyner maydonchalariga ega

bo'lishi mumkin. Ko'pincha universal terminallarda temir yo'l yetib kelish yo'llari bo'ladi.

Universal terminallarning asosiy amallari quyidagilardir:

- transport-logistika xizmatlari bozorining marketing tadqiqotlari;
- mijozlar bilan shartnomalarni rasmiylashtirish, buyurtmalarni qabul qilish va ularga ishlov berish;
- yuklarni jamlash va manziliga tarqatish;
- qisqa muddatli saqlash;
- yuklarni saralash, butlash va yuklarga ishlov berishning boshqa amallari;
- terminallararo yuk tashish va yuklarni yakuniy iste'molchiga yetkazib berish;
- terminal servis xizmatlariga axborot-kompyuter ko'magi berilishi;
- transport-logistika xizmatlari uchun hisob-kitoblar.

*Ixtisoslashtirilgan* terminallarga ma'lum yuk turlari yoki assortimenti uchun, masalan, tez buziladigan, oziq-ovqat, tibbiy tovarlar, qog'oz va hokazolar uchun transport-logistika servis amallarini ko'rsatadigan terminallar kiradi. Terminallarning ixtisoslashuvi raqobatchilik kurashi sharoitida mijozlarga servis xizmat ko'rsatishning yuksak darajasini ta'minlash zarurligi bilan izohlanadi. U mijozlarning yuklarni tashish, saqlash va ularga ishlov berishga qo'ygan talablarini hisobga olish, logistika menedjmentining samaradorligini va servisning sifatini oshirish, ixtisoslashgan avtotransport vositalarining optimal turlarini tanlash va logistika xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi.

Bugungi transport-ombor majmualari holatini tahlil qilish shuni ko'rsatdiki, obyektlarning ko'pchiligi mijozlarga keng xizmatlar ko'lamini taqdim etish imkoniyatiga ega bo'lmagan kichik, kam jihozlangan omborlardan iborat. Qo'llanadigan texnologiyalar takomillashmaganligi omborda yuklarga ishlov berish xarajatlari ko'payishiga, ishlov berish muddatining ortishiga, navbatda turish uzayishiga olib keladi, bu esa pirovardida ko'rsatiladigan xizmatlarning sifatini pasaytiradi.

Shu munosabatda, yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga transport xizmatlari ko'rsatilishining sifatini oshirish, shuningdek yuk tashishning samaradorligini hamda O'zbekiston yuk tashuvchilarining va ekspeditorlarining raqobatbardoshligini oshirish uchun, tashkiliy, texnikaviy va iqtisodiy chora-tadbirlar majmuasi asosidagi yuklarni, jumladan eksport-import yuklarini yetkazib berishning terminal tizimlarini joriy qilish kerak.

Ushbu tizimlardan foydalanish afzalliklari quyidagilardan iborat:

- yuklarni yuk jo'natuvchidan yuk oluvchigacha yetkazib berish jarayoni belgilangan muddatlarda, mijozga transport-ekspeditsiyaviy xizmatlar majmuasi taqdim etilib amalga oshiriladi;
- yuklarni yetkazishning yuqori tezligi ta'minlanadi;
- mijozlarga xizmat ko'rsatish sifati oshadi va yuklarni yetkazish muddatlari qisqaradi;
- yuk tashishda yuklarni yo'qotish kamayadi;
- harakatlanuvchi sostavdan foydalanish unumdorligi oshadi;
- avtotransport vositalari minimal turib qolgan, yuklarga unumli ishlov berish ta'minlanadi;
- avtopoyezdlarni tayyorlash va jo'natish uchun muddat qisqaradi;
- terminalda yuklarni saqlash muddati kamayadi;
- yuklash-yuk tushirish ishlarining mexanizatsiyalashuvi va yuklarnig harakati haqida axborotning optimal darajasi ta'minlanadi.

#### **4.2. Yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilarga ko'rsatiladigan xizmatlarni litsenziyalash va sertifikatlash**

Transport servisi uchun kerakli shart-sharoitlar transport xizmatidagi ichki bozor madaniyatini ishlab chiqishda erkin raqobatchilik negizlari, yagona holda, tartib va undagi umumiy texnologiyalarning birgalikdagi harakati asosida amalga oshiriladi. Bozordagi yagona holat, tartib va belgilangan umumiy yo'l vositasining yangi fikrni olg'a surishda standartlarning ISO 9001

seriyasi 2008-yildan O'zbekistonda ham milliy standart sifatida qabul qilingan.

U TQM (Total Quality Management – sifat umum boshqaruvi) falsafasining asosiy negizlari asosiga tayanadi va jahon bozorining sharoitlariga moslashgan xususiyatlarga ega bo'ladi; har xil mahsulot va xizmatlar o'ta ko'p bo'ladi; iste'molchini borligi, yaxshi bilishi, nima xoxlashi, unga keng ko'lamda yordamni taklif qilishi bir tomondan shartlashilgan harakat orqali ilmiy-texnik taraqqiyot, ikkinchi tomondan yangi takliflarni tug'diradi. Agar sifat tizimi yaxshi tashkil etilgan, ish vazifasi to'g'ri yo'lga qo'yilgan bo'lsa – tizim yaxshi qabul qilinadi, xodimlar uni tushunadi, to'g'ri qo'llaniladi, kerakli manbaalarga ega bo'ladi va yaxshi natijalarga erishiladi;

– taqdim etiladigan xizmat (ishlab chiqariladigan mahsulot) haqiqatdan ham mijoz kutgan foydani beradi;

– jamiyatni talabi va atrof muhitga ta'siri hisobga olinadi;

– asosiy diqqat e'tibor salbiy vaziyatlarga yo'l qo'ymaslikka qaratiladi.

Bunday tizim xizmat ko'rsatishning sifatini ta'minlash bilan birga intizomni ko'taradi, ishlab chiqarish ko'rsatakichi past bo'lgan mehnatni kamaytiradi. Sifat tizimini amalga oshirilishida kompaniya va tashkilotlarning belgilanishi, mahsulot, jarayonlar, o'ziga xos xususiyatlar, shuningdek sifatning yaxshilanishi, doimiy talabga javob berishi mijoz mo'ljallagan talablariga mos kelishi kerak.

Tashkilot rahbarlari ishlab chiqarish jarayonining ISO 9001–2008 standarti bo'yicha talabga javob berishini yo'lga qo'yishga o'z ixtiyorlari bilan intiladi. Sababi, aynan, rahbarlar mijoz oldida xizmatning standartga mosligiga to'liq javobgar va sertifikatlash faoliyatini maqsadga muvofiqligini belgilaydi va mijozlar talabiga ko'ra qator qo'shimcha tekshiruvlar zaruratini yo'qotadi. Agar sertifikat taniqli (hududda, mamlakatda, dunyoda) sertifikat beruvchi idora tomondan berilgan bo'lsa, unda iste'molchi talabini qanoatlantiradigan yuqori darajadagi kafolatlangan xizmatni oladi. Bunday sharoitda ISO 9001–2008 standartga muvofiq qurilgan

sifat tizimi va dunyoda taniqli sertifikat beruvchi idora alohida ahamiyatga ega bo'lib boradi.

Bunday tizim mavjudligi kompaniya rahbariyatining boshqaruv qobiliyatiga ega ekanligi, unda strategik reja borligi to'g'risida guvohlik beradi, ular bilan munosabat (aloqa) xavfsizlikni ta'minlash, yuklarni va yo'lovchilarni tashish ishonchi litsenziya mexanizmi qo'llanilganda ko'proq ahamiyatga ega bo'ladi. Jumladan, O'zbekiston misolida ko'radigan bo'lsak, «Temir yo'l transportida yuk tashish va boshqa faoliyatlarni litsenziyalashtirish to'g'risida» qaror qabul qildi. Bu qaror bilan litsenziyalash to'g'risida beshta Nizom belgilandi:

- Temir yo'l transportida texnik xizmat ko'rsatish va harakat tarkibidagi vagonlarni ta'mirlashni litsenziyalash faoliyati to'g'risida nizom;
- Temir yo'l transportida foydalaniladigan texnik xizmatni litsenziyalash faoliyati to'g'risida, nizom;
- Temir yo'l transportida yo'lovchilarni tashishni litsenziyalash to'g'risida, nizom;
- Temir yo'l transportida yuklarni tashishni litsenziyalash to'g'risida nizom;
- Temir yo'l transportida yuk ortish-tushirishni litsenziyalash faoliyati to'g'risida nizom;

Nizomlarda litsenziyalash faoliyati tartibidagi talablar va sharoitlar belgilangan:

- Temir yo'l transportida yuklarni tashish manfaatlarini ifodalovchi sertifikatsiya xizmati;
- Temir yo'l transportida bozor sharoiti xo'jaligini yangi usullarga jalb qilish va boshqarish kaliti;
- Tashish jarayonini sifatini ko'tarish, tayanch darajasi va xavfsizlikni ta'minlash zarurati.

Transport-ekspeditsiya xizmatining o'ziga xos xususiyatlarining shartlari:

- Temir yo‘l transporti tizimiga va temir yo‘l transporti bo‘linmalariga kirmaydigan sertifikatlarni ixtiyoriyligi va da‘vogarlarining o‘ziga xosligi;

- Faoliyat doirasiga nafaqat xilma-xil yuklarni yetkazishni tashkil qilish bilan bog‘liq bo‘lgan texnologik operatsiyalar, shuningdek moliyaviy, huquqiy ma‘lumotli, bojxona xizmatlari, sug‘urta va boshqa alohida xizmatlarni bajarish uchun uchinchi tomonlarni ham jalb qilish;

- Qonunchilik va me‘yoriy baza yetishmasligi.

Hozirgi davrda temir yo‘l transporti transport-ekspeditsiyasi faoliyati doirasida yuzlab transport-ekspeditsiya tashkilotlari har xil narxlar bilan ishlaydi, yuk jo‘natuvchi va yuk qabul qiluvchilar o‘rtasida yuklarni tashishni tashkil qilishda turli xil xizmatlar ko‘rsatadi. Transport-ekspeditsiya tashkilotlari soni ko‘payib borishi natijasida bozor raqobatida transport ekspeditsiya xizmati doimo o‘z-o‘zidan salbiy faktor hisoblanmaydi, biroq obyektiv axborotning yo‘qligi va ko‘rsatilayotgan xizmatlar narxi, servis darajasi va xizmat sifati mijozga o‘zi uchun mos ekspeditorni tanlash imkoniyatini qiyinlashtiradi. Temir yo‘l transportini raqobatbardoshlik nuqtayi nazaridan yuklarni tashishni tashkil etishni kim olib borishi, shu bilan birga mijozga qanday shartlar taklif qilishi ahamiyatsiz emas.

Transport-ekspeditsiya faoliyati amaldagi qonunchilikka mosligi bilan sertifikatsiyaning ixtiyoriyligiga qaragan holda, transport ekspeditsiya tashkilotlari o‘z xizmat doirasini mustaqil ravishda belgilab, mos keladigan bahosini ma‘lum qilishadi va keyinchalik sertifikat ro‘yxatiga kiritishadi.

Sertifikatsiya xizmatida bajariladigan ish tartibi transport-ekspeditsiya tashkilotlar tomonidan taqdim qilingan sertifikatsiya xizmati «Sertifikatsiya ishlari qoidalari»da ko‘rsatilgan tartibda ishlab chiqiladi va talabnoma asosida temir yo‘l transportining sertifikatsiya Registrida rasmiylashtiriladi.

Transport ekspeditsiya tashkilotlari temir yo‘l transporti tuzilmasiga kirmasligiga sababli, har xil tashkiliy huquqiy shakllari asosida tadbirkorlik faoliyatini amalga oshiradi. «O‘ztemiryo‘l-

ekspeditsiya» unitar korxonasi esa ularga bir qator qo'shimcha talablarni taqdim qiladi temir yo'l transporti yuklarni jo'natuvchi va yuklarni qabul qiluvchilarni qiziqishini himoyalashga qaratadi.

Hamma ekspeditorlik tashkilotlar iqtisodiy mustaqil tekshiruvidan, moliyaviy barqarorlikdan o'tib mustaqil auditor orqali baholanishi kerak.

Ta'kidlab o'tish lozimki, transport ekspeditsiya xizmatining yuqorida ko'rsatilgan ro'yxati tegishli davlat standartlari bo'yicha batafsil tekshiriladi.

Shunday qilib, temir yo'l transportida transport-ekspeditsiya faoliyatini sertifikatlash maqsadlari uchun o'rnatilgan tartibda tasdiqlash maqsadga muvofiq, kerakli darajani o'z ichiga olgan holda ish va xizmatlarni tekshirib boradi.

«O'ztemiryo'lekspeditsiya» hujjatlarida transport-ekspertiza tashkilotlari sertifikatlash bo'yicha talablarda temir yo'l transportida xizmatlarni kompleks taqdim qilish zarurligi belgilangan. Komplekslik tushunchasi, bu ish sifatini belgilovchi zarur ifodalardan biri bo'lib, transport ekspeditsiya xizmatlari faqatgina keng xizmat doirasidagina emas, har qanday xizmatni to'liq bajarilishini ham nazarda tutadi. Xizmatni kasb etuvchi jarayon o'ziga ko'pgina bajariladigan ishlarni kiritadi, belgilangan vaqtda bir-biridan farq qiladigan qoidalar, texnologik jarayonlar, texnik shartlar tartibini belgilaydi. Mustaqil bajara olmaydigan ekspeditorlik tashkilotlar «O'ztemiryo'lekspeditsiya» ro'yxatida keltirilgan ikkitadan ortiq hujjatlarda temir yo'l transporti tashkilotlari va bo'linmalari yoki ko'rsatilgan xizmatlarda to'liq talablarga javob bersa to'laqonlik sheriklik munosabatga javob bera olmasa ular da'vogarlik qila olmaydi.

«O'ztemiryo'lekspeditsiya» xususiyatlarini hisobga olgan holda, yuqorida eslatilgan qoidalar asosida hujjatlar ishlab chiqilgan va tasdiqlangan, ular temir yo'l transportidagi yuklarni tashish paytida ko'rsatiladigan xizmatlar sertifikatlash tartibi va talabini aniqlaydi.

Temir yo'l transportida belgilangan talablar asosida transport-ekspeditsion xizmatlar muvofiqligini tasdiqlash jarayoni 1999-

yilning noyabridan boshlanib, shu paytgacha «Xizmat ko'rsatish jarayonining bahosi, chizmasi» bo'yicha amalga oshadi.

Muvofiqlik ishi bo'yicha bajariladigan ishlar ikkita shartnomaga asosan, ikkita bosqichda olib boriladi. Birinchi bosqichda transport-ekspeditsion tashkilotining berilgan talabnomasiga asosan, moliyaviy-xo'jalik faoliyati to'g'risida auditorning xulosalari tahlil qilinadi va ikkinchi bosqichda shartnoma tuzish haqidagi qaror qabul qilinadi. Ikkinchi bosqichda ekspert va mutaxassislarni o'z ichiga oluvchi xay'at va xizmatlar sertifikatsiyasi bo'yicha markaz bevosita talabnoma bergan buyurtmachinikida ishlaydi va har bir talabnoma asosida bajarilgan ishlarni tasdiqlovchi hujjatlar ro'yxatini, bayonnoma va dalolatnomani tuzadi va xulosa bilan tashkilot vakillari tanishtiradi. Ushbu hujjatlar asosida muvofiq sertifikat rasmiylashtiriladi.

Ko'rsatilgan xizmatlar jarayonidagi sertifikat transport-ekspeditsion tashkilotni sifatli xizmat ko'rsatish imkoniyatlarini tasdiqlaydi va quyidagi xususiyatlari bilan tasniflanadi:

– malaka kasbiy tayyorgarlik va xodimning ishbilarmonlik xususiyalari (oliy va o'rta maxsus ta'lim mutaxassislarida maxsus kurslardagi malakani oshirish guvohnomasining mavjudligi va boshq.);

– kerakli texnik, telekommunikatsiya vositalari, hisoblash va orgtexnika vositalarining mavjudligi;

– majburiy tartib qoidaga muvofiq- metodik baza va kerakli dasturni ta'minlash mavjudligi;

– xizmat ko'rsatishda xavsizlik shart-sharoitini ta'minlash.

Taqdim etilgan xizmat umumiy bahoni sifat darajasiga bog'liq bo'lib, hisob-kitob davom etish muddati transport ekspeditsion tashkilot ishini sertifikatini rasmiylashtirish muddati 1 yildan 3 yilgacha bo'ladi.

Tajribaga ega bo'lmagan, qaytadan tashkil etilgan transport ekspeditorlik tashkilotlari perspektiva imkoniyatlarini, xolatini tadqiqot qilish uchun talabnoma bilan batafsil texnik-iqtisodiy asosini yoki biznes rejani taqdim qilishlari kerak.

Komissiya masalani ijobiy tarafga xal qilganda bunday tashkilotlarga muvofiqlik sertifikatini bir yilga rasmiylashtiriladi.



Komissiya hujjatlari tarkibida transport ekspeditorlik tashkiloti tomonidan bajariladigan va topshiriq berish orqali qilinadigan alohida xizmatlar qayd qilinadi. Sertifikatlash xizmatini keyingi rivojlanishi temir yo'lda taqdim etilgan amalga oshirish sertifikat chizmasiga bog'liq – «Tashkilot baholashi» va «Sifat tizimini baholash». Transport ekspeditorlik tashkilotlarining ko'pi talabnomani taklif qilgan va taqdim etilgan sertifikatlash xizmat jarayonidan o'tganlar shu chizma bo'yicha xizmat olib borilishini kerak deb hisoblashadi. Ular tomonidan bildirilgan istak shunga olib keladiki, ekspeditorlik tashkilotlarining holati agar u yetarlicha mavqeyga ega bo'lsa, belgilangan rasmiyat nuqtayi nazardan transport bozorida qo'shimcha xizmatlarga ega bo'lishi mumkin. Temir yo'l bilan o'zaro munosabatda bo'lgani kabi mijoz bilan ham o'zaro munosabat talab qilinadi.

Chizmani amalga oshirish «Tashkilot bahosi» bilan transport ekspeditsiya tashkilotlari tasniflanishi bo'yicha ishi juda mashaqqatli, bir-biriga bog'langan bo'ladi. Tasniflanish modelida quyidagi o'lchovlar inobatga olinishi kerak:

- tashkilot tomonidan bajariladigan va taqdim etiladigan xizmatlar turlari va ularning hajmi;

- yuklar xususiyatining ustunligi, jo'natish turlari va ularning holati;

- xususiy yoki ijaraga olingan ortish-tushirish uskukna, omborxonalar tuzilmalari va idoralar mavjudligi;

- xususiy yoki ijaraga olingan harakatlanuvchi sostav, konteynerlar va ularni tayyorlash mavjudligi;

- tarmoq filiali va boshqa omillarning mavjudligi va xususiyati.

Modelda har bir holatni muhim darajasini, umumiy tuzilishi, baholash o'lchamlarini inobatga olish kerak. Sezilarli darajada bu modelni ishlash quyidagilarni talab qiladi: transport ekspeditorlik tashkilotlarini mahfiy tarzda tekshiruv olib borish, ekspert sifatida nufuzli soha mutaxassislarini jalb qilish.

Transport ekspeditorlik tashkilotlari sertifikatlash 2 ta chizma bo'yicha shartli sertifikati bo'lgan holdagina «tarmoq sifatini baholash» chizma bo'yicha ishlab chiqiladi.

Bu chizma bo'yicha sertifikatlash tanlangan, tekshirilgan mijozlar va transport ekspeditorlik tashkilotlari bilan bog'langan. Shunday sifat xususiyatlari baholanadiki, transport ekspeditorlik shartnoma bo'yicha alohida bajariladigan ishlarda o'z muddatida qilinishi, mijozlar tomonidan tanqidiy fikr va shikoyatlar yo'qligi va boshqalar.

Temir yo'l transportida yuk jo'natuvchi va yuk qabul qiluvchi tomonidan taqdim etilgan sertifikatsiya xizmati, transport ekspeditorlik tashkilotlariga butun hajmda qiziqtirishga, ish sifatini oshirishga xizmat qiladi. Har doim nashr qilish va natijalarni muhim sharti bilan chuqur bilimga ega bo'lgan mijozlar tanlanadi.

Temir yo'l transportida yuk tashishda taqdim etiladigan xizmatlar. Quyida xizmatlar ro'yxati ko'rsatilgan: yuk jo'natuvchi tomonidan taqdim etiladigan xizmatlar, yuk oluvchilar agentligi xizmatlari, ekspeditorlik tashkilotlari xizmatlari, operatorlik kompaniyalari xizmatlari.

Yuk qabul qilishdan oldin magistral transportga va topshirgandan keyingi taqdim etiladigan hujjatlar:

- yuklarni tashishni tashkil qilish bilan bog'liq bo'lgan hujjatlarni rasmiylashtirish;
- yuk olib kelish-yuk olib ketish operatsiyalarini bajarish;
- hizmat ko'rsatish bo'yicha axborot-ma'lumot berish operatsiyalarini bajarish;
- moliya-hisoblash operatsiyalarini bajarish;
- vagonlarni yig'ishtirish va yetkazib berish operatsiyalarini bajarish;
- ortib-tushirish operatsiyalarini bajarish;
- omborxonalar operatsiyalarini bajarish;
- yuklarni konteyner orqali yetkazish uchun vagonlarni yetkazib berish;
- sug'urta operatsiyalarini bajarilishi.

Yuklarni tashishni tashkil qilish bilan bog'liq hujjatlarni rasmiylashtirish bo'yicha xizmatlar:

- yuklarni tashishda tasdiqlangan talabnomaning shakli va ketma-ketligini taqdim etish;

– temir yo‘l nakladnoyiga (yakka qo‘shib yuboriladigan hujjat) viza qo‘yishni ta‘minlash va tashish bo‘yicha hujjatlar yig‘indisini to‘ldirish;

– manzil o‘zgarganda rasmiylashtirishni tashkillashtirish;

– temir yo‘lga shikoyatlarni yetkazib berish, tashishda yukni saqlashda xatoga yo‘l qo‘yilganda yoki yetkazib berishda muddatidan o‘tib ketsa rasmiylashtirish;

– yuklarni ortish va tushirish umumiy joylarida va umumiy bo‘lmagan temir yo‘l bekatlarida foydalanishni rasmiylashtirish;

– tayinlangan bekatlarda mijoz nomidan tijorat dalolatnomasini tuzishda qatnashish.

Ma‘lumot-axborot bo‘yicha xizmat ko‘rsatishdagi xizmatlar:

– yuk jo‘natuvchiga tashishda to‘ldirilgan yo‘riqnoma hujjatlarini tuzish va yetkazib berish;

– temir yo‘l bo‘yicha yukni yo‘nalishi to‘g‘risida (vagon, konteyner) yuk jo‘natuvchiga va yuk qabul qiluvchiga xabar berish;

– yuk qabul qiluvchiga yuk jo‘natilganligi to‘g‘risidagi xabarni yetkazish;

– yuk qabul qiluvchiga yuk kelganligi to‘g‘risidagi xabarni yetkazish (kema, vagon, avtoullov, konteyner).

– yuk jo‘natuvchi yuk qabul qiluvchiga yukni yetkazish xabarini berish;

– davlat chegaralaridan yuk olib o‘tganda xabardor qilish;

– yuk jo‘natuvchi yuk portga yetib kelganda (port yaqinidagi bekatlarga) yukni kemadan tushirayotganda yuk qabul qiluvchiga xabar yetkazish.

Moliya-hisob operatsiyalarini bajarishdagi xizmatlar:

– tashish shartnomasi bo‘yicha hisobi va to‘lanishi, yuk tashishdagi to‘lov;

– bekatlarda bajariladigan qo‘shimcha ishlar, portda, kemalar to‘xtaydigan joylarda hisob-kitob operatsiyalarini olib boish;

– da‘voga aloqador hisob operatsiyalarini olib borish, da‘vo yig‘indisining hisobi;

– bojxonaga oid to‘lovlar va boshqa bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish.

Yuklarni olib kelish va olib ketishda ko'rsatiladigan xizmatlar:

– temir yo‘l jo‘natish bekatlari bo‘yicha yuklarni yetkazib berish;

– tayinlangan temir yo‘l bekatidan yuk qabul qiluvchiga yukni yetkazib berish.

Vagonlarni yig‘ishtirish-uzatish bo‘yicha xizmatlar quyidagilar:

– yuk jo‘natuvchining (yuk qabul qiluvchining) shaxobcha yo‘liga yig‘ishtirib uzatish;

– yuk frontlari bo‘yicha vagonlarni taxlash;

– yuk frontlariga vagonlarni uzatish uchun to‘g‘ri tanlash.

Yuk ortish-tushirish bo‘yicha xizmatlar:

– belgilangan va jo‘natish bekatlaridagi harakatlanuvchi sostav va avto ulovlarga yuklarni ortish va tushirish;

– yuk jo‘natuvchilar va yuk qabul qiluvchilarning omborlarida avtoulovlar, konteynerlar va kontreynerlarda yuklarni ortish va tushirish;

– harakatlanuvchi sostav va konteynerlarda yuklarni mustahkamlash.

Omborxonada operatsiyalarida xizmatlarni bajarish quyidagicha:

– og‘irlikni tekshirish va o‘lchash;

– ekspeditorlik omborxonadagi xonalarda yuk saqlanishi;

– omborxonalarda yuk jo‘natuvchi – yuk qabul qiluvchilarning jo‘natiladigan yuklarni jipslash va yuk turlarini yiriklashtirish;

– transport paketlarini shakllantirish va shakldan chiqarish;

– yorliqlarni markalash, taqdim qilish va to‘ldirish;

– yuklarni qadoqlash, bog‘lash va tikib qisqartirish;

– transport tarasini va joylashini ta‘mirlash.

Yuk jo‘natuvchilar yuk tashish uchun vagon va konteynerlar bilan ta‘minlashning quyidagicha o‘z ichiga oladi:

– konteynerlar va harakatlanuvchi sostav yordamida (ijaraga olingan xususiy);

– harakatlanuvchi sostav va konteynerlarni tashishga tayyorlash vositalari.

Bojxona operatsiyalarini bajarishda ko'rsatiladigan xizmatlar:

- deklaratsiya qilish;
- bojxona deklaratsiyasini va boshqa bojxona rasmiyatlarini to'ldirish.

Sug'urtalash bo'yicha xizmatlar:

- sug'urtalash shartnomasini rasmiylashtirish;
- sug'urtalash to'lovini to'lash;
- sug'urta mukofotlarini aniqlash komissiyasida ishtirok etish.

Yuk jo'natish yo'lida taqdim etiladigan xizmatlar:

- yukni kuzatib borish;
- temir yo'lda yuk tashishda tijorat yaroqligi va nazorati;
- yuklarni buzilishi va yaroqsizlanishida o'tkaziladigan ekspertizalarni tashkil qilish va nazorati;
- yuklarni tushirib-ortish va qayta ortish operatsiyalarini bajarishni tashkil qilish va nazorat qilish.

### **4.3. Temir yo'l transportida yuk tashish xizmatlariga talablar**

Temir yo'l transportida agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari tomonidan yuk tashishda taqdim etiladigan xizmatlar va sifatli xizmatlar ko'rsatishning talablari, ayniqsa harakat xavfsizligi, atrofdagi tabiiy muhitni himoyalash, tashiladigan yuklarning saqlanmasligi xavfini kamaytirish, mehnatni muhofaza qilish bilan bog'liq bo'lgan talablarini belgilab beruvchi boshqa me'yoriy hujjatlarga mos kelishi lozim.

Xavfsizlik va yuklar saqlanishi talablariga muvofiq, yuk tashish qoidalari bilan ularni tashishga tayyorlash yuzasidan talablar belgilab beriladi. Ushbu talablarga quyidagilar kiradi:

- tovarning (yukning) fizikaviy xususiyatiga mos holda, amaldagi GOSTlarga muvofiq o'ramni tanlash;
- o'ramga GOST 14192–96 «Yuklarni tamg'alash» bo'yicha tegishli tamg'alash, shtrix-kodlar va maxsus belgilarni yozish;
- GOST ga muvofiq transport o'ramini tanlash; yuk birliklarini shakllantirish, paketlash va konteynerlashtirish;

- optimal (oqilona, maqbul) yuk tashish turini va transport vositalarini tanlash;
- transport vositalarini to'g'ri yuklash orqali yuk ko'tarish qobiliyatidan eng to'liq foydalanish;
- Yuklash-yuk tushirish ishlarini bajarishda texnologiyalarga rioya qilish;
- tovarlar va zaxiralarni omborlarda va terminallarda joylashtirishni, hisobini yuritishni tashkil etishning zamonaviy texnologiyalaridan va yondashuvlaridan foydalanish;
- zamonaviy axborot texnologiyalaridan, kompyuter ko'magidan foydalanish.

Xizmatlarning sifat xususiyatlari yukning xususiyatlari, aloqa turi, ishlatiladigan harakatlanuvchi tarkib va hokazolar bilan bog'liq bo'lgan sifat ko'rsatkichlari asosida, GOST R 51005-96 ga muvofiq belgilanadi.

Yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga xizmat ko'rsatishda sifat ko'rsatkichlari uchta asosiy guruhiga bo'linadi:

- yuk tashishning o'z vaqtida bajarilishi ko'rsatkichlari;
- tashiladigan yuklar saqlanishi ko'rsatkichlari;
- iqtisodiy ko'rsatkichlar.

*Yuk tashishning o'z vaqtida bajarilishi* uning xususiyatlariga bog'liq holda quyidagi ko'rsatkichlar bilan tavsiflanishi mumkin:

- yuklarni belgilangan muddatigacha tashish;
- yuk yetib kelishi muntazamligi;
- yuklarni tashish shoshilinchligi.

*Tashiladigan yuklar saqlanishi* quyidagi ko'rsatkichlar bilan tavsiflanadi:

- «yo'qotishsiz»;
- «shikastlanishsiz»;
- «yo'qolishsiz (isrofsiz)»;
- «ifloslanishsiz»;
- «kamomadsiz».

*Iqtisodiy ko'rsatkichlar* umuman yuk tashish jarayoni bilan, yoki yukni yetkazib berishda ayrim ishlarnig bajarilishi bilan bog'liq bo'lgan xarajatlar bilan tavsiflanadi. Ularga quyidagilar kiradi:

- har xil transport turlari bilan yuk tashish uchun nisbiy xarajatlar;
- yukni yetkazib berish uchun nisbiy to'liq xarajatlar;
- yuklash-yuk tushirish va ombor ishlarini bajarish uchun xarajatlar;
- mahsulot (tovar) tannarxida transport xarajatlarning foizi (ulushi);

Temir yo'l transportida yuklarni tashish paytida xizmat ko'rsatishda agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari shuningdek quyidagi talablarni ta'minlashi lozim:

- majmuiylik;
- bajarishning aniqligi va o'z vaqtidaligi;
- xavfsizlik;
- ekologiyaga moslik;
- yuklarning saqlanishini ta'minlash;
- xizmat ko'rsatuvchi xodimlarning malakasi, tayyorlanganligi va etikaga rioya qilishi;
- xizmat ko'rsatish sharoitining estetik darajasi;
- axborot darajasi.

Ushbu talablarni ta'minlash darajasiga qarab, agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari xizmat ko'rsatuvchilarning turli sifat toifalariga kiradi. Xizmat ko'rsatuvchilar Namunaviy muvofiqligini baholash uslubiyotiga ko'ra tasniflanadi. Ekspeditorlik korxonalarini tomonidan vositachilarni jalb qilmagan holda, kerakli vositalar, jihoz-uskunalar, tegishli mehnat sharoitlari va malakali xodimlar bilan ta'minlangan holda hisob-kitob, moliyaviy faoliyat va o'z vaqtida hisob-kitoblarni amalga oshirish, yuk tashish xizmatlarini tayyorlash va rasmiylashtirish xizmatlarini taqdim etishni ko'zda tutadi.

Agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari tomonidan temir yo'l transportida yuk tashish vaqtida *bajarishning aniqligi va o'z vaqtidaligi* xizmat ko'rsatishning hajmiga, muddatlariga va sharoitlariga ko'ra yuk jo'natuvchi yoki yuk oluvchi bilan kelishilgan talablarga hamda belgilangan tartibda tasdiqlangan transport hujjatlariga qat'iy muvofiq holda ixzmatlarni taqdim etishdan iborat.

801 Temir yo‘l transportida yuk tashish paytida xizmat ko‘rsatish hamda yuk ortish-yuk tushirish transport-ombor ishlarini bajarishda *xavfsizlik* avariya va vaziyatlarga yo‘l qo‘yilmasligi va xavf omillarining hisobga olinishini ko‘zda tutadi. Temir yo‘l transportida yuk tashish paytida xizmat ko‘rsatishda xavf omillari quyidagilarni o‘z ichiga olishi mumkin:

- avariya va xavf;
- jarohatlanish xavfi;
- atrof tabiiy muhitga ta‘sir etish;
- yong‘indan xavflilik;
- portlashdan xavflilik, radiatsiyaviy xavflar;
- boshqa omillar;
- o‘ziga xos xavf omillar.

Temir yo‘l transportida yuk tashish paytida xizmat ko‘rsatishda *ekologiyaga* atrof muhitni muhofaza qilish sifatining me‘yorlariga rioya qilinishini ta‘minlashi lozim:

- zararli moddalarning eng yuqori yo‘l qo‘yiladigan konsentratsiyasi;
- zararli moddalarning eng yuqori yo‘l qo‘yiladigan chiqindilari va chiqarilishi;
- shovqin, vibratsiya, magnit maydonlari va boshqa fizikaviy ta‘sirlarning eng yuqori yo‘l qo‘yiladigan darajalari;
- radiatsiya ta‘sirining eng yuqori yo‘l qo‘yiladigan darajasi;
- sanitariya va muhofaza qilish zonalarining me‘yorlari.

*Yuklar saqlanishini ta‘minlash* yukni yuk jo‘natuvchidan yuk oluvchigacha yo‘qotishsiz, buzilishsiz, yo‘qolishsiz, me‘yoriy hujjatlarning talablariga muvofiq yetkazib berishdan iborat.

802 Ekspeditorlik korxonalarida *xizmat ko‘rsatuvchi xodimlarning malakasi, tayyorlanganligi* qonunchilik va ayrim ishlar turlarini bajarishda malakaviy xususiyatlarini belgilab beruvchi me‘yoriy hujjatlarga muvofiq ma‘lum xodimlar toifalari uchun belgilangan talablarga mos bo‘lishi lozim. Ekspeditorlik korxonalarining asosiy xodimlariga talablarni belgilashda quyidagi baholash mezonlari hisobga olinadi:

- kasbiy tayyorgarligi va malakasining darajasi (shu jumladan, oliy, maxsus ta‘lim borligi, xodimlarning attestatsiyasi haqida



ma'lumotlar, nazariy bilimlar borligi va ularni amaliyotda qo'llay olishi);

- rahbarlik qilish qobiliyati (rahbarlik xodimlari uchun);

- kasbiy xulq etikasini bilishi va etikaga rioya qilishi.

Ekspeditorlik korxonalarining rahbar xodimlari ushbu sohada ish tajribasiga ega bo'lishi yoki belgilangan tartibga muvofiq ta'lim kursini va bilimlar tekshiruvidan o'tishi shart.

Yuk ortish-yuk tushirish ishlari va ombor ishlarini o'tkazish uchun mas'ul muhandislik-texnik xodimlar ishga tayinlanganda ularning lavozim majburiyatlariga muvofiq bilimlarni tekshirishdan o'tishi lozim.

Agentlik, ekspeditorlik tashkilotining rahbari xodimlarning bilimlarini muntazam oshirish, malakasini va kasbiy mahoratini oshirishga ko'maklashishi kerak.

Yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga xizmat ko'rsatuvchi xodimlarning odobli, xushmuomala va kirishimli muomalasi kafolatlanishi lozim.

*Xizmat ko'rsatish sharoitining estetik darajasi* agentlik, ekspeditorlik tashkilotlarining xonalari va hududlarining arxitektura-rejalashtirish yechimlari va intererlarining bezatilishi funksional talablarga va kompozitsiyaviy, shu jumladan arxitekturaviy yaxlitligiga muvofiq bo'lishini ko'zda tutadi. Avtotransport vositalari, temir yo'l vagonlari, konteynerlar, kontreylerlar, yuk ko'tarish-transportjihoz-uskunalari, omborlar va hokazolar ushbu vositalarning yoki inshootlarning agentlik, ekspeditorlik tashkilotiga tegishliligini tasdiqlovchi firmaviy belgisiga yoki tegishli yozuvlariga ega bo'lishi shart.

*Axborot darajasi* yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga quyidagilarni o'z ichiga oluvchi axborot taqdim etilishidan iborat:

- temir yo'l va boshqa transport turlarida yuklarni tashish qoidalari va shartlari;

- tashish shartnomasi tomonlarining o'zaro munosabatlariga yoki transport ekspeditsiyasiga oid bo'lgan me'yoriy va texnikaviy hujjatlar;

- O'zbekiston temir yo'llarida ular ko'rsatadigan xizmat turlari bo'yicha tariflar va narxlar haqida ma'lumot;

- umumiy foydalanish temir yo'l transporti bilan yuk tashishni tashkil etish va amalga oshirishga tegishli boshqa ma'lumot. Yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga temir yo'l transportida yuklarni tashish paytida xizmat ko'rsatuvchi agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari tegishli me'yoriy hujjatlar to'plamlariga ega bo'lishi va o'z faoliyatida ularga tayanishi shart.

Xavfsizlik talablari tegishli xizmat turlari yuzasidan me'yoriy hujjatlar: «O'TY» DATK Qoidalari va boshqa me'yoriy hujjatlari bilan belgilanadi.

Har bir agentlik, ekspeditorlik tashkilotida qutqaruv ishlarida ishtirok etuvchi sohaviy va mahalliy boshqaruv organlari bilan o'zaro munosabatlarni o'z ichiga oluvchi xodimlarning favqulodda vaziyatlarda (tabiiy ofatlarda, yong'inlarda, avariyalarda va hokazo) harakatlarining rejalari ishlab chiqilishi lozim. Ekspeditorlik korxonalarining rahbari xodimlarning favqulodda vaziyatlarda harakatlarga tayyorlanganligi uchun javobgar bo'ladi.

Yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga federal temir yo'l transportida yuklarni tashish paytida xizmat ko'rsatuvchi agentlik, ekspeditorlik tashkilotlari, har bir muayyan xizmat uchun xavf olmillarini kamaytirish yuzasidan zaruriy choralarni ta'minlashi lozim. Yuklarni tashish xavfsizligi talablarining bajarilishi ustidan nazoratni davlat nazorat organlari o'z vakolatlariga muvofiq ta'minlaydi.

Temir yo'l transportida yuklarni tashishga oid xizmatlarning belgilangan talablarga muvofiqligini baholash quyidagi usullardan foydalanib amalga oshiriladi:

- vizual usul (yuklarni harakatlanuvchi sostavga yuklash zonalarini ko'zdan kechirish va yuk ortish-yuk tushirish amallari bajarilishini kuzatish);

- asbobli usul, o'lchov vositalaridan foydalangan holda (atrof tabiiy muhit parametrlarini o'lchash, vagonlarni yuklashda yukni

mahkamlash detallari, vazn o'lchash asboblari, boshqa texnika vositalarining holatini nazorat qilish);

- sotsiologik tadqiqotlar (yuk jo'natuvchilarga va yuk oluvchilarga savol-javob o'tkazish, ularning shikoyatlari, e'tirozlarini o'rganish va hokazo);

- tahliliy tadqiqotlar (hujjatlar mazmunini tahlil qilish: yuklarni joylashtirish va mahkamlash hisoblarining to'g'riligini, yuk tashish hujjatlari va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirishni baholash va hokazo, boshqa barcha tadqiqotlar natijalarini umumlashtirish).

#### 4.4. Yuklarning tavsifi va tasnifi

Yuk – yuk poyezdlarida tashish uchun belgilangan tartibda qabul qilingan temir yo'lda tashish obyektidir (buyumlar, xomashyo, predmetlar, foydali qazilmalar, materiallar, ishlab chiqarish yoki boshqa faoliyatning chiqindilari).

Iste'molchilarni o'rganish boshlang'ich xomashyoning fizikaviy, kimyoviy, biologik va boshqa xususiyatlari (jumladan xomashyoga va materiallarga ishlov berishning xususiyati, tovarning konstruksiyasi, shakli va hokazo) bilan belgilanadigan tovarlarning har xil turdagi xususiyatlarini hisobga olgan holda tashiladigan yuklarni tasniflash bilan uzviy bog'liq.

Tashish uchun taqdim etiladigan yuklar kelib chiqishiga, fizikaviy-kimyoviy xususiyatlariga, saqlash va tashish sharoitiga, taqdim etish shakliga ko'ra bo'linadi.

Kelib chiqishiga ko'ra (ishlab chiqarish sohasiga bog'liq holda) yuklar o'rmonchilik, dehqonchilik, baliqchilik, parrandachilik, chorvadorlik mahsulotlariga; qazib oluvchi (tog'-kon) va ishlov beruvchi sanoat (kimyoviy, metallarga ishlov berish, to'qimachilik, tikuvchilik, oziq-ovqat sanoati va hokazo) mahsulotlariga bo'linadi.

Fizikaviy-kimyoviy xususiyatlariga bog'liq holda yuklar quyidagi guruhlariga bo'linadi: *tez buziladigan* (chorvadorlik, parrandachilik, dehqonchilik, bog'dorchilik, polizchilik mahsulotlari); *gigroskopik va namlikni oson singdiruvchi* (tuz, paxta,

shakar, jun, non mahsulotlari); *begona hidlarni oson singdiruvchi* (choy, un, shakar, yorma va hokazo) yoki *o'ziga xos hidiga ega bo'lgan* (baliq, charm xomashyosi, kerosin, tamaki va hokazo); *barqaror saqlanuvchi* (mineral kelib chiqishdagi mahsulotlar va hokazo); *muzlab qotib qoluvchi* (kaliy tuzlari, kolchedan, granullashtirilgan shlak va hokazo); *xavfli moddalar* (portlovchi, oson yonuvchan, zaharli, zaharlovchi va hokazo); *vazni kamayib boruvchi* (sabzavotlar, poliz, go'sht, oziq-ovqat mahsulotlari) yuklar.

Bundan tashqari, yuk egalari yuk tashuvchini va transport xizmatlari turini tanlashda tayanadigan undovchi omillarning butun to'plamini tadqiq etishda, yuklarnig fizikaviy xususiyatlari (nisbiy vazni, hajmi) ham hisobga olinadi. *Yengil vaznli* (poxol, paxta, tekstil, tikuvchilik tovarlari va hokazo) va *to'liq vaznli* (metall, mineral-qurilish materiallari, ko'mir va hokazo) yuklar mavjud.

Hajmiga ko'ra yuklar *gabaritli* (shakar, g'alla solingan, kimyoviy o'g'itlar bo'lgan qoplar; baliqli bochkalar; paxta, xashak bog'lamlari, kimyoviy o'g'itlar bo'lgan qoplar) va *gabaritsiz* yuklar bo'ladi.

Yuklar shuningdek o'ramsiz taqdim etiladi: *to'kib ortilgan* (g'alla, sement); *qoplamasdan* (ko'mir, tuz, tosh, o'tin va hokazo); *quyib ortilgan* (neft, moy, ammiklisuv va hokazo). Bunday yuklarning ro'yxati yuklarni tashish qoidalarida keltirilgan; transport vositalari bu hollarda bunday yuklarni tashish sharoitlariga mos kelishi lozimligi tushunarli (vagonlar va kemalar mustahkam, toza bo'lishi va yuklar saqlanishini ta'minlashi kerak).

Tashiladigan yuklar *quruq* va *quyiladigan* yuklarga bo'linadi. Quruq yuklarga usti yopiq vagonlarda va quruq yuk kemalarida tashiladigan to'kib ortilgan, qoplamasdan ortilgan, o'ram-donali (jumladan, bochkalarda, bidonlarda va butilkalardagi suyuqliklar) yuklar kiritiladi; quyib ortilgan yuklarga – sisternalarda va quyib ortiladigan kemalarda tashiladigan suyuq yuklar kiradi. To'kib ortilgan yuklar o'ramsiz tashiladi. Yuklarning bu toifasiga asosan g'alla va barcha turdagi qishloq xo'jalik ekinlarining urug'lari

kiritiladi. Ularning o'ziga xos xususiyati sochiluvchanligidir. Qoplamasdan tashiladigan yuklar ham idishsiz tashiladi. Bu asosan mineral kelib chiqishdagi yuklardir: tosh, ko'mir, qum, shag'al, tuz, rudalar, konsentratlar va hokazo. Ularning o'ziga xos xususiyati ham sochiluvchanlik bo'lib, ba'zilari – yetganda yopishib ketish, issiqlikdan yopishish, muzlab qotib qolish va hokazo xususiyatiga ega bo'ladi.

To'kib ortilgan va qoplamasdan tashiladigan yuklar asosan vagonlar va kemalarni to'liq yuk ko'tarish qobiliyati bilan yuklanishini ta'minlaydigan katta to'plar bilan tashish uchun taqdim etiladi. To'kib ortilgan yuklar, odatda, vagonlardan va boshqa transport vositalaridan vazni o'lchanib, qoplamasdan tashilgan yuklar esa, shartli vazniga ko'ra tashish uchun qabul qilinadi.

O'ram-donali yuklar turli-tuman fizikaviy-kimyoviy xususiyatlariga, nisbiy vazniga, hajmi va gabarit o'lchamlariga ega. Ular turli-tuman o'ramlarda (yashiklar, bochkalar, qoplar, toylar, bog'lamlar, bidonlar, silindrlar va hokazolarda) yoki o'ramsiz (bolvankalar, quymalar, chushkalar shaklida metall, g'isht, bog'lamlarda parket va klyopka) tashiladi. O'ram-donali yuklarga ham o'ram ichida, ham o'ramsiz tashiladigan *uzun o'lchamli, gabaritli, og'ir vaznli va yengil vaznli* yuklar kiritiladi.

Og'ir vaznli yuklar deb bir yuk o'rning vazni vaznning belgilangan me'yoridan ortiq bo'lgan yuklar, yengil vaznli deb 1 tonnasining hajmi 2 kub metrdan ortiq joy egallaydigan yuklar (paxta, jun, lattalar, gugurt, tamaki mahsulotlari va hokazo) hisoblanadi.

Gabaritsiz yuk deb o'z o'lchamlariga ko'ra transport vositasining ichiga sig'maydigan va ochiq harakatlanuvchi sostavda, asosan transportyorlarda (kombaynlar, traktorlar, kranlar o'qlari, burg'ulash uskunalari va hokazo) tashiladigan yuklar hisoblanadi.

Uzun o'lchamli va katta o'lchamli – bu uzunligi 3 m dan ortiq, balandligi 2,1 m dan ortiq va eni 2,6 m dan ortiq bo'lgan yuklardir.

Saqlash texnologiyasiga ko'ra yuklar quyidagilarga bo'linadi:

– qimmatli hamda namlik va harorat o'zgarishidan ta'siridan buziladigan, yopiq omborlarda saqlashni talab etuvchi (sanoat va oziq-ovqat mollari, tez buziladigan mahsulotlar va hokazo);

– namlik ta'siridan buziladigan va harorat ta'sir etmaydigan, lekin yopiq maydonchalarda saqlashni yoki brezent bilan yopishni talab etuvchi (sement, metall, paxta va hokazo);

– tashqi muhit ta'sir etmaydigan, ochiq maydonchalarda saqlanadigan (tosh, o'tin, ko'mir, texnik tuz, shag'al va hokazo).

Tovarlar alohida guruhlar, kichik guruhlar, turlarga taqsimlash orqali tasniflanishi lozim. Bunda ularning har biriga ular uchun umumiy bo'lgan biror-bir belgisi – maqsadi, materiali, konstruksiyasi, eng xos bo'lgan xususiyati yoki ularning mujassamligi yuzasidan o'zaro o'xshash tovarlar kiradi (kiyim, poyafzal, galantereya, sut, go'sht, qandolatchilik, vino-aroq mahsulotlari, kimyoviy o'g'itlar, mayda metall buyumlar va hokazo). Buning yakunida umumiy tasnif tuziladi, unda har bir keyingi qator avvalgisi bilan bir toifaga bo'ysunadi.

Tovarlarnig sanoat tasnifiga muvofiq transportning barcha turlari uchun yuklarning yagona tarif nomenklaturasi tuzilgan, u tarif qo'llanmalarida keltirilgan.

Yuklarning nomi davlat ichida tashilganda yuklarning yagona tarif-statistika nomenklaturasiga muvofiq, xalqaro aloqalarda tashilganda esa – Yuklarning uyg'unlashtirilgan nomenklaturasi bo'yicha ko'rsatiladi, tashilgan mahsulot bo'yicha GOSTlar va boshqa hujjatlar majburiy tartibda Standartlar ekspertizasi Byurosi bilan kelishiladi.

Transport bozori uchun shuningdek tovarlarni standartlashtirish zarur bo'ladi. Standartlashtirish deganda chiqarish uchun qabul qilingan mahsulot uchun, uni tamg'alash, o'rash, tashish va saqlash usullari uchun texnik ko'rsatkichlarini (me'yorlarini) ishlab chiqish va belgilash tushuniladi. Standartlashtiriladigan predmet belgilanadigan (me'yorlashtirilgan) hujjat standart deb ataladi. U nafaqat texnik hujjat, balki davlat hujjatidir.

Standartlar tovarning to'liq tavsifini o'z ichiga oladi va buyumlar uchun texnikaviy shartlar, qabul qilish, saralash, o'ralishi, tamg'alash, saqlash, tashish qoidalari va hokazolardan iborat.

Yuklar uchun o'rash usullari, buning uchun qo'llanadigan materiallar, o'ram o'lchamlari va shakllari ko'zda tutilgan, tovarga, o'ramga qo'yiladigan tamg'alar va yorliqlar haqida ma'lumot bo'lgan, shuningdek ushbu tovarni tashish va saqlash shart bo'lgan alohida sharoitlar sanab o'tilgan yuklarni o'rash, tamg'alash, tashish va saqlash qoidalarini qat'iy bajarish alohida ahamiyatga ega.

O'ramlarga va yuklarni standartlarga muvofiq o'ralishiga oid talablar transport idoralari tomonidan nashr qilinadigan tegishli ma'lumotnomalarda keltirilgan. Ularda transportning barcha turlari bilan tashiladigan yuklar uchun o'ralishi va tegishli o'ram qo'llanishi yuzasidan standart va texnikaviy shartlarning talablari bayon etilgan. Ma'lumotnomalarda o'ramning asosiy turlari tasvirlangan rasmlar, metall o'ram tasma-sining qulflab mahkamlash namunalari, maxsus tamg'alash namunalari keltirilgan.

#### **4.5. Yuk tashish xizmatlarini ko'rsatishda son va sifat ko'rsatkichlari**

Temir yo'llarning bajariladigan ishini rejalashtirish, tahlil etish va baholash uchun ko'rsatkichlar tizimidan foydalaniladi. Bu tizim son va sifat ko'rsatkichlaridan iborat.

Son ko'rsatkichlari temir yo'llarning ish hajmi xususiyatlidir.

Asosiy son ko'rsatkichlari quyidagilardan iborat.

Tashish ishlarining hajmi quyidagicha topiladi:

a) yuk tashish bo'yicha – bir yilda tashilgan yuklarning hajmi:

$$\Sigma P = P_1 + P_2 + P_3 + \dots + P_n \quad t/yil$$

b) yo'lovchi tashish bo'yicha – bir yilda jo'natilgan (tashilgan) yo'lovchilar soni:

$$\Sigma A = A_1 + A_2 + A_3 + \dots + A_n \text{ yo'lovchi / yil}$$

Temir yo'llarning yuk aylanmasi tashilgan yuk hajmini (tonnada) alohida uchastkalarining uzunligiga (km da) ko'paytmasiga tengdir:

$$\Sigma P\ell = P_1\ell_1 + P_2\ell_2 + \dots + P_n\ell_n \text{ t-km/yil}$$

Yo'lovchi aylanmasi yuk aylanmasiga o'xshash ravishda quyidagi ifoda yordamida topiladi:

$$\Sigma A\ell = A_1\ell_1 + A_2\ell_2 + \dots + A_n\ell_n \text{ yo'lovchi-km/yil}$$

Vagonlarning bosib o'tgan yo'li quyidagi ifoda bo'yicha topiladi:

$$\Sigma n\ell = n_1\ell_1 + n_2\ell_2 + \dots + n_n\ell_n, \text{ vagon-km}$$

bu yerda:  $n_1, n_2, \dots, n_n$  -  $\ell$  uzunlikdagi uchastka bo'yicha harakatlanuvchi, vagonlar soni.

Poyezdlarning bosib o'tgan yo'li quyidagi formula bo'yicha hisoblanadi

$$\Sigma N\ell = N_1\ell_1 + N_2\ell_2 + \dots + N_n\ell_n, \text{ poyezd-km}$$

bu yerda:  $N_1, N_2, \dots, N_n$  -  $\ell$  masofali uchastkadagi poyezdlarning harakat miqdori.

Lokomotivlarning bosib o'tgan yo'li, lokomotiv-kilometrda o'lchanadi va quyidagi formula bo'yicha topiladi:

$$\Sigma M\ell = M_1\ell_1 + M_2\ell_2 + \dots + M_n\ell_n, \text{ lokomotiv-km.}$$

Umuman temir yo'l tarmog'i, uning yo'nalishi uchun tashish ishlarining zichligi quyidagichadir:



$$G = \frac{\Sigma P \ell_{GR}}{L_{EKS}} \frac{m - km / km / yil}{m - km / km}$$

$\Sigma P \ell_{GR}$  – yuklangan vagonlarning bir yilda bosib o‘tgan masofasi, T–km.

$L_{EKS}$  – temir yo‘l tarmog‘i, yuk yo‘nalishining ekspluatatsion uzunligi, km.

Tashish ishlarining keltirilgan zichligi:

$$G_{kel} = \frac{\Sigma P \ell_{GR} + \Sigma A \ell}{L_{EKS}} \frac{m - km / km}{m - km / km / yil}$$

Temir yo‘l tarmog‘i, bekati uchun ortish ( $I_p$ ) va tushirish hajmi bir kundagi vagonlar soni bilan o‘lchanadi.

Vagonlarni temir yo‘ldan temir yo‘lga, MTU dan MTU ga o‘tkazish me‘yori quyidagilardan iborat:

- 1) yuklangan vagonlarni qabul qilish –  $U_{yuk.q.q.}$ ;
- 2) bo‘sh vagonlarni qabul qilish –  $U_{b.q.q.}$ ;
- 3) umumiy qabul qilingan vagonlar –  $U_{j.q.q.}$ ;
- 4) yuklangan vagonlarni topshirish –  $U_{yuk.t.}$ ;
- 5) bo‘sh vagonlarni topshirish –  $U_{b.t.}$ ;
- 6) umumiy topshirilgan vagonlar –  $U_{t.t.}$ ;

Temir yo‘l va MTU larning ish hajmi vagonlarda o‘lchanadi:

a) temir yo‘l uchun

$$U_{\pi} = U_{GR} + U_{GR.t.t.}$$

b) MTU uchun

$$U_{L} = U_{GR} + U_{GR.t.t.}$$

Sifat ko‘rsatkichlari temir yo‘llarning ishi va harakatdagi tarkibdan foydalanish sifatini xususiyatlaydi.

Sifat ko‘rsatkichlariga vagon va lokomotivlarning aylanmasi, kundalik bosib o‘tgan masofasi va unumdorligi, poyezdlarning harakat tezliklari, vagonlardan foydalanish ko‘rsatkichlari kiradi.

Vagon aylanmasi temir yo‘llar ishining asosiy sifat ko‘rsatkichidir. Vagon aylanmasi vaqt (sutkada) bo‘lib, uning mobaynida vagonning bir yuklanishidan to ikkinchi marotaba yuklanishgacha

bo'lgan amallar bajariladi. Aylanma davrida vagon quyidagi holatlarda bo'ladi:

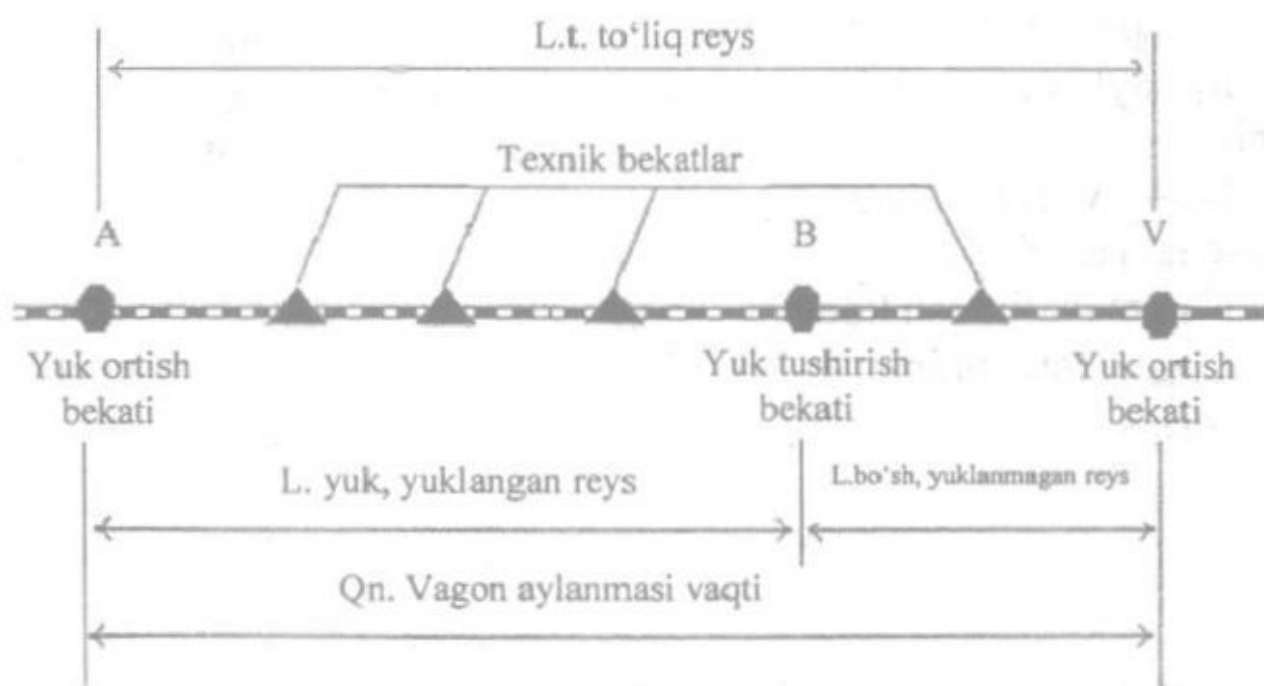
– «A» yuk ortish bekatida qator amallar bajariladi: vagonni yuk ortish joyiga uzatish, yuklash, vagonni bekat yo'liga qaytarish, to'liq tarkib to'planishini kutish, poyezdni tuzish va jo'natish;

– yuklangan holatda harakatda vagon yuklangan reysni bajarib, qator uchastka va texnik bekatlardan o'tadi va yuk tushirish bekatiga keladi. Bu harakatning vaqti poyezd harakatining uchastka tezligi va poyezdning texnik bekatlarda turish vaqtga bog'liq:

– «B» yuk tushirish bekatida tarkib saralanadi, vagonlar yuk tushirish joyiga uzatiladi, yuk tushiriladi, vagon bo'sh holatda bekat yo'liga uzatiladi, boshqa vagonlar bilan birgalikda to'liq tarkib to'planishi kuzatiladi, so'ngra poyezd tuzilib, keyingi yuk ortish V bekatiga jo'natiladi;

– bo'sh holatda harakatda vagon yuklanmagan reysni bajarib, keyingi yuk ortish bekatiga etib boradi. Bu reysni bajarish vaqti poyezdning harakat tezligiga va uning texnik bekatlarda turish vaqtiga bog'liq.

Agar vagon yuki tushirilgan bekatda qaytadan yuklansa, yuklanmagan reys bajarilmaydi.



4.1-rasm. Vagon aylanmasining chizmasi

Vagon aylanmasining tashkiliy qismlari 4.1-rasmda ko'rsatilgan.

Vagonning aylanma mobaynida yuklangan va bo'sh holatda umumiy bosib o'tgan masofasi to'liq reys deb ataladi.

$$\ell_r = \ell_{yuk} + \ell_{bo'sh}$$

Demak, vagon aylanmasi uning quyidagi holatlarda bo'lgan vaqtlar yig'indisidan iborat:

– uchastkada poyezd tarkibida

$$Q_s = \frac{\ell_r}{g_{uch}}, \text{ soat}$$

– texnikaviy (uchastka va saralash) bekatlarida turish

$$Q_s = \frac{\ell_r}{L_{tex}} \cdot t_{tex} \quad \text{yoki} \quad Q_s = K_t \cdot t_{tex}, \text{ soat}$$

– yuk ortish va tushirish bekatlarida

$$Q_s = K_m \cdot t_{yuk}, \text{ soat}$$

bu yerda:  $\ell_m$  – vagonning to'liq reysi, km

$g_{uch}$  – poyezd harakatining uchastka tezligi, kmg'c;

$K_t$  – aylanma mobaynida vagon o'tadigan texnikaviy bekatlar soni;

$L_{tex}$  – vagon elkasi, ya'ni texnikaviy bekatlar orasidagi o'rtacha masofa, km;

$K_m$  – mahalliy ish koeffitsiyenti;

$t_{tex}, t_{yuk}$  – vagonning texnikaviy va yuk bekatida turish vaqt me'yori, s

$$Q_v = \frac{1}{24} \left( \frac{\ell_r}{g_{uch}} + \frac{\ell_r}{L_{tex}} \cdot t_{tex} + K_m \cdot t_{yuk} \right), \text{ sutka}$$

Vagon aylanmasi qanchalik kam bo'lsa, yuk shunchalik tezroq tashiladi, belgilangan miqdorda yuk tashish uchun shunchalik

kamroq vagon talab etiladi, ko'proq miqdorda yuk ortish va tashish mumkin, tashish ishlarining tannarxi shunchalik kamroq bo'ladi.

Natijada vagon aylanmasi, ortilgan yuk hajmi va talab qilinadigan vagonlar parki orasidagi munosabatni quyidagicha ifodalash mumkin.

$$Q_v = \frac{n_{ish}}{U_{ish}}, \text{ sutka}$$

Vagon aylanmasi qanchalik kam bo'lsa, shunchalik kam miqdorda vagonlarning ishchi parki talab etiladi:

$$n_{ish} = U_{ish} + Q_v \text{ vagon - sutka}$$

Vagon aylanmasi qanchalik tezroq amalga oshsa, vagonlar soni o'zgarmagan holda, bir sutkada shunchalik ko'p miqdorda yuk ortilishi mumkin:

$$U_{ish} = \frac{n_{ish}}{Q_v}, \text{ sutkada yuklangan vagonlar}$$

Vagonning kundalik bosib o'tgan masofasi quyidagicha topiladi:

$$S_v = \frac{\ell_i}{Q_v} \text{ yoki } S_v = \frac{\sum n S_i}{n_{ish}}, \text{ km / sutka}$$

bu yerda:  $\sum n S_m$  – ishchi park barcha vagonlarining kundalik vagon – kilometrlari soni.

Vagonning yuklanmasdan bosib o'tgan masofasi koeffitsiyenti yuklanmagan vagon – kilometrlarning yuklangan vagon – kilometrlarga yoki vagonning yuklanmagan reysining yuklangan reysiga nisbatiga tengdir:

$$\alpha = \frac{\sum n S_{bor'ish}}{\sum n S_{yuk}} = \frac{\ell_{bor'ish}}{\ell_{yuk}}$$

Muhim sifat ko'rsatkichlari qatoriga poyezdlarning harakat tezliklari: yurish, texnikaviy, uchastka va yuk eltish tezliklari kiradi.

Yurish tezligi – bu poyezd harakatining yo'l mobaynida to'xtashlarini va bu to'xtashlarda tezlanish va sekinlashish uchun sarf bo'lgan vaqtni hisobga olmagan holdagi o'rtacha tezligidir:

$$g_{yur} = \frac{\ell}{\Sigma t_{yur}} \text{ km/s}$$

bu yerda:  $\ell$  – peregona yoki uchastka uzunligi, km.

$\Sigma t_{yur}$  – peregonaalarda tezlanish va sekinlashish vaqtlarini hisobga olmagan holda yurish vaqtlari yig'indisi, s.

Texnikaviy tezlik – bu poyezd harakatining uchastka peregona bo'ylab to'xtashlar uchun vaqt sarfini hisobga olmay, lekin tezlanish va sekinlashishlar uchun sarflangan vaqtni hisobga olgan holdagi o'rtacha tezligidir:

$$g_{tex} = \frac{\ell}{\Sigma t_{yur} + \Sigma(t_r + t_s)}, \text{ km/s}$$

bu yerda:  $t_r$  – poyezdning tezlanishi uchun vaqt sarfi, s

$t_s$  – poyezdning sekinlashishi uchun vaqt sarfi, s.

Uchastka (tijorat) tezligi – bu poyezd harakatining uchastka bekatlarida to'xtash, tezlanish va sekinlashlar uchun sarf bo'lgan vaqtni hisobga olgan holdagi o'rtacha tezligidir.

$$g_{uch} = \frac{\ell}{T_o} = \frac{\ell}{\Sigma t_{yur} + \Sigma t_{tur} + \Sigma(t_r + t_{sk})}, \text{ km/s}$$

bu yerda:  $\Sigma t_{tur}$  – poyezdning uchastka oraliq bekatlarida turish vaqtlari yig'indisi, s.

Marshrut tezligi – bu poyezd harakatining temir yo'l yo'nalishining barcha oraliq, uchastka va saralash bekatlarida turish vaqtini, hamda tezlanish va sekinlashish vaqtlarini hisobga olgan holdagi o'rtacha tezligidir

$$g_m = \frac{\Sigma \ell}{\Sigma T_j + \Sigma t_{tur}}, \text{ km/soat yoki km/sutka}$$

bu yerda:  $\ell$  – temir yo‘l yo‘nalishi uzunligi, km;

$\Sigma \tau_j$  – poyezdning temir yo‘l yo‘nalishining barcha uchastkalarida bo‘lgan vaqti yig‘indisi, s;

$\Sigma t_{m,j}$  – poyezdning barcha texnikaviy (uchastka va saralash) bekatlarida turish vaqtlari yig‘indisi, s.

Yuk eltish tezligi – bu temir yo‘lining yukni qabul qilgan vaqtdan to qabul qiluvchiga topshirilgan vaqtgacha bo‘lgan yukning harakat tezligidir.

$$g_{el} = \frac{\ell_{m,j}}{T_j}, \text{ km / sutka}$$

bu yerda:  $\ell_{m,j}$  – yuk jo‘natish masofasi, km;

$T_j$  – yukning transportda bo‘lishi umumiy vaqti, sut.

Poyezd harakati uchastka (tijorat) tezligining texnikaviy tezligiga bo‘lgan nisbati  $\beta$  q  $\frac{V_{msh}}{V_{te}}$  dir va u ikki yo‘lli yo‘nalishlar uchun  $0,85 \div 0,9$  ni, bir yo‘lli yo‘nalishlar uchun  $0,7 \div 0,75$  ni tashkil etadi.

Vagonning yuklash qobiliyatidan foydalanish darajasini statik va dinamik yuklanish ko‘rsatkichlari xususiyatlidir.

Vagonning statik yuklanishi deb, yuk ortish bekatidan jo‘natilayotgan bir vagonga to‘g‘ri keladigan yukning o‘rtacha massa nettosiga (og‘irligiga) aytiladi:

$$P_u = \frac{\Sigma P}{U_{yuk} \cdot T}, m$$

bu yerda:  $\Sigma P$  – bekatda T sutka mobaynida ortilgan umumiy yuk miqdori, m.

Vagonning dinamik yuklanishi deb, yuklangan vagonning butun harakati mobaynida har biri vagonga to‘g‘ri keluvchi o‘rtacha yuklanish miqdoriga aytiladi.

$$P_d = \frac{\Sigma P \ell_{m,j}}{\Sigma n S_{yuk}}, m.$$

Bu ko'rsatkich ma'lum bir davr (sutka, oy, kvartal, yil) uchun tonna-km netto miqdorini yuklangan vagonlar vagon-kilometrlarga nisbati orqali ham topilishi mumkin.

Vagonlar ishchi parkining dinamik yuklanishi bu ishchi park barcha vagonlarining yuklangan va bo'sh holatlarda harakatlangan davrga to'g'ri keluvchi o'rtacha yuklanishdir.

Vagonlar yuklanishi – ulardan foydalanishning asosiy sifat ko'rsatkichlaridan biridir.

Vagon unumdorligi ishchi parkning bir vagoniga bir kunda to'g'ri keluvchi bajarilgan tonna-km nettodir:

$$\omega = \frac{\sum P\ell}{n}, t. \text{ km / vag. - sutka.}$$

bu yerda:  $\sum P\ell$ —tonna-kilometr netto.

Lokomotivlardan foydalanish sifati bo'yicha asosiy ko'rsatkichlar lokomotivlarning aylanmasi, lokomotivlarning o'rtacha kundalik bosib o'tgan masofasi, ularning unumdorligi, poyezdning o'rtacha massasi va boshqalardir.

Harakatlanish uchastkasidagi lokomotivning aylanmasi deb lokomotivning asosiy depo bekatida poyezdga ulanganidan, uning o'sha bekatdan keyingi safar poyezdga ulangunigacha bo'lgan vaqt oralig'i (4.2-rasm)ga aytiladi.

$$Q_l = \frac{2\ell_{uch}}{g_{uch}} + t_{asos} + t_{avl} + \sum t_{b,a}, soat$$

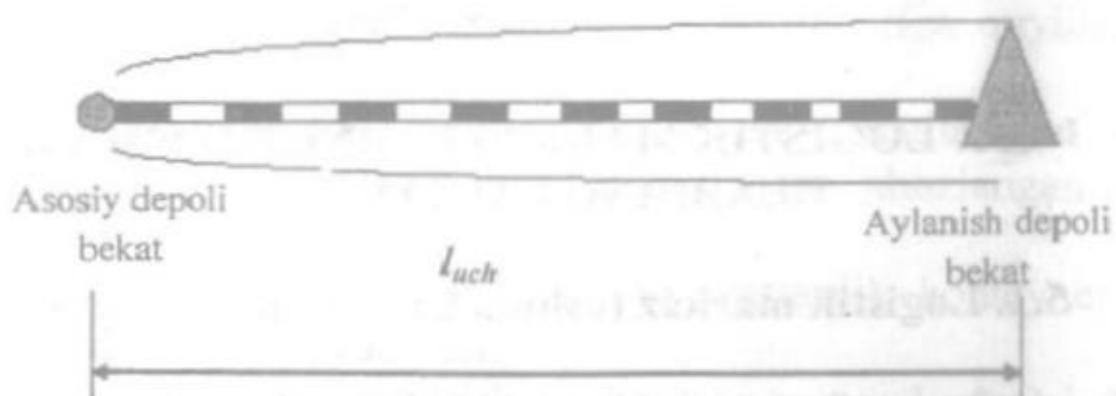
bu yerda:  $\ell$ —harakatlanish uchastka uzunligi;

$g_{uch}$ —uchastka tezligi;

$t_{asos}$ —lokomotivning asosiy depo bekatida o'rtacha turish vaqti;

$t_{avl}$ —lokomotivning aylanma depo bekatida o'rtacha turish vaqti;

$\sum t_{b,a}$ —lokomotivning brigada almashish bekatlarida umumiy turgan vaqti.



4.2-rasm. Lokomotivlarning harakatlanish uchastka chizmasi.

Lokomotivning o'rtacha kundalik bosib o'tgan masofasi quyidagicha topiladi:

$$S_n = \frac{\Sigma MS}{\Sigma M}, \text{ km / sutka.}$$

bu yerda:  $\Sigma MS$ —poyezdlarga xizmat qiluvchi barcha lokomotivlarning lokomotivo - kilometrlari miqdori;

$\Sigma M$ —poyezdlarga xizmat qiluvchi lokomotivlar soni.

Poyezdning o'rtacha brutto massasi bir kunda bajarilgan tonna-kilometr bruttoning lokomotivo - kilometrlar nisbatiga tengdir:

$$Q = \frac{\Sigma P \ell_{br}}{\Sigma MS},$$

Lokomotiv unumdorligi bir kunda bir lokomotivga to'g'ri keluvchi tonna-kilometr bruttolar miqdoriga tengdir:

$$\omega_s = \frac{\Sigma P \ell_{br}}{TM_s},$$

$$\omega_s = Q \cdot S_n,$$

bu yerda:  $\Sigma P \ell_{br}$  — vaqt birligida bajarilgan tonna-kilometrda ish miqdori;

$M_c$ —yuk harakatidagi lokomotivlar foydalanish parkining o'rtacha soni;

T—hisob-davr, sutkada.



---

---

## V bob. LOGISTIK MARKAZLARNI TUZISH VA ULARNING FAOLIYATI

### 5.1. Logistik markaz tushunchasi, uning mohiyati

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

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

**Logistika markazlari** – bozor-savdo tashkilotlari bo'lib, logistik xizmatni (ombor va transport) boshqaradi va axborot ta'minotini nazorat qiladi va ta'minlaydi.

Firmalarning logistika markazlari turlichadir. Ularning tuzilmasi firmaning yo'nalish sohasiga va kattaligiga bog'liq. Kichik firmalarda bu logistika mutaxassislari jamoasini va 2–3 kompyuterni nazarda tutishi mumkin. Yirik firmalarda esa bu ko'p sonli ishchilar va lokal tarmoq orqali birlashgan talaygina Internet tarmog'iga ulangan kompyuterlar birligidir. Firmalar logistika markazlarining asosiy ustunliklar bo'lib ularning anchagina arzonligi va ularni tezda yaratish imkoniyati borligidir. Buning uchun qo'shimcha yordamchi binolar qurishga (masalan, omborlar yoki o'tirish-tushirish moslamalari) hojat yo'q, negaki ular firmada allaqachon mavjud. Ular firmaning ixtisosligiga moslashgan bo'lib, savdo-sotiq sirlarini buzish kabi xavf tug'dirmaydi.

Har qanday logistik markaz yadrosi bo'lib axborot-tahlil markazi hisoblanadi. Uning boshqa asosiy bo'limlariga quyidagilar kiradi:

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

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

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

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

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

– avtoyuklagichlar yordamida gorizontal holda yuklashga mo'ljallanmagan hamda asosan kemalarda ishlatiluvchi kranlar maydoni;

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

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

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

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

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

– moddiy boyliklarga eng ko'pi bilan minimal zarar yetkazadigan yong'inga qarshi zamonaviy o't o'chirish tizim;

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

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

– turli tashkilot va binolarning qurilishi yoki ijaraga berilishi uchun yer maydonlari. Bunda uzoq muddatli ijara (masalan, 30 yoki 50 yilgacha bo‘lishi mumkin) yer maydonlarining olib-sotilishi (firibgarlik, chayqovchlik) oldini olish uchun mo‘ljallangan.

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

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

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

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

Axborot-analitik markaz ishlarining asosiy turlaridan biri – logistik markaz mijozlari – firmalarda sotiluvchi mahsulotlar haqidagi axborot saqlanuvchi Internetdagi maxsus yaratilgan saytlarga xizmat ko‘rstaish. Bunday reklama samaralari hisoblanadi, sababi, mutaxassislar tomonidan ishlab chiqilgan va sidqidildan xizmat ko‘rsatuvchi logistik markaz saytida, hududdagi

sotilayotgan mahsulotlar haqidagi axborot to'liq bo'lib, doimo yangilanib turilgani sababli doimiy xaridorlar tez-tez murojaat qilishadi. Sababi, mavjud ko'p sonli firmalarning saytlari sifatsiz va kerak bo'lgan ma'lumotlarni yetkazib bera olmaydi. Bundan tashqari, bu sayt orqali axborot xizmati ko'rsatilishi uchun ko'p sonli buyurtmalar kelib tushadi. Aloq Internet orqali amalga oshib, saytlarni izdash zarurati bo'lmaydi. Barcha zarur ma'lumotlar yagona joyda jamlangan bo'lib, logistik markaz saytiga joylashtirilgan bo'ladi. Ushbu sayt orqali yuqori saviyali mutaxassislar yordam so'rab murojaat qilish mumkin. Bunday murojaatnoma, axborot xizmatiga buyurtma sifatida ko'rib chiqilib, Yuk tez va sifatli bajariladi va to'lov haqi me'yorida amalga oshiriladi. Ko'rstilayotgan xizmatlar hajmi kattaligi tufayli logistik markaz rentabelligi yuqori bo'lib, xizmat tariflarining oshirilishiga zarurat qolmaydi.

## **5.2. Logistik markaz va transport logistik markazini tuzish tamoyillari**

Obyektlarni joylashtirishga ta'sir qiluvchi asosiy omillar – bu bozor va xomashyo resurslarining mavjudligidir. ko'pgina obyektlarni bozor yoniga yoki xomashyo manbasi yoniga joylashtirishadi. Ishchi kuchi bozorini e'tiborga olish, shu qatori soliqlar va transport xizmatlarining mavjudligini hisobga olish zarur. Ishchi kuchi majburiy resurs kabi ko'rib chiqiladi va tayyor mahsulot uchun bozor bilan bir qatorda muhim ahamiyatga ega hisoblanadi.

Logistik markaz tuzishning asoslari:

1. Harakat uchun sarflanadigan ichki sarf-xarajatlarni qisqartirish;
2. Samaraliroq konsolidatsiya;
3. Multimodal tashishlarning imkoniyatlari;
4. Mahalliy iqtisodiyotga ta'siri;
5. Mahalliy logistik markazlarda ishlovchi kompaniyalarga ta'siri;
6. Hududdagi savdo va sanoatning rivojlanishiga ta'siri;

7. Xususiy xo'jaliklar farovonligiga ta'siri;
8. Shahar logistikasining zamonaviy konsepsiyasini tuzish;
9. Investorlar xususiylashtirishlari uchun obyektning ko'zga tashlanish darajasini oshirish.

Ko'pgina mahsulotlar xomashyo materiallari va inson mehnatining birlashishi natijasida kelib chiqadi. Ishlab chiqarishning maqsadi – muayyan bozorda mahsulotlarni sotishdir. Shuning uchun ham xomashyo, mehnat va bozor kabi omillar ishlab chiqarish va qayta ishlab chiqarish obyektini joylashtirish bo'yicha qabul qilingan qarorlarga alohida ta'sir ko'rsatadi. Mahsulot omborlari, mahsulotlarni taqsimlash vazifasini bajaradi hamda ular tayyor mahsulotni oluvchi va ularga xizmat ko'rsatuvchi bozorlar orasida joylashtiriladi. Shu sababali, zavodlar va bozorlarning joylashishi taqsimlash markazlarning joylashishiga ta'sir qiladi. Shundan so'ng, ishlab chiqaruvchi, qayta ishlovchi va taqsimlovchi obyektlarning yetkazib beruvchi zanjir bo'ylab joylashish omillari ko'rib chiqiladi. Har bir omilning ma'lum darajadagi ahamiyati, obyekt turi, qayta ishlab chiqariladigan mahsulot turi, uning soni geografik joylashishiga bog'liq. Oldin, har bir obyektning joylashishi alohida ko'rib chiqiladi va undan so'ng, ular orasidagi o'zaro bog'liqlik va o'zaro aloqani hisobga olgan holda barcha obyektlar kompleksini joylashtirish haqida qaror qabul qilinadi. Ushbu barcha omillarning qisqa tasnifi quyida keltirilgan:

1. Tabiat resurslari. Mahsulotlarni ishlab chiqarish uchun qo'llaniladigan xomashyo yer yoki dengiz konidan (masalan, ko'mir qazish yoki baliq tutish) yoki bilvosta mahsulotlardan (masalan, qishloq xo'jalik mahsulotlari) olinishi lozim. Ko'p hollarda xomashyo resurslari ulardan foydalanish joylaridan uzoqroqda joylashadi. Qazib olish joyi va ularni iste'mol qilish orasidagi nuqtada vayta ishlanadigan materiallar joylashgan bo'lsa, qayta ishlov jarayonidagi massaning o'zgarishi degan tasnif ahamiyatga ega bo'lib qoladi. Qayta ishlov vaqtida o'z massasini kamaytirmaydigan materiallar uchun qayta ishlov berish joyini xom-ashyo manbayi va bozor orasidagi istalgan nuqtada tanlash mumkin. Agar, qayta ishlov paytida xomashyo massasini

kamaytirsang, demak bular ekin mahsulotlari bo'lib, ularga ishlov berish joyini ularni qazib olish punkti yoki ekilgan joyiga yaqinroq erga joylashtirish lozim. Agar xomashyo materiallari ishlov berilgan paytida og'irroq bo'lib qolsa (masalan, sharbatlarni shisha idishga quyish), qayta ishlov berish punktini bozorga yaqin joyga joylashtirish lozim.

Ko'pgina obyektlarni joylashtirishdagi zaruriy shartlardan biri – suv manbaining mavjudligidir. Suv mahsulotning asosiy komponenti sifatida qo'llaniladi, jumladan, shisha idishlarga sharbatlarni quyish vaqtida yoki texnologik maqsadlarda: sovutish, yuvish (uskunani) va oqib turgan sanoat suvlarini qaytarish uchun. Shu qatorda, suvni yong'inga qarshi maqsadlarda ham qo'llaniladi. Yong'inga qarshi sug'urta polisi suv ta'minoti munitsipal tizimining ish unumdorligiga bog'liq. Ba'zi iqlim sharoitlarida suvning tabiiy manbaalarini, yoz oylarida havoni sovutish uchun qo'llash mumkin.

2. Aholi. Aholini, tovarni sotish uchun bozor sifatida, shu qatori, uni bevosita ishchi kuchi sifatida ham qabul qilish mumkin. Rejdashtirish bo'limi iste'molchi tovarlarini taqsimlash vaqtida aholi sonining o'zgarib turishini inobatga olishadi. Ularni nafaqat son jihatdan o'zgarishlar, balki xaridorlik qobiliyatiga ta'sir qiluvchi, asosan, sifat tomonlarga o'zgaruvchanlikka ega bo'lgan aholi qiziqtiradi.

Asosan, irqchilik farqi katta ahamiyatga ega. Ko'pgina firmalarda asosan, xalqaro va umummillat doirasidagilarda, har millat vakillari ishlaydi. Bunday firmalar obyektlarini aholi joylashgan punktlarga joylashtirishga ikkilanadilar, chunki u yerdagi aholi bitta irqqa mansub bo'lib, boshqa hududdani ishchilarni ushbu joyga ko'chirish murakkab hisoblanadi.

3. Ishchi kuchi. Ishlab chiqarish, yig'ish, omborda saqlash uchun joy tanlash vaqtida ishchi kuchining mavjudligi asosiy talab hisoblanadi. Biznesning har xil turlari, mavjud ishchi kuchi, uning kasiy tayyorgarligi, o'rnatilgan maosh stavkalari va va ishchilarni kasaba uyushmalar tomonidan qamrab olinish darajasi bilan bog'liqdir. Yangi obyektlarfirmalar uchun joy izlaydigan firmalar, kasaba uyushmalari uncha kuchli bo'lmagan hududlarni

tanlashadi. Ba'zi aholi punktlari ularning hududlarida kasaba uyushmalari uncha rivojlanmaganligi bilan faxrlanishadi. Bunday hududlarda kompaniyalarga, kasaba uyushma a'zolarini ishga olmaslik haqidagi qonunlar qabul qilinadi va amalda bo'ladi. Shu paytni o'zida, ba'zi kasaba uyushmalar huquqqa oid qonunlarni butun mamalakatga yoyishadi va ular bilan shartnoma tuzmagan firmalar uchun yangi ishlab chiqarishni ochishga yo'l berishmaydi. Tarmoqdagi umummillat jamoa kelishuvlar xulosasi, bir xil maosh va ish vaqti me'yorini o'rnatishga olib keladi. Milliy masshtabda esa ular hududlar bo'yicha ajralib turishlari lozim. Shuning uchun ham umummilliy kelishuvlar mahalliy darajada qabul qilinishi va aniqlanishi lozim, bu esa ish beruvchilarga va ishchilar vakillariga boshqa sharoitda kontrakt tuzish va masalalarni hal qilish imkonini yaratadi.

4. Soliqlar va subsidiyalar. Har xil obyektlarni joylashtirish haqidagi qarorni qabul qilish paytida, mehnat resurslaridan tashqari, ayniqsa taqsimlash markazlarini qurish paytida, kichik kompaniyalarga faoliyatining bir necha yiliga rasmiy yoki norasmiy tarzda ruxsat beriladi.

Ba'zi paytda, iqtisodiyoti kam rivojlangan hududda va katta shaharlarning ayrim mohiyalarida, tadbirkorlik faoliyatiga yordam sifatida initsiativ zona tizimi o'rnatiladi va maxsus sug'urta chegirmalari kiritiladi. Ba'zi aholi punktlarida, yangi sanoat tarmoqlarini rivojlantirish uchun, maydon tayyorlash va imorat qurish uchun sug'urta qilinmaydigan obligatsiyalar chiqariladi. Shuning uchun ham firmalarga shunday moliyaviy tomondan subsidiyalangan tumanda joylashgani maqsadga muvofiq bo'ladi. Lekin, shuni aytib o'tish lozimki, yangi ishlab chiqarishlar qanchalik yaxshi bo'lishiga qaramay, ularni tatbiq qilish sug'urta to'lovchilar uchun qo'shimcha ish hisoblanadi. Ko'pgina mamlakatlar xalqaro darajada turli tijorat faoliyati turlariga yordam berishadi, himoya qilishadi. Bu faoliyatlar, o'z o'rnida, mamlakat siyosatini aniqlab, uning xalqaro iqtisodiy nufuzini mustahkamlash va jahon hamjamiyatiga ta'sirini kuchaytirishga ta'sir qilib, milliy tijorat strategiyasi chegaralarida amalga oshiriladi.

5. Energota'minot. Barcha sanoat korxonalari va taqsimlash markazlari elektr energiyasidan foydalanishadi. Boshqa ishlab chiqarish jarayonlari esa energiyaning boshqa turlarini ham iste'mol qilishadi. Shuning uchun ham energiyaning qiymati va energota'minotning beto'xtov ishlashi dolzarb masalalardan biri bo'lib kelmoqda. Agar, elektr quvvatidan foydalanadigan kompaniyalar bir faktor boshqarib turgan kompaniyalarga suyansa, bu elektr quvvatining pasaymasligiga, to'liq o'chib qolmasligiga, agar ayrim tadbirkor tomonidan elektr quvvatining qiymati oshirilishi hollarida ham unga ta'sir qilmasligiga olib keladi. Energota'minot – bu mahalliy hokimiyat tomonidan yangi ishlab chiqarishga subsidiyalarni berishni yana bir sferasidir.

6. Tovar oqimlari. Iste'mol tovarlarini ishlab chiqaruvchi firmalar aholining soni va tuzilishidagi o'zgarishlarni inobatga olib borishadi. Shundagina, ular taqsimlash tizimlarini to'g'ri manzilga yetkazib bera olishlari mumkin. Sanoat tovarlarini sotuvchi bozorlar ham o'zgarib turadi. Xomashyo materiallari va yarim tayyor mahsulotlar o'zgarishini aniqlash uchun axborot manbalari orqali tovar oqimlariga ta'sir qiluvchi asosiy ko'rstakichlarni o'rganib boriladi. Ular o'z o'rnida aholi bilan chambarchas bog'liqdir. Hokimiyat tomonidan berilgan manbalarda asosan ma'lumot to'g'ri namoyon etiladi, lekin hududlar bo'yicha qamrab olish turlicha bo'ladi. Ularda, ma'lum bir qishloq xo'jalik mahsulotining yetkazilganligi va unga bo'lgan talab haqidagi hisobotlarni topish mumkin, lekin shu qatori, boshqa muhim mahsulotlar haqida ma'lumot topilmaydi. Ba'zi bir tashkilotlar o'z faoliyatlari bilan bog'liq bo'lgan ma'lumotlar ro'yxatini tuzishadi. Marketng qarorlarini qabul qilishda aholidagi o'zgarishlar muhim bo'lishiga qaramasdan, tovar oqimlari haqidagi ma'lumotlar ham ishlab chiqarish bilan uzviy bog'liq. Ishlab chiqaruvchilar ikki masala yuzasidan axborotga ega bo'lishlari lozim:

- ishlab chiqarish lozim bo'lgan miqdor;
- ishlab chiqarilgan mahsulotni qayerga tushirish.

Agar, firma ishlab chiqarilayotgan mahsulotning taqsimlash tizimiga qiziqsa, bunday axborot bozorni ishlash mexanizmini



ochishga va ishlab chiqaruvchilar va ularning iste'molchilarini aniqlashga yordam beradi. Bu orada, ishlab chiqaruvchi yuzaga kelgan holatni tahlil qilgan holda minimal xarajat talab etadigan ishlab chiqarish-taqsimlash tizimini topishi lozim. Bu holda, firma mavjud savdo tizimiga qo'shilishi yoki firma ishlab chiqarayotgan mahsulot bo'lmagan punktda ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish variantlari ko'rib chiqilishi maqsadga muvofiq bo'ladi.

### **5.3. O'zbekiston Respublikasi hududida faoliyat yuritayotgan Angren logistika markazi**

«Angren logistika markazi» yopik aksiyadorlik jamiyati tashkil etilishi va kundalik moliya-xo'jalik faoliyatini amalga oshirish tartibini belgilovchi asosiy huquqiy hujjat – uning Nizomi hisoblanadi.

Mazkur Nizomga ko'ra jamiyat tuzish to'g'risidagi ta'sis shartnomasida nomlari keltirilgan ta'sischi-aksiyadorlar (bundan buyon Ta'sischilar deb ataladi) ta'sis yig'ilishining qarori bilan yopiq; aksiyadorlik jamiyati shaklida tuzilgan «Angren Logistika Markazi» yopiq aksiyadorlik jamiyati yuridik shaxs hisoblanadi.

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

Quyidagi tashkilotlar «Angren logistika markazi» yopiq, aksiyadorlik jamiyatini ta'sischilari hisoblanadi:

- «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi;
- «O'zavtosanoat»;
- «O'zkimyosanoat» DAK;
- «O'zneftegaz» MXK;

– «O‘zqurilish-materiallari» AK;

– «Yog‘-moy va oziq-ovqat sanoati» uyushmasi.

«Angren logistika markazi» yopiq aksiyadorlik jamiyati faoliyatining asosiy maqsadlari, yo‘nalishlari va mazmuni quyidagilardan iborat: Iste‘mol talabi va bozordagi vaziyatning o‘zgarishiga tezkor munosabat bildirish yo‘li bilan xalq iste‘moli va transport, yuklarni tushirish-ortish va omborlarda saqlash xizmatlarini ko‘rsatish maqsadlarga mo‘ljallangan xizmatlarni amalga oshirish va xizmat ko‘rsatib foyda olish jamiyat faoliyatining maqsadidir.

Jamiyat faoliyatining mazmuni marketing tadqiqotlarini amalga oshirish, tijorat faoliyati, moliya va boshqaruv masalalari bo‘yicha maslahat berishdan iboratdir.

Jamiyat quyidagi funksiyalarni amalga oshiradi:

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

– transport xizmatlari;

– temir yo‘l va avtomobil transportlari orqali yuklarni tashishni tashkil etish;

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

– marketing, agentlik va boshqa xizmatlar ko‘rsatish;

– lizing asosida ishlab chiqarish faoliyati;

– sarmoya kiritish faoliyati;

– aholiga pullik xizmat ko‘rsatish:

– avtotransport va servis xizmati:

– tijorat va savdo;

– tijorat do‘konlarini tashkil qilish va ulardan foydalanish;

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

– umumiy ovqatlanish tarmoqlari, kafe, bar, restoran, pisseriyalarni tashkil qilish;

– tashqi iqtisodiy faoliyat;

– nizom jamg'armasiga kiritgan xissalari miqdorida ishtirokchilarning moliyaviy resurslarini jamlash, ulardan samarali foydalanish strategiyasi va maqbul shartlarini belgilash;

– aksiyalar va qimmatli qog'ozlarni chiqarish, ularni ta'sischi orasida taqsimlash;

– jamiyat sho'ba korxonalarini faoliyatini investitsiya, ilmiy-texnikaviy, iqtisodiy-tashkiliy, huquqiy va kadrlar jihatidan ta'minlash;

– Jamiyat tarkibiy bo'linmalariga faoliyatning yangi turlarini o'zlashtirishda qayta tiklash, texnikaviy qayta qurollanish, kapital qurilish, yangi bo'linmalarni tuzishda moliyaviy yordam ko'rsatish;

– Jamiyat tarkibiy bo'linmalari rivojlanishining strategik dasturlari muvozanatini, bozor konyunkturasini o'rganish va tahlil qilish, marketing faoliyatini amalga oshirish;

– vositachilik, injiniring, konsalting, bank, o'quv va marketing xizmatlarining yangi turlarini ko'rsatish uchun jamiyat tarkibiga kiruvchi tarkibiy bo'linmalarning jamlanma investitsiya salohiyatini ro'yobga chiqarish:

– shartnoma va kontraktlarning loyihalarini ishlab chiqish va tayyorlash;

– ularni ishtirokchilar bilan muvofiqlashtirish, tuzilishi va bajarilishi ustidan nazorat qilish;

– jamiyat va uning ta'sischi, ishtirokchi aksiyadorlari manfaatlarini ko'zlab mamlakat ichida va xorijda ko'chadigan va ko'chmas mulk bilan bog'liq, istalgan operatsiyalarni jumladan, ham ishtirokchilar, ham uchinchi shaxslar bilan qarz va kreditlar olish va berish operatsiyalarini amalga oshirish;

– to'lovlarga, jumladan, mulkka kafolat berish, bunda kreditorlar va aksiyadorlar oldidagi majburiyatlarning birinchi navbatda bajarilishini kafolatlash;

– kapitalning bir sohadan ikkinchi sohaga oqib o'tishini yengillashtirish;

– tarkibiy tuzilmalarning barqaror daromadlilikini ta'minlash bo'yicha shart-sharoit yaratadi;

– tarkibiy bo‘linmalar faoliyatida xarajatlar kamayishini, rentabellik oshishini hamda ichki va tashqi bozorda xizmatlarning raqobatbardoshligini ta’minlaydi;

– tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirish;

– yangi xalqaro iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi;

Jamiyat qonunchilikda belgilangan tartibda faoliyatning qonunchilikda taqiqlanmagan va ta’sis hujjatlarida ko‘rsatilmagan istalgan turi bilan shug‘ullanishga haqli.

Maxsus ruxsatnoma (litsenziya) talab qiladigan barcha faoliyat turlari qonunda qayd etilgan tartibda litsenziya olingandan so‘ng amalga oshiriladi.

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

№	Ta’sischining nomi	Taqsimlangan aksiyalar soni (dona)	Nizom jamg‘armasidagi ulushi (foiz)
1	«O‘zbekiston - temir yo‘llari» DATK	100	16,666
2	«O‘zavtosanoat» AK	100	16,666
3	«O‘zkimyosanoat» DAK	100	16,666
4	«O‘zneftgaz» MXK	100	16,666
5	«O‘zqurilishmateriallari» AK	100	16,666
6	«Yog‘-moy va oziq-ovqat sanoati uyushmasi»	100	16,666

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

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

Jamiyat Kengashining vakolatlariga quyidagilar kiradi:

- jamiyat faoliyatining ustuvor yo'nalishlarini belgilash;
- jamiyat aksiyadorlarining yillik va navbagdan tashqari umumiy yig'ilishlarini chaqirish;
- aksiyadorlar umumiy yig'ilishning kun tartibini va uni o'tkazish sanasini tasdiqlash;
- aksiyadorlar umumiy yig'ilishi o'tkazilishi to'g'risida xabardor qilish uchun umumiy yig'ilishda ishtirok etish huquqiga ega bo'lgan aksiyadorlarning ro'yxati, tuziladigan sanani belgilash;
- jamiyat aksiyadorlarining umumiy yig'ilishi vazifasini bajarish;
- jamiyat ijroiya organini tuzish (saylash, tayinlash, yollash va hokazo), uning vakolatlarini muddatidan ilgari to'xtatish;
- jamiyat tomonidan obligatsiyalarni va emissiya qilinadigan qimmatli qog'ozlarni joylashtirish;
- mol-mulkning bozor qiymatini aniqlash;
- jamiyat tomonidan joylashtirilgan aksiyalar, obligatsiyalar va boshqa qimmatli qog'ozlarni olish;
- jamiyat taftish komissiyasi a'zolariga to'lanadigan haq va kompensasiya miqdori yuzasida tavsiyalar berish;
- aksiyalar bo'yicha dividendlar miqdori va ularni to'lash tartibi yuzasidan tavsiyalar berish;
- jamiyatning zaxira va boshqa fondlaridan foydalanish;

– mazkur nizomga muvofiq Kengash vakolatlariga kiritilgan jamiyat ichki hujjatlarini tasdiqlash;

– jamiyatning vakolatxonalarini ochish hamda filiallarini tashkil etish;

– «Aksiyadorlik» jamiyatlari va aksiyadorlarning huquqlarini himoya qilish to'g'risida»gi Qonunda nazarda tutilgan hollarda, tuzishdan manfaatdorlik bo'ladigan bitimlarni tuzish;

– aksiyadorlik jamiyatining boshqa xo'jalik jamiyatlaridagi ishtiroki bilan bog'liq, bitimlarni tuzish;

– mazkur Nizom va qonunchilikda nazarda tutilgan boshqa masalalar.

Jamiyat kengashining vakolatlariga kiritilgan masalalar, hal qilish uchun jamiyat ijroiya organiga o'tkazilishi mumkin emas.

Jamiyat kengashi a'zolari aksiyadorlar umumiy yig'ilishi tomonidan nizomda nazarda tutilgan tartibda aksiyadorlarning keyingi yillik umumiy yig'ilishigacha muddatga saylanadi.

Jamiyat kengashi tarkibiga saylangan shaxslarning qayta saylanishlari cheklanmaydi.

Jamiyat kengashi a'zosi faqat jismoniy shaxs bo'lishi mumkin. Jamiyat kengashi a'zosi jamiyat aksiyadori bo'lmasligi mumkin.

Jamiyat ijroiya organining a'zolari jamiyat kengashiga saylanishlari mumkin emas.

Jamiyat kengashining miqdoriy tarkibi aksiyadorlar umumiy yig'ilishining qarori bilan belgilab qo'yiladi.

Jamiyat kengashining raisi kengash a'zolari tarkibidan kengash a'zolari umumiy soniga nisbatan ko'pchilik ovoz bilan saylanadi.

Jamiyat kengashining faoliyat tartibi «Kengash to'g'risida»gi aksiyadorlar umumiy yig'ilishida tasdiqlanadigan nizom bilan belgilanadi.

Jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlik kollegial ijroiya organi bo'lgan Jamiyat Boshqaruvi tomonidan amalga oshiriladi. Ijroiya organlar Jamiyat kengashi va Aksiyadorlar umumiy yig'ilishiga hisobot beradi.

Jamiyat ijroiya organining vakolatlariga jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlik qilishga doir barcha masalalar kiradi, aksiyadorlar umumiy yig'ilishining vakolatlariga yoki jamiyat kengashining vakolatlariga aloqador masalalar bundan mustasno.

Jamiyat ijroiya organi aksiyadorlar umumiy yig'ilishi va kengashining qarorlari bajarilishini tashkil etadi.

Jamiyat Boshqaruvi Raisi jamiyat nomidan ishonchnomasiz ish yuritadi, shu jumladan, uning manfaatlarini ifoda etadi, jamiyat nomidan bitimlar tuzadi, shtatlarni tasdiqlaydi, jamiyatning barcha xodimlari bajarishi majburiy bo'lgan buyruqlar chiqaradi va ko'rsatmalar beradi.

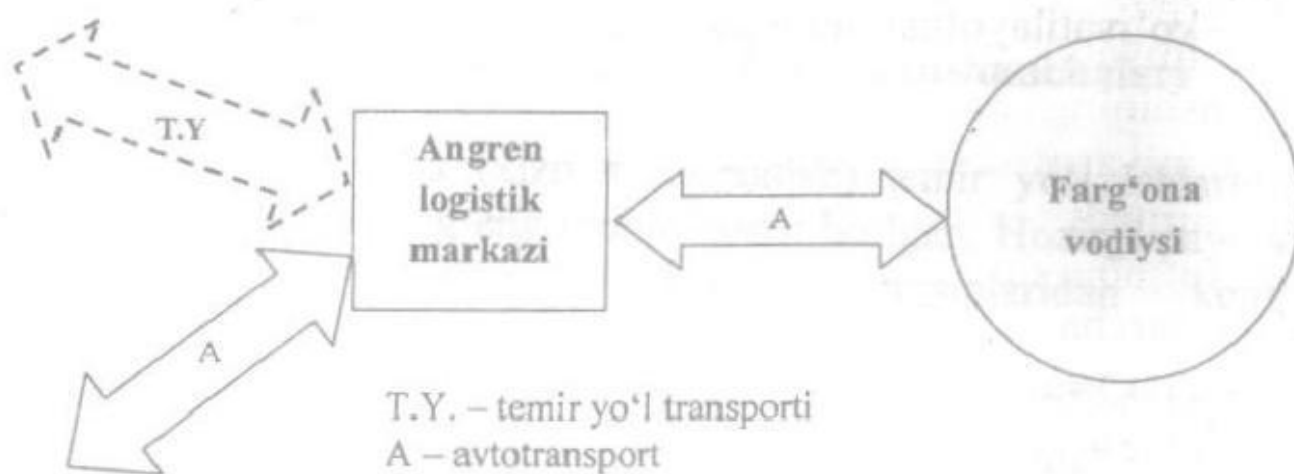
Jamiyat ijroiya organlarini tashkil etish hamda ularning vakolatlarini muddatidan ilgari tugatish, agar jamiyat nizomida ushbu masalalarni hal etish jamiyat kengashining vakolatlariga kiritilmagan bo'lsa, aksiyadorlar umumiy yig'ilishining qaroriga binoan amalga oshiriladi. Jamiyatning Boshqaruvi Raisi, Jamiyat Boshqaruvi a'zolarining jamiyatning kundalik faoliyatiga rahbarlikni amalga oshirishga doir huquqlari va majburiyatlari O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari asosida hamda ularning har biri jamiyat bilan tuzadigan shartnomada belgilanadi. Shartnomani jamiyat nomidan kengash raisi imzolaydi.

Jamiyat Boshqaruvi jamiyat Nizomi, shuningdek, Aksiyadorlar umumiy yig'ilishi tasdiqlanadigan «Jamiyat boshqaruvi to'g'risida»gi Nizomga muvofiq faoliyat yuritadi.

«Angren logistika markazi» (ALM) YoAJ Nizomida ketirilgan markaz faoliyatining maqsadlari, yo'nalishlari va mazmuniga oid vazifalar tarkibida transport xizmati jarayonini logistik boshqarishga qaratilgan bir qator masalalar hisobga olinmagan. Bunday masalalar qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin:

– iste'molchilarga ko'rsatilayotgan transport xizmati sifatini belgilaydigan miqdor ko'rsatkichlari aniqlanmagan va ALM ning ish faoliyatiga kiritilmagan;

– ALMning Nizomida ko‘zda tutilgan funksiyalar tarkibida iste‘molchilar ehtiyojini qondirishga qaratilgan hamda yetkazib beriladigan yuk oqimlarini logistik rejalashtirish va boshqarishga oid masalalar, ko‘rsatkichlar o‘z aksini topmagan;



### 5.1- rasm. Angren logistika markazida transport turlari hamkorligi

– ALMning «Tranzit – yuk terminali» moliyaviy-xo‘jalik ko‘rsatkichlari tarkibida turli texnik-texnologik operatsiyaarga doir ishlar hajmi keltirilgan;

– ALM faoliyatini rejalashtirishga oid ko‘rsatkichlar tizimida iste‘molchilarning turli logistik xizmatlarga bo‘lgan ehtiyoji va ularni qondirish darajasi, shuningdek, tashishga bo‘lgan ehtiyojini qondirishning rejalashtirilgan ishonchliligi va sifatini belgilaydigan ko‘rsatkichlar ko‘zda tutilmagan;

– ALM faoliyatini baholovchi ko‘rsatkichlar tizimida yuklarni yetkazib berish samarali texnologiyalar vositasida amalga oshirilishi, transport-texnologik jarayonlarning asosiy bosqichlaridagi kamchilik va muammolar bo‘yicha ma‘lumotlar keltirilmagan va tahlil etilmagan;

– ALM texnik-ekspluatasion va iqtisodiy-moliyaviy ko‘rsatkichlar tizimida yuklarni iste‘mochilarga yetkazib berish sifatini belgilovchi eng muhim mezonlar o‘z aksini topmagan. Bunday ko‘rsatkich – mezonlar sirasiga quyidagilar kiradi:

– istemolchilarga yuklarni yetkazib berish ishonchliligi;



– yuklarni yetkazib berish texnologiyasi va boshqarilishining turli tashish sharoitlari va iste'mochilar talablariga moslashuvchanligi;

– xizmat ko'rsatishning har tomonlama to'laqonligi va ehtiyojlarni qamrab olishi;

– ko'rsatilayotgan transport xizmati narx-navosi.

## **VI bob. TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA MARKETING**

### **6.1. Transport marketingi ta’riflari va tushunchalari**

Transportda servis (xizmat ko‘rsatish) temir yo‘l ishlarida doim muvafaqqiyatning eng muhim asosi bo‘lgan. Hozirgi paytda transport xizmatlarining marketing prinsiplaridan keng foydalanishga talab oshib bormoqda.

Marketing tushunchasiga kiritilgan ko‘plab ta’riflar ichida quyidagisi kengroq tarqalgan hisoblanadi. Marketing – ingl.: market (marketing) – iste’molchilarning ehtiyojlarini aniqlashni ta’minlash. Shu ehtiyojlarga muvofiq mahsulot va xizmat ko‘rsatishni tashkil etish, tovarning iste’molchi tomonga harakatlanishi va buning asosida maksimal foyda olish, korxonaning ishlab chiqarish va sotish faoliyati tizimiga asoslangan ilmiy konsepsiya hisoblanadi. Marketing quyidagi asosiy elementlarni o‘z ichiga oladi: bozorni o‘rganish, segmentlash va maqsadli bozorlarni tanlab olish, marketing majmuasini ishlab chiqish, marketing chora - tadbirlarini amalga oshirish.

Marketingning ikki konsepsiya chizmasini ko‘rib chiqamiz. Sotuv konsepsiyasi va marketingning integratsiyalangan konsepsiyasi:

#### **Sotuv konsepsiyasi:**

Tovarlarni	Sotuv va sotuvchini rag‘batlantirish	Sotuv hajmini ko‘paytirish hisobiga foyda olish
------------	--------------------------------------	---

#### **Marketingning integratsiyalashuv konsepsiyasi:**

Ehtiyojlar	Integratsiyalashgan marketing	Xaridorning ehtiyojlarini qondirish yo‘li bilan foyda olish
------------	-------------------------------	---

Marketingda sotish faoliyatining mohiyati foyda olish maqsadida sotuv hajmini ko'paytirishdan iborat.

Marketing konsepsiyasida iste'molchilarning talablari va takliflarida yakuniy natijalarga tayanish, bu esa o'z o'rnida kerakli foyda miqdoriga olib keluvchi asosiy negiz hisoblanadi.

Transport marketingi masalalari kerakli darajada ishlab chiqilmagan, lekin hozirgi vaqtda uning elementlaridan foydalanishga alohida e'tibor berilmoqda.

Transport marketingi – bu tashishni tashkil etish va unga asoslangan tashish faoliyatini boshqaruvi, yo'lovchilarning transport xizmat ko'rsatishga bo'lgan iste'molchilar talabini qondirilishini sifatli ta'minlovchi ilmiy konsepsiyadir.

Birinchidan, yuklarni tashishning sifatini oshirish kechiktirib bo'lmaydigan masalalar qatoriga kiradi, marketing rivojlanishi esa mahsulot sifatini (transport xizmatlar) boshqaruvi bilan chambarchas bog'liq.

Ikkinchidan, yuk tashishning hozir katta daromad va foyda berayotgan, o'sib borayotgan qismi kelajakda muayyan bir yuk tashuvchi uchun nafaqat oshib borishi, tushib ketishi ham mumkin.

Uchinchidan, O'zbekiston iqtisodiyoti ijobiy dinamikani saqlash uchun ichki talabni rag'batlantirish, O'zbekistonlik tovar ishlab chiqaruvchilarning raqobatbardoshligini oshirish, resurs aylanmasini tezlashtirish kabi bir davrga qadam qo'ymoqda.

Bunday sharoitlarda transportda xizmat ko'rsatish tovar harakatlanishini tezlashtirish va transport xarajatlarini kamaytirishni ta'minlaydi deb tan olingan.

Transport xizmatining yangi darajasi zamonaviy transport, bojxona va axborot texnologiyalari, yagona transport tizimi doirasida transportning har bir turining imkoniyatlarini maksimal darajada amalga oshirishga asoslanib qo'llanilishi, O'zbekiston iqtisodiyotining o'sishida, mamlakatning xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvini qo'llab quvvatlashda asosiy faktorlardan biri bo'lishi kerak.

## 6.2. Yuk tashish marketingi shakllari evolyutsiyasi

O'zbekiston temir yo'llarida XX asrning so'nggi o'n yilligi davomida servis nafaqat asosiy, balki qo'shimcha-ko'makchi faoliyatda ham taraqqiy etib bordi. Bu – Temir yo'llar Nizomida va Yuklarni tashish qoidalarida ko'zda tutilmagan transport xizmatlari ko'rsatishga xo'jalik shartnomalari tuzishdan iborat. Shartnomada, masalan, «bo'sh qaytadigan yo'nalishda qarama-qarshi yo'nalishda mahsulotlar, tovarlar, yemlar, qurilish materiallarini yetkazib berish» xizmatlari to'g'risida kelishib olingan. Vagonlarni grafik bo'yicha mijoz uchun qulay vaqtda yuk ortish-tushirish uchun uzatish kabi an'anaviy xizmatlar; mayda jo'natmalar va konteynerlarni yuk oluvchining shoxobcha yo'llariga (foydalanish joylari va stansiyalarning konteyner maydonchalaridan) yetkazib berish; vagonli va mayda jo'natmalari jadal (muddatli) yetkazib berish kabi xizmatlar ko'rsatildi. Yuklarni sug'urtalash va transport-ekspeditsiya xizmatlari ko'rsatish bo'yicha jamiyatlar yaratildi.

Transport xizmati ko'rsatishning kompleks texnologiyasini yaratish yo'li bilan tashish jarayonlari takomillashtirilgan. Bu holda uch tomonlama shartnoma tuzilishi ko'zda tutilgan: ishlab chiqaruvchi – temir yo'l – iste'molchi. Yuk ekspressi uchun asosan yuk jo'natuvchi va temir yo'l o'rtasidagi muayyan jo'natma va yukni yetkazib berish muddatlari ko'rsatilgan bir martalik shartnoma tuzilgan. Avtomobil transport korxonalarini bilan birgalikda yukni «eshikdan eshikkacha» yetkazib berish, shuningdek, xom ashyo, materiallar, yoqilg'ini omborga tushirmay to'g'ridan-to'g'ri olib kelinishini («g'ildirak ustida ishlash») uyushtirish muammolari hal qilindi. Dengiz va daryo portlarida yuklarni kemanding kelish vaqtiga yetkazib berilishiga kontrakt tuzish ham qabul qilingan.

XX asr oxirida temir yo'llarda tijorat faoliyatini kuchaytirish, marketingni joriy qilish, daromad darajasini oshirish ishlari olib borildi.

Yangi texnologiyalar qo'llanishiga bir misol – «Ritm» tizimi.

Ruda-ko'mir xomashyosini barqaror tashishlarning yagona tarmoqlararo texnologiyasi poyezdlar harakatlanish jadvalini, stansiyalar ishini, jo'natuvchi korxonalar yuk qabul qiluvchilarning halqa bo'ylab siljishini birlashtirib turadi. Ishlarni «Ritm» texnologiyasi bo'yicha uyushtirish asosi unda ishtirok etayotgan tashkilotlar va temir yo'l o'rtasida tuzilgan, tomonlarning o'zaro majburiyatlari to'g'risidagi bitim-shartnoma bo'lib, u tomonlarning tashish shartlari bajarilishi uchun o'zaro munosabatlari va mas'uliyatini belgilab beradi. Bunda temir yo'l sanoat korxonalariga yuqori sifatli xizmat ko'rsatish kafolatini berib, ular xomashyo va yoqilg'i bilan ta'minlanishda muayyan ustuvorliklarga ega bo'lib, yuklarni qayta ortishlari kamayishi va ularning saqlanish sifati yaxshilanishi hisobiga esa moddiy va mehnat resurslari bo'shaydi.

Temir yo'l transportidagi marketingning muhim yo'nalishi – birjalar, brokerlik idoralari va boshqa tijorat tuzilmalari bilan muntazam hamkorlikni yo'lga qo'yishdan iborat.

Deyarli barcha temir yo'llar turli mintaqaviy birjalar ta'sis etib, ularda, oldi-sotdilarida o'z tovari bilan ishtirok etishdan tashqari, shuningdek birja amaliyotlari natijasida sotib olingan mahsulotni temir yo'lda tashib berish bo'yicha transport xizmatlari ko'rsatish amalga oshiriladi. Shu maqsadda birjalarda brokerlik o'rinlari yaratildi.

### **6.3. Bozor sharoitida transport servisini tashkil qilish asoslari**

Transport bozori – bu yo'lovchi yoki ishlab chiqarish yoki iste'molchi sifatidagi moddiy boyliklarni olib o'tish bo'yicha transport xizmatlarini amalga oshirish sohasidir.

Servisni rivojlantira borib, transport korxonalarini, shu jumladan operatorlik kompaniyalari rahbarlari ham yuk egalari qanday xizmatlarga va nima uchun ega bo'lishini istashi, mijozlar to'lashga rozi bo'lmagan narx (tarif)lar, qaysi mintaqada muayyan yukni tashishga bo'lgan talab eng yuqoriligi, qayerda tashishlar eng katta foyda keltirish mumkinligi to'g'risidagi ma'lumotga ega bo'lishlari zarur.

Bozorni o'rganish natijalari asosida harakatdagi sostav tuzilishi, ularning rivojlanishi uchun qanday temir yo'l liniyalari va qanday tashuvchi xo'jalikka sarmoya kiritish samaraliroq, tashuvchi yuk yetkazishni qanday tashkil etishi, kompaniyani amaliyotga xizmat ko'rsatishning yangi shakllarini tadqiq etishga olib kelishini aniqlaydi.

Yuk tashish xarajatlarni kamaytirish imkoniyati va yangi transport xizmatlarini amalga oshirish, qaysi xizmat turlari va qaysi mijozdan kattaroq foyda kelishini aniqlash zarurligi muhim hisoblanadi.

Transport korxonalarini faoliyatining har xil o'ziga xosliklari mavjud. Shuning uchun tashuvchiga transport servis elementlari ahamiyat darajasi har xil va ishlab chiqarish xarajatlari ichki va tashqi muhit tuzilmasining o'zgarib turish vaqtiga belgilanadi.

Shu bilan birga mexanizm sifatida xaridorlar (talab qo'yuvchi - mijoz) va sotuvchi (yetkazib beruvchilar) temir yo'lda ko'rsatishni birlashtiruvchi bozor, o'ziga xoslikka ega va turli shaklni qabul qiladi.

Tashishlarda manfaatdor, mustaqil ravishda harakat qiluvchi ko'plab korxonalar, raqobat bozorlarining faoliyati transport servisining rivojlanishiga bevosita ta'sir ko'rsatadi.

Servis yuk egalari va aholini jalb etish vositasigina emas, balki kelishilgan narxni qo'llash amaliyotini kengaytirishga asos beruvchi ham hisoblanadi.

Oddiy bozorning ta'sir vositalari – talab va davom ettirish tashishga talablarni aniqlashnigina emas, balki transport tizimi faoliyati haqida ham chuqur tasavvur beradi. Tashuvchi bozor sharoitida bir tomondan o'zgaruvchan bozor sharoitiga, ikkinchi tomondan bozorga, transport xizmatlari talablariga ta'sir o'tkaza olishi va o'z maqsadlarini amalga oshirish – daromadni (foydani) ko'tarishga maksimal moslashuvi kerak.

Transport xizmatlarining avvaldan tashish bo'lgan an'naviy turlarida ham taktikani doimo yaxshilab borishni amalga oshirib, tashuvchi o'zining bozordagi ulushi, daromadini oshirishni ta'minlashi mumkin.

Buning uchun bozorning salmoqli samara, daromadni barqaror o'sishini ta'minlovchi o'rnini topish kerak.

Yuklarni tashishga ehtiyojlarni aniqlash transport bozori konyukturasi chuqur tahlil qilish, bashoratlash va uning tashuvchining moliyaviy natijasiga ta'sirini o'rganib chiqishni talab etadi. Qo'shimcha yuk jalb etish imkoniyati yo'llarini, shu jumladan, yangi yuk jo'natuvchilar yoki transportning boshqa turlari, tijorat tuzilmalari, alohida shaxslar hamda yo'qotilgan daromadni qisman qoplash uchun tarif shartnomalarini qo'llab transport xizmatlarini kengaytirish bo'yicha masalalarni yechishni aniqlash kerak.

Transport korxonalarining tijoratda muvaffaqiyat erishish uchun tashuvchining servis xizmatini oshirishga tayanishda bozor muhim rol tutadi, bu esa quyidagilarga imkon beradi:

- birinchidan, tashishni tashkil etish va boshqarishni sezilarli darajada takomillashtirish;

- ikkinchidan, yuk jo'natuvchi va yuk qabul qilib oluvchilarga logistikaning barcha element va asoslari bo'yicha daromad va foydani, tashishning rentabelligini ta'minlovchi yuqori sifatli transport xizmatlarini amalga oshirish;

- uchinchidan, yuk tashuvchi faoliyatini mijoz manfaatlariga, uning ehtiyoj va talablari tahliliga yo'llaydigan nisbatan mukammal rejalashtirish tizimiga o'tish, mijozlar tarkibidagi o'zgarishlarga va transport xizmatlarining yangicha turlariga zudlik va sezgirlik bilan munosabat bildirish;

- to'rtinchidan, loyihalarni ishlab chiqish uchun moliyaviy resurslardan samarali foydalanish, yangi transport xizmatlari turlari sifatida yuklarni tashishda zamonaviy texnologiyalarni tatbiq etish va asoslash.

Nihoyat servis – bozor sharoitida samarali ishlash uchun O'zbekiston temir yo'llarini xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvchiga aniq yo'llanmadir.

## 6.4. Transport xizmatlari bozorining tadqiqi

Tadqiq obyektlari – bu transport bozorining ilmiy - texnik, texnologik, iqtisodiy, ekologik, qonunchilik va boshqa omillarini tahlil qilish tendensiyalari va jarayonlaridir. Bunda transport xizmatlarining bozor geografiyasi, sig'imi, tashishlarning dinamikasi, raqobatning holati, hosil bo'lgan konyunktura, imkoniyatlar va xavf- xatarlar tadqiq qilinadi.

Transport bozorlarini o'rganishdan maqsad – ularda transport xizmatlarini amalga oshirish sharoitlariga bog'liq bo'lgan holda yuk tashuvchi (transport korxonasi)ning bu bozorlarga bo'lgan qiziqishning kamayib borishi tartibida mintaqaviy milliy bozorlar va xorijiy mamlakat bozorlarini muayyan tartibda tizimlashtirish.

Transport bozorlarini tartiblashtirish umumiy mezonlarini belgilaymiz:

- bozor hajmi – bu bir yil mobaynida (fizik birliklarda va narxi bo'yicha) hududda (mamlakatda) sotiladigan yuklar tashishning hajmi (tonnalarda yuborish va tonna – kilometrlarda yuk aylanishi)dir. Bozorlarning hajmi temir yo'l hisoboti, milliy ishlab chiqarish va tashqi savdo statistikasi asosida hisob - kitob qilinadi;

- transport xizmatlarining muayyan turlarini iste'mol qiluvchi, yuk hosil qiluvchi sohalarini bir necha yilga moliyalashtirishni rejalashtirish jadal tarzda olib borilayotgan bozorlarni afzal ko'rishni hisobga oluvchi investitsiya siyosati;

- O'zbekiston Respublikasi bilan iqtisodiy va transport hamkorlik haqida kelishuv mavjudligida O'zbekiston bilan chegaradosh bo'lgan rivojlangan mamlakat va hududlar bozorlarida huquqiy rejimning barqarorligi;

- tarifli va tarifsiz chegaralashlarda tovarlarni olib kirish – jo'natish liberal rejimlarini hisobga olgan holda tashqi iqtisodiy operatsiyalarini eksport - import tartiblanishi;

- geografik holat, ya'ni bozorning «O'TY» DATK chegara stansiyalari yoki savdo portlaridan uzoqligi ko'rsatkichi transport



mahsulot bahosi va tovarlarni sotish uchun bozorni tanlanishiga sezilarli ta'sir etishi.

Transport bozorining geografik bnlgi bo'yicha ajratilishi.

Hududiy qamrab olish ichki (O'zbekiston), tashqi (xalqaro) va hududiy transport bozorlarini ishlab chiqarish punktlari joylashuvi va turli - tuman mahsulotni temir yo'l stansiyalariga biriktirish yo'li bilan iste'mol qilish omillariga asoslanib, ajratib olishga imkon beradi.

Qatnov turlari bo'yicha bozorning o'ziga xosligini tadqiq qilish.

Yuklarni yetib borish punktlariga yetkazib berish bo'yicha tahlil bozorlarni qatnov turlari bo'yicha ajratish zaruriyatini keltirib chiqaradi, chunki, tashishlarni tashkil qilish va texnologiyalarida sezilarli farqlar bor. Mahalliy qatnovlarda, ayniqsa, katta hajmdagi tashishlar jarayonida, hududiy bozorda transport korxonasi tijorat faoliyati uchun yanada kengroq imkoniyatlar ochiladi. Bu egiluvchan tarif siyosatini nazorat qilish va o'tkazishga; tushgan foydani taqsimlash (ularni bir necha temir yo'llar yoki tashuvchilar orasida tarqatmaslik bilan); transport servisiga hudud chegaralarida bozordan tushadigan ulushning, xizmatlarning, foydaning o'sishini ta'minlashga olib keluvchi zamonaviy texnologiyalar va texnik yangiliklarni tadqiq etish.

Ichki bozorda to'g'ridan to'g'ri temir yo'l qatnovi muhim ahamiyatga ega. Bunday tashishlarni tashkil etish qatnov yo'llarida yuklarni ortish va ularni tushirish stansiyalariga yetkazishni aniq ta'minlashga asoslangan.

Tashqi bozorni tadqiq qilish.

Transport bozorini tadqiq etishda to'liqlik va sifatga nisbatan tashqi savdo yuklarini tashishda ko'rsatiladigan transport xizmatlarni tahlil qilish, ayniqsa muhim va mas'uliyatlidir. Bunday tashishlar chegara temir yo'l stansiyalari orqali to'g'ridan to'g'ri temir yo'l qatnovi yoki savdo portlari orqali suv transportiga qayta ortish bilan bajariladi.

Xalqaro qatnovda yuk tashishni tashkil etish, turli mamlakatlar tashuvchilari ishtirokida, transport xizmatining keng kompleksini taqdim etish bilan bog'liq.

Xalqaro qatnovda quyidagilar bajariladi:

– yuklarni uchinchi mamlakatlardan uchinchi mamlakatlarga MDH ishtirokchilari – mamlakatlari temir yo‘llari bo‘yicha tranzit qilib tashish;

– MDH ishtirokchilari bo‘lgan davlatlardan davlatlarga uchinchi – mamlakatlarga, mamlakatlardan yuklar tashish;

– yuklarni MDH mamlakatlari – ishtirokchilari temir yo‘llari- ning stansiyalari orasida tashish.

Yuklarni xalqaro qatnovda tashishning texnik va texnologik xususiyatlaridan tashqari, xalqaro bozorlarda transport tizimining xilma - xilligida yuklarni tashish stavkalarini hisob - kitob qilish murakkab tartibini ko‘zda tutish va doimo tahlil qilish zarur.

Yuklarning barcha turlari bo‘yicha kompleks tahlil qilish natijasida quyidagi savollarga javob olish kerak: transport bozorining chegaralari qanday; talablarni qondirish uchun yuklarni qanday hajmlarda jo‘natish kerak (to‘g‘ridan to‘g‘ri va mahalliy qatnovda, to‘g‘ridan to‘g‘ri aralash temir yo‘l – suv va xalqaro qatnovlarni ajratib berish bilan bo‘lgan ehtiyojlar); qanday yuklarni, qaysi hududlarga va qanday hajmda tashish foydali.

Iste‘molchilik talabini o‘rnatish (aniqlash) muhim, ya‘ni mavsumiy o‘zgaruvchanlikning mavjudligi, boshqa transport turlaridan foydalanish sabablari, transport xizmatlariga bo‘lgan talabni hududlararo taqsimlash. Bundan kelib chiqqan holda o‘zlashtirilishi mumkin bo‘lgan u yoki bu mahsulotni tashishda transport xizmati bozoridagi ehtimolli hissalar (foydalar) aniqlanadi.

Tashuvchining ustunliklari (afzalliklari) narx, tashish sifati, xizmat ko‘rsatish darajasi (yuklarni yetkazib berish jarayonida jo‘natish va yetib borish punktlarida), iste‘molchilarga taqdim etiladigan qo‘shimcha xizmatlar va manfaatlar. Shuning uchun tashuvchi korxonada rahbariyatida sodir bo‘layotgan o‘zgarishlardan kelib chiqib, o‘zlarining moliyaviy ishlab chiqarish rejalariga (biznes - rejalar) tuzatishlar kiritish zaruriyati vujudga keladi.

Transport bozorini tahlil etish jarayonida rahbariyat shuningdek bozor kon‘yunkturasi, yuk egalarining iste‘molchilik

afzalliklari tizimida vujudga kelishi mumkin bo'lgan o'zgarishlar haqida ma'lumot (axborot) oladi.

Yuk egalarining temir yo'lda tashishlarga muhtojligi nuqtayi nazaridan bozorni tadqiq qilish xususiyatlari. Transport bozorini, shuningdek, iste'molchilarning temir yo'l transporti xizmatiga muhtojligi nuqtayi nazaridan turkumlash maqsadga muvofiq.

Muhtojlikning ikki darajasini ajratish mumkin: kuchsiz va kuchli. Juda tez - tez temir yo'l tashishlariga ko'proq muhtoj bo'lgan mijozlar, yuk jo'natuvchilarning nisbatan soni bo'yicha katta bo'lmagan guruhini tashkil etadilar, lekin «ommaviy yuklar» deb nomlangan katta hajmdagi yuklarni tashishni ko'rsatadilar. Aynan ularga yuk aylanmasi va foydaning eng katta hissasi tushadi. Hajmlari kichkina bo'lsa ham, faqatgina temir yo'lda tashiluvchi yuklarning ro'yxati katta. Shuning uchun segmentatsiyani nafaqat ommaviy, balki boshqa yuklar uchun ham bajarish mumkin.

Kuchsiz muhtojlik mavsumiy tashishlar va mijozlarda mayda jo'natmalarni tashish uchun transport turini tanlash imkoniyati bo'lganda, tijorat tuzilmalari va xususiy shaxslar tomonidan taqdim etiladigan yuk tashishlarda kuzatiladi.

Transport bozorini tadqiq qilish natijalari – bu uning rivojlanishi bo'yicha bashoratlar, konyunktura tendensiyalarining baholanishi, shuningdek, muvaffaqiyatning ahamiyatli omillarini aniqlash. Transport xizmatlari bozorida raqobatbardosh siyosatni olib borishning samarali usullari va yangi bozorlarga chiqish imkoniyatlari aniqlanadi. O'zbekiston temir yo'l transporti rivojlanishini bashoratlash asosiy o'rinni egallashi kerak. Transport bozorini tadqiq qilish natijasida, bir tomondan, «O'TY» DATKning o'z ishlab chiqarish va texnologik ko'rsatkichlari bo'yicha jahondagi o'rni baholanishi, boshqa tomondan – mehnat unumdorligi darajasi baholanishi va uning ilg'or temir yo'l tizimlari darajasiga muvofiqligining baholanishidir. Boshqa muammo – bu ishlab chiqarish quvvatlarining holati haqidagi xulosa. Asosiy fondlarning eskirishi zamonaviy talablarga mos kelishi kerak.

Zaruriy investitsiyalar hajmi (kattaligi) besh yil mobaynida chiqib ketadigan asosiy mablag'larning umumiy qiymatidan kelib chiqib, baholanadi.

Investisiya strategiyasida yuk vagonlari parkining yangilanishi uchun xususiy kapitaldan foydalanish ko'zda tutiladi. Temir yo'l transporti bozorining rivojlanishini bashorat qilish asosli maqsadlarini qayd etamiz:

- yuklarni tashish qo'shma xarajatlarni kamaytirish;
- transport xizmatlariga o'sayotgan talablarni qondirish;
- temir yo'l transporti ishining mustahkamligini (barqarorligini) kuchaytirish;
- mamlakatning yagona uyg'unlashgan temir yo'l tizimini shakllantirish.

### **6.5. Transport xizmati iste'molchilarining tadqiqi**

Iste'molchilarning tadqiqi jarayonida transport va xizmat turlarini tanlashda yuk egalari amal qiladigan omillarning kompleksi aniqlanadi. Bunda obyekt bo'lib transport xizmatlarining iste'molchilari, ya'ni firmalar, tashkilotlar, kompaniyalar, har xil turdagi aksiyadorlik jamiyatlari va mahsulot ishlab chiqarish sohasidagi ko'plab boshqa korxonalar xizmat qiladi.

Tadqiqining predmeti – transport xizmatlari bozorida iste'molchilar xatti-harakatini rag'batlantirish va ularni aniqlovchi omillar (narxlar – yuk tarifi, yetkazib berish muddatlari va tezkorligi, tashishlar doimiyligi (muntazamliligi) va masofasi, harakatning tezligi va jo'natmalarning turlari va boshqalar). Tashishlarning va yuk aylanmasining tuzilmasi transport xizmatlari narx omillari, sifat ta'minlanishi va tashishlarning xavfsizligi, transport xizmatlariga bo'lgan talab tendensiyalarining baholanishi bilan o'rnatiladi (tadqiqi qilinadi). Tashishga bo'lgan talablarni qondirish shartlari tahlil qilinadi.

Transport xizmati iste'molchilarning tadqiqi bozor konyunkturasini yaxshilab tahlil va bashorat qilish va tashuvchining

moliyaviy natijalariga ta'sir etishni baholashni talab etadi. Qo'shimcha yuklarni, jumladan, yangi yuk jo'natuvchilar yoki boshqa transport turlarini, tijorat tuzilmalari, xususiy shaxslarni jalb etish yo'llarini aniqlash, shuningdek, transport xizmatlarini kengaytirish masalalarini yechish zarur.

Transport xizmati iste'molchilari tadqiqining asosiy usuli (metodi) – bu bozor segmentatsiyasi, ya'ni birinchidan, transport xizmatlarining konkret turi yuk egalarining qaysi guruhlari uchun mo'ljallanganligi, shuningdek, tashish qaysi tarmoqlar va qatnovning qaysi turlarida amalga oshirilayotganligi va ikkinchidan, tashishlarning sifati va daromadlilikini oshirish uchun qanday texnik va texnologik ko'rsatkichlar (parametrlar) ahamiyatga egaligi, mijozlar talabini to'liq qondirish uchun yana qanday ko'rsatkichlar ustida ishlashga to'g'ri kelishi aniqlanadi. Faqatgina shundan keyin bozor sig'imi, real hisoblanishi, tarmoq rivojlanishidagi sarmoyalarning hajmi va tashish jarayonida yangi texnologiyalar aniqlanishi mumkin. Yuk egalari qo'llovchi undovchi omillar ichida, narx (tarif) eng muhimlaridan biridir va buni xizmatlar ehtiyojini tadqiq qilishda hisobga olish kerak.

Yuklarni tashishdan olinadigan foydaning tahminiy tahlilini savdodan tushgan pulni quyidagi formula yordamida hisoblash yo'li bilan aniqlash mumkin:

$$D = S \frac{T}{R_{ST}} \cdot X$$

bu yerda,  $D$  – foyda (tushgan pul) so'mda;

$S$  – (10–01 - sonli preyskurant bo'yicha) tashishlarning o'rtacha uzoqligi va tarif chizmasi hisobga olingan holda 10 – 01 - sonli preyskurant bo'yicha narx (tarif);

$T$  – davr (yil, oy) mobaynida tashiladigan yukning tonnadagi soni (o'lchovi);

$R_{ST}$  – statik yuklama;

$X$  – tarif darajasi ko'payishini hisobga oluvchi koeffitsiyenti.

Tashuvchi uchun maxsus elektron kartochkalarda yuk egalari va rejalashtiruvchi tashkilotlar, jo'natmalarning har bir jo'natuvchi bo'yicha tannarxlarda va vagonlarda hajmi va

yuklarning barcha nomlari (turlari) bo'yicha nomenklatura guruhlari haqida axborot berilishi yo'li bilan mijozlar birlashtirilishi mumkin. Bu axborot transport xizmati iste'molchilarini qisman tavsiflaydi.

Ammo iste'molchi (yuk egasi)ni o'rganishni boshqa yo'l bilan bajarilishi mumkin. Aniq bir stansiyaga moyilligi bor yuk yuboruvchi uchun bozor sigmentlari nafaqat nomenklaturali guruhlar bo'yicha, balki yuklarning (tashiluvchi mahsulotning), yetib kelish stansiyalarning (yo'llarning va mamlakatlarning) suv transportiga qayta ortish punktlarining chegara va stansiyalarining aniq nomlarini ko'rsatish bilan differensiyali o'rnatilishi mumkin.

Shuningdek, tashishlar hajmi tonnalar va vagonlarda o'rnatiladi, vagonlarning turi va mansubligi, tashishning aniq (o'rtacha uzoqligi emas) masofasi, bir vagon uchun tashish to'lovlari ham o'rnatiladi.

Tahlil chegaralarida yuk egalari uchun iste'molchilik istaklari tuzilmasini aniqlash mumkin, ya'ni ularning ehtiyojlari va odatlari, u yoki bu xizmatlar turlariga (vagon turi, tezligi, saqlanganligi va b.) bo'lgan reaksiyasi aniqlanadi. Temir yo'l xizmatlaridan foydalanuvchi mijozlarning kimligini, qanday hajmda, qayerda va qay tarzda yuk tushirishlarini, ortib bo'lishlarini, yuk egalari va temir yo'l orasidagi vositachi – odamlar kim, yuk operatsiyalarni ko'proq qaysi vaqtda bajarishlarini, yuklarni qayerga yuborishlari va qayerdan qabul qilishlarini bilish shart.

Natijalar – bu transport iste'molchilarining turkumlanishi, tashishlarga bo'lgan kutilajak talabni bashorat qilish. Ushbu tadqiqning maqsadi – iste'molchilarni segmentatsiyalash, transport bozorining maqsadli segmentlarini tanlash.

---

---

## VII bob. YUK TASHISHNI REJALASHTIRISH

### 7.1. Yuk tashishni tashkil qilish shartnomasi. Yuk tashish shartnomasining huquqiy asoslari

**Shartnoma asosidagi rejalashtirish tizimiga o'tishga undagan omillar.** 80-yillar oxiri 90-yillar boshida transport xizmati sifatini oshirishni markazlashtirilgan holda rejalashtirish sohasida yengib bo'lmaydigan to'siqlar yuzaga keldi. Rejalashtirish texnologiyasi yuk tashishlarni yillik va choraklik rejalashtirish to'g'risidagi Asosiy qoidalarga muvofiq qurilib, ular temir yo'l, dengiz, daryo, avtomobil va havo transport turlari uchun yagona me'yoriy hujjatdan iborat edi. Yuklarni tashishni markazlashtirilgan holda rejalashtirish reja ko'rsatkichlarining ishonchliligini ta'minlay olmay, bu tashishlarning sutka, oy va yil ichidagi nomuntazamligini keltirib chiqarar edi. U ittifoq va respublika ahamiyatidagi Vazirliklar va idoralar reja organlarining o'zaro-qarama-qarshi manfaatlarini birlashtira olmagan. Qo'l ostidagi korxonalaridan mahsulotlarni olib chiqishga bo'lgan ehtiyojni to'liq hisobga olmaslik xatosiga yo'l qo'yish xavfi tufayli, shuningdek mahsulot yig'ilib qolishining oldini olish maqsadida rejalashtiruvchi tashkilotlar rejadagi chorak boshlanishidan 40 kun ilgari topshiriladigan yuk tashish talabnomalarida ko'rsatkichlarni kattalashtirib ko'rsatar edilar.

Vazirlik reja tuzish organlarining tashiladigan real yuk hajmlarini aniqlashga qaratilgan ish natijalari vazirliklar va yuk jo'natuvchi idora rahbarlari tomonidan rad etilar edi. Tashish hajmlarini asoslab berish maqsadida talabnomalarda vazirliklar rejadagi chorak boshidagi kutilgan qoldiq yukni ko'paytirib ko'rsatar edilar. Bu kutilayotgan (baland darajadagi) ko'rsatkich olinadigan vagonlar limitini oshirish maqsadida tashishlar rejasiga kiritilgan. «O'TY» DATK ga taqdim etilayotgan talabnomalarini asoslab berish maqsadida vazirliklar chorak davomida boshqa

transport turlari bilan tashilgan yuk hajmini, shuningdek yuk tashish uchun talab darajasidan ko'proq vagon ajratishlari uchun statik yuklamani kamaytirib ko'rsatganlar. Yuk jo'natuvchi vazirliklar ma'lumotlariga ko'ra, temir yo'llar «O'TY» DATK hisobotida ko'rsatilganiga nisbatan ko'proq yuk tashiganlar, bu esa mantiqqa to'g'ri kelmaydi.

Zamonaviy sharoitlarda markazlashtirilgan tartibda emas, balki bevosita korxonalarda va muayyan – uzoq muddatli shartnomalar asosidagi nisbatan mukammal rejalashtirish tizimidan foydalaniladi.

Temir yo'l transportida uning Nizomda tashishlarni tashkil qilish to'g'risida shartnoma tuzilishi ko'zda tutilgan. Yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilar yuklar muntazam ravishda tashib turilganida yuk tashuvchi bilan tashishlarni tashkil etish to'g'risida yozma shakldagi uzoq muddatli shartnomalar tuzishi mumkin. Ushbu shartnomalarga muvofiq yuk tashuvchilar belgilangan muddatlarda kelishilgan hajmdagi yuklarni qabul qilish, yuk jo'natuvchilar esa – yukni tashish uchun taqdim etish majburiyatini oladilar.

Hajmi yuqoridagi shartnomalarda ko'zda tutilgan yuklar tashish uchun qabul qilingan talabnomalar asosida olinadi.

Temir yo'l transportidagi shartnomalarning asosiy maqsadi – tashish jarayonini bajarish davomida tomonlarning me'yoriy jihatdan yetarli darajada hal qilinmagan, shuningdek shartnomaning amal qilish muddati davriga tashish jarayonining bajarilishiga ko'maklashadigan o'zaro munosabatlarini muvofiqlashtirishdan iborat. Bundan tashqari, uzoq muddatli shartnomalar ma'lumotlaridan temir yo'l transporti infratuzilmasi rivojlanishini joriy va istiqbolli rejalashtirish uchun foydalanish mumkin.

*Shartnomaning taxminiy shaklini ko'rib chiqamiz.*



## SHARTNOMANING TAXMINIY SHAKLI

Mazkur kontrakt quyidagilar ishtirokida va ular orasida tuzilgan \_\_\_\_\_

(yuk egasi nomi va uning manzili)

Quyida «Yuk jo‘natuvchi» deb nomlanadi va \_\_\_\_\_

(temir yo‘l nomi va manzili)

Quyida «Temir yo‘l» deb yuritiladi.

Yuk jo‘natuvchi quyidagi yuklar tashilishini ixtiyor etganligiga guvohlik beramiz \_\_\_\_\_

(yukning nomlanishi)

stansiyasidan \_\_\_\_\_ t. y.

stansiyasiga \_\_\_\_\_ t. y.

Temir yo‘l esa yuk tashilishini ta‘minlab beradi. Tomonlar quyidagilar haqida kelishib oldilar:

1. Ta‘minot

Bu shartnoma O‘zbekistonning amaldagi qonunlariga muvofiq tuziladi.

2. Amal qilish muddati

Mazkur shartnoma «\_\_» \_\_\_\_\_ 20 y. dan boshlab kuchga kiradi va

a) «\_\_» \_\_\_\_\_ 20 y. gacha amal qiladi.

b) tomonlardan istalgan biri boshqa tomonni bitim to‘xtatilganligi to‘g‘risida xabardor qilguniga qadar.

3. Hajmga doir talablar va xizmatlar bayoni Yuk jo‘natuvchi majburiyatlari:

har sutkada (dekadada, oyda yoki grafik bo‘yicha) ortib jo‘natilsin \_\_\_\_\_

tonna/vagonlar \_\_\_\_\_

(yuk nomlanishi) (marshruti, to‘plarga bo‘linishi va h.k.)

Temir yo‘l quyidagi majburiyatlarni zimmasiga oladi:

\_\_\_\_\_ dan \_\_\_\_\_ ga tashib berish

(yuk nomlanishi) (jo‘natish punkti)

(marshruti, partiyalarga bo‘linishi va h.k.)

\_\_\_\_\_ ;  
(mo'ljallangan punkti)

Yuk jo'natuvchiga taqdim etilsin:

har sutkada (dekadada, oyda yoki grafik bo'yicha) \_\_\_\_\_ ;

(vagonlar soni va tipi)

Tashish yuk jo'natuvchining qo'shimcha talablariga muvofiq tashkil etilsin:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(qo'shimcha xizmatlar bayoni)

4. Haq to'lash shartlari

Mazkur shartnoma bo'yicha tashish qiymati preyskurant tarifi asosida ustama narx va chegirmalarni hisobga olgan holda belgilanadi.

Ustama narx quyidagicha qilib belgilanadi: \_\_\_\_\_  
so'm ( tarifga nisbatan \_\_\_\_ % larda)

\_\_\_\_\_ uchun:

(xizmat bayoni)

Preyskurant tarifidan chegirma quyidagicha qilib belgilanadi  
\_\_\_\_\_ so'm ( tarifga nisbatan \_\_\_\_\_ % larda).

(tashishning qo'shimcha shartlari, hajmiy talablar bajarilishi)

Mazkur shartnoma bo'yicha tashish haqi quyidagi hajmda belgilangan

Tashish haqi quyidagi tartibda amalga oshiriladi

\_\_\_\_\_  
(haq to'lash tartibi bayoni)

Yuk jo'natuvchi (Temir yo'l) tomonidan shartnoma shartlari bajarilmagan hollarda quyidagi miqdordagi jarima to'lanishi ko'zda tutiladi

\_\_\_\_\_ so'm

5. Indeksatsiya

Ustama haq, chegirmalar, jarima qiymatlari tarif bilan bir xil o'lchamda indeksatsiyalanadi.

## 6. Cheklovlar

Agar bu hol shartnomada ko'rsatilmagan bo'lsa, yuk yetkaziladigan manzilini o'zgartirilishiga yo'l qo'yilmaydi.

## 7. Favqulodda vaziyatlar

Tomonlar mazkur shartnoma bo'yicha majburiyatlardan ozod etiladilar.

## 8. Konfidensiallik

Tomonlar o'zaro kelishmay turib shartnoma shartlarini ma'lum qilmaydilar.

## 9. Javobgarlik

Temir yo'l transportining amaldagi Nizom bilan belgilanadi.

## 10. Shartnomani tasdiqlash

Shartnoma Temir yo'l tomonidan Yuk jo'natuvchi bilan birga tayyorlanib, quyidagi tarzda tasdiqlanadi: mahalliy qatnovlarda – temir yo'l boshlig'i, to'g'ridan to'g'ri qatnovda – Yo'llar vazirligi tomonidan tasdiqlanadi.

Uzoq muddatli shartnomada tashishning o'ziga xos shartlariga doir biron-bir qoidaning belgilab olinishi tomonlarni ushbu shartnomaning butun amal qilish davriga muayyan tashish shartnomasini tuzishda ana shu shartlarni yana kelishish zaruratidan ozod etadi. Shunday qilib, uzoq muddatli shartnoma yuk tashuvchi va yuk jo'natuvchi munosabatlarida barqarorlik o'rnatilishiga ko'maklashib, muayyan tashish shartnomasini tuzish va ijro etishda ular orasida yuzaga keladigan keraksiz kelishmovchiliklarni bartaraf etadi.

Tashishlarni tashkillashtirish to'g'risidagi uzoq muddatli shartnomalar tuzish tomonlar uchun majburiy hisoblanmaydi. Tomonlar – yuk tashuvchi va yuk egasi – faqat har ikkala tomonning roziligi bilan ana shunday shartnomani imzolashga haqli.

Tashishlarni tashkillashtirish to'g'risidagi uzoq muddatli shartnomada transport vositalarining taqdim etilish hamda tashish uchun yuklarning taqdim etilish hajmlari, muddatlari, shartlari, hisob-kitob tartibi, shuningdek tashishlarni tashkillashtirishning boshqa shartlari qayd etiladi.

Nizomga muvofiq, tomonlarga tashish bo'yicha to'lovlarni kiritish, yuklarni yetkazib berish muddatlari bilan bog'liq bandini o'zgartirish, temir yo'l vakili ishtirokida yuk berishda qatnashish; yuk qabul qiluvchini oldindan xabardor etish tartibida uning nomiga yuklar kelayotganini bildirish; vagonlarni yuvish kabi masalalarni hal qilish huquqi berilgan. Ustavda ta'kidlanishicha, tuzilgan uzoq muddatli shartnomalarga muvofiq, temir yo'llar yuklarni belgilangan muddatda va belgilangan hajmda qabul qilib olish, yuk qabul qiluvchi esa ularni tashish uchun taqdim etish majburiyatini oladilar.

Tomonlar uzoq muddatli shartnomani buzgan hollarda da'volar qonun hujjatlarida belgilangan tartibda ko'rib chiqiladi.

Tashishlarni tashkillashtirish to'g'risidagi uzoq muddatli shartnomalarni tuzishda ular qanday muddatga tuzilishini tomonlarning o'zlari belgilaydilar.

Tashishlarni tashkil qilish to'g'risidagi shartnoma yuk jo'natuvchini yuk tashishga talabnoma (zayavka) taqdim etish majburiyatidan ozod etmaydi. Bu shartnoma muayyan yukni tashish shartnomasining, shuningdek shoxobcha temir yo'llardan foydalanish bilan bog'liq shartnomalar, shuningdek vagonlarni uzatish va ularni olib ketish shartnomalari o'rnini bosa olmaydi.

#### ***Tashish shartnomasi huquqiy me'yor sifatida***

Yukni tashish uchun taqdim etishda yuk jo'natuvchi yukning har bir jo'natilishiga tashuvchiga temir yo'l transportida tashish hujjatlarini to'ldirish qoidalariga binoan tuzilgan transport temir yo'l yukxati va boshqa tegishli me'yoriy huquqiy aktlarda (dalolatnoma) ko'zda tutilgan hujjatlarni taqdim etishi shart. Ushbu transport temir yo'l yukxati (GU-27 shakli) va uning asosida yuk jo'natuvchiga berilgan yuk qabul qilinganligi to'g'risidagi kvitansiya yuk tashish shartnomasi tuzilganligini tasdiqlaydi.

Yuk tashish shartnomasiga muvofiq yuk tashuvchi yukni vaqtida va butunligicha u mo'ljallangan temir yo'l stansiyasiga tashish shartlariga rioya qilgan holda yetkazib berish, uni yuk qabul qiluvchiga topshirish majburiyatini olsa, yuk jo'natuvchi yuk tashish haqini to'lashni o'z zimmasiga oladi.

Yukning tashish uchun qabul qilinganligini tasdiqlab yuk tashuvchi transport temir yo‘l yukxatida kalendar shtampi (muhiri)ni bosib berishi shart. Yuk qabul qilinganligi to‘g‘risidagi kvitansiya yuk jo‘natuvchiga yo‘l vedomosti koreshogining tegishli ustunida qo‘l qo‘ydirish bilan beriladi.

Yetkazib borish shartnomasi haq evaziga bajariladi va ikki tomonlama tuziladigan shartnoma hisoblanadi, chunki uning ishtirokchilari (temir yo‘l va yuk jo‘natuvchi) bir-biriga nisbatan huquqlarga, shu bilan birga majburiyatlarga ham ega.

Yuk tashish shartnomasi tomonlari bo‘lib tashuvchi va yuk jo‘natuvchi ishtirok etadilar.

Yuk jo‘natuvchi – yukni o‘z nomidan yuk tashuvchiga topshiradigan va temir yo‘l yukxatida (tashishga doir boshqa hujjatlarda) jo‘natuvchi sifatida qayd etilgan yuridik yoki jismoniy shaxs. Yuk jo‘natuvchi va yuk egasi hamisha ham bitta odam bo‘lavermaydi. Masalan, yuk jo‘natuvchisi transport ekspeditori yoki yuk egasi ko‘rsatmasiga binoan o‘z nomidan harakat qiladigan agent bo‘lishi mumkin. Boshqa shaxsga tegishli yukni tashish uchun o‘z nomidan shartnoma tuzishda ekspeditor yoki agent yuk tashuvchi bilan tashish shartnomasi bo‘yicha o‘zaro munosabatlarda yuk jo‘natuvchi sifatida ishtirok etadi. «Jo‘natuvchi» tushunchasi, Nizomiga binoan, mulkdor (mulk egasi) nomidan ishtirok etayotgan, biroq tashish hujjatlarida yuk jo‘natuvchi sifatida ko‘rsatilgan jismoniy yoki yuridik shaxs ham bo‘lishi mumkin. Bu kabi vaziyat yuk, masalan, yuridik shaxs filiali tomonidan jo‘natilayotgan holatda yuz berishi mumkin. U yuridik shaxs nomidan ish yuritadi, ammo shunga qaramay, yuk jo‘natuvchi sifatida qayd etiladi.

Tashish shartnomasiga binoan mo‘ljallangan punktiga yetkazib berilgan yuk uni olishga vakolatli shaxs – yuk qabul qiluvchiga topshirilishi shart. Yuk qabul qiluvchi yuk tashuvchi bilan o‘zaro munosabatlarda mustaqil huquq va majburiyatlarga ega.

Tashuvchi jo‘natuvchi tomonidan topshirilgan yukni mo‘ljallangan stansiyasiga o‘z vaqtida (belgilangan muddatida), shuningdek, butunligicha yetkazishi va uni yuk qabul qiluvchiga

topshirishi shart. Tashuvchi shu bilan birga tashishning shartnomada ko'zda tutilgan tegishli shartlariga rioya qilishga majbur. Masalan, yukni yukxatida ko'rsatilgan yo'nalishga muvofiq tashish va uni ko'rsatilgan mo'ljaldagi stansiyasiga yetkazish.

Tashuvchining asosiy huquqi – o'lchamlari temir yo'l transportida o'rnatilgan tariflar bilan belgilanadigan o'ziga tegishli tashish haqini olishdan iborat. Jo'natuvchining asosiy majburiyati – yuk tashilganligi haqini to'lash, asosiy huquqi esa – yukning u mo'ljallangan punktga butunligicha va belgilangan muddatida yetkazilishi va uni yukxatida ko'rsatilgan yuk qabul qiluvchiga topshirilishini talab qilish.

Yuk tashish to'g'risidagi shartnoma tuzilganligini tasdiqlaydigan asosiy hujjatlar bu transport temir yo'l yuk xati va temir yo'l kvitansiyasi. Yuk xati muayyan yuk qabul qiluvchi nomiga tuzilganligi sababli *egasining nomi tushirilgan hujjat* hisoblanadi. Yuk qabul qiluvchi har bir jo'natilayotgan yukka transport temir yo'l yukxatini taqdim etadi. Yuk jo'natuvchidan, belgilangan qoidalarga binoan, yukxatining tegishli ustunlarini muvofiq ravishda to'ldirish va uni yuk bilan birga yuk tashuvchiga taqdim etish (topshirish) talab etiladi. Yuk jo'natuvchi, xususan, quyidagi ustunlarni to'ldiradi: yuk borishi mo'ljallangan stansiya va yo'li, yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchining aniq va to'liq nomlari, ularning pochta manzili, yuk o'rinlaridagi jo'natuvchining belgilari va markalari, o'rinlar soni, yuk massasi (agar u yuk jo'natuvchi tomonidan belgilansa), Tarif ko'rsatmalariga muvofiq yukning nomlanishi. Zarur hollarda «Yuk jo'natuvchining alohida qayd va belgilari» ustuni to'ldirilib, shuningdek yukning e'lon qilingan qiymati ko'rsatiladi. Yukxatining ba'zi ustunlari yuk tashuvchi tomonidan to'ldirilib, bundan tashqari, u yukxatida uning raqamini (yo'l vedomosti raqami bo'yicha), tashish masofasini qo'yib, tashish haqi va yig'imlar summasini, shu bilan birga tashish hujjatlarini to'ldirish qoidalarida ko'zda tutilgan boshqa ma'lumotlarni ko'rsatib o'tadi. Yukxatida hech qanday tuzatishlar va dog'lar bo'lishiga yo'l qo'yilmaydi. Yukxati tovarni kuzatish hujjati hisoblaniadi, chunki yuk bilan birga jo'natish

stansiyasidan qabul qilish stansiyasiga boradi va shundan so'ng yuk qabul qiluvchiga topshiriladi. Yukxati shuningdek, hisob-kitob hujjati hamdir. Uning tegishli ustunida yuk jo'natuvchi (qabul qiluvchi) tomonidan to'langan tashish haqlari to'g'risidagi ma'lumotlar keltirilgan. Yukxatida tashish shartnomasini bajarish bilan bog'liq eng muhim shart-sharoitlar ham qayd etiladi. Xususan, tashish paytida yukning saqlanmaganligidan dalolat beradigan shart-sharoitlar aniqlangan bo'lsa, yo'l davomida dalolatnoma tuzilganligi to'g'risidagi tegishli qaydlar qilinadi. Bundan tashqari, yuk jo'natuvchi ularni mas'uliyatli organlar (karantin, bojxona va h.k.) tomonidan talab qilingan yukxati hujjatlariga ilova qilib qo'shib qo'yishi shart.

Agar yuk xalqaro temir yo'l qatnovida tashilayotgan bo'lsa, yuk jo'natuvchi yuk tashuvchiga tegishli xalqaro bitimda ko'zda tutilgan yukxatini taqdim etadi. Masalan, MDH mamlakatlari va qator boshqa davlatlar orasida tashish ishlarida xalqaro yuk tashishlari to'g'risidagi bitimda (SMGS) ko'za tutilgan xalqaro yukxati qo'llaniladi.

Tashish to'g'risidagi shartnoma tuzilganligi tasdig'i sifatida yuk jo'natuvchiga temir yo'l kvitansiyasi berilib, u nafaqat yukning tashuvchiga topshirilganligini tasdiqlash bilan cheklanmay, balki yuk butkul yo'qotilgan, shuningdek yukxatisiz yetkazib berilganida muhim dalil-isbot vazifasini o'taydi. Temir yo'l kvitansiyasi yuk jo'natuvchiga yukni ichki qatnov yo'llari orqali yetkazib berilganida topshiriladi. Xalqaro qatnovlarda tashishda yuk jo'natuvchiga xalqaro bitimlarga muvofiq temir yo'l kvitansiyasi emas, balki yukxatining tegishli nusxasi taqdim etiladi.

Tashish amaliyotida elektron yukxati va elektron kvitansiyani qo'llab, ularni to'ldirish va topshirish qoidalarini yuklarni tashish qoidalarida ko'zda tutilgan.

Tegishli va huquqiy aktlarda ko'zda tutilgan yana tashishga doir yana bir hujjat (temir yo'l yukxati va temir yo'l kvitansiyasidan tashqari) yo'l qaydnomasi hisoblanadi. U katta ahamiyatga ega bo'lib, chunki unga yuk, tashish ishtirokchilari va yo'l davomida yuk va harakatlanuvchi tarkib bilan nimalar sodir

bo'lganligi to'g'risidagi barcha ma'lumotlar kiritilgan. Yo'l qaydnomasi koreshogida yuk jo'natuvchi temir yo'l kvitansiyasini olganligini tasdiqlab imzo qo'yadi. Xalqaro yo'nalishlarda tashishlarda yo'l vedomosti yukxati majmuyiga uning ikkinchi sahifasi sifatida kirishi mumkin. Bu kabi hujjatlardan yukxatiga ilova qilinadigan, xususan, bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish uchun kerak bo'lgan kuzatuv hujjatlarini ko'rsatish mumkin.

## 7.2. Talabnomalar asosida yuk tashishni rejalashtirish

Buyurtma bo'yicha yuk tashish rejasini ishlab chiqish yaqin kalendar bir oyni rejalashtirishni o'z ichiga oladi. Oylik rejalashtirish tizimida salmoqli tajriba to'plangan. 1960-yillarning oxiridan boshlab, tajriba sifatidagi rejalashtirish temir yo'l hisoblash markazlari asosida EHMda «Yoyilgan oylik rejalari»ni qayta ishlash yo'li bilan joriy etilgan (vagonlar jo'natish uchun – GU – 12 shakli, konteynerlarda tashish uchun GU – 12 K shakli).

Bu tizim 40 yilga yaqin faoliyat ko'rsatdi, hozirgi vaqtda u takomillashtirilgan: yuk jo'natuvchi tomonidan jo'natmalar turlari bo'yicha GU – 12 va GU – 12 K «kengaytirilgan reja» deb nomlanuvchi ikkita emas, GU – 12 shaklidagi bitta talabni taqdim etiladi, hozirda unga yuk jo'natuvchi va yuk tashuvchi o'rtasida bozor munosabatlarini hisobga olgan holda qo'shimcha rekvizitlar kiritilgan. Rejalashtirish asoslari o'rnatilgan:

- yuklarni tashishga talabnomalarning uzluksiz yig'ilishi va tezkor kelishuv;
- harakatdagi sostavning berilishi ritmliligini yuk jo'natuvchi tomonidan aniqlashtirishi;
- vagonlarga yuk ortish sanalari bo'yicha talabnoma rejalari asosida shakllantirish;
- talabnomalar kelishuvida yuk jo'natuvchining to'lovga layoqatligini baholash;
- yuk tashishni marketing tekshirishlar (tadqiqot) va ma'lumot banki asosida bashorat qilish.



Quyidagi qo'shimcha rekvizitlar (ma'lumotlar) kiritilgan: «to'lovchi», «ekspeditor», «tashishni amalga oshirish davomidagi vaqt davri», «qayta yuklash punkti», «yuk qayta ortish shartnomasiga ega tashkilot».

Vagon va konteynerlar yuk tashishga buyurtmalar barcha yuk jo'natuvchilarga yagona shaklda bo'ladi va 10.1-rasmda ko'rsatilgan.

Yuk jo'natuvchilar tomonidan buyurtmalar (Nizom muvofiq) yuk tashuvchiga 10 kun avval to'g'ridan to'g'ri temir yo'l qatnovlari uchun, 15 kun avval xalqaro yuk tashish va portga yetkazib berish uchun taqdim etiladi.

Yuklarni to'g'ridan to'g'ri aralash suv temir yo'l qatnovida tashishga talabnomalar suv transportidan temir yo'l transportiga qayta yuklashni amalga oshiradigan tashkilotlar tomonidan taqdim etiladi.

Yuklarni tashishga talabnomalari uch nusxada taqdim etiladi, yuk jo'natuvchi tomonidan har bittasi alohida imzolanadi va muhr bilan tasdiqlanadi hamda moliyaviy operatsiya paytida qo'llaniladi.

7.1-rasm. Temir yo'l yuk xati (old tomoni)

Yuk xati.

7.2-rasm. Temir yo'l yuk xati (orqa tomoni)

Yuk xati

Yuk jo'natuvchilar har bir jo'natish temir yo'l stansiya, yukning aniq nomi ko'rsatilgan holda har bir nomenklaturasiga, qatnov turlari bo'yicha ma'lumotlarning xulosalari chiqarilgan alohida buyurtma xati taqdim etadi.

Talabnoma eng muhim rekvizitlarning (ma'lumotlar) to'ldirilish tartibini ko'rib chiqamiz:

– «\_\_\_\_\_» t.y. – temir yo'l nomi ko'rsatiladi, faoliyat chegarasida yuk jo'natuvchi va yuk jo'natish temir yo'l stansiyasi joylashtiriladi;

– «buyurtma xati rasmiylashtirilgan sana», «buyurtma xati tasdiqlangan sana», «buyurtma xati raqami» yuk tashuvchi tomonidan to'ldiriladi;

– «to‘lovchi» – tashishga haq to‘lovchi (O‘zbekiston Respublikasi hududi bo‘yicha) tashkilotning to‘liq nomi, aniq pochta manzili va bank ma‘lumotlari (rekvizitlari) ko‘rsatiladi;

– «Ekspeditor» – MDH ishtirokchi – mamlakatlari va boshqa davlatlar hududida tashiladigan yukni kuzatib boradigan tashkilotning nomi to‘liq ko‘rsatiladi (rezidentlar uchun – bu bilan birga korxonalar va tashkilotlari klassifikatoriga muvofiq (OKNO));

– «vagon, konteynerlar berilishi» (qo‘yilishi);

– vagon, konteynerlarni muntazam ravishda beriladigan holatlarda: har kuni, ish kunlari, juft, toq kunlari deb ko‘rsatiladi;

– «Shartnoma №» yuk tashuvchi bilan yuk tashishni tashkil-lashtirish haqidagi shartnomaga ega bo‘lgan yuk jo‘natuvchilar tomonidan to‘ldiriladi;

– «jo‘natish stansiyasi» – tepa qismida to‘liq nomi, pastki qismida esa jo‘natish temir yo‘l stansiyasining kodi Tarif yo‘riqnomasiga muvofiq ko‘rsatiladi.

– tashishda tor izli jo‘natish temir yo‘l stansiyasidan keng koleyali temir yo‘l stansiyasiga o‘tkazishda birinchisining o‘rniga tor koleyali stansiyadan keng koleyali stansiyaga qayta ortishda (o‘rmini almashtirish kodi va nomi ko‘rsatiladi) temir yo‘l stansiyasi nomi ko‘rsatiladi;

– «Yukning nomenklatura guruhi» – yuqori qismida yuk tegishli bo‘lgan yuk guruhining nomenklatura nomi, pastki qismida tarif yo‘riqnomasiga muvofiq yuk pozitsiyasining raqami;

– «Qatnov turi» – yuklarni tashish amalga oshiriladigan qatnov turlari; to‘g‘ridan to‘g‘ri (davlat ichidagi tashishlar); eksport – import (dengiz va daryo portlari orqali chetdan keltiriladigan yuklar uchun); tranzit (dengiz va daryo portlari orqali keltiriladigan tranzit yuklar uchun); to‘g‘ridan to‘g‘ri aralash qatnov;

– «To‘lovchi kodi» – temir yo‘l transportida yuk tashish hujjatlarini to‘ldirish qoidalariga muvofiq temir yo‘l tomonidan to‘lovchiga berilgan kod va OKPO kodi ko‘rsatiladi;

– «Vagon berilish sanasi» – doimiy bo‘lmagan holatlarda vagon berilishi kuni bo‘yicha to‘ldiriladi. Bunda talabnomaning

butun amal qilish muddatiga vagon, konteynerlar berilishining aniq sanalari (kun, oy) ko'rsatiladi;

– «Yukning aniq nomi va kodi» – alohida satrlarda yukning tarif kodi va uning me'yoriy hujjatlarga muvofiq aniq nomi ko'rsatiladi. Bir kunda tashishga taqdim etilgan yuklarning nomi va kodi ketma - ketlikda ko'rsatiladi.

Talabnoma blankasining orqa tomoniga yukning aniq nomi haqidagi yozuvlarni o'tkazilganda temir yo'l nomi (temir yo'l stansiyasi) qaytariladi. Agar, yukning aniq nomi bir qatorga sig'masa, uni keyingi 2 ta qatorga o'tkazish mumkin. Yuklarni to'g'ridan to'g'ri aralash temir yo'l-suv qatnovida tashilganda qo'shimcha quyidagilar ko'rsatiladi:

- donali – idishli yuklar uchun o'ram turlari (yashik – ya, korobka – k, bochka – b, qop – q);
- o'ta og'ir yuk belgichi – m, agar jo'natmaning bitta joyi 3 tonnadan ortiq bo'lsa;
- uzun o'lchamli va katta hajmli yuk belgisi – d (uzunligi 3 m dan ortiq, balandligi 2,1 m, kengligi 2,6 m dan);
- tez yonuvchan yuklar – l, yong'indan xavfli – o;
- «vagon, konteynerlar kimga tegishliligi»: «O'TY» DATK inventar parki – l, xususiy park – s, ijaraga olingan inventar parki – A;
- «vagon, konteyner mulkdorining kodi» vagon, konteynerlar tegishli bo'lgan tashkilotning kodi (agar 3 ustunda S belgisi bo'lsa) ko'rsatiladi.
- «Yetkazilish manzili» nomli 5–8 ustunlarda mamlakat yo'llari va stansiyalari, qayta ortish va yetib borish punkti, qayta ortish shartnomasiga ega tashkilotlar, yuk qabul qiluvchi nomlari ko'rsatiladi – temir yo'lning qisqartirilgan nomi; yetib borish temir yo'l stansiyasining to'liq nomi;
- tarif yo'riqnomasiga muvofiq to'g'ridan to'g'ri aralash temir yo'l – suv qatnovida yuk tashishda boshqa transport turiga qayta ortish punkti va oxirgi yetib borish punktining to'liq nomi;
- yetib borish davlatining qisqartirilgan nomi; qayta ortish punkti bilan qayta ortish shartnomasiga ega tashkilotlar nomi;

chetga yuk tashish (eksport)da va to'g'ridan to'g'ri aralash temir yo'l – suv qatnovida – yuk qabul qiluvchining nomi ko'rsatiladi;

Yetib borish temir yo'l stansiyalari nomlarida quyidagilar ko'rsatiladi:

- jo'natish temir yo'l chegarasida yuk tashishda;
- to'g'ridan to'g'ri qatnovdagi refrejirator vagonlarda, konteynerlarda, mayda jo'natmalar, port qoshidagi neftni qayta yuklash bazalariga tizimlarda yuklar tashilganida, bitta yetib borish yo'liga, bir sutkada bir yo'nalish poyezdining og'irlik me'yoriga teng yoki undan ortiq miqdorda;

- agar biron-bir temir yo'l stansiyasi yoki uchastkasida vagonlardan yuk tushirish yoki vagon oqimini o'tkazishda qiyinchilik bo'lgan holatda yuk jo'natuvchi temir yo'l talabiga ko'rsa;

- to'g'ridan to'g'ri aralash qatnovida yuk tashishda temir yo'ldan boshqa boshqa transport turiga va boshqa transport turidan temir yo'lga yukni qayta ortish punktining to'liq nomi;

- boshqa iz kengligidagi temir yo'l ishtirokida yuk tashishda keng izdan tor izga va aksincha qayta ortish temir yo'l stansiyasining nomi;

- suv transporti ishtirokida chetga (eksport) yuk tashishda – suv transportiga qayta ortish temir yo'l stansiyasining nomi;

- chegara temir yo'l stansiyalari orqali chetga (eksportga) yuk tashishda – chegaradan o'tkazib berish (uzatib berish) temir yo'l stansiyasining nomi.

Yuklarni to'g'ridan to'g'ri aralash qatnovda suv transporti ishtirokida tashishda temir yo'l transportidan suv transportiga va suv transportidan temir yo'l transportiga yuklarni qayta ortish punktining nomi va oxirgi yetib borish temir yo'l stansiyasining nomi ko'rsatiladi.

Suv transporti ishtirokida chetga (eksportga) yuk tashishda suv transportiga yukni qayta ortish punktining nomi, yetib borish mamlakatining nomi, suv transportiga qayta ortish punkti bilan tuzilgan shartnomaga ega yuridik yoki jismoniy shaxs nomi, yetib borar manzil (yuk qabul qiluvchi), tashkilot nomi ko'rsatiladi.

Yukni chetga (eksportga) o'tkazib beradigan chegara temir yo'l stansiyalari orqali tashishda yetib boradigan mamlakatning yuk qabul qilib oluvchi tashkilotining nomi ko'rsatiladi.

«Qabul qilib oluvchi kodi» chetga (eksportga) va to'g'ridan to'g'ri aralash qatnovda suv transporti yukni qayta ortish punktlari orqali yuk tashishda – yuk qabul qiluvchining kodi va qayta ortish punkti bilan shartnomaga ega jismoniy va yuridik shaxsning kodi ko'rsatiladi. Kodlar 5 ustunning tegishli satrida to'ldirilgan ma'lumotlarga muvofiq holda ko'rsatiladi.

«Soni» (miqdori) nomli 12-ustunda – har bir yetib borish temir yo'li (temir yo'l stansiyasi), har bir vagon, konteynerlar turlari bo'yicha vagon va konteynerlar soni ko'rsatiladi.

9 va 12-ustunlar bo'yicha vagon, konteynerlar tonna yig'indisining soni oxirgi yakuniy satrda har bir sutkaga ko'zda tutilgan yuk ortish bo'yicha har birining nomi aniq ko'rsatiladi.

Alohida yakuniy satrda vagonlar, konteynerlarning turlari bo'yicha umumiy soni ko'rsatiladi.

Agar talabnomaning «Vagon, konteynerlarni uzatish» satri to'ldirilgan bo'lsa, yuk ortish sanasi bo'yicha satr to'ldirilmaydi.

«Eslatma» satrida alohida sharoitda yuk tashish holatida qo'shimcha axborot (ma'lumot) ko'rsatiladi.

Yuk tashish talabnomasiga kiritilgan ma'lumotlarning to'g'riligiga yuk jo'natuvchi javobgar hisoblanadi. Yuklarni tez jo'natish kerak bo'lgan hollarda yuk jo'natuvchi iltimosiga talabnomalarni qoniqtirish imkoniyati bo'lgan holda mahalliy qatnovda yuk tashishga talabnomalarning muddatini Nizomda ko'rsatilmagan boshqa muddatni belgilab berishi mumkin.

Bajarish uchun qabul qilingan talabnomaga kalendar shtempeli va yuk tashuvchining vakili imzosi qo'yiladi.

Temir yo'l boshqarmasi yuk tashish talabnomasining bir nusxamini qabul qilindi belgisi bilan mavjud texnik vositalardan foydalangan holda yuk jo'natuvchiga yuboradi, hujjatlar almashish tartibi haqidagi shartnoma mavjud bo'lgan holda elektron pochta vositasi yordamida yuk tashish tashkilotga elektron shaklda yuboriladi.

Bajarish uchun qabul qilinmagan talabnoma yuk jo'natuvchiga rad etish asosi ko'rsatilgan holda qaytariladi. Temir yo'l boshlig'i topshirig'i bo'yicha temir yo'l stansiyasining boshlig'i, yuk jo'natuvchidan qabul qilingan talabnoma o'rnatilgan muddatda temir yo'l boshqarmasiga berilsa, mahalliy qatnovda shoshilinch yuklarni tashishni amalga oshirishga haqli bo'ladi.

### **7.3. Yuk oqimlari va vagon oqimlari haqida tushuncha**

Bekat yoki bekatlar guruhi tomonidan qaysi bir yo'nalishda ma'lum bir muddat mobaynida (kun, oy, yil) jo'natilgan yuk miqdori (tonna) yuk oqimlari deb ataladi. Temir yo'l liniyasi yoki uchastkasining jami yuk oqimlari deb ushbu liniyadan bir yo'nalishda ma'lum vaqt mobaynida jo'natilgan yuk miqdori tushuniladi.

Yuk oqimlarining rejalashtirish davri yil hisoblanadi.

Yil mobaynida tashish hajmining o'zgarishlari mavsum notekisligi koeffisientida hisobga olinadi. Ushbu koeffisient tashish ishlari hajmining maksimal oydagisining o'rtacha oydagisiga nisbati orqali topiladi.

Yuk oqimlarini yuk turlari bo'yicha rejalashtiriladi. Oylik rejalashtirishda yuk turlari ro'yxati batafsil ko'rsatiladi. Chorak va yillik rejalashtirishda hisoblar bajariladigan yuklar soni kamayadi. Yuk oqimlari yilda ming tonna hisobida rejalashtiriladi.

Vagon oqimlari sifatida birorta yo'nalishda ma'lum bir vaqt oralig'ida, asosan bir kun mobaynida, qatnaydigan vagonlar soni tushuniladi. Ma'lum bir punktda (bir bekatda yoki bir uchastkada) paydo bo'ladigan va boshqa bir punktda (bir bekatga yoki uchastkaga) yo'llaniladigan vagonlarning o'rtacha kundalik soni vagon oqimlarining tarmog'i deb ataladi. «Vagon oqimlarining tarmog'i» tushunchasi poyezd tuzish rejasi manziliga kiritiluvchi vagonlar sonini ham anglatadi.

Vagon oqimlarini tashkil etish masalalarini hal etish uchun ularning rejaviy miqdorini aniqlash lozim. Foydalanish hisoblarda vagon oqimlari vagonlarning o'rtacha kundalik soni orqali aniqlanadi.

Rejalashtirilgan vagon oqimlari hisobli harakat miqdorini aniqlash uchun zarurdir. Ular asosida esa temir yo‘l qurilmalarini o‘tkazish va qayta ishlash qobiliyatlari hisoblanadi, poyezdlar harakati grafiklari va boshqalar tuziladi.

Natijalardan foydalanishda qulaylik uchun aniqlangan vagon oqimlari tarmoqlari bo‘yicha zinasimon jadvalga (7.1-jadval) joylashtiriladi va bundan tashqari, yaxshi tasavvurga ega bo‘lish uchun zinasimon jadval ko‘rinishida tasvirlanadi.

### Vagon oqimlarining qiya jadvali

7.1-jadval

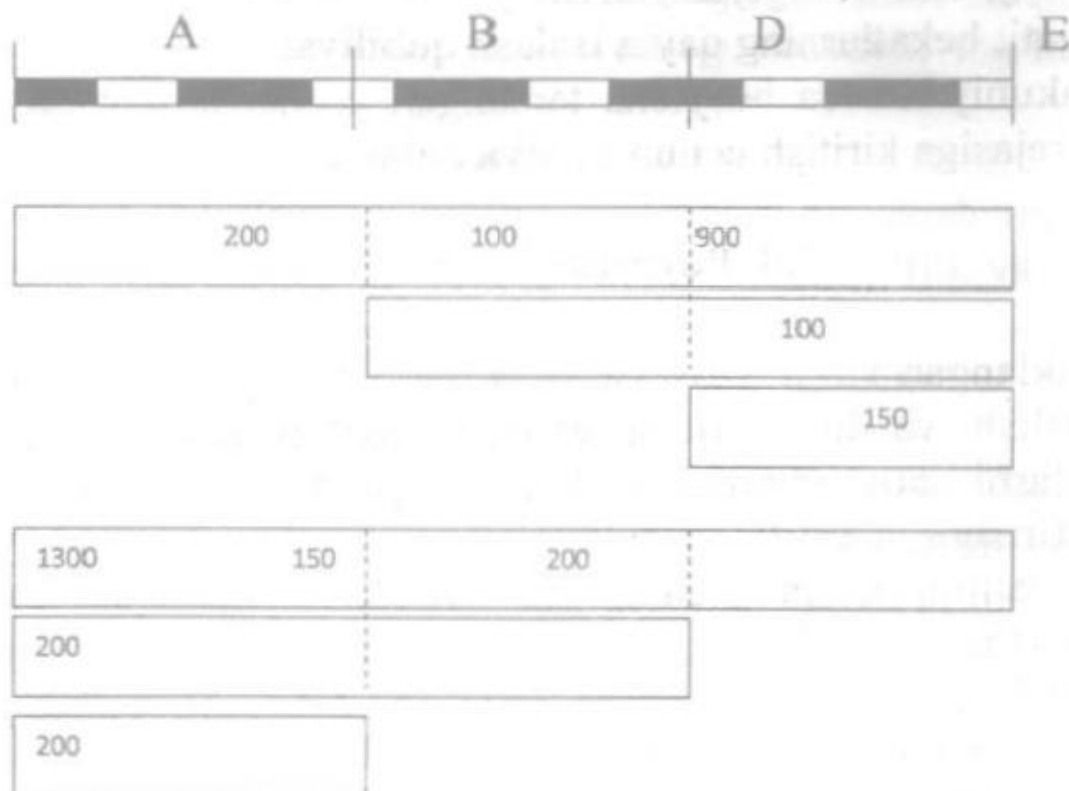
Bekat va uchastkaga Bekat va uchastkadan	A	B	B-V	V	G	Jami
A.....	X	150	50	200	1300	1700
B.....	100	X	50	-	150	300
B-V.....	100	-	X	50	100	250
V.....	100	-	-	X	100	200
G.....	900	100	100	50	X	1150
Jami	1200	250	200	300	1650	3600

Vagon oqimlarining zinasimon grafik (7.1-rasm) harakat yo‘nalishlari bo‘yicha tuziladi. Boshlang‘ich bekatdan har bir manzil punktigacha masshtabsiz gorizontallik yo‘lakcha o‘tkaziladi. Yo‘lakchani kengligi vagon oqimlari ko‘rsatkichlarini o‘ziga sig‘dira olishi kerak. Jo‘natuvchi bekatni belgilovchi vertikal chiziqning yonida ushbu yo‘lakchani manziliga yuboriladigan vagonlar soni yoziladi.

Vagon oqimlarini tashkil etish quyidagilarga erishishni ta‘minlashi kerak:

- yuklangan va bo‘sh vagon oqimlarining temir yo‘llar yo‘nalishlari bo‘ylab samarali harakatlanish yo‘lini belgilash;
- saralash ishlarini bekatlararo to‘g‘ri taqsimlash;

- yuklarni manziliga yetkazishni tezlashtirish;
- vagonlarning to‘planish va qayta ishlanish jarayonlarida turish vaqtini kamaytirish;
- saralash qurilmalari va manevr vositalaridan samarali foydalanish;
- tashish ishlari tannarxini kamaytirish.



7.1-rasm. Vagon oqimlarining zinasimon grafigi

Agar yukni manziliga bir necha parallel temir yo‘l yo‘llari orqali yetkazish mumkin bo‘lsa, u holda vagonlarning samarali harakatlanish yo‘lini tanlash texnik-iqtisodiy hisoblar yordamida belgilanadi.

Samarali harakatlanish yo‘li eng qisqa yo‘l bo‘lmasligi ham mumkin, balki uzunroq bo‘lsa ham, texnikaviy jihatdan yaxshiroq jihozlangan (ikki yo‘lli, elektr tortishdagi va h.k.) yo‘l bo‘lishi mumkin.

Yo‘nalishni tanlashning iqtisodiy samaradorligini yo‘nalishlar bo‘yicha tashish ishlariga sarf bo‘ladigan va poyezdlar soniga



bog'liq bo'lgan foydalanish chiqimlari yig'indisining o'zaro taqqoslanishi orqali belgilanadi.

Samarali harakatlanish yo'lini belgilash bo'yicha yakuniy xulosani chiqarishda narh ko'rsatkichlaridan tashqari har bir yo'nalish uchun quyidagi ko'rsatkichlar ham taqqoslanadi: vagonlarning harakatlanish vaqti; poyezdlarni tortish uchun yoqilg'i (elektr energiyasi) sarfi; yo'nalishning poyezd o'tkazish qobiliyati; bekatlarning qayta ishlash qobiliyati.

Yakuniy xulosa bo'yicha tanlangan yo'nalishlarni poyezdlar tuzish rejasiga kiritish uchun tavsiya etiladi.

#### **7.4. Poyezdlar tuzish rejasi**

Yuklangan va jo'natishga tayyorlangan vagonlar poyezdlarga birlashtirilishi va iloji boricha tezroq manziliga yetkazilishi kerak. Vagonlarni poyezdlarga birlashtirish qayta ishlanishlar sonini kamaytirishni, ularning to'planish va qayta ishlanishlar jarayonida turish vaqtini qisqartirishni, yuklarni yetkazishni va vagonlar aylanmasini tezlashtirishni, saralash va manevr vositalaridan foydalanishni jadallashtirishni ta'minlovchi ma'lum bir tizim asosida amalga oshiriladiki, unda bekatlararo saralash ishlari to'g'ri taqsimlanadi va tashish ishlarining tejamkorligiga erishiladi.

Poyezdlar tuzish rejasi poyezdlar harakati grafigining amal qilish davriga ishlab chiqiladi.

Poyezdlar tuzish rejasida har bir poyezd tuzuvchi bekat uchun jo'natiluvchi poyezdlarning turlari, tarqatish bekatlari va tarkibdagi vagonlarning manzillari, bo'sh vagonli poyezdlar uchun harakatdagi tarkibning turi ko'rsatiladi.

Poyezdlar tuzishning samarali rejasini ishlab chiqish poyezd tuzuvchi punktlarning va yuklangan vagon manzil bekatlarining ko'pligi sababli murakkab masaladir.

Ushbu masala u yoki bu bekatga poyezd tuzish vazifasini yuklab, vagon oqimlari yo'nalishlarini hisobga olgan holda, bu ishning shu bekatda bajarilishining maqsadga muvofiqligini,

bekatning imkoniyatlarini (saralash va yo'l qurilmalarining rivoji) hisobga olish lozimligi bilan ham yanada murakkablashadi.

### ***Poyezdlar tuzish rejasini ishlab chiqish tartibi***

Poyezdlar tuzish rejasini ishlab chiqish quyidagi ikki yo'nalishda olib boriladi: birinchisi—yuklash joylarida jo'natuvchi va zinasimon marshrutlarni tashkil etish, ikkinchisi—saralash va uchastka bekatlarining poyezdlar tuzish rejasini ishlab chiqish.

Poyezdlar tuzish rejasi uchun asosiy dastlabki ma'lumotlar quyidagilardir:

- jadval shaklida yuk tashish rejasi;
- poyezdlar harakati grafigi va poyezdlar tuzish rejasining amal qilish davriga belgilangan poyezdlarning og'irlik va uzunlik me'yorlari;
- lokomotivlarning harakatlanish va lokomotiv brigadalarining ishlash uchastkalari chizmasi;
- foydalanish chiqimlari, yuklangan va bo'sh vagonlarni hamda zaxira lokomotivlarini harakatlantirish uchun yoqilg'i (elektr energiyasi) sarfi, uchastkalar bo'ylab tranzit poyezdlarning yurish vaqti chizma-kartalari;
- asosiy, rayon va mahalliy bekatlarning texnikaviy jihozlanishini va ularning ish ko'rsatkichlari haqida ma'lumotlar.

Poyezdlar tuzish rejasi texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarining eng yaxshi natijalariga erishishni ta'minlovchi ma'lum ketma-ketlikda ishlab chiqiladi.

Avval rejali yuk oqimlari aniqlanadi, ularning harakatlanish yo'llari belgilanadi, ulardan barqaror jo'natuvchi va zinasimon marshrutlar tuziladigan, vagon oqimlari ajratib olinadi. So'ngra qolgan vagonlardan asosiy va rayon saralash bekatlari orasidagi vagon oqimlari jadvali tuziladi. Yuklangan vagon oqimlari asosida bo'sh vagonlar oqimi hisoblanadi, ularning harakatlanish chizmasi hal etiladi va bo'sh vagonlardan poyezdlar tuzish punktlari belgilanadi.

Bundan so'ng tezkor va tezyurar, refrijeratorli va boshqa turdagi maxsus poyezdlar tuzish rejasi belgilanadi.

Qolgan vagon oqimlaridan temir yo‘llar tarmog‘ining asosiy va rayon miqyosidagi saralash bekatlari orasidagi bir guruhli va ko‘p guruhli poyezdlar tuzishning samarali rejasi hisoblanadi.

Temir yo‘llararo poyezdlar tuzish rejasi aniqlangandan so‘ng, temir yo‘lning ichki poyezdlar tuzish rejasi tuziladi. Uni ishlab chiqish tartibi yuqorida bayon etilgandekdir.

Faqat u hisoblarda mahalliy ishlarni samarali tashkil etishga ko‘proq ahamiyat beriladi.

### *Jo‘natuvchi marshrutlarini tashkil etish*

Jo‘natuvchi marshrutlari vagonlarning harakatlanishini tezlashtiruvchi va tashish ishlarining tannarhini kamaytirishning muhim vositasidir. Uning qo‘llanilishi kalendar reja bo‘yicha ma‘lum kunlarda bir manzilga yuklarni to‘plab jo‘natishga asoslanadi. Bunday uslub o‘rtacha kundalik miqdori katta bo‘lmagan vagon oqimlaridan yo‘nalishlarni korxonaning ish jarayonini buzmay va yuklarning uzoq davr mobaynida to‘planishini talab qilmay tashkil etish imkonini beradi. Yuklash joylaridan marshrutlar tashkil etishni qo‘llab, manyovr ishlarining hajmini kamaytirishga va vagonlarning texnikaviy bekatlarda qayta ishlanish jarayonlarida turish vaqtining kamaytirilishiga erishiladi.

Yuklash joylaridan marshrutlar tashkil etish rejasi poyezdlar tuzish rejasining amal qilish davriga ishlab chiqiladi va uning tarkibiy qismi hisoblanadi.

Jo‘natuvchi va zinasimon marshrutlar butun tarkiblar tuzish hajmidagi yuk jo‘natuvchi bekatlar uchun rejalashtiriladi. Unda birinchi navbatda bir bekatda (bir uchastkada) tushirilishi kerak bo‘lgan marshrutlar, so‘ngra tarqatish uchun mo‘ljallanganlari ajratib olinadi.

Agar katta hajmda yuklarni tashish va ularning butligini ta‘minlash uchun vagonlarning maxsus qurilma va jihozlari ishlatiladigan bo‘lsa, u holda ushbu vagonlarni yuklash joylariga qaytarish maqsadga muvofiqdir. Bunday yo‘nalishlar aylanma yo‘nalishlar deb ataladi.

Umuman olganda, u yoki bu vagon oqimlarini yuklash joylaridan yo‘nalishning maqsadga muvofiqligi marshrutlashda va

vagonlarni yoʻnalishlarsiz guruhlarda joʻnatishdagi sarf-xarajatlarning oʻzaro taqqoslanishi orqali hal etiladi.

Bunday sarf-xarajatlarga quyidagilar kiradi:

– mahsulotning butun tarkib miqdorida toʻplanishi uchun chiqimlar va ishlab chiqarish sharoitlari bilan bogʻliq boʻlgan boshqa chiqimlar;

– yuklash-tushirish amallari hamda manyovr lokomotivlari bilan vagonlarni uzatish va yigʻishtirish boʻyicha manyovr ishlari narhi;

– vagonlarning yuk ortish va tushirish hamda yoʻl mobaynida saralash va uchastka bekatlarida turish vaqti narhi;

– vagonlarni qayta ishlash boʻyicha manyovrlarning chiqimlari.

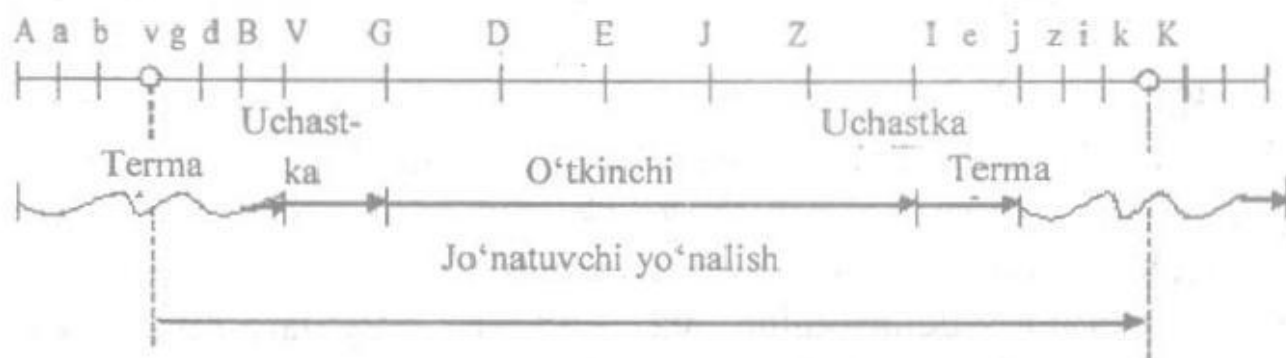
Kalendar rejalashtirishda har bir marshrutning joʻnatilish vaqtini belgilanayotganda oy mobaynida manzillar boʻyicha ravon yuk joʻnatilishiga erishish kerak. Oy mobaynida bir manzil boʻyicha marshrutlar joʻnatishni zichlashtirish mumkin emas. Bu hol bekatlar, uchastkalar va hattoki liniyalarning notekis bandligiga olib keladi. Bundan tashqari, bir bekat manziliga, bir yuk oluvchiga yuk ortish zichlashtirilganda uning yuk tushirish imkoniyatlarini hisobga olish kerak. Aks holda yuk ortish bekatida va yoʻl-yoʻlakay qayta ishlanmasdan oʻtishdan hosil boʻlgan samaradorlik yuk tushirish manzilida vagonlarning haddan ziyod turib qolishi bilan yoʻqqa chiqishi mumkin.

Marshrutlashtirishda yuk ortish-tushirish ishlarining chiqimlarining koʻpaymasligi, hatto kamayishi mumkin, chunki mexanizatsiya vositalarini qoʻllash sharoitlari yaxshilanadi.

Marshrutlashtirishda yuk ortish va tushirish bekatlarida vagonlarning turish vaqti koʻpayadi. Buning sababi joʻnatish bekatida yuk ortilgan vagonlar guruhi yuk ortish tugashi bilan darhol joʻnatilmay, balki yoʻnalishning qolgan vagonlariga yuk ortishning tugashini kutishga toʻgʻri keladi; yuk tushirish bekatida esa yuk tushirish joyining boʻshatilishini kutish bilan bogʻliq turishlar yuzaga keladi. Lekin yuk ortish-tushirish joyi sigʻimining va mexanizatsiya vositalarining yetarliligida vagonlarning turish vaqtining ortmasligiga erishish mumkin.

Vagon-soatlar tejamining eng ko'p miqdoriga yo'lda harakatlanish mobaynida erishiladi, chunki uning yo'nalishi alohida vagon guruhlaridan ko'ra tezroq o'tadi.

Umumiy holda (7.2-rasm) vaqt tejamaiga yo'lning bosh va oxirgi uchastkalarida (V-B va N-Z bekatlari orasida) erishiladi, chunki marshrutning uchastka tezligi terma poyezdning uchastka tezligiga qaraganda kattadir. Vaqt tejamaiga yo'l-yo'lakay uchastka va saralash bekatlarida (B, V, Z, I) ham erishiladi, chunki jo'natuvchi marshrutlar bo'lmagan holda ularda poyezdlar tuzish rejasiga ko'ra vagonlar qayta ishlanishi kerak bo'lar edi.



7.2-rasm. Jo'natuvchi yo'nalishning harakatlanish chizmasi

Yuk ortish-tushirish joylarining sig'imi har bir yuk jo'natuvchiga butun tarkibni yuklash imkonini bermaganda bir necha jo'natuvchining bir yoki bir necha bekatdan yoki ikki qo'shni uchastkadan ortgan yuklarini birlashtirib, yo'nalishlar tuzilishi mumkin. Bu tarzda tuzilgan yo'nalishlar zinasimon deb nomlanadi.

Yuklash joylaridan poyezdlar tuzish rejasining samaradorligi uning quyidagi ko'rsatkichlari bo'yicha aniqlanadi:

- yo'nalishlarda yuklash hajmining temir yo'l (Mintaqaviy temir yo'l uzeli) umumiy yuklash hajmidagi ulushi;

- bir yuk tushirish bekatiga (yoki uchastkasiga) to'g'ri keluvchi jo'natuvchi va zinasimon yo'nalishlarda yuklash hajmining ulushi;

- marshrutlarning o'rtacha qatnash masofasi;

- jo‘natuvchi marshrutlash tufayli saralash va uchastka bekatlarida vagonlarni qayta ishlashning kamayishi miqdori;
- yo‘nalishlarni tuzish rejasi bo‘yicha vagon-soatlarning umumiy tejami.

### 7.5. Poyezdlar tuzish rejasini hisoblash usullari

Poyezdlar tuzish rejasini hisoblashning barcha usullari ikki guruhga bo‘linadi:

- absolyut hisoblash;
- analitik taqqoslash.

1944-yil prof. Petrov A.P. tomonidan tavsiya etilgan absolyut hisoblash usulining mohiyati mumkin bo‘lgan variantlar bo‘yicha hisoblash va natijalarni taqqoslash yordamida eng yaxshi variantni topishdan iboratdir. Hisoblash variantlarining ko‘pligi tufayli hisoblash ikki bosqichda olib borish maqsadga muvofiqdir. Bu maqsadlarda temir yo‘llar tarmog‘ining hisobli yo‘nalishida soni oltitadan ortmagan tayanch saralash bekatlari ajratib olinadi. Hisoblarning birinchi bosqichida faqat tayanch bekatlar inobatga olinadi, ikkinchi bosqichda esa, tayanch bekatlar bilan cheklangan uchastkalar bo‘yicha hisoblar olib boriladi. Bir vaqtning o‘zida hisoblarda ishtirok etuvchi bekatlar sonining kamayishi variantlar sonining keskin kamayishiga olib keladi. Shu bilan birga, maxsus jadvallarning qo‘llanilishi hisob ishlarini soddalashtirish va xatoliklar ehtimolini kamaytirish imkonini beradi.

Absolyut hisoblash usulining afzalliklari, undagi hisoblarning soddaligi, aniqligi va ishonchliligidir.

Analitik taqqoslash usulining asoschisi prof. I.I.Vasilyev bo‘lib, keyinchalik bu usul temir yo‘l transporti ilmiy-tadqiqot instituti, Moskva Davlat temir yo‘l transporti muhandislari universiteti, Sankt-Peterburg Davlat temir yo‘l transporti muhandislari universiteti olimlari tomonidan takomillash-tirilgandir. Ushbu usulning mohiyatini vagon oqimlarining tarmoqlarini ma‘lum tartibda ko‘rib chiqib, ularni to‘planish uchun vagon-soatlar sarfini va yo‘l-yo‘lakay bekatlardan qayta ishlovsiz o‘tishidan hosil bo‘ladigan tejamlar bilan taqqoslash

asosida biriktirib, poyezdlar tuzish rejasining optimal variantiga kiritiluvchi o'tkinchi poyezdlar manziliga kiritishdan iboratdir.

Ushbu manzillarga kiritilgan vagon oqimlari keyingi hisoblarda ishtirok etmaydi va qolgan vagon oqimlari tarmoqlaridan avvalgidek taqqoslashlar orqali optimal manzillar ajratilib, keyingi hisoblardan chiqariladi. Hisoblar shu tartibda to vagon-soatlarning sarfi, ularning tejamidan ortiq bo'lgan vagon oqimlari tarmoqlari qolguncha davom ettiriladi.

Bu usul bekatlarning istagan soni uchun qo'llanilishi mumkin bo'lib, ancha murakkabdir.

Hozirgi davrda poyezdlar tuzish rejasi EHM yordamida quyidagi usullar bo'yicha hisoblanadi:

- optimal variantni ketma-ket topish usuli;
- variantlarning yo'naltirilgan tanlovi usuli;
- biriktirilgan analitik taqqoslashlar usuli;
- tuzish rejasini ketma-ket yaxshilash usuli.

#### ***Bir guruhli poyezdlar tuzish rejasining hisobi***

Bir guruhli poyezdlar tuzish rejasining hisobi shunga asoslanganki, unda tuzish rejasining shunday manzillarini ajratib olish kerakki, unda tarkiblarning to'planishi va vagonlarning qayta ishlanishi uchun sarflanadigan umumiy vagon-soatlari eng kam miqdorda bo'lishi kerak.

Bunday masalani hal etish murakkabdir, chunki poyezdlar tuzish rejasining bunday variantini ko'plab variantlar ichidan tanlab olish kerak. Masalan, yo'nalishdagi poyezd tuzuvchi bekatlar soni beshta bo'lganda, variantlar soni 103 ta, 6 ta bekat bo'lganda –3720 ga tengdir. Ko'rinib turibdiki, bekatlar soni oltitadan ortganda variantlar soni juda katta miqdorda bo'ladi.

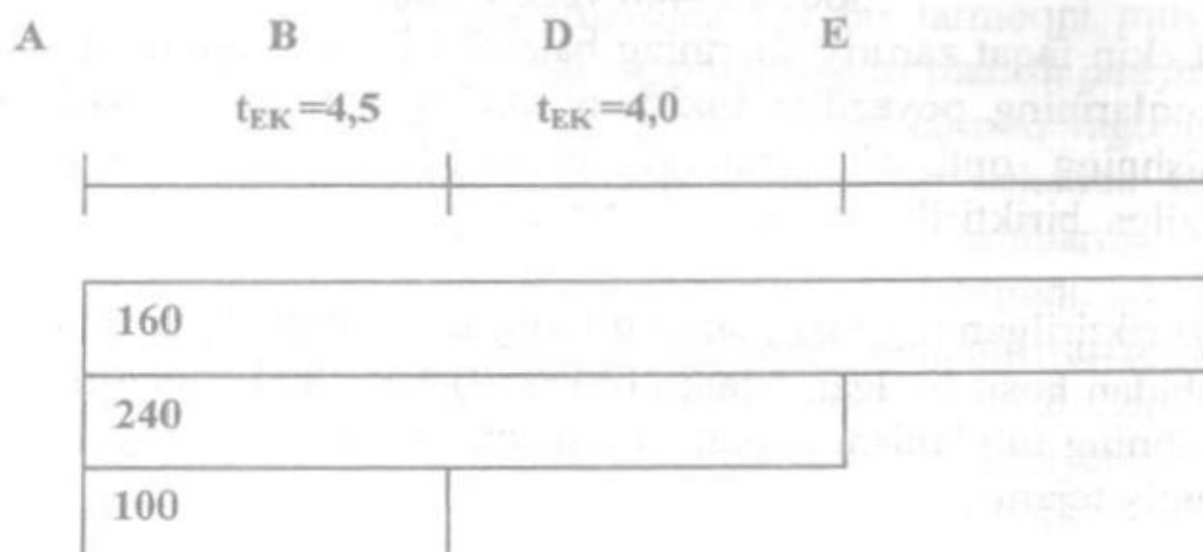
Shu sababli, variantlar sonini keskin kamaytirish maqsadida, avval aytib o'tganimizdek, hisoblar ikki bosqichda olib boriladi. Avval asosiy saralash bekatlari orasida bir guruhli poyezdlar tuzish rejasi hisoblanadi, so'ngra esa, qo'shni saralash bekatlari orasida.

Vagon oqimlari tarmog'ini bir guruhli o'tkinchi poyezdlarning alohida manziliga ajratish faqat vagonlarning yo'l-yo'lakay texnikaviy bekatlardan qayta ishlovsiz o'tishidan hosil bo'lgan

umumiy vagon-soatlar tejami tarkibning to'planishi uchun sarflangan vagon-soatlardan katta yoki teng bo'lgandagina amalga oshirilishi mumkin. Bu shart zaruriy shart deb ataladi.

Buni misol yordamida ko'rib chiqamiz.

Faraz qilaylik, A-E yo'nalishida to'rtta texnikaviy bekat A, B, D, E bo'lib, vagon oqimlarining uch tarmog'i bor:  $n_{AE}$  q160,  $n_{AV}$  q240,  $n_{AB}$  q100 vagon (7.3-rasm).



7.3-rasm. A-E yo'nalishida vagon oqimlarining zinasimon chizmasi

$n_{AE}$  vagon oqimlari tarmog'i uchun vagon-soatlarning tejami

$$160 (4,5+4,0)=1360 \text{ vagon-soat}$$

Bir manzilga tarkibning to'planishi uchun, masalan, 1000 vagon-soat sarflanadi. U holda  $n_{AE}$  vagon oqimlari tarmog'ining umumiy tejami

$$1360-1000=360 \text{ vagon-soat bo'ladi.}$$

$n_{AD}$  vagon oqimlari tarmog'i uchun tejam:

$$240 \cdot 4,5=1080 \text{ vagon-soatga teng.}$$



Umumiy tejam esa,

$$1080-1000=80 \text{ vagon-soat}$$

ikkita tarmoqni alohida manzillarga ajratishdan hosil bo'lgan umumiy tejam:

$$360+80=440 \text{ vagon-soat.}$$

Lekin faqat zaruriy shartning bajarilishi bilan vagon oqimlari tarmoqlarining poyezdlar tuzish rejasining alohida manzillariga ajratishning optimal variantini bermaydi. Ikki tarmoqni bir manzilga biriktirilsa, yanada kattaroq tejamga erishishi mumkin ekan.

Biriktirilgan  $n_{AE} + n_{AD}$  tarmog'ining B bekatini qayta ishlovsiz o'tishidan hosil bo'lgan tejam  $(160+240) \cdot 4,5 = 1800$  vagon-soatga. Tarkibning to'planishi uchun vagon-soatlar sarfini hisobga olsak, umumiy tejam

$$1800-1000=800 \text{ vagon-soat,}$$

ya'ni avvalgi holatdan ko'proqdir.

Demak, uzoqroq tarmoqni poyezdlar tuzish rejasining alohida manziliga (yaqinroq tarmoq bilan biriktirish o'rniga) ajratish faqat yaqinroq tarmoqning harakati tugaydigan bekatni qayta ishlovsiz o'tishidan hosil bo'lgan tejam, to'planish uchun sarflardan ortiq bo'lgandagina maqsadga muvofiqdir. Bu shart yetarli shart deb ataladi.

Agar biror tarmoqning har bir texnikaviy bekatni qayta ishlovsiz o'tishidan hosil bo'lgan tejam, to'planish uchun vagon-soatlar sarfidan katta bo'lsa, bu tarmoq umumiy yetarli shart talablariga javob beradi, deb hisoblanadi. Bunday tarmoqlar har doim alohida manzillarga ajratiladi.

#### ***Ko'p guruhli poyezdlar tuzish.***

Vagon oqimlarining nisbatan kichik tarmoqlarini poyezdlar tuzish rejasining alohida manziliga ajratish to'planish uchun

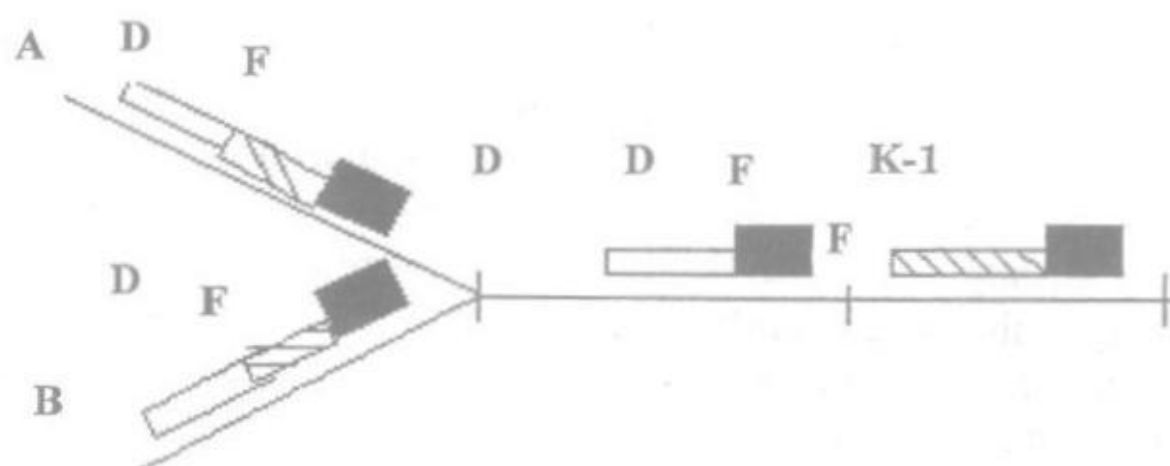
ortiqcha sarflarga olib keladi. Shu vaqtning o'zida, boshqa tarmoqlar bilan biriktirilishi katta hajmda saralash ishlarini amalga oshirishga mo'ljallanmagan uchastka bekatlarining bandligini haddan ziyod oshirib yuboradi. U holda ko'p guruhli poyezdlar tuzish maqsadga muvofiqdir. Bunday poyezdlarda bir tarkibda uzoq va yaqinroq tarmoqlarning yoki bir xil uzoqlikdagi turli yo'nalishlardagi birlikda uzal bekatigacha harakatlanadigan tarmoqlarning vagonlari jamlanadi.

Ko'p guruhli poyezdlar tuzishda har bir tarmoqni mustaqil manzillarga ajratishga nisbatan vagonlarning to'planish jarayonida turish vaqti kamayadi. Shu bilan birga, har bir tarmoq vagonlarini alohida guruhlarga ajratish poyezdni jo'natish bekatida tuzish vaqtini kam miqdorda uzaytirgan holda, guruhlarni qayta biriktirish bekatida ishlarni ancha yengillashtiradi. Chunki uzoqroqqa jo'natiluvchi vagonlar qaytadan saralanib tuzilmaydi, balki bu guruh butunicha jo'natilayotgan poyezd tarkibiga kiritiladi va u boshqa poyezdlar bilan kelgan guruhlarni bilan yoki shu bekatda tuzilgan vagonlar guruhi bilan to'ldiriladi. Shunday qilib, ko'p guruhli poyezdlar vagonlar to'planishi uchun vagon-soatlar sarfini kamaytirib, bekatlararo saralash ishlarining samarali taqsimotini saqlab qolishga imkon beradi.

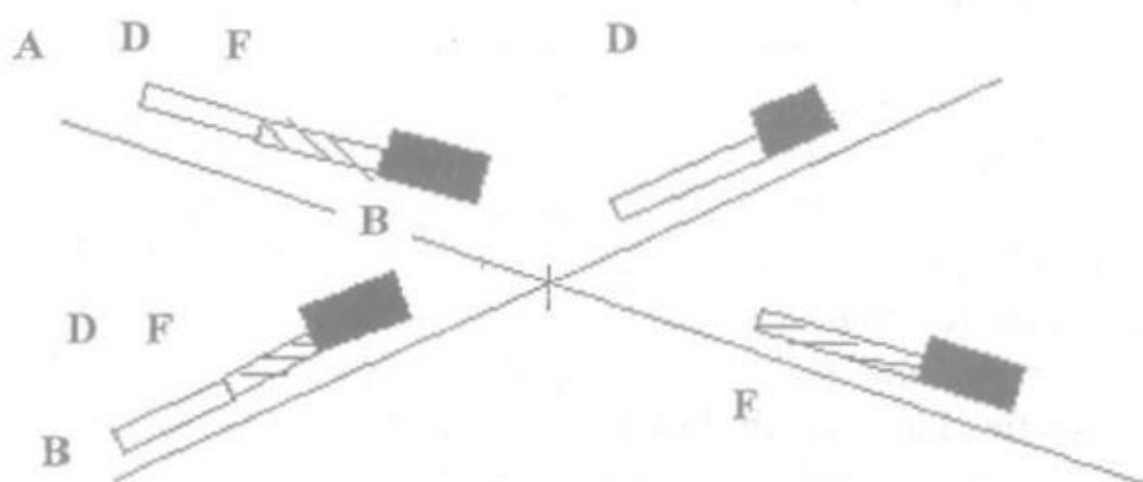
Ko'p guruhli poyezdlarni, asosan, saralash qurilmalari rivojlangan bekatlarda tuzish maqsadga muvofiqdir. Ko'p guruhli poyezdlarni tuzish ularni tuzishga bo'lgan qo'shimcha chiqimlar bir guruhli poyezdlar qayta ishlov bekatida erishadigan tejamdan kichik bo'lgandagina samaralidir.

Ko'p guruhli poyezdlarni tuzish poyezdlarning og'irlik me'yorlari o'zgaradigan sharoitlarda ham maqsadga muvofiq. Buning uchun tarkibning asosiy qismi og'irlik me'yori o'zgartiriluvchi bekatda qayta ishlanuvchi vagonlar guruhi bilan to'ldiriladi.

7.4. va 7.5-rasmlarda A va B bekatlarida D va E bekatlariga jo'natiluvchi vagon guruhlaridan iborat ikki guruhli poyezdlar tuzish chizmasi keltirilgan. Guruhlar D bekatida qayta biriktiriladi.



7.4-rasm. Ikki guruhli poyezdlar tuzish chizmasi



7.5-rasm. Guruhlarni almashlash chizmasi

Bir guruhli poyezdlar tuzish uchun etarli miqdorda vagon oqimlariga ega bo'lmagan birikuvchi va kesishuvchi yo'nalishlarda guruhleri o'zgarmas va aniq jadval bo'yicha harakatlanuvchi ko'p guruhli poyezdlar tuzish samara berishi mumkin. Yuklash joylaridan bunday poyezdlarni tuzish aniq samaralidir, chunki kalendar rejalar orqali tegishli manzillar bo'yicha ma'lum sondagi vagonlar tuzishni boshqarish mumkin.

Marshrutlar harakatlanishining ba'zi yo'nalishlarida poyezdlar og'irligining turli me'yorlaridan foydalaniladi va shu sababli yo'l-yo'lakay vagonlarni uzish yoki birlashtirish amallari bajariladi.

Poyezdlarning og'irlik me'yorlari kamaytiriladigan holatlarda, agarda og'irlik me'yori o'zgartiriladigan bekat manziliga vagonlar bor bo'lsa, marshrut ikki guruhdan tuziladi: asosiy guruh-kamaytirilgan og'irlik me'yoriga mos bo'lgan vagonlar guruhi va qo'shimcha guruh.

Qo'shimcha guruh vagonlari bo'lmagan holda, marshrut bir guruhli poyezd sifatida jo'natiladi va og'irlik me'yori kamaytiriladigan bekatda uzib qolingan vagonlardan qo'shimcha marshrutlar tuziladi.

Poyezdlarning og'irlik me'yorlari ko'paytiriladigan holatlarda marshrut xuddi shu manzilga belgilangan vagonlar bilan to'ldiriladi. Agar bunday vagonlar yo'q bo'lsa, u holda yo'l-yo'lakay bekatlar manziliga belgilangan vagonlar bilan to'ldiriladi.

Ba'zi hollarda, texnik-iqtisodiy hisoblar ijobiy natija borganda, marshrutlar tarkibi o'zgarishsiz o'tkaziladi.

#### ***Uchastka, terma va chiqaruvchi poyezdlarni belgilash.***

Marshrut va o'tkinchi poyezdlar bilan qamrab olinmagan vagon oqimlaridan uchastka, terma, chiqaruvchi poyezdlar, temir yo'l uzellarida esa uzatuvchi poyezdlar ham tuziladi.

Mahalliy vagon oqimlarini tashkil etish mahalliy ishlar hududida ko'rib chiqiladi. Uchastka poyezdlari vagon oqimlari kuniga 2,5 tarkib to'planishi mumkin bo'lgan hollarda belgilanadi. Uchastka vagon oqimlarining hajmi kamroq bo'lganda uni quyidagi uch variant tashkil etiladi:

1) uchastka manzilini belgilash va u bilan birga uchastka oqimining barcha vagonlarini jo'natish; u holda uchastkada terma poyezdlar soni minimal bo'ladi;

2) uchastka manzilini belgilash va uchastka oqimining bir qismi bilan terma poyezdlarning og'irlik me'yorini to'ldirish;

3) uchastka vagon oqimlarini terma poyezdlar tarkibida jo'natish iqtisodiy jihatdan samarador variant texnikaviy-iqtisodiy hisoblar yordamida aniqlanadi.

#### ***Bo'sh vagon oqimlarini tashkil etish***

Bo'sh vagonlardan poyezdlar bevosita yuk tushirish bekatlarida yoki yuk tushirish punktlaridan terma, chiqaruvchi

yoki uzatuvchi poyezdlar bilan saralash va uchastka bekatlariga keltirib, u yerda tuziladi.

Bo'sh vagonlardan marshrutlar asosan, bir turli vagonlardan tuziladi. Ba'zi hollarda marshrutlar ma'lum bir turli yuk tashish uchun tayyorlangan vagonlardan tuzilishi mumkin. Masalan, bo'sh yopiq vagonlardan don mahsulotlarini tashish uchun tayyorlangan yoki chorva mollarini tashish uchun moslashtirilgan marshrutlar, sisternalardan neft mahsulotlarini tashuvchi marshrutlar va h.k.

Agar turlari bo'yicha bo'sh vagonlar soni kam bo'lsa, u holda poyezd tarkibida bu vagonlar turlari bo'yicha guruhlariga bo'lib joylashtiriladi. Agar bo'sh vagonlar umuman kam miqdorda bo'lsa, ular aralash poyezd tarkibida yuklangan vagonlar bilan birgalikda jo'natiladi.

Bo'sh vagonlardan marshrutlar tuzish hisoblar yordamida tanlanadi. Bu hisoblarda to'planish uchun chiqimlar yo'l-yo'lakay saralash va uchastka bekatlaridan qayta ishlovsiz o'tishidan hosil bo'lgan tejamlar hamda manzil bekatida tarkiblarni qaytadan tuzishsiz yuklash joylariga uzatish mumkinligi samaradorligi bilan taqqoslanadi.

Hisoblar tartibi bo'sh vagon oqimlari o'zgarishga ham bog'liq.

Kamayuvchi vagon oqimlarida marshrutlarni ajratishning maqsadga muvofiqligi asosan bo'sh vagonlarning manzil bekatida erishiladigan minimal tejamga bog'liqdir. Ko'payuvchi va harakat mobaynida o'zgaruvchi oqimlarda, bundan tashqari, bo'sh vagonlardan yo'nalishlar tuzishning vagon oqimlari o'suvchi yo'l-yo'lakay saralash va uchastka bekatlariga ko'chirishning maqsadga muvofiqligi tekshiriladi.

Aralash tarkibli ko'p guruhli poyezdlar tuzishning samaradorligi ularni poyezdlarni alohida yuklangan va bo'sh vagonlardan tuzish bilan taqqoslab aniqlanadi.

### ***Poyezdlar tuzish rejasini rasmiylashtirish***

Bekatlarda ishini poyezdlar tuzish rejasiga muvofiq tashkil etishda bekatning belgilangan bandlik darajasi uning texnikaviy rivojiga mosligi muhim ahamiyatga ega.

Ma'lum darajada bekatlarning texnikaviy rivoji hisoblarda inobatga olinadi: saralash qurilmalari yaxshi rivojlangan bekatlarga katta hajmda qayta ishlash yuklanadi; relsni ishlab chiqishda saralash yo'llarining soni bo'yicha cheklashlar hisobga olinadi. Ammo bekatning to'liq bandligi barcha hisoblar bajarilgandan so'ng va umumtarmoq, hamda mahalliy yo'nalishdagi manzillarni hisobga olgan holda optimal variantni belgilangandan so'ng aniqlanadi. Shu sababli poyezdlar tuzish rejasini ishlab chiqishning yakuniy bosqichida har bir bekat bo'yicha quyidagilar tekshiriladi:

- saralash tepaligi qurilmalari va uzaytirilgan yo'llar rivoji rejalashtirilgan hajmda poyezdlarni tarqatish bo'yicha ishlarni bajara olishi;

- rejada belgilangan manzillar bo'yicha poyezdlarni tuzish uchun saralash parklaridagi yo'llarning yetarli ekanligi.

Agar rejaning amaldagi imkoniyatlarga mos emasligi aniqlansa va bu hol tashkiliy-texnikaviy tadbirlar orqali bartaraf etila olinmasa, rejaga o'zgartirishlar kiritilishi va ishlarning bir qismi boshqa bekatlarga o'tkazilishi lozim.

Poyezdlar tuzish rejasini ishlab chiqish bo'yicha ishlarning sifati uning ko'rsatkichlari bo'yicha aniqlanadi.

Texnikaviy bekatlarda poyezdlar tuzish rejasining asosiy ko'rsatkichlariga quyidagilar kiradi:

- poyezdlar turi bo'yicha manzillar soni;
- texnikaviy bekatlardan qayta ishlovsiz va qayta ishlanib o'tkaziladigan tranzit vagonlar soni va qayta ishlash koeffitsiyenti;
- qayta ishlash vagon-soatlari, to'planish vagon-soatlari va vagonning to'planish jarayonida o'rtacha turish vaqti;
- o'tkinchi va uchastka poyezdlarining o'rtacha harakatlanish masofasi va vagonning qayta ishlovsiz harakatlanish o'rtacha masofasi.

Barcha ko'rsatkichlar bekatning poyezdlar tuzish rejasini pasportiga yozib qo'yiladi. Ushbu pasport quyidagi bo'limlardan iborat:

- Poyezdlar tuzish rejasini bajarish uchun texnikaviy vositalar.
- Poyezdlar tuzish rejasining asosiy ko'rsatkichlari.

Bekat tuzuvchi poyezdlarning manzillari, saralash yo‘llari bilan ta’minlanganligi va vagon oqimlari tahlili.

Bekattan tranzit tarzda o‘tkaziluvchi vagon oqimlari, ularning jo‘natilish va manzil bekatlari.

Bekat ishining amaldagi ko‘rsatkichlari.

Poyezdlar tuzish rejasi temir yo‘llararo manzillar uchun asosiy saralash bekatlari bo‘yicha alohida kitobcha shaklida chop etiladi va o‘zida quyidagi ma’lumotlarni jamlaydi:

- asosiy saralash bekatlarining alfavitli ro‘yxati;
- bu bekatlar uchun poyezdlar tuzish rejasi;
- temir yo‘llararo poyezdlar tuzish rejasi;
- tez buziluvchan yuklarni marshrutlarda tashish uchun refrijerator poyezdlar ro‘yxati.

Bekatlarda uchun poyezdlar tuzish rejasi quyidagilarni o‘z ichiga olgan:

- bekatda tuziluvchi poyezdlar ro‘yxati;
  - poyezdlarning va tarkibdagi vagonlarning manzillari;
  - poyezdlarda vagonlarni jamlash tartibi, poyezd turlari;
  - Chuqursoy bekatlari uchun poyezdlar tuzish rejasini namunasi
- 7.2-jadvalda keltirilgan.

7.2-jadval

Poyezdning manzil bekatlari	Vagonlar guruhining manzili	Poyezd turi
Chuqursoy-Ohongaron	Ohongaron va boshqalar, bo‘sh sement tashuvchilarni qo‘shib	Chiqaruvchi
Chuqursoy-Jizzax	Paxtaorol –Jizzax uchastkasiga	Terma
Chuqursoy-Xovos	Xovos va boshqalar, Qo‘qongacha	O‘tkinchi

Temir yo'llararo tuzish rejasi tuzuvchi bekatlar nomi va poyezdlarning manzili, har bir birikish punktida qo'shni temir yo'llarga topshiriluvchi vagonlar guruhining manzili va poyezdlar turi, kabi ma'lumotlarni o'z ichiga olgan.

Temir yo'lning ichki poyezdlar tuzish rejasi temir yo'l rahbariyati tomonidan tasdiqlanadi va alohida kitobcha shaklida chop etiladi.

U quyidagi bo'limlardan iborat:

Umumiy ko'rsatkichlar.

Temir yo'lning o'zida tuzilgan poyezdlarni jo'natuvchi har bir bekati bo'yicha tuzish rejasi.

Temir yo'lning qabul qilish va topshirish punktlari bo'yicha temir yo'llararo tuzish rejasi.

Jo'natuvchi va zinasimon marshrutlar tuzish rejasi.

### ***Poyezdlar tuzish rejasiga tezkor o'zgartishlar kiritish***

Temir yo'llarda yuk tashish ishlari turli sabablarga ko'ra notekisdir. Vagon oqimlarining notekisligi va ularning tarkibining o'zgarishini hisobga olgan holda ma'lum davr o'tgandan so'ng amaldagi poyezdlar tuzish rejasiga tezkor o'zgartishlar kiritiladi.

Poyezdlar tuzish rejasiga o'zgartishlar kiritishga asos bo'lib quyidagilar hisoblanadi:

- poyezdlar tuzish rejasi bajarilishining tahlili;
- vagon oqimlarining ko'payishi yoki kamayishi;
- davlatlararo tashish ishlari uchun chegara punktlarining o'zgarishi.

Tezkor o'zgartishlar kiritishga asos ob-havo sharoitlarining ta'siri va favqulodda holatlardir.

Poyezdlar tuzish rejasiga va vagon oqimlarini yo'naltirish tartibiga o'zgartishlar quyidagicha kiritiladi: davlatlararo yo'nalishlar uchun hamdo'stlik davlatlari temir yo'l transporti bo'yicha kengash direksiyasi tomonidan taqdim qilinadi va uning rahbari tomonidan tasdiqlanadi; davlat ichidagi yo'nalishlar uchun-temir yo'l transporti ma'muriyati tomonidan taqdim qilinadi va uning rahbari tomonidan tasdiqlanadi. Bekatlarda manyovr ishlari mijozlar bilan tuzilgan shartnomaga muvofiq bekat muhandisi va boshlig'i tomonidan tashkil qilinadi va tezkor tartibda unga



o'zgartishlar manevr dispetcheri va bekat navbatchisi tomonidan kiritiladi.



7.6-rasm. Saralash bekatida poyezdlar tuzish rejasiga o'zgartishlar kiritish chizmasi

*AHM – axborot-hisoblash markazi*

Saralash bekatida poyezdlar tuzish rejasiga o'zgartishlar tashish ishlari boshqarmasi (D) telegrammalari asosida kiritiladi (4.9-rasm).

Ushbu telegrammalarda temir yo'llararo va temir yo'lining ichki yo'nalishlarida poyezdlar kiritish, ularni bekor qilish yoki tarkiblarga o'zgartirishlar kiritish haqida ma'lumotlar aks ettiriladi.

#### ***Poyezdlar tuzish rejasining bajarilishini ta'minlash***

Poyezdlar tuzish rejasi bajarilishini ta'minlash uchun quyidagilar zarur:

– bekatlarning texnik kontoralarini zarur ko'rsatmalar va hujjatlar bilan ta'minlash (tarmoq belgisi kartalari, bekatlarning tarmoq belgisi bilan birga alfavitli ro'yxati, poyezdlar tuzish rejasi kitobchalari va h.k.);

– tegishli xizmatchilar tomonidan poyezdlar tuzish rejasining o'rganilishi;

– asosiy saralash bekatlarida poyezdlar tuzish rejasining bajarilishi va uning ko'rsatkichlarining tahlili;

- saralash yo‘llari ixtisoslashtirilishiga o‘zgartishlar kiritish;
- guruhleri almashtiriluvchi va tezkor yukli poyezdlar bilan ishlash tartibini belgilash;

- rejani bajarishning dispetcherlik boshqaruvi tizimini tartibga solish;

bekatda vagonlar turish vaqtini hisobga olishni tekshirish.

Poyezdlar tuzish rejasi qanday sifatli ishlab chiqilganiga qaramay, uning bajarilishini muntazam nazorat etilmasa u ijobiy samara bermaydi.

Poyezdlar tuzish rejasining buzilishi deb vagon oqimlarini amaldagi tuzish rejasiga mos bo‘lmagan va temir yo‘llarga iqtisodiy zarar yetkazadigan holda tashkil etishga aytiladi.

Poyezdlar tuzish rejasining buzilishlariga quyidagilar kiradi:

- o‘tkinchi poyezdlar uchun – poyezdlar harakati aylanma bo‘lgan bir yoki bir necha vagonlarni tarkibga kiritish;

- tarqatishga keluvchi poyezdlar uchun – poyezdlar tuzish rejasida ko‘zda tutilmagan, orqaga qaytuvchi vagonlarni tarkibga kiritish;

- uzoqroq manzilli uch va undan ortiq, amaldagi poyezdlar tuzish rejasiga muvofiq qayta ishlovsiz o‘tishi kerak bo‘lgan vagonlarni shu bekatda qayta ishlanuvchi poyezdlar tarkibiga kiritish;

- ko‘p guruhli poyezdlar tarkibiga kiruvchi vagonlar guruhlarini ularni tuzish va tarkibda joylashtirishning belgilangan tartibiga amal qilmaslik;

- jo‘natuvchi marshrut tarkibiga marshrut manziliga mos bo‘lmagan vagonlarni kiritish;

- jo‘natuvchi marshrutlar va texnikaviy bekatlarda tuzilgan poyezdlarni yo‘l-yo‘lakay to‘ldirishning belgilangan tartibiga rioya qilmaslik;

- bo‘sh vagonlardan marshrutlar tuzishning belgilangan tartibiga rioya qilmaslik;

- poyezdlar va jo‘natuvchi marshrutlarni manzil bekatiga yetib bormasdan tarqatish;

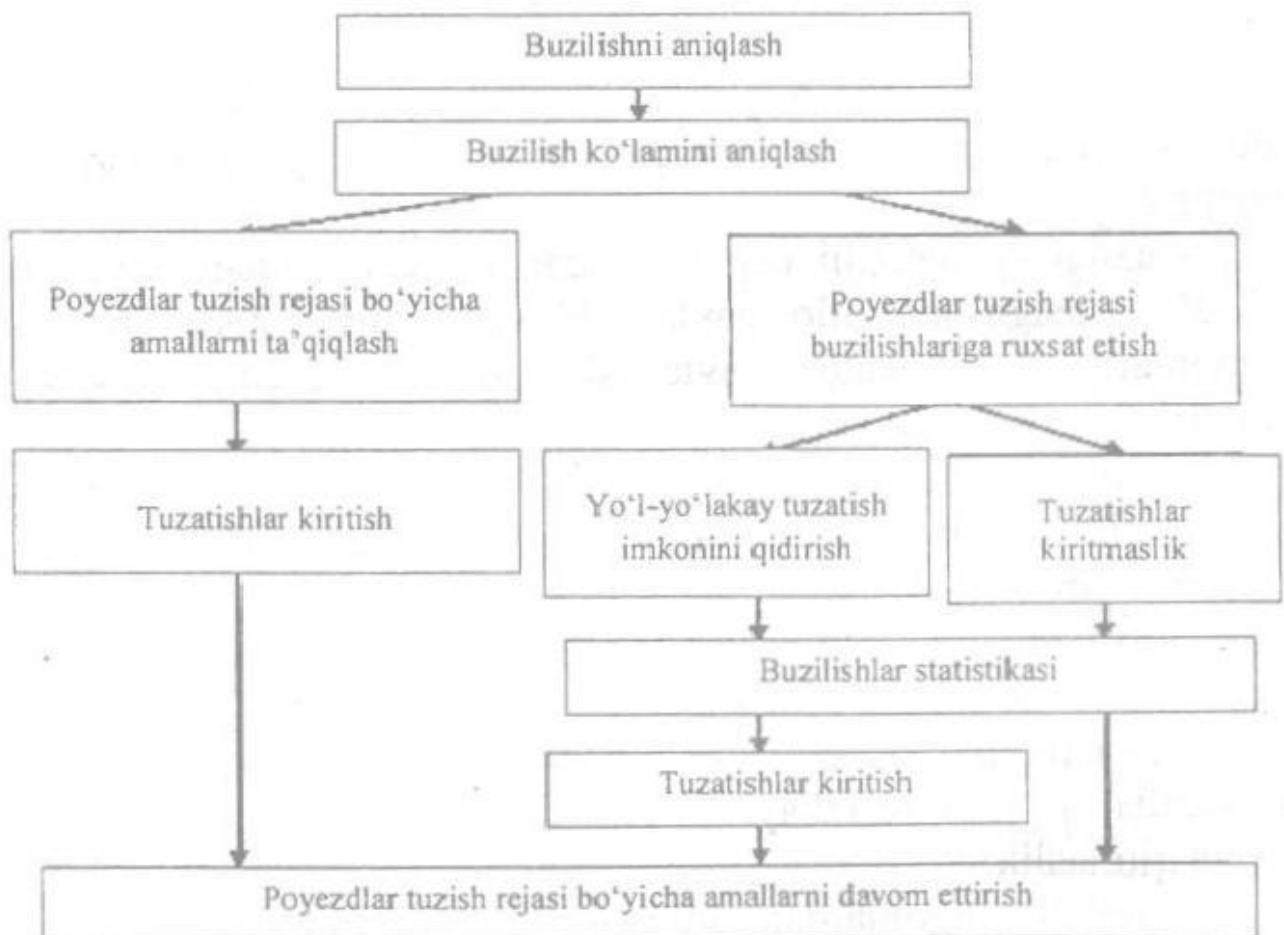
- tarqatilishi lozim bo‘lgan poyezdlarni bekatdan o‘tkazib yuborish;

– poyezd tarkibiga tashish hujjatlari bo‘lmagan yuklangan vagonlarni kiritish.

Poyezdlar tuzish rejasi buzilishlarining amaldagi nazorat tizimi quyidagilarga imkon beradi:

- buzilishlarni aniqlash;
- vagon oqimlarini tashkil etish tizimida ushbu buzilishlarga ruxsat etish;
- ushbu buzilishlarni bartaraf etish yoki bartaraf etmaslik;
- poyezdlar tuzish rejasi buzilishlarining umumiy statistikasini olib borish.

Hozirgi davrda poyezdlar tuzish rejasi bajarilishi nazoratning takomillashtirilgan tizimini qo‘llash maqsadga muvofiqdir (7.7-rasm).



**7.8-rasm. Poyezdlar tuzish rejasi nazoratining takomillashtirilgan tizimi**

Poyezdlar tuzish rejasi bajarilishi nazoratining takomillashtirilgan tizimi quyidagilarni bajarish imkonini berish kerak:

- poyezdlar tuzish rejasi buzilishlarini aniqlash;
- buzilishlar ko‘lamini aniqlash, buzilishlar keltirgan iqtisodiy talofotlarni aniqlash;
- buning asosida poyezdlar tuzish rejasi buzilishlariga ruxsat etish yoki poyezdlar tuzish rejasi bo‘yicha amallarni ta‘qiqlash;
- amallar ta‘qiqlanganda tuzish bekati texnikaviy vositalari yordamida buzilishlarni darhol bartaraf etish;
- amallar ruxsat etilganda yo‘l-yo‘lakay bartaraf etish choralarini qo‘llash yoki tuzatishlar kiritmaslik;
- poyezdlar tuzish rejasining yo‘l qo‘yilgan buzilishlar statistikasini olib borish.

---

---

## **VIII bob. MARKETING – TRANSPORT SERVISINI TAKOMILLASHTIRUVCHI USUL SIFATIDA**

### **8.1. Transport mahsuloti darajasi tuzilishi, transport mahsuloti**

Tashkilotlar, muassasalar yoki tadbirkor fuqarolarning bozor sharoitlaridagi har qanday faoliyati asosida mahsulot yoki tovar yaratish yotadi.

Mahsulot – bozorda iste'molchi e'tiboriga u xarid qilishi, foydalanishi yoki iste'mol qilishi uchun taklif qilish mumkin bo'lgan, ehtiyoj yoki istakni qondirishga qodir bo'lgan narsalardir. Biznesda mahsulot ko'pincha bozorda moddiy obyekt, xizmat yoki g'oya sifatida taqdim etilishi mumkin bo'lgan tovarga uyg'unlashtiriladi. Marketing bo'yicha mutaxassislar tovarga qo'l bilan sezib bo'ladigan va sezib bo'lmaydigan xossalar majmuyi sifatida ta'rif berib, u o'z ichiga moddiy obyekt, qadoq (idish), rang, narx, nufuz kabilarni oladi. Biroq amaliyotda bu toifalarning nisbatan uzil-kesil va aniqroq tushunchalari mavjud.

Transport mahsuloti deganda aholining ehtiyojlari va istaklarini qondirish uchun zarur bo'lgan, istak paydo bo'lgan davrda yuzaga keladigan va ular bir joydan boshqasiga yo'lga chiqqanida paydo bo'ladigan ashyoviy (tovarlar) va ashyoviy bo'lmagan (xizmatlar) iste'mol qiymatlarining yig'indisi tushuniladi.

Mahsulot – integratsiyalashgan tushuncha bo'lib, u o'ziga jismoniy obyektlar – transport tovarlarini (poyezd, vagon, joy) va transport xizmatlarini oladi.

Kompleks ko'rinishda u o'z ichiga asosiy, yondosh (birga keladigan) qo'shimcha mahsulot hamda keng ma'nodagi mahsulotni oladi. Har qanday mahsulot – iste'molchi muammolarini hal qiladigan turli xizmat va tovarlar kombinatsiyasidir.

Transport tovari deganda temir yo‘l transportining ko‘plab xizmat va bo‘linmalari faoliyatining ishlab chiqarish sohasi mehnati mahsuloti tushunilib, u sotish (almashtirish) uchun yaratilgan bo‘lib, yo‘lovchilar tomonidan bir joydan boshqasiga safar qilganda ishlatishlari uchun mo‘ljallangan bo‘ladi. Transport tovariga misol qilib yo‘lovchi tashish uchun mo‘ljallangan vagonni misol qilib keltirish mumkin. U taqdim etishning uch darajasiga ega: o‘ylangan yoki mohiyatiga ko‘ra tovar, real bajarilgan, tayyorlangan tovar va qo‘shimchalarga ega bo‘lgan tovar. Yo‘l davomida yo‘lovchilarga yuqori sifatli xizmat ko‘rsatilishini ta‘minlash maqsadida tovarning sotsial-madaniy servisga texnik jihatdan muvofiqligi (adekvatligi)ga rioya qilinishi kerak. Shu sababli vagonning texnik-ekspluatatsiya tavsifi to‘lovga qodir yo‘lovchilarning ham joriy davrdagi, ham istiqboldagi istak va ehtiyojlarini hisobga olishi kerak. Vagonning ishlab chiqarish (ijrosi) hamda unga xizmat ko‘rsatishdagi har qanday chetlashish va izdan chiqishlar aholiga transport xizmati ko‘rsatish tizimiga va umuman, yuk tashuvchi obro‘-e‘tiboriga tuzatib bo‘lmaydigan zarar yetkazadi.

Aholiga transport tovarining o‘zi emas, balki xizmat, unda tashish imkoniyati sotiladi. Xizmat – boshqalarga xizmat ko‘rsatishda, hayotda foyda, yordam keltiradigan harakatdir.

Servis transport xizmati – transport xizmati ijrochisining (korxonalar, tashkilotlar, muassasalar yoki tadbirkor-fuqarolar) yo‘lovchilarda ehtiyoj yuzaga kelgan va ularda yo‘lga chiqish xohishi paydo bo‘lgan payt ana shunday ehtiyojlarini qondirishga qaratilgan faoliyati natijasi. Aytish lozimki, na transport bozoridagi servis xizmati sog‘lom turmush tarziga asoslangan bo‘lishi kerak. Keng ma‘nodagi xizmat, tovar kabi, bir necha darajaga ega bo‘lib, asosiy, yondosh va qo‘shimcha xizmatlarga ajraladi. Xizmatning barcha ushbu tarkibiy qismlari o‘zaro bog‘liq bo‘lib, asosiy hal qiluvchi xizmat bilan bog‘liqlikda ko‘rib chiqilishi lozim.

Asosiy xizmat – yo‘lovchilarni bir jo‘nash punktidan boshqa punktga tashishdan iborat. Yo‘lovchi mahsulot xossalarini emas – vagon tiplaridan birida joyni va unda ko‘rsatiladigan xizmatlarni,

ya'ni o'z ehtiyoji va yo'lga chiqish maqsadlari: dam olish, ishga, qarindoshlari va do'stlarini ko'rib kelish, davolanishni ro'yobga chiqarish uchun tashishni sotib oladi.

Bog'liq bo'lgan xizmatlar deb asosiy xizmatdan foydalanish uchun zarur xizmatlarga aytiladi. Bu, birinchidan, chipta sotish, ularni transport xizmati iste'molchisining uyiga, ishiga yetkazib berish, yo'lovchi va bagajni joylashgan yoki yashash joyidan jo'naydigan punktiga (stansiya yoki vokzal) qadar yetkazishdan iborat. Ikkinchidan, yo'l kuzatuvchilarining choyshab berish, uni to'g'rilash, yegulik ovqat, ichimliklar, tozalik vositalari bilan ta'minlash, vagonlardagi havoni tozalash bilan bog'liq xizmatlari kabilar kiradi. Asosiy xizmat, odatda, qo'shimcha xizmatlarni emas, balki yondosh (bog'liq) xizmatlar ko'rsatilishini talab qiladi.

Qo'shimcha xizmatlar deb asosiy xizmatga qo'shimcha ko'rinish (foyda) beradigan va mazkur xizmatni unga raqobatbardosh xizmatlardan farqlash imkonini beradigan xizmatlarga aytiladi. Masalan, bu uyali aloqa, kompyuter, telegraf va videoaloqa xizmatlari, yangi gazeta va jurnallar, shaxsiy tozalik buyumlar, shaxsiy seyf, qo'riqchilar bilan ta'minlash, kupe-kutubxona xizmatlari, trenajyorlari va dushiga ega bo'lgan sport-kupe, artistlar chiqishi uchun vagon-zali, shaffof tomli va katta vitrajli derazalari bo'lgan vagon-bari, majlislar vagoni kabilardir. Bir bozorda yondosh (bog'liq) mahsulot bo'lgan narsalar boshqasida qo'shimcha, hatto asosiy ahamiyatga ega bo'lishi mumkin.

Xizmat yoki mahsulotning keng ma'nodagi izohi tashish imkoniga ega bo'lish, uning umumiy muhiti, yo'lovchilarning xizmat ko'rsatuvchi xizmatchilar bilan yuzma-yuz, yoki poyezd ichidagi aloqa bo'yicha bog'lanish osonligi, ularning xizmat ko'rsatish jarayonidagi ishtiroki va yo'lovchilarning o'zaro muloqotini anglatadi. Bu omillar asosiy, yondosh (bog'liq) va qo'shimcha xizmatlar bilan birga «keng ma'nodagi xizmat» tushunchasini tashkil etadilar. Mahsulotni keng ma'noda tushunish iste'molchiga taqdim etilayotgan narsalar va ular qay tarzda taqdim etilayotganini o'z ichiga oladi. Boshqaruv nuqtayi nazaridan asosiy mahsulot (xizmat) aholiga transport xizmat

ko'rsatish markazidan iborat. Yondosh (bog'liq) mahsulotlar bosh maqsad bozorida asosiy mahsulotni taqdim etish uchun talab etiladi. Qo'shimcha mahsulotlar esa mahsulot o'rnini belgilashda ko'mak berishi mumkin. Asosiy, yondosh (birga keladigan) va qo'shimcha mahsulotlar mijoz olgan narsasini qanday idrok etishini (qabul qilishini) emas, balki u aynan nima olishini belgilab beradilar. Mahsulotni taklif qilish usuli uning mijoz idrok etishini belgilab beradi.

Servisda mahsulot (tovar va xizmat) tarkibiga nozik, energetika darajasida xizmat ko'rstuvchi xizmatchilarning aqliy, intellektual, madaniy va hissiy imkoniyatlari bilan yaratiladigan va mijozlarga ijobiy muhit (aura) tarzida taqdim etiladigan ajratib bo'lmaydigan (uzviy) mahsulot ham kiradi. Bu jilmayish, xushmuomalalik, xayrixohlik, mehmondo'stlik, iltifot, mijozga xos bo'lgan muayyan jozibadorlik, u hushyorlik, e'tiborlilik, xabadorlik, batartiblik, ishchanlik kabilardan tashkil topadi. Servis sohasida mashg'ul bo'lgan odamlar e'tibori to'lig'icha mijoz hamda uning manfaatlariga qaratilishi shart.

Servis xizmatlarining (transport, turistik, mehmonxona), boshqa istalgan xizmatlar kabi, o'ziga xos xususiyatlari mavjud: qo'l bilan sezib bo'lmaslik, ishlab chiqarish va iste'mol uzviyligi, sifat darajasining o'zgarib turishi va saqlanmaslik.

*Qo'l bilan sezib bo'lmaslik.* Servis xizmatlari moddiy bo'lmay, ularning ta'mini bilish, qo'l bilan ushlash mumkin emas, ularni bevosita ko'rsatilish momentiga qadar ko'rib va eshitib bo'lmaydi. Yo'lovchi poyezdga chiqqanida uning qo'lida faqat chipta va temiryochilarning uni eson-omon mo'ljaliga yetkazib qo'yish to'g'risidagi va'dasi bo'ladi. Yo'lovchi poyezdni tark etganida esa uning ixtiyorida safardan faqat boshqalar bilan o'rtoqlashishi mumkin bo'lgan esdaliklar qoladi, xolos.

*Ishlab chiqarish va iste'molning uzviyligi.* Xizmat ijrochi va iste'molchining bevosita hamkorligining natijasidan iborat ekan, xizmat ko'rsatish jarayoni iste'mol bilan uzviy ravishda yuz beradi. Moddiy sohada tovar ishlab chiqarish sotishdan oldin kelib, shundan keyingina iste'mol qilish bosqichi keladi. Xizmatni ishlab chiqarish va sotish jarayoni aksariyat hollarda bir shaxs



qo'lida jamlanadi va servis bilan mashg'ul xodimlardan alohida fazilatlarga ega bo'lishni talab qiladi.

*Sifatning nomuntazamligi va saqlanmaslik.* Xizmatlar sifati ularni kim va qanday sharoitda ko'rsatayotganligiga bog'liq. Xizmat ko'rsatayotgan shaxsning shu paytdagi holati ham ko'p narsani hal qiladi. Bir odamning o'zi sizga bugun ajoyib, ertaga esa juda yomon xizmat ko'rsatishi mumkin. yomon xizmat ko'rsatish sabablari turlicha bo'lishi mumkin: kasallik yoki maza qochishi, oilaviy yoki ishlab chiqarish bilan bog'liq muammolar. Xizmat sifatining nomuntazamligi servis xizmati uchun xos bo'lgan, spesifik xususiyatdir. Servis xizmatining hayotiy sikli moddiy tovardan unda saqlash bosqichi yo'qligi bilan jiddiy farq qiladi. Xizmatlarni moddiy tovar kabi omborda yig'ib, asrab qo'yish mumkin emas, shuning uchun saqlanmaslik xususiyati ishlab chiqaruvchidan talab va taklif muvofiqligiga aniq rioya qilinishini talab qiladi.

## **8.2. Transport tovar va xizmatlar paketi**

Aholiga tashishlarda kompleks xizmat ko'rsatish uchun yo'lovchilar krompaniyalari va ularning tuzilmalari tomonidan yo'lovchilarga transport paketlari deb nomlangan turli ko'rinishdagi tovarlar va xizmatlar to'plamlari jamlanishi va sotilishi mumkin. Transport tovar va xizmatlar paketi xizmatlarning alohida turlaridan shakllanadi: chiptalarni oldindan xarid qilish (sotib olish) xizmatlari; bagaj yoki yo'lovchini vokzalgacha yoki turar joyigacha tashish, tashib keltirish (yaqin olib kelish), olib borish transfera – uchrashuvlar, tashishlar; ovqatlanish (shu jumladan ichimliklar); joylashtirish; ekskursiya, madaniy va sport xizmatlari (shu jumladan turistik tovarlar va suvenirlerini (esdalik buyumlarini) sotish)ni tashkil etish va taqdim etish; teatrlar, ko'rgazmalar va do'konlarga tashrif buyurishni (borishni) tashkil qilish bo'yicha xizmatlar; o'zga (boshqa) xizmatlar (pasportlar, vizalar, tibbiy va veterinar sertifikatlarni rasmiylashtirish, uyali telefonlar va avtomobillarni ijaraga berish, sug'urtalash va b.).

Tizimdagi tur paketlar juda keng qo'llaniladi. Tur – bu turistlarni tashish, joylashtirish va ovqatlantirish, ularga ekskursiya xizmatlari (shu jumladan gid – tarjimonlar va guruh rahbarlari (turmenejerlar)ni ko'rsatish, shuningdek sayohat maqsadidan kelib chiqqan holda taqdim etiladigan (ko'rsatiladigan) boshqa xizmatlar).

Turpaket deganda – oldindan yo'l chiptalarini bronlash, mehmonxona, transport, ekskursiya va ovqatlanish xizmatlari, viza va suqurtani rasmiylashtirish va b. Shu kabi xizmatlarni o'z ichiga olgan dastur bo'yicha aniq bir marshrutda shaxsiy (alohida) yoki jamoaviy asosda tashkil qilinuvchi kompleks turistik xizmat, sayohat yoki safarlar tushuniladi.

Odatda, turizm bozordagi turistik mahsulot birlamchi sotiladigan bo'lib keladi.

Turpaketlarni sotish, transport paketlarini sotishdan farqli o'laroq rasmiylashtirilgan (rejali) xarakterga ega va asosan turistik firmalar va kompaniyalar (turoperatorlar) tomonidan mijozlar talablari va ehtiyojlarini o'rganish asosida oldindan shakllantiriladi, transport xizmatlar paketi esa asosiy tashish xizmatini soishda bevosita mijoz – yo'lovchi tomonidan shakllantiriladi. Transport paketlari sotuvini tashkil qilish temir yo'l stansiyalari va vokzallarda SM (SS) tarmog'ini yaratish, turli - tuman xizmatlarni ishlab chiqish va taqdim etish, transportning boshqa turlari bilan birgalikda ishlash (operatsiya), mehmonxona, turizm, ekskursiya, restoran va biznesning boshqa turlarini industriyalashni talab etadi.

Transport – xizmatlar paketini tezkor shakllantirish va sotish uchun yo'lovchi kompaniyalar va ularning tuzilmalari, SM va transport bozorida faoliyat ko'rsatuvchi boshqa tashkilotlar tomonidan yaratiladigan sertifikatlangan va litsenziyalangan, asosiy va qo'shimcha servis xizmatlarini rezervlash va sotish tarmoqli avtomatlashtirilgan tizim yaratilishi kerak.

ASU SUS «Ekspress – 3» avtomatlashtirilgan axborot bazasini qo'llash mumkin. Poyezd jo'natilishidan 45 – 63 kun oldin yo'lovchilarga servis xizmat ko'rsatuvchi har bir bo'linma vokzal va stansiyalar SM terminal qurilmalari orqali bajarilyapgan

sertifikatlangan va standartlashtirilgan xizmatlar, ularning har bir kalendar kun va poyezd bo'yicha soni va narxining kodlarini – ro'yxatini kiritishlari lozim. ASU SUS bajaruvchiga sotilgan xizmatlar sotuvchilar rekvizitlari ko'rsatilgan rezervlangan buyurtmalar soni, shuningdek qolgan (bo'sh) xizmatlar soni haqidagi ma'lumotlarni taqdim etish bo'yicha axborot aloqasi bilan ta'minlashi kerak, bundan tashqari statistik va moliyaviy hisob qilish, har bir yo'lovchilar kompaniyasi va SM amalga oshirgan (sotgan) va taqdim etadigan xizmatlar bo'yicha nazorat va hisobot olib borishi kerak. Shu bilan birga tizim xizmatlarning yangi turlari va ularning hajmini yaratish va realizatsiya qilish uchun rejali asos bo'lib xizmat qila oladigan servis xizmatlariga bo'lgan, xizmat ko'rsatilmaydigan talabni hisobga olishi lozim.

Temir yo'llar SM lari o'zaro hamkorligi to'g'ridan to'g'ri shartnomalar asosida qurilib, ularda xizmatlar ro'yxati, ularning narxlari va o'zaro hisob - kitob tartibi aks ettiriladi.

### **8.3. Transport xizmatlar bozorini segmentlash usullari**

*Transportning bozorini segmentlashning mezonlari.* Transport bozorini segmentlash – bu bozorni ayrim belgilari bo'yicha alohida segmentlarga ajratishdir.

Segmentlash marketing majmualarini maqsadga muvofiq, kuchliroq ravishda amalga oshirishga imkon beradi.

Bozorning iste'molchilik segmenti – transport xizmatlarining iste'molchilari bo'lib, ular birdan bir marketing rag'batlantiruvchi stimullarining yig'indisiga bir xilda munosabat bildiradi.

Segmentlash obyektlari iste'molchi – yuk egalari, transportda xizmat ko'rsatish turlari (mahsulotlar – transport xizmatlar) va transport korxonalarini hisoblanadi.

Transport bozorini bo'lish prinsipi yuk egalari va aholining turli ehtiyojlari turli e'tiborini mo'ljallashni ko'zda tutadi. Segmentlarni quyidagilarga ajratish mumkin: bir xil turdagi tashishlar ustun kelsa – bir turdagi; agar yuk guruhining umumiy nomenklaturasidan (masalan, neft va neft mahsulotlari) bir mahsulot (benzin) ajratib ko'rsatilsa – tabaqalashgan; marketing

chora - tadbirlarining samaradorligi tekshiriladigan alohida firmaviy poyezdlar yoki yuqori sifatli yuk poyezdlarida – namunaviy; tashiladigan mahsulotning yuk guruhi nomenklaturasiga tegishlilik aniq belgilar qatnov turlari bo'yicha – identifikatsiya qilingan; mayda jo'natma va b.q.lar uchun – kam sonli. Bozorni segmentlash – marketing quolidir. Segmentlash mezonlari va belgilarini farqlash kerak. Mezon – bu bozorni segmentlash tanlash usuli (yo'li), belgi – ushbu segmentni ko'rsatish usulidir.

Transport bozorini segmentlash mezonlarini ko'rib chiqamiz.

Segmentning son jihati bo'yicha parametrlari. Ular qatoriga quyidagilar kiradi: segment hajmi (tonnalar, daromadlar rublda), yuk jo'natuvchilar, yuk qabul va stansiyalar (yo'llar) soni. Shu parametrlardan kelib chiqqan holda, yuk tashuvchi ushbu segmentga qanday ishlab chiqarish kuchi, ishchi vagon parkining (turi va tegishlilik bo'yicha) ko'lami qanday bo'lishi kerakligini aniqlashi mumkin.

Segmentning erishuvchanligi – bu vagon egasining talab etiladigan ishchi vagon parki qismidagi imkoniyati, yuklarni ortish va yetkazib berish sharoitlari.

Transport korxonasi yuk egalarining iste'mol istaklarini hisobga olgan holda vagonlarning soni yetarli ekanligini, bu vagonlarning yuk ko'taruvchanligi qanday, ortish va yuklarni iste'molchilarga yetkazib berishga vagonlarning uzatish tizimi ishonchliligi (yuk ortish resurslari bilan barqaror ta'minlash imkoniyati mavjudmi?), ushbu bozor segmentida qanday qayta ortish punkti va kirib kelish yo'llardan foydalanishni aniqlashi kerak.

Bu savollarga javoblarni rahbariyatga tanlangan bozor segmenti tashishlar ta'minlanadimi yoki transport xizmat ko'rsatishning yangi imkoniyatlarini topish ustida yana ishlash kerakligi haqida tashkilotlar beradi.

Segmentning ahamiyatliligi, ya'ni bozor segmenti sifatida u yoki bu yuk egalari guruhini qanchalik aniqliligi, bozor munosabatida qanchalik mustahkamliligini aniqlash. Ushbu bozor segmenti istiqbollimi yo'qmi, tashuvchining ishlab chiqarish

kuchini rivojlantirishga arziydimi yoki aksincha ularni boshqa segmentga aylantirish kerakmi, shularni aniqlashlari kerak.

Ushbu mezon asosida transport xizmatlari bozorining ko'rsatilgan segmentida ishlash tashuvchi uchun qanchalik rentabellik ekanligi aniqlanadi. Agar ushbu segmentda tashishni aksiyador shaklida boshqarishga yo'l qo'yilsa, unda aksiyaga dividendlar ko'lamini, umumiy foydaning o'sish salmog'ini aniqlash kerak.

Segmentning boshqa transport turlari xizmat bozori bilan uyg'unligi.

Bu Nizom to'g'ridan to'g'ri aralash temir yo'l – suv qatnovida yuk tashish hollarida tashqi bozor yuklarini tashishda to'g'ridan to'g'ri aralash temir yo'l – avtomobil qatnovlaridan foydalanganda qo'llaniladi.

Qatnovlarning bu turlari mulkdorlik shakli va tashqi savdo aloqalarini rivojlantirish, tashuvchilar o'rtasida raqobatni kuchaytirishga bog'liqligi bilan istiqbolli sanaladi.

Asosiy raqobatchilar transport xizmatlari bozorining tanlangan segmenti bilan qanday munosabatda bo'lishga tayyor degan savolga javob topish kerak.

*Transport xizmatlari bozorini segmentlash usullari.* Yuk tashuvchilar va mijozlar o'rtasida bozor munosabatlarning turli - tuman bo'lishiga olib kelishi muqarrar, yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilar ko'pligi, tashiladigan yuklarning ko'pligi, transport korxonalarining ko'pligi, transport xizmatlarining ko'pligi haqida tez - tez gapirib turishga to'g'ri keladi. Ushbu ko'plikni tashkil etuvchi predmetlar, elementlar deb ataladi. Bu A ko'plikning, X elementlardan iborat ekanligini ko'rsatish uchun, odatda  $A = \{X\}$  yoziladi. Bu yerda figurali qavs elementlarning bir butun ko'plikni A ga birlashtirilgan. X element A ko'plikka tegishli bo'lsa, bunday yoziladi:  $X \in A$ .

Shunday qilib, ko'plik haqida gapirganimizda, elementlari hisoblangan ayrim predmetlarni bir butun ko'plikka birlashtiramiz.

Transport xizmatlari bozoriga qanday qilib ko'plik beriladi?  
Ko'plik berishning har xil usullari mavjud.

Shulardan bittasi ko'plikka tegishli elementlarning to'liq ro'yxatini berishdan iborat. Masalan, transport xizmatlari kuchli iste'molchi bo'la oladigan korxonalar va tashkilotlar, preyskurant bo'yicha yuklar nomenklaturasi, mamlakatlar ro'yxati, ishlar va xizmatlar turlari va h.k.

Nimko'plik tushunchasi deganda – har doim ayrim ko'plikni mustaqil emas, balki boshqa kengroq ko'plikning bir qismni ko'rib chiqishga to'g'ri keladi. Bunday holatda  $V$  ko'plikni boshqa  $A$  ko'pligining nimko'pligi hisoblanadi, agar  $V$  ko'pligining ham elementi hisoblansa, bunday holatda  $A \subset B$  deb yoziladi.

Agar qaysidir temir yo'lni olsak, yuk stansiyalari va barcha boshqa stansiyalar ko'pligi shu yo'lning nimko'pligi deb hisoblanadi. Transport xizmati bozorini o'rganishda sezilarli iqtisod beradigan va bozorni segmentlashni moslashuvchan va samarali bo'lishiga yordam beradigan simvollaridan foydalansa bo'ladi.

Bunday simvollar sifatida ko'plik nazariyasining quyidagi klassik simvollaridan foydalaniladi.

$A$  va  $V$  (berilgan ikki ko'plik).

$a \in A$  ( $a$  element  $A$  ko'plikka tegishli).

$A \subset B$  ( $A$   $V$  ko'plikning kichik ko'plik,  $A$  ning barcha elementlari hisoblanganda).

$A=B$  ( $A$   $V$  bilan mos keladi).

$A \neq B$  ( $A$   $V$  bilan mos kelmaydi).

$A \subseteq B$  ( $A$   $V$  ning ichida).

$A=\emptyset$  ( $A$  bo'sh ko'plik, ya'ni  $A$  da bitta ham element yo'q degani).

Transport xizmat bozorini quyidagi segmentlarga bo'lish maqsadga muvofiqdir:

– transport xizmatlari iste'molchilari guruhlari bo'yicha – iste'mol segmentlash;

– mijozlarga transport xizmatlari ko'rsatish turlari bo'yicha – oziq - ovqat (mahsuloti) segmentlash;

– raqobatlar bo'yicha;

– narx - navo faktorlari bo'yicha.

Transport xizmatlar bozorini segmentlashda turli belgilar ham ajratib ko'rsatiladi.

Transport xizmatlari bozorini segmentlashda quyidagi usullardan foydalaniladi:

- ko'pliklar kesishuvi usuli;
- ko'pliklarni bo'lish usuli;
- ko'pliklarni qo'shish usuli;
- transport xizmatlari raqobatbardoshligini baholash.

#### **8.4. Transport servisi darajasini takomillashtirish**

Transportda servis ta'minlovi yuklarni ishlab chiqilgan joyidan iste'mol qilinish joyigacha olib borish bilan bog'liq muammolarning murakkabligini ko'rsatadi. Masalaning hal qilinishi yuk turi, olib borish ishonchliligi va tezligi, saqlanishini ta'minlashga bog'liq.

Yo'lga sarflanadigan vaqt hamda yetib borish sanasini rejalashtirishga imkon bo'lishi uchun, mijozlarga xususiy vagonlari va konteynerlarini qaytarishni ta'minlash, o'z vaqtida belgilangan harakatdagi tarkibni yetkazib berish, belgilangan muddatda oluvchilarga yoki port va chegaradagi stansiyalarga yuklarni olib borish zarur.

Tashishlar xavfsizligi ko'p qirrali muammodir. U gaz, neft, kimyoviy mahsulotlarni va boshqa xavfli yuklarni tashish bilan bog'liq. Bunda sisternalarni me'yoriy darajada to'ldirilishini tekshirish, gaz yoki suyuqliklarni sirqib chiqib ketishini nazorat qilish, refrijerator vagonlarda harorat rejimini saqlash, dizel-generator qurilmalarni jihozlash va ularga xizmat ko'rsatish talab qilinadi. Bundan tashqari, harakat va manyovr ishlarining xavfsizligi xavfsizlik servisida eng muhim omildir.

Rivojlanishi marketing tamoyillariga tayanishi kerak bo'lgan servis, albatta tashish jarayonini takomillashtirilishining negizi bo'lishi zarur.

Transport servisi sifatini oshirish hisobiga tijorat yutuqlariga erishish uchun, mijozlar talablarini qondirishga qaratilgan quyidagi choralarni amalga oshirish zarur:

- tashishlarni «aniq belgilangan muddatda» yetkazib berish tamoyilini qoʻllagan holda, yuk yetkazib berish rejimiga (oddiy, tezlashtirilgan, tezkor) hamda poyezdlar yurish vaqtiga (kunduzgi, kechki, vaqtincha va muntazam qatnovchi) koʻra differensiallashtirish;

- grafikning tegishli chiziq (nitka)larini ajratgan holda muntazam qatnovchi yuk poyezdlari harakatini taʼminlash;

- konteynerlarda intermodal (transportning bir necha turlarida) tashishlar bozorini kengaytirish bilan «eshikdan eshikkacha» tashish usullarini tashkillashtirish;

- harakatdagi tarqiblarni xususiylashtirish darajasini oshirish;

- katta hajmda yuklar tashishni joʻnatish yoʻnalishlarini rivojlantirish, sanoat-transport texnologik komplekslarini joriy qilish (ishlab chiqarish zaxiralarisiz ishlab chiqarish gʻoyasi);

- bozor sanoat mahsulotlari va qimmatbaho yuklarni tashishda yuklarni yaratuvchi markazlarni barpo etish;

- temir yoʻl yoʻnalishlarini davlat, mintaqaviy va mahalliy ahamiyatga ega liniyalarni ajratgan holda ixtisoslashtirish;

- yoʻnalishlarda poyezdlar joylanishini bashorat qilish, yuklarni harakatlanishini kuzatish va mijozlarga axborot xizmatini koʻrsatish bilan bogʻliq kompyuter monitoringi.

Transport marketingida asosiy boʻlib tijorat, xoʻjalik va boshqaruv ishlari birgalikda olib boriladigan maʼlum maqsadlarga qaratilishi va kompleksligi hisoblanadi.

### *Transport xizmatlarini takomillashtirish choralari*

Hozirgi zamon nazariti va amaliyotida marketingning quyidagi chora-tadbirlari maʼlum: yoʻnaltiruvchi modelni yaratilishi va ishlashi; transport bozorini «loyihalarga» ajratish; loyihalar boʻyicha tashkil etiladigan marketing. Ushbu chora-tadbirlar mazmunini qisqacha koʻrib chiqamiz.

*Yoʻnaltirish modelini yaratish va ishlatish.* Aniq yoʻnaltiruvchi modelni yaratish transport korxonasi bozor



strategiyasini miqdor jihatdan baholash zaruratidan kelib chiqadi. Umumiy strategiyaga tashuvchi faoliyati sohalarining, yuk tashish ishlarini tashkillashtirish, maqsadi, vositalari, siyosati, muddatlari va joriy nazoratni asoslash tizimi sifatida qaraladi.

Yo'naltirish modelini tashuvchi strategiyasini rejalashtirishda qarorlarni qabul qilish uchun yaratish mumkin. Model tashish hajmlarini (tonna va vagonlarda ko'rsatilgan), daromadning ko'tarilishini, transport xizmatlarining yangi turlariga bo'lgan talablarini qondirish darajasini, zarur tariflarni, tashuvchini limitlovchi resurslarini, tashishlardan tushadigan foyda va daromadlarni tavsiflovchi ko'rsatkichlarini guruhlariga ajratib beradi. Marketing choralari loyiha bo'yicha ish olib borish bosqichida amalga oshiriladi.

*Bozorni loyihalarga ajratish.* Bu marketingni tashkil etishning muhim jarayonidir. Shubhasiz, transport xizmatlari bozorini o'rganish mamlakat iqtisodiyoti holatini hisobga olish, transport korxonalarini va mahsulot ishlab chiqaruvchilar orasida bozor munosabatlarini rivojlanishi bilan bog'liq bo'lishi kerak.

Bo'g'imlashning uchta asosiy turi tavsiya etiladi: bozorni yuk jo'natuvchilar (iste'molchilar) guruhlariga binoan bo'g'imlash; transport xizmatlari parametrlari; asosiy raqobatdoshlar bo'yicha bo'g'imlash.

Bo'g'imlash uchun yuk egalari hamda yuqori tashkilotlarga tegishli (nomenklaturali) har bir yuk guruhlari bo'yicha barcha yuk jo'natuvchilar, vositachilar va jo'natish stansiyalari aniqlanadi.

Iste'molchilar guruhlari bo'yicha bo'g'imlashdan tashqari mahsulot bo'yicha, ya'ni transport xizmatlari parametrlari bo'yicha bo'g'imlash tavsiya etiladi. U yoki bu ko'rinishdagi tashishlarda xizmatlarning qaysi bir parametrlari iste'molchi uchun afzalligini tahlil qilishda, mijozlarni transport xizmatlarining ma'lum turlariga bo'lgan munosabatlarini hisobga olish kerak. Buning uchun mijozlar uchun afzalroq bo'lgan omillar va transport xizmatlarining yangi turlari parametrlari ko'rsatilgan maxsus texnologik karta ishlab chiqiladi.

Maqsadli bo'g'imlarni tanlash zarurati bo'g'imlashlar soni ko'pligidan kelib chiqadi. Bunday bo'g'imlarning bir loyihada jamlash marketing dasturlarini ishlab chiqishni osonlashtiradi. Mamlakatlar bo'yicha tuziladigan loyihaga kelganda, unda xalqaro yo'llarga doir o'ziga xos muammolar mavjuddir, shu jumladan narxlar siyosati, yo'nalishlarni tashkil etilishi va yuklarni tashish bilan bog'liq boshqa xizmatlar. Mintaqalar bo'yicha loyihaga mintaqaviy korxonalar, temir yo'l transporti uchun materiallar, yoqilg'i, ehtiyot qismlarini tashish; bunday tashishlarga yuk tariflari va b. muammolarni hal qilish yo'llari kiritiladi.

*Loyihalar bo'yicha tashkil etilgan marketing.* Servisni tashkil-lashtirish ishlarining muvaffaqiyati transport bozorining har bir maqsadli bo'g'imi uchun loyihalarni o'z vaqtida va sifatli ishlab chiqilishiga bog'liq. Loyihani ishlab chiqishda quyidagi chizmaga ko'ra oltita o'zaro bog'liq zanjir bo'g'imlari oldindan nazarda tutiladi:

- bozor tahlili;
- aralash marketing strategiyalari;
- maqsadli segment bo'yicha yuk tashishlarning ishlab chiqarish-moliyaviy ko'rsatkichlari bashorati;
- yangi transport xizmatlarini ishlab chiqish va joriy etish;
- yuklarni tashish;
- joriy nazorat-tekshiruv.

Loyiha mazmunini har bir zanjir bo'g'imi bo'yicha ko'rib chiqamiz. Avvalambor, transport bozorini tadqiqot qilish maqsadlari shakllantiriladi. Bozorni o'rganish maqsadlari:

1. Bozor atrofini bilish (shu jumladan raqobatchi muhitni);
2. Bozorning qulay payt poylash holatini bilish;
3. Tashuvchi taklif etadigan xizmatlarni va raqobatchilar takliflarini aniqlash;
4. Tegishli javob harakatlarni ishlab chiqish va tekshirish.

Bozor atrofi majmuasini ijtimoiy-iqtisodiy, siyosiy, texnologik va boshqa tashkil etuvchilarni hisobga olgan holda o'rganib chiqiladi. Shunda aniq mijozlar, ularning joylanish hududi, ularning nafaqat hozirgi vaqtdagi, balki o'tgan davrlardagi

va kelajakdagi strategiyasi. Bu tashkil etuvchilarni quyidagi chizma ko‘rinishida tasvirlash mumkin: kim – qayerda – strategiyalar.

Bozor atrofi: kecha, bugun, ertaga; geografik, iqtisodiy, siyosiy, huquqiy, texnologik daraja, yo‘llar, taqsimlanish, kafolatli xizmat.

Bozorni o‘rganish maqsadlarini belgilashda bozorni tadqiqot qilinadigan yo‘nalishlarni va uning qulay payt poylash holatlarini aniq bilish kerak.

Buning uchun quyidagi chizma keltiriladi:

*Bozorni yaxshi bilish va uning payt poylash holatlarini*

Kecha, kim, bugun, qayerda, ertaga, nima	Yuklarni tashiga ehtiyoj, Mijozlarning o‘zini tutishi, Transport xizmatlarga munosabati, Yangi xizmatlar bo‘yicha asoslar.
--	--

*Mijozlarni ajrata bilish*

Kecha Bugun Ertaga	Resurslarni idora qiluvchi Qaror qabul qiluvchilar Vositachilar Transport xizmatlari iste’molchilari Yangi xizmatlarga qarshilar
--------------------------	--

Har bir loyihadagi bozor va uning atrofini tahlilidan keyin turadigan zanjirning yana bir muhim bo‘g‘imi – bu aralash marketing strategisini ishlab chiqish hisoblanadi. Loyihalar bo‘yicha tashkil etilgan marketing choralarida yettita strategiya ko‘zda tutiladi (har bir loyiha bo‘yicha):

Transport bozori; transport xizmatlari; tarif-narxlar; yo‘llar; tashishlarni taqsimlanishi; yuklarni iste’molchiga yetkazib berish; yuk egalari kafolatli xizmat ko‘rsatish.

Har bir loyiha bo‘yicha zanjirdagi yana bir bo‘g‘im marketing choralarini ishlab chiqish va joriy etilishiga tegishli bo‘ladi.

Bunday bo'g'im mazmunini quyidagi chizma ko'rinishida keltiramiz: ishlab chiqish-joriy etish; xizmat ko'rsatish texnik shart-sharoitlari; usullar; texnologiyalar; hujjatlar; kadrlarni tayyorlash - o'qitish.

Marketingning eng oxirgi orasi – bu marketingning 5 yilgacha mo'ljallangan o'zgaruvchi jadval. Bu choraning mohiyati 5 yillik strategiyalarni ishlab chiqishda belgilangan ishlab chiqarish-molivi ko'rsatkichlarga aniqlik kiritishdan iborat.

Tashishlar sifati va servis elementlari

*Transport xizmatlari sifati va raqobatbardoshligi*

Transport servisini rivojlanishi odatda qo'shimcha tashish hajmlarini jalb qilish, mijozga patent bo'yicha qo'shimcha xizmatlar ko'rsatish, mijozga qo'shimcha pullik xizmat ko'rsatish orqali ishlab chiqarish–moliyaviy keskinlikni kamaytirishga, transport korxonalarini rentabel ishlashiga shart-sharoit yaratilishiga, servis xizmatlar sohasida ish joylari bandligi darajasini saqlanib qolishiga olib keladi.

Marketing tadqiqotlarida nafaqat servisning mohiyati va shakllarini o'rganishning, balki transport servisi tarkibiy elementlarini amalga joriy etishning iqtisodiy jihatdan ma'qulligini, texnik va texnologik imkoniyatlarni asoslash usullarini qo'llash ham muhim ahamiyatga ega.

Servis to'rtta variant bo'yicha tashkil etilishi mumkin:

– servis faqat tashuvchi xodimlari tomonidan amalga oshiriladi;

– transport servisi uchun konsorsium tuziladi (transportning alohida turlarida tashuvchilari orasida vaqtincha kelishuv);

– servis mustaqil va ixtisoslashgan firmaga topshiriladi;

– servis ishlarini bajarish uchun servisning sifati va da'volarni qondirish bo'yicha javobgarlikni to'liq zimmasiga olgan vositachilar jalb qilinadi (transport-ekspeditorlik, agentlik, brokerlik va boshqa tashkilotlar).

Servisning sifati va raqobatbardoshligi haqidagi tushunchani aniq belgilab olamiz. Sifat – bajarilgan ishning yakuniy natijasini belgilovchi parametrlar darajasidir. Bu sintetik ko'rsatkich temir yo'l transporti infrastrukturasi rivojlanish darajasidan tortib, to

bozor sharoitida tashishni tashkil etishni va tashish jarayonini boshqarishni bilish kabi birgalikda namoyon bo'ladigani ko'plab omillarni ifodalaydi.

Ayniqsa, keyingi yillarda transport xizmatining sifati murakkab rivojlanish yo'lini bosib o'tdi. Transport servisi sifati to'rtta darajaga ajratish mumkin:

– birinchi daraja – «standartga mosligi», ya'ni Federal qonunlar moddalariga (temir yo'l transporti Nizomi, Temir yo'l transporti haqida, Tashish qoidalar va b. me'yoriy hujjatlar);

– ikkinchi daraja – «imkoniyatlarga mosligi», ya'ni transport xizmatlarini nafaqat standartlar talablariga, balki temir yo'llarning texnik, texnologik imkoniyatlariga mosligi;

– uchinchi daraja – «bozor talablariga mosligi», ya'ni mijozlarning transport xizmatining yuqori sifati va past narxi haqidagi talablarini qondirish;

– to'rtinchi daraja – temir yo'l tashishlarida «Patent ehtiyojlarga mosligi».

Raqobatbardoshlik – transport servisining boshqa tashuvchilar xizmatlariga nisbatan texnik, texnologik, iqtisodiy va boshqa ko'rsatkichlar bo'yicha bozor talablariga moslik darajasi. Boshqacha qilib aytganda, transportdagi raqobatbardoshlik – bu tashuvchilar orasidagi eng yaxshi, iqtisodiy tomondan foydasi yuqoriroq bo'lgan tashish sharoitlari va xizmatlarni amalga oshirish uchun raqobat. Sohalararo raqobat – turli transport turlari orasidagi raqobatni, soha ichidagi raqobat esa turli ekspeditorlik tashkilotlari, kompaniya – operatorlar orasidagi raqobatni tavsiflaydi. Shunda aralash tashish sohasidagi transport bozori subyektlarining raqobatchilik faoliti sifatida sherikchilik harakati rivojlanib boradi.

Bozor sharoitida tashuvchilar faoliyati doimo transport servisi darajasini ortishi bilan asoslanib turishi kerak. Yo'nalishlar bo'yicha servisning rivojlanishini quyidagi tashkiliy, texnik va texnologik yechimlar belgilab beradi.

---

---

## **IX bob. TRANSPORT XIZMATLARI FAOLIYATINI RAG‘BATLANTIRISH**

### **9.1. Xizmatlar bozorining monopol raqobatbardoshlik holati**

Temir yo‘l tashishlarida raqobatning rivojlanishi temir yo‘l transporti ishining samaradorligini ko‘tarish va sifatining o‘shishiga yordam beradi. Uning erishuvchanligi ko‘payib boradi. Bozor sharoitida temir yo‘l transporti ishlarining davlat tomonidan nazorat qilinishi va xo‘jalik boshqaruv bilan birga kerakli qonuniy bazasi do‘imiy ravishda shakllanib boradi. Sho‘ba aksiyador jamiyat quyidagi faoliyat bo‘yicha turlari bo‘yicha tashkil etilishi kerak: tranzit tashishlar, konteynerlar tashish, tez buzilgan yuklar, harakatdagi sostavni ta‘mirlanishi. Tashish sohasida raqobatni rivojlantirish maqsadida xususiy investorlarni (sarmoyalarni) jalb etishga sharoitlar yaratiladi. Raqobat sohasida raqobatni rivojlantirish va davlat tomonidan nazorat qilish kuchaytiriladi.

### **9.2. Moslashuvchan tarif siyosati, tariflarni indekslash**

Bozor munosabatlari sharoitida tijorat manfaatlari asosida yuk egalari tashuvchi va savdo - iqtisodiy aloqalar bo‘yicha hamkorlarni erkin tanlash imkoniyatiga ega. 1990-yilda o‘rnatilgan har doim indekslashtirilgan.

Bu tizimning muhim tarkibiy qismi tariflarni quyidagi transport belgilari bo‘yicha tabaqalash hisoblanadi:

- vagon turi va unga tegishligi;
- jo‘natish turi (yo‘nalish, vagon, konteyner, mayda yoki kamtonnali);
- tashish tezligi (yuk, katta, yo‘lovchi);
- yuk xususiyati (quyiladigan, to‘kiladigan, ag‘dariladigan, tirik jonzorlar, tez buziladigan, xavfli, nogabarit);

– tashish masofasi.

1995-yilgacha inflyatsiyani hisobga olish maqsadida jo‘natish turi, yuk turi va tashish masofasidan qat’i nazar yagona (koeffitsiyent) qo‘llanilgan.

Bunday yondoshuv o‘zini kerakli darajada oqlamadi.

Yalpi xomashyo yuklarini tashish raqobatbardosh bo‘lib chiqmadi. Moslashuvchan tarif siyosatini o‘tkazish zaruriyati kelib chiqdi va o‘z ifodasini topdi:

– yuk turlari va to‘lovga layoqatliligi holatini hisobga olib tariflarni tuzishda;

– jo‘natish turlar bo‘yicha, inflyatsiyaga bog‘liq, tarif indekslarini o‘zgartirishni tabaqalashtirishda;

– tashishga ehtiyojni oshirish va transport vositalaridan yaxshiroq foydalanish maqsadida yuk egalari va operatorlar uchun tariflardan chegirma qilish tizimini kiritishda.

Uch klassli tarif tizimi 1995-yilda qo‘llanildi. Yuk egalarining to‘lovga layoqatlik omili yuklarni u yoki bu tarif klassiga (turiga) kiritilganda inobatga olingan.

«Yuk narxi qancha yuqori va mahsulotdagi narxidagi transportning ulushi qancha kam bo‘lsa, tarif shuncha yuqori bo‘lishi mumkin» prinsipi keyingi holatlarda asoslanadigan uch klassli tarif tizimiga kiritilgan.

1. «Yuklarning yagona tarif – statistik nomenklaturasi» tariflar uch klass bo‘yicha taqsimlangan.

Birinchi klass – nisbatan arzonroq xomashyoviy va yoqilg‘i-energetik hamda mahsulotning yakuniy bahosidan 15% transport ulushini tashkil etuvchi boshqa yuklar.

Ikkinchi klass – mahsulotning yakuniy bahosidan transport ulushi bilan birga 8–15% ga arzonroq boshqa yuklar.

Uchinchi klass – mahsulotning yakuniy bahosidan nisbatan kamroq (8% kam) transport ulushi bilan boshqa qimmatbaho yuklar.

2. Ikkinchi asosiy tarifning tashish masofasiga ko‘ra, chegirmalari hisobiga birinchi tarif eng past qilib o‘rnatilgan:

– indekslash koeffitsiyenti – 0,9;

3. Ikkinchi tarif uchun har vagonga alohida o'rtacha darajadagi tarif qo'llanilgan va u o'zgarishdan qoldirilgan.

4. Uchinchi klassdagi yuklar uchun tarif darajasi 20 % oshirilgan. Shuni ko'zda tutish kerakki, indekslashtirish uzluksiz xarakterga (ayrim paytlarda bir yilda bir necha marta) va har doim zaruriyat tug'ilganda bozor konyunkturasini hisobga olib takomillashtiriladi.

Yuklar tariflarning o'rtacha darajasi saqlanib qoladigan etib tarif klasslariga taqsimlanadi. Yukni bir klassdan boshqasiga o'tkazganda shu prinsip (tamoyil) saqlanib qoladi. Hisob-kitoblar quyidagi formulaga binoan bajariladi.

$$T_{sr} = (T_1 \cdot PL_1 + T_2 \cdot PL_2 + T_3 \cdot PL_3) / 10 \cdot (PL_1 + PL_2 + PL_3),$$

bu yerda,  $T_{sr}$  - o'rtacha tarif stavkasi, 10 TKM uchun rub (tarifning o'rtacha darajasi bo'yicha);  $T_1, T_2, T_3$  - birinchi, ikkinchi va uchinchi klass tarif stavkalari;

$PL_1, PL_2, PL_3$  - tegishli klass tariflari bo'yicha TKM, tashish hajmi.

Tariflari klasslari bo'yicha tabaqalashtirishni qo'llash tashish hajmini oshishiga, mahalliy tovar ishlab chiqaruvchilarning ishlab chiqarish o'sishiga, iste'molchi punktida mahsulotning yakuniy bahosidan transport ulushining pasayishi va shu pasayish orqali kelib chiqqan ayrim tovarlarning ulgurji va chakana bahosining pasayishiga olib keladi.

Bozor sharoitlariga tariflarni qo'llash qoidalarini moslashuvi tez buziluvchan yuklarni partiyasining massasiga qarab, bittali refrijerator va seksiyalarda tashilishi kuzatilgan.

10-01 raqamli preyskurantga xavfli yuklarni tashish, nogabarit, quyiladigan, konteynerli, temir yo'l infratuzilmasidan foydalanib tashiladigan, refrijeratorli konteynerlar va b.q. tashishga to'lov hisob-kitobi tartibi qismida o'zgartirishlar kiritilgan.

Alohida yuklarning yetib borish yo'li bo'yicha kuzatib borish va boshqa chora - tadbirlar uchun to'lov kiritilgan.



2001-yildan boshlab moslashuvchan tarif siyosati qismiga yuk turlar va tashish masalalari tariflarini, «O‘TY» DATK stansiyalari orqali qayta o‘rtiladigan eksport - import yuklarni tarifkatsiyalarini indekslashtirish o‘tkazilgan. Bunda, xususiy parklar uchun vagon stavkalari operatorlar tomonidan erkin bozor asosida davlat nazorat qiluvchi «O‘TY» DATK vagonlar stavkasi darajasidan kelib chiqqan holda narx qo‘yiladi. Infrastruktura va tortish uchun tarif klasslari bo‘yicha tabaqalashtirish shunday bajarilishi kerakki, butun tashish jarayoni davlat tomonidan berilgan tariflarning o‘rtacha darajasini ta‘minlasin.

### 9.3. Narxdagi transport ulushi, qo‘shimcha yig‘imlar yig‘ish tartibi

Transport narxidagi transport ulushini hisobga olgan chegirmalar. Chegirmaning optimal miqdori belgilash va uni yuk egasi bilan kelishuvni quyidagi ketma - ketlikda ko‘rib chiqamiz:

– tovar ishlab chiqarish va uning transportirovkasi umumiy bahosi bolgilanadi, bu erda  $S_0$  – mahsulotning jo‘natish punktidagi rentabelligini hisobga olgan holdagi narxi;  $E_0$  – jo‘natish punktidagi boshqa xarajatlar (transportning boshqa xizmat turlari, saqlash va boshqalar);  $S_b$  – jo‘natish punktlaridagi qo‘shimcha yig‘imlar (ortish – tushirish ishlari, vagonlarni uzatish va tozalash va b.q.);  $E_n$  – yetib borish punktidagi boshqa xarajatlar;  $P$  – tashish to‘lovi; defisit summasini hisob - kitobi, ya‘ni yuk egasi yetib borish punktida o‘zining mahsulotini sota oladigan va ishlab chiqarish bilan tashish summasining bahosi  $D=I-S_r$ ;

– defitsitning umumiy summasi tashuvchi va yuk egasi o‘rtasida mahsulot ishlab chiqarish punktidagi bahosi va tashish to‘lovlari mutanosib ravishda taqsimlanadi;

– temir yo‘l transportiga tushadigan defitsit ulushi,  $X=D_x/(P+S_b)/I$ ;

– tarifdan % sifatida chegirmasining muqobil miqdori,  $S_t=(x/P) \times 100$ ;

– optimal chegirmani hisobga olgan holda shartnoma tarifi hisoblab chiqariladi  $T_d = P - (P \times S_t \times 0,01)$ .

Agar, yuk jo'natuvchi katta miqdorda chegirma so'rasa, unda ushbu tashishga kelishuv yo'li bilan chegirmaning o'rnatilgan maksimal miqdordan oshirmagan holda muqobil miqdorda maksimal yaqinlashtirish mumkin.

*Masalan:* jo'natish punktidagi mahsulot bir tonnasining (keyingi barcha o'lchamlar shartli berilgan) bahosi  $S_0 = 2743$  so'm, yetib borish punktida esa  $S_r = 3200$  so'm bo'lsin,  $E_0 = 35$ ,  $E_n = 70$ ,  $E_n = 70$ ,  $S_b = 50$ ,  $P = 823$ . Unda ishlab chiqarish va tovarni yetkazish

$$I = 2743 + 3200 + 35 + 70 + 50 + 823 = 6498 \text{ so'm}$$

Defitsit summasi

$$D = 6498 - 3200 = 3298 \text{ so'm.}$$

Temir yo'l transportiga tushadigan defitsit summasi,

$$X = 3298 \times (823 + 50) / 6498 = 443 \text{ so'm.}$$

Chegirma miqdori  $S_r = 443 / 823 = 0,54$  yoki 54%.

Binobarin, 1 t mahsulotni tashishning kelishilgan tarifida

$$T_g = 829 - (829 \times 0,54) = 379 \text{ so'm} \cdot 1 \text{ t. uchun } 135.$$

Vagonlab jo'natish uchun (50 t/vag. statistik yuklamada)

$$T_g = 50 \times 379 = 18950 \text{ so'm/vag.}$$

Mijoz ishlab chiqarish xarajatlarini qisqartiradi.

Yuklarni kuzatib borish va qo'riqlash uchun yig'imlar.

Nizomga muvofiq «O'TY» DATK idora qo'riqlash xizmati xodimlari tomonidan kuzatib borilishi va qo'riqlanishi kerak bo'lgan yuklar ro'yxati tasdiqlangan. Bu uchun ko'rsatilgan miqdorda yig'im undiriladi, yuk egasining aybiga ko'ra ko'riqlanadigan yuklar jo'natish (yetib borish) temir yo'l stansiyalarida ushlanib qolsa, u holda

Ortish - tushirish ishlari uchun yig'imlar. Yuklarni umumiy foydalanish joylarida konteynerlar, vagonlar, avtomobillarga va «O'TY» DATK vositalariga ortish va tushirish uchun yuk egalaridan Yuk og'irligini o'lchash yig'imlari. Yuklarni tortish uchun yig'imlar miqdori yuklarni o'lchashga yig'imlar quyidagi holatlarda yig'ilmaydi:

– temir yo‘l tomonidan o‘tkazilgan qisman tekshiruvlarda vagonlardagi yukning aniq (faktik) massasi yuk xatida ko‘rsatilgan ma‘lumotlarga muvofiq bo‘lsa.

Yuk jo‘natuvchi (yuk qabul qiluvchi) aybiga ko‘ra jo‘natish (yetib borish) stansiyalarida ushlanib qolgan yuklarni qo‘riqlash uchun yig‘imlar stavkasi.

Yuklarni umumiy foydalanish joylarida temir yo‘l tarozida tortish (o‘lchash) uchun yig‘imlar stavkasi – Nizomda ko‘zda tutilgan holatda yetib kelgan temir yo‘l stansiyasida yuklarni berishda uning massasini tekshirish.

Yuklarni qayta adreslash (qayta manzillashtirish) uchun yig‘imlar. Temir yo‘lda tashilayotgan yukni yuk egasining arizasiga ko‘ra qayta adreslash (manzillashtirish) uchun yig‘im undiriladi. Yuklarni saqlash uchun yig‘im.

#### **Bir jo‘natmaning qayta manzillashtirilishi uchun yig‘imlar stavkasi**

9.1-jadval

Qayta manzillashtirish shartlari	Yig‘im, sh.b.
Yetib borish stansiyasida qayta manzillashtirish	550
Yo‘l davomida qayta manzillashtirish	950

Temir yo‘l stansiyasining umumiy foydalanish joylarida yuklarni saqlash uchun yig‘imlar stavkasi yuk qabul qiluvchi stansiyasi uchun tushirilgan yuklar, konteynerlarni saqlash uchun olinadigan yig‘imlar besh barobariga qadar oshirilishi mumkin.

*Vagonlarni uzatish va olib qo‘yish uchun yig‘imlar.* Yuklangan va bo‘sh vagonlarni «O‘TY» DATK lokomotivi bilan uzatish va olib qo‘yish uchun yig‘imlar har ikki tomonga vagonlarni uzatish va olib qo‘yish masofasidan kelib chiqqan holda, quyida berilgan ikki variantning biri bo‘yicha undiriladi:

– jadvaldagi stavkalar bo‘yicha uzatilgan va olib qo‘yilgan vagonlarning sutkalik o‘rtacha sonidan kelib chiqqan holda, agar temir yo‘l shox yo‘li temir yo‘lga tegishli bo‘lmasa.

Temir yoʻllarga tegishli boʻlmagan temir yoʻl shoh yoʻllardan, temir yoʻl transporti tashkilotiga tegishli lokomotiv bilan vagonlarni uzatish va olib qoʻyish uchun yigʻimlar stavkasi, soʻm/sut.

Lokomotiv samarasiz turib qolishiga yuk egalari sababchi boʻlib, bu holat umumiy shakldagi dalolatnoma bilan rasmiylashtirilganida yigʻimlar tegishli stavkalar boʻyicha undiriladi.

**Alohida yigʻim koeffitsiyentlari.** Choʻlli va suvsiz tumanlarda, oʻzgacha iqlimiy sharoitli rayonlarda, chekka tumanlari va ularga tenglashtirilgan joylarda ishlash uchun ish haqi va qoʻshimcha haq koeffitsiyentlari oʻrnatilgan stansiyalarida vagonlarni saqlash, tortish, uzatish va olib qoʻyish uchun, shu jumladan, oʻrnatilgan koeffitsiyentlardan kelib chiqib, lokomotivlarning manyovr ishi va bosib oʻtgan yoʻli uchun yigʻimlar stavkasiga alohida yigʻimlarga qoʻshimcha toʻlovlar koeffitsiyentlari qoʻllaniladi. Shu bilan birga alohida toʻlovlarga qoʻshimcha toʻlovlar koeffitsiyenti ushbu joyda amal qiladigan ish haqi va tegishli qoʻshimcha toʻlovlar koeffitsiyentlarini qoʻshish yigʻindisidan kelib chiqib aniqlanadi.

Masalan, ish haqi uchun qoʻyilgan tuman koeffitsiyenti 1.2 va chekka tumanlarida ish uchun qoʻshilgan 1.8 koeffitsiyenti boʻyicha hisobga olingan koeffitsiyentlar summasi  $1+0,2+0,8=2$  tashkil etadi, shuning uchun yigʻimlarga ustama koeffitsiyenti 1,5 ga teng.

Transport xizmati servisi darajasining koʻtarilish yigʻimlari. Shartnoma tariflari, yuk egalarining transport servisi darajasini koʻtarishga yoʻnaltirilgan talablarini hisobga olgan holda yuqori sifatli tashishlarni tashkil etishda qoʻllaniladi, aynan:

– tashish qoidalarida oʻrnatilgan meʼyorlardan farqli ravishda, yuklarni yetkazib berish muddatlarini qisqartirish;

– joʻnatish va yetib kelish vaqti kelishilgan grafik (jadval) boʻyicha tashishlar;

– preyskurant tariflari tasdiqlanmagan va ekspluatatsiya boʻyicha qoʻshimcha xarajatlar talab qilinuvchi maxsuslashtirilgan vagonlarning yangi turlarida va konteynerlarda yuklarni yetkazib berish.

Temir yo'llarga qarashli bo'lgan temir yo'l shoh yo'llaridan temir yo'l transporti tashkilotlariga qarashli bo'lgan lokomotivlarda vagonlarni uzatish va olib qo'yish uchun yig'imglar stavkasi, so'm/sut.

Temir yo'llarga qarashli bo'lmagan temir yo'l shoh yo'llaridan, temir yo'l transporti tashkilotiga qarashli bo'lgan lokomotivda (lokomotivning bir chiqishi uchun) vagonlarni uzatish va olib qo'yish uchun yig'imglar stavkasi so'm/sut.

Temir yo'l transporti tashkilotiga qarashli bo'lgan lokomotivning manyovr ishi uchun yig'imglar stavkasi.

Alohida yig'imglar uchun koeffitsiyentlar.

– yuklarni yuk egalari iltimosiga binoan, yuklash – yuk tushirish stansiyalariga mijozlarga xizmat ko'rsatish uchun bog'lab qo'yilgan «O'TY» DATK inventar parki vagonlarida tashish;

– grafik bo'yicha yuklash operatsiyalarini o'tkazish uchun vagon va konteynerlarni yetkazib berish (sutkalar soatlari, kunlar – haftalar soatlari, kunlari – oylar soatlari);

– yuklash operatsiyalari uchun ochiq bo'lmagan, shuningdek shu stansiyalarda yuklarni qabul qilish, berish, yuklash va tushirish bilan bog'liq bo'lgan ishlar uchun vagon va konteynerlarni yuklash yoki tushirish uchun uzatish va olib qo'yish;

– yuk egalarining alohida shartlari bo'yicha, agar bunday tashishlar qo'shimcha xarajatlarni keltirib chiqsa, yuklarni tashish;

– yuk egalarining iltimosiga binoan yuklar manzilini borayotgan yo'lda o'zgartirish;

– yuklarni, yuk egalarining iltimosiga binoan, Nizomda, yuklarni tashish qoidalarida yoki shartnomada ko'zda tutilgan muddatlardan oldin jo'natish;

– yuklarni doimiy foydalanishga qabul qilingan yangi liniyalarda tashish (2 yildan ortiq emas);

– temir yo'llarning umumiy tarmog'iga kiritilmagan temir yo'l liniyalarida (jumladan tor koleyalarda tashishlar).

#### 9.4. Yuklar tashishda transport xarajatlarini aniqlash

Yukni jo'natishga qabul qilish vaqti yuk xatining orqa tarafidagi 7-ustuniga stansiyaning kalendar shtempelini qo'yish bilan tasdiqlanadi.

Yuklarni yopiq vagonlarga joylashtirish va mahkamlangan yuklarning alohida turlarini tashish texnik shartlari va qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi.

Tuzilgan vagon varaqasi ushbu vagonga yuklangan barcha yuk jo'natmalarining ro'yxati, shuningdek, plombalar qo'ygan stansiyaning nomini, plombalarning sanasini va ularning nazorat belgilarini o'z ichiga olgan vagonga qo'yilgan plombalar haqidagi ma'lumotlardan iborat. Yuk idorasida vagon varaqasiga yuk xatlari, yo'l qaydnomalari va boshqalar qo'shib qo'yiladi.

Ushbu xatni aniq bir vagonga ortishga yaroqliligini aniqlash tartibi yuklarni tashish Nizom va qoidalariga asosan o'rnatilgan va bu yerda yuklarni ortish bo'yicha vazifalarni aniq taqsimlanishi alohida o'rin tutadi.

Tashuvchi va jo'natuvchilar yuklarni ortish va mahkamlash texnik shartlari yuklarning alohida turlarini tashish qoidalari vagon va konteynerlarni yuklash texnik me'yorlari, shuningdek yuklarni ortish uchun o'rnatilgan muddatlarga qat'iyon amal qilishlari shart.

Yuk ortish va yuk tushirish, qo'yish va to'kish muddatlari yuklarni tashish qoidalarida belgilangan.

Yuklarning mayda jo'natmalarini tashish alohida toifa (kategoriya) bo'yicha amalga oshiriladi. Bu bozor iqtisodiyoti sharoitida juda muhim sanaladi.

Jo'natuvchilar aniq yo'nalishdagi yuklarni o'rnatilgan kunlarda taqdim etishlari shart. Jo'natuvchi mayda jo'natmalarni stansiya boshlig'ining ruxsati bilan oldindan yuk saroyiga olib boradi. Bunday holatda yuk ortish ushbu yo'nalish uchun tuzilgan kalendar jadval bo'yicha eng yaqin kunlarga belgilanadi va bu haqida yuk xatida qayd etiladi. Mayda jo'natmalar omborida aniq stansiyalar va yuk saralash uchastkalariga mo'ljallangan yuklarni yig'ish uchun alohida maxsuslashtirilgan seksiyalar ajratiladi.

Bu seksiyalarga bevosita (přyamoy) vagonlarni tayinlagan stansiyalarning yoki qayta yuklash vagonlarini shakllantiradigan yuk saralash stansiyalarining raqamlari beriladi.

Oldindan olib kelingan yuklarni saqlash uchun 3-sonli tarif yo'riqnomasi bo'yicha to'lov undiriladi.

Donali yuklarni tashishda ularning mexanizatsiyasini yengillashtiruvchi taglik keng qo'llaniladi, alohida qoidalar shaxsiy, oilaviy uy va boshqa shu kabi yuklar, ularning butunligini ta'minlash, transport hamda mijozlar mulkiy mas'uliyatini oshirishni ta'minlash maqsadidagi ishbilarmonlik faoliyati bilan bog'liq bo'lmagan o'zga ehtiyojlar uchun mo'ljallangan, yuk tashishga nisbatan qo'llaniladi.

*Yuklar yetib kelish punktining xizmatlari.* Yuklarning yetib kelishi haqidagi ma'lumot texnologik jarayonlarni rejalashtirish, yuk tushirish uchun zaruriy ishchi kuchi va mexanizmlarni tayyorlashda logistik funksiyani bajaradi, tashuvchi uchun esa bu ma'lumot muhim ahamiyat kasb etadi.

Yuklarning yetib kelishi va yuklangan vagon, konteynerlarning yukini tushirish joyiga borish vaqti haqidagi xabar xati yuklar yetib keladigan kunda – soat 12 dan kechiktirilmagan holda, yuklarni tushirish haqidagi xabar xati esa 2 soat oldin beriladi.

Bojxona nazoratidagi yuklarning temir yo'l stansiyasiga yetib kelishi haqidagi xabar xati nafaqat yuk qabul qiluvchiga, balki bojxona organiga ham tarqatiladi.

Zamonaviy transport logistikasi tovarni ishlab chiqish joyidan to iste'molchiga yetib borish joyigacha kuzatishni talab qiladi. Tashuvchi bu jarayonda tashishni tashkil etish haqidagi shartnoma majburiyatlari asosida ishtirok etishi mumkin.

Boradigan stansiyada hujjatlarni rasmiylashtirish bo'yicha xizmatlar o'z ichiga quyidagilarni oladi:

- tashish hujjatlarini kreditdan chiqarish;
- yuklarni tashish bo'yicha da'voni rasmiylashtirish;
- kreditdan chiqarilgan yuk xatini topshirish;

– qabul qilish va topshirish bo'yicha mas'ul shaxsdan yuk (konteyner)ni boradigan stansiyaning umumiy foydalanish joylarida qabul qilish;

– yuklangan vagonlar qabul qilish va bo'sh vagonlarni topshirish umumiy foydalanishda bo'lmagan joylarda amalga oshiriladi;

– vagon (konteyner)dagi tamg'alash – plombalash qurilmalarini yechib olish;

– boriladigan stansiyalar va yuk qabul qiluvchilar omborida vagonlardan, konteynerlardan, avtomobillardan yuklarni tushirish;

– ekspeditor omborxonalarida yuklarni saqlash;

– yuklarni tashuvchi omboridan yuk qabul qiluvchi omborigacha avtomobil transportida olib borishi bilan bog'liq xizmatlar va boshqalar.

Nizom yuk qabul qiluvchiga yukni qabul qilishigacha yuk tashishga to'lovni amalga oshirish va tashuvchiga taalluqli bo'lgan boshqa to'lovlarni amalga oshirishni yuklaydi.

Tashish uchun to'lovlar amalga oshirilgach, yuk qabul qiluvchiga yo'l qaydnomasida imzo qo'ygandan so'ng, yuk xati topshiriladi. Bu yuk xatida yukni topshirish fakti, ishonchnoma raqami va sanasi, shuningdek, stansiyada shtamplanishi mumkin bo'lgan bank bo'limining nomi va hisob raqami ko'rsatiladi. Yuk qabul qiluvchining yo'l qaydnomasidagi imzosi yuk topishirilganligini tasdiqlaydi.

### **9.5. Temir yo'llarda yuk tashishga sarflanadigan joriy xarajatlarni aniqlash**

Bunday xarajatlar VNIIT uslubi bo'yicha jo'natiladigan yuklar turiga ko'ra hisoblanadi. Vagonlab jo'natish va o'rtacha tarmoq sharoitlari uchun sarflarni quyidagi guruhlar bo'yicha hisoblash chizmalarini ko'rib chiqamiz:

$$E_{pov} = E_{nk} + [E_{sg} - E_{pg} + (E_{spor} - E_{ppor}) \times \alpha] \times L_c + [E_{vg} - E_{pg} + (E_{vpor} - E_{ppor}) \times \alpha] \times L_v$$



$$+E_{\text{tex}} \times (1+a) \times L/L_{\text{tex}} + E_{\text{per}} \times (1+a) \times L/L_{\text{per}} + (E_{\text{pg}} + E_{\text{ppor}} \times a) \times L$$

bunda,  $E_{\text{bya}}$  – boshlang‘ich-yakuniy operatsiyalarning sarf-xarajatlari, bir vagon uchun (yoki bir komplekt konteynerlar uchun);

$[E_{\text{sg}} - E_{\text{pg}} + (E_{\text{spor}} - E_{\text{ppor}}) \cdot a] \cdot L_s$  – to‘g‘ri poyezdlardagi tegishli sarf-xarajatlar ( $E_{\text{sg}}, E_{\text{ppor}}$ ) so‘m/vag ga nisbatan vagonlarni (shunga o‘xshash konteynerli vagonlarni ham) yuklangan va yuksiz reyslar bilan ( $E_{\text{sg}}, E_{\text{spor}}$ )  $L_s$  masofaga yig‘ma poyezdlarda tashishning bosh va oxirgi uchastkalarida harakatlanishi vaqtida harakatlantirish operatsiyasini qimmatlashishi (unga ketadigan xarajatlarni);

$[E_{\text{vg}} - E_{\text{pg}} + (E_{\text{vpor}} - E_{\text{ppor}}) \cdot a] \cdot L_v$  – shuning o‘zi vagonlarni  $L_v$  masofaga uzatib berish va olib chiqish poyezdlarida tashish yo‘lining bosh va oxirgi uchastkalari bo‘ylab harakatlanishida, so‘m/vag;

$a$  – tashish yo‘lining bosh va oxirgi uchastkalarida bo‘sh vagon (yoki konteyner)ning yuklangan vagonga nisbatan bosib o‘tadigan yo‘lining ulushi, 6-ilovaga ko‘ra;

$L$  – to‘g‘ri vagonlarda yuk tashish masofasiga tenglashtirilgan yuklangan vagonlar (yoki konteynerlar) bosib o‘tgan yo‘lining umumiy uzunligi, km;

$E_{\text{tex}} \cdot (1+a) \cdot L/L_{\text{tex}}$  – vagonning texnik stansiyadan qayta ishlanmasdan o‘tishida tranzit operatsiyasi xarajatlari, so‘m/vag;

$E_{\text{per}} \cdot (1+a) \cdot L/L_{\text{per}}$  – shuning o‘zi qayta ishlanilganda, so‘m/vag.

Bunda,  $L_{\text{tex}}, L_{\text{per}}$  – vagonlarning texnik stansiyalaridan qayta ishlanib va ishlanmasdan bosib o‘tgan yo‘lining o‘rtacha uzunligi;

$E_{\text{tex}}, E_{\text{pertr}}$  – vagonlarni texnik stansiyasidan sostavni ishlanib va ishlanmasdan o‘tkazishdagi tranzit operatsiyasi xarajatlari, so‘m/vag.

## FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Karimov I. A. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: xavfsizlikka tahdid, barqarorlik shartlari va taraqqiyot kafolatlari. – T.: «O'zbekiston», 1997. – 326 b.

2. Karimov I. A. O'z kelajagimizni o'z qo'limiz bilan quramiz. T.7. – T.: «O'zbekiston», 1999. – 376 b.

3. Karimov I. A. O'zbekiston: milliy istiqlol, iqtisod, siyosat, mafkura. T.1. – T.: «O'zbekiston», 1996. – 364 b.

4. Karimov I. A. Bizdan ozod va obod Vatan qolsin. T.2. – Toshkent: «O'zbekiston», 1996. – 380 b.

5. Karimov I. A. Xavfsizlik va barqaror taraqqiyot yo'lida. T.6. – Toshkent: «O'zbekiston», 1998. – 429 b.

6. Григорев М.Н., Долгов А. П., Уваров С.А. Управление запасами в логистике: методы, модели, информационные технологии : Учеб. пособие. – СПб. : Бизнес-пресса, 2006, 368 с.

7. Громов Я. Я., Персианов В. А. Управление на транспорте. – М.: Транспорт, 1990, 336 с.

8. Лесин В.В., Лисовес Ю.П. Основы методов оптимизации. – М.:Издательство МАИ, 1998, 344 с.

9. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под ред. Л. Б.Миротина. – М.: Юрист, 2002, 414 с.

10. Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б.А.Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2002, 220 с.

11. Логистика: Учебник/ Под ред. Б.А.Аникина. – 3-э изд., перераб. –М.: ИНФРА-М, 2002, 368 с.

12. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник / Под ред.В. М.Николашина. – М.: Изд. Центр «Академия», 2003, 304 с.

13. *Миротин Л. Б., Ташибаев Ы. Э., Касвнов А. Г.* Логистика: обслуживание потребителей: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2002, 190 с.

14. *Милославская С. В., Плужников К. И.* Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учеб. пособие. – М.: Росконсулт, 2001, 368 с.

15. *Николайчук В. Э.* Логистика в сфере распределения. – СПб.: Питер, 2001, 160 с.

16. Основы логистики: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина, В.И.Сергеева. - М.: ИНФРА-М, 2000, 200 с.

17. *Смехов А. А.* Введение в логистику. – М.: Транспорт, 1993, 112 с.

18. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов / Под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2002, 512 с.

19. *Чудаков А.Д.* Логистика: Учебник. - М.: Изд-во РДЛ, 2001, 480 с.

20. *Шустов А. С, Малышева Э.А.* Терминальная система международных перевозок грузов автомобильным транспортом. – М.: АСМАП, 1994, 66 с.

21. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник /Под ред. К.В.Холопова. – М.: Юрист, 2000, 684 с.

## MUNDARIJA

Kirish .....	3
<b>1-bob. Transport servisi sohasida xizmat turlari va innovatsion siyosat</b>	
1.1. Xizmatlar turlari strategiyasi va asosiy vazifalari.....	7
1.2. Innovatsion siyosatning asosiy tarkibiy tuzilmasi.....	15
1.3. Xizmatlar taklif qilish jarayoni.....	30
1.4. Bozor – servisning obyektiv negizi va sharoitlari sifatida.....	35
1.5. Transport servisi tavsifi, ta’rifi va turlari.....	40
1.6. Servis xizmati.....	46
1.7. Xorij transportida servis xizmatlari.....	52
<b>2-bob. Mijozlarga xizmat ko’rsatish sifati darajasi</b>	
2.1. Temir yo’lda xizmat ko’rsatishning sifati ko’rsatkichlari..	58
2.2. Xizmat ko’rsatish sifati, yuklarni tashish va yetkazib berish vaqti .....	61
2.3. Xalqaro yo’nalishda yuk tashish xizmati, sifati, yetkazib berish shartlari .....	73
2.4. Yuklarning idishi va o’rami, yuklarni saqlash, yuklarni konteynerlashtirish va paketlash.....	75
<b>3- bob. Transport-ekspeditorlik xizmati majmuasi</b>	
3.1. Temir yo’l ekspeditsiyasi negizi.....	78
3.2. Transport-ekspeditorlik korxonalarining vazifalari...	87
3.3. Ekspeditorlik faoliyatini huquqiy jihatdan tartibga solish.....	89

3.4. Temir yo'lda kompleks transport-ekspeditorlik xizmatlari.....	98
3.5. Ekspeditorlik korxonalarining ishini tashkil qilish.....	100

#### **4-bob. Yuk tashishda transport servisini tashkil etish**

4.1. Tashishni tashkil etishning zamonaviy usullari.....	104
4.2. Yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilarga ko'rsatiladigan xizmatlarni litsenziyalash va sertifikatlash.....	122
4.3. Temir yo'l transportida yuk tashish xizmatlariga qo'yiladigan talablar.....	132
4.4. Yuklarning tavsifi va tasnifi.....	138
4.5. Yuk tashish xizmatlari ko'rsatishda sifat ko'rsatkichlari	142

#### **5-bob. Logistik markazlarni tuzish va ularning faoliyati**

5.1. Logistik markaz tushunchasi, uning mahiyati.....	152
5.2. Logistik markaz va transport logistik markazini tuzish tamoyillari .....	155
5.3. O'zbekiston Respublikasi hududida faoliyat yuritayotgan Angren logistika markazi.....	160

#### **6-bob. Temir yo'l transportida marketing**

6.1. Transport marketingi ta'riflari va tushunchalari.....	169
6.2. Yuk tashish marketingi shakllari evolyutsiyasi.....	171
6.3. Bozor sharoitida transport servisining tashkil qilish asoslari .....	172
6.4. Transport xizmatlari bozorining tadqiqi.....	175
6.5. Transport xizmati iste'molchilarining tadqiqi.....	179

## **7-bob. Yuk tashishni rejalashtirish**

7.1. Yuk tashishni tashkil qilish shartnomasi. Yuk tashish shartnomasining huquqiy asoslari.....	182
7.2. Talabnomalar asosida yuk tashishni rejalashtirish.....	191
7.3. Yuk oqimlari va vagon oqimlari haqida tushuncha.....	197
7.4. Poyezdlar tuzish rejasi.....	200
7.5. Poyezdlar tuzish rejasini hisoblash usulari.....	205

## **8-bob. Marketing – transport servisini takomillash-tiruvchi usul sifatida**

8.1. Transport mahsulot darajasi tuzilishi, transport mahsuloti	220
8.2. Transport tovar va xizmatlari paketi.....	224
8.3. Transport xizmatlari bozorini segmentlash usullari.....	226
8.4. Transport servisi darajasini takomillashtirish.....	230

## **9-bob. Transport xizmatlari faoliyatini rag'batlantirish**

9.1. Xizmatlar bozorining monopol raqobatbardoshlik holati	237
9.2. Moslashuvchan tarif siyosati, tariflarni indekslash.....	237
9.3. Narxdagi transport ulushi, qo'shimcha yig'imlar yig'ish tartibi.....	240
9.4. Yuklar tashishda transport xarajatlarini aniqlash.....	245
9.5. Temir yo'llarda yuk tashishga sarflanadigan joriy xarajatlarni aniqlash .....	247
Foydalanilgan adabiyotlar.....	249

## ОГЛАВЛЕНИЯ

Введение .....	3
<b>1-Глава. Виды услуг и инновационная политика в области транспортного сервиса</b>	
1.1. Стратегия и основные задачи видов услуг.....	7
1.2. Основные системные структуры инновационной политики .....	15
1.3. Процесс предложения новых услуг.....	30
1.4. Рынок – как объективная основа сервиса.....	35
1.5. Характеристика, определение и виды транс- портных услуг .....	40
1.6. Виды сервисных услуг.....	46
1.7. Сервис на зарубежном транспорте.....	52
<b>2-Глава. Уровень качества оказания услуг клиентам</b>	
2.1. Качественные показатели оказания услуг на железнодорожном транспорте.....	58
2.2. Определение показателей качества товаров, их перевозки и срок доставки .....	61
2.3. Сервис, качество и условия перевозок грузов в международном сообщении.....	73
2.4. Тара, упаковка, хранение, контейнеризация и пакетирование грузов .....	75
<b>3-Глава. Комплекс транспортно-экспедиторских услуг</b>	
3.1. Основы железнодорожной экспедиции.....	78



3.2. Задачи транспортно-экспедиторских предприятий	87
3.3. Правовое регулирование транспортно-экспедиторской деятельности .....	89
3.4. Комплексное транспортно-экспедиторское обслуживание на железнодорожном транспорте.....	98
3.5. Организация работы экспедиторских предприятий	100

#### **4-Глава. Организация транспортного сервиса при грузовых перевозках**

4.1. Современные методы организации перевозок.....	104
4.2. Сертификация и лицензирование предоставляемых транспортных услуг к грузоотправителям и грузополучателям .....	122
4.3. Требования к услугам, предоставляемым на железнодорожном транспорте при перевозке грузов...	132
4.4. Характеристика и классификация грузов .....	138
4.5. Показатели качества обслуживания железнодорожным транспортом.....	142

#### **5-Глава. Создание логистических центров и их деятельность**

5.1. Понятия логистических центров.....	152
5.2. Принципы создания логистической и транспортно-логистических центров.....	155
5.3. Действующий логистический центр «Ангрен» на территории Республики Узбекистан.....	160

## **6-Глава. Маркетинг на железнодорожном транспорте**

6.1. Понятия и определения транспортного маркетинга	169
6.2. Эволюция форм маркетинга в перевозках грузов...	171
6.3. Рынок как организационная основа сервиса на транспорте.....	172
6.4. Исследование транспортного рынка.....	175
6.5. Исследование потребителей транспортных услуг ..	179

## **7-Глава. Планирование перевозок грузов**

7.1. Договор об организации перевозок грузов. Договор перевозки, как правовая норма.....	182
7.2. Планирование перевозок грузов по заявкам.....	191
7.3. Понятия о грузо- и вагонопотоках.....	197
7.4. План формирования поездов.....	200
7.5. Методы расчета плана формирования поездов.....	205

## **8-Глава. Маркетинг как основы совершенствования транспортного сервиса**

8.1. Транспортный продукт, структура уровней продукта.....	220
8.2. Пакеты транспортных товаров и услуг.....	224
8.3. Методы сегментации транспортного рынка.....	226
8.4. Совершенствование уровня транспортного обслуживания .....	230

## **9-Глава. Стимулирование развития рынка услуг и рекламной деятельности**

9.1. Состояние монопольного и конкурентного	
---	--

секторов рынка услуг.....	237
9.2. Гибкая тарифная политика, индексация тарифов...	237
9.3. Транспортная составляющая в цене продукции, порядок начисления дополнительных сборов.....	240
9.4., Определение размера транспортных издержек при перевозке грузов.....	245
9.5. Определение текущих расходов для грузовых перевозок на железнодорожном транспорте.....	247
Использованная литература.....	249

## TABLE OF CONTENTS

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>1-Chapter. Services and innovation policy in the field of transport services</b>	
1.1. Strategy and objectives policy services.....	7
1.2. The basic content structure of innovation policy.....	15
1.3. The process of offering new services.....	30
1.4. The market as an objective basis of service	35
1.5. Description, definition and types of transport services	40
1.6. Types of services.....	46
1.7. Service on foreign transport.....	52
<b>2-Chapter. Level of quality services to</b>	
2.1. Quality indicators for the provision of services on the railway transport.....	58
2.2. The indicators of the quality of goods, their transportation and term shipping.....	61
2.3. Service, quality and conditions of carriage of goods in international message.....	73
2.4. Containers, packaging, storage, containerization and packaging of cargo .....	75
<b>3-Chapter. The complex of transport-forwarding services</b>	
3.1. Fundamentals of railway forwarding.....	78
3.2. The task of forwarding enterprises.....	87
3.3. Legal regulation of freight forwarding activity.....	89
3.4. Comprehensive freight forwarding service railway	

transport.....	98
3.5. Organization of work of forwarding companies.....	100

**4-Chapter. Organization of transport services for  
freight the carriage**

4.1. Modern methods of transportation.....	104
4.2. Certification and licensing of transportation services to shippers and consignees.....	122
4.3. Requirements for the services provided on the train the transport of cargo.....	132
4.4. Characterization and classification of goods.....	138
4.5. The service quality indicators rail.....	142

**5-Chapter. The establishment of logistics centres and  
their activities**

5.1. Concepts of logistics centres.....	152
5.2. Principles of logistics and transport logistic centers ...	155
5.3. The current logistics center Angren on the territory of the Republic of Uzbekistan.....	160

**6-Chapter. Marketing on railway transport**

6.1. Concepts and definitions of the transportation marketing.....	169
6.2. The evolution of forms of marketing in the transportation of goods.....	171
6.3. The market as an organizing framework service transport.....	172
6.4. The study of the transport market.....	175
6.5. The study of consumers of transport services.....	179

## **7-Chapter. Planning of freight transportation**

7.1. Agreement on the organization of cargo transportation. The contract of carriage as a legal norm.....	182
7.2. Planning of freight transportation applications.....	191
7.3. The concept of cargo and agonometerix.....	197
7.4. The train formation plan.....	200
7.5. Methods of calculation of train formation plan .....	205

## **8-Chapter. Marketing as the basis for improving transport service**

8.1. Transport the product structure of product levels.....	220
8.2. The packets of the transport of goods and services.....	224
8.3. Methods the segmentation of the transport market.....	226
8.4. Improving the level of transport service.....	230

## **9-Chapter. Stimulate market development and promotional activities**

9.1. The state monopoly and competitive sectors of the market.....	237
9.2. Flexible tariff policy, tariff indexation.....	237
9.3. The transport component in the cost of production the procedure for calculating additional fees.....	240
9.4. Determination of the size of transport costs for freight	245
9.5. Determine the current costs for freight transport on railway transport.....	247
The used literature.....	249



# TRANSPORT SERVISI

Toshkent – «Fan va texnologiya» – 2015

Muharrir:	A.Eshov
Tex. muharrir:	M.Holmuhamedov
Musavvir:	D.Azizov
Musahhih:	N.Hasanova
Kompyuterda sahifalovchi:	Sh.Mirqosimova

E-mail: [tipografiyaent@mail.ru](mailto:tipografiyaent@mail.ru) Tel: 245-57-63, 245-61-61.  
Nashr.lits. AIN:149, 14.08.09. Bosishga ruxsat etildi 16.12.2015.  
Bichimi 60x84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> «Timez Uz» garniturası.  
Ofset bosma usulida bosildi.  
Shartli bosma tabog'i 16,5. Nashriyot bosma tabog'i 16,5.  
Tiraji 200. Buyurtma №181.