

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA MAXSUS
TA'LIM VAZIRLIGI
TOSHKENT AVTOMOBIL YO'LLARINI LOYIHALASH, QURISH VA
EKSPLUATATSIYASI INSTITUTI**

IRISBEKOVA MAVLUDA NARINBAYEVNA

XALQARO LOGISTIK XIZMATLAR TIZIMI



Toshkent-2019

IRISBEKOVA MAVLUDA NARINBAYEVNA

XALQARO LOGISTIK XIZMATLAR TIZIMI

Taqrizchilar:

Kucharov A.S.

Toshkent davlar iqtisodiyot universiteti
“Infratuzilmani rivojlantirish va logistika ”
kafedrası i.f.d.professor

Omonov B.Sh.

Toshkent avtomobil yo’llarini loyihalash,
qurish va ekspluatatsiyasi institute “Transport
logistikasi” kafedrası i.f.n.dotsent

5620300-Transport logistikasi yo'nalishi talabalari uchun «Xalqaro logistik xizmatlar tizimi» nomli o'quv qo'llanma

O'quv qo'llanmada xalqaro logistikaning nazariy konsepsiyasi, xalqaro logistika tizimlari faoliyat ko'rsatishining konseptual jihatlari, xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarida xalqaro logistikaning roli, xalqaro logistikani tartibga solishning huquqiy asoslari, bojxona ta'minotining asoslari, xalqaro transport yo'laklarini funksional jixatlari batafsil ko'rib o'tilgan.

O'quv qo'llanma talabalarda xalqaro logistika sohasida chuqur bilim va ko'nikmaga ega bo'lishida yaqindan yordam beradi

O'quv qo'llanma oliy o'quv yurtlarining transport logistikasi yo'nalishida tahsil oladigan talabalar, magistrantlar, ilmiy izlanuvchilar hamda soha mutaxassislari uchun mo'ljallangan.

Учебное пособие «Система международных логистических услуг» для студентов по направлению 5620300-Транспортная логистика

Данное учебное пособие посвящено раскрытию таких аспектов, как теоретическая концепция международной логистики, концептуальные аспекты осуществления деятельности международных логистических систем, роль международной логистики в цепи международных доставок, правовые аспекты регулирования международной логистики, функциональные аспекты международных транспортных коридоров. учебное пособие будет способствовать получению студентами углубленных знаний и навыков в сфере международной логистики. Настоящее учебное пособие предназначено для студентов и магистров высших учебных заведений, обучающихся по направлениям «Транспортная логистика», а также научных сотрудников и специалистов отрасли.

Textbook Study guides «International logistics services systems» for students in the direction 5620300-Transport logistics

This educational aid is devoted to revealing such aspects as the theoretical concept of international logistics, conceptual aspects of the implementation of

international logistics systems, the role of international logistics in the chain of international deliveries, legal aspects of regulating international logistics, fundamentals of customs, as well as functional aspects of international transport corridors.

The educational aid will facilitate students gain in-depth knowledge and skills in the field of international logistics.

This educational aid is designed for bachelor and master students of higher educational institutions enrolled in the areas of “Transport logistics”, scientific researchers, as well as specialists in this field.

MUNDARIJA

1-BOB. XALQARO LOGISTIKANI RIVOJLANTIRISHNING MOHIYATI VA OMILLARI.

- 1.1. Xalqaro logistikaning predmeti va metodi
- 1.2. Jahon iqtisodiyotining globallashuvi xalqaro logistika paydo bo'lishining omillaridan biri sifatida
- 1.3. Tashqi bozorda faoliyat yuritadigan korxonalarning iqtisodiy amaliyotida xalqaro logistikani joriy etish omillari. Xalqaro logistika muammolari

2-BOB. XALQARO LOGISTIC XIZMATLAR TIZIMI VA UNING RIVOJLANISH YO'NALISHLARI

- 2.1. Logistika tushunchasi. Logistikaning asosiy uslubiy tamoyillari
- 2.2. Logistik tizimlar tushunchasi, ularning asosiy chizgilari va xususiyatlari
- 2.3. Logistikaning asosiy atamalari va tushunchalari
- 2.4. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishi
- 2.5. Logistikada globallashishning harakatlantiruvchi kuchlari

3-BOB. XALQARO TRANSPORT FAOLIYATLARI LOGISTIKASI

- 3.1. O'zbekistondagi tashkilotlarning jahon logistika tarmog'iga integratsiyalanishi
- 3.2. Xalqaro logistikadagi tendensiyalar
- 3.3. Logistikaning mohiyati va manbalari, uning rivojlanish evolyusiyasi
- 3.4. Xalqaro logistikaning spetsifikasi, uning predmeti va uslubiyati
- 3.5. Jahon xo'jaligining globallashuvi xalqaro logistikaning oyoqqa turish omili sifatida

4-BOB. XALQARO LOGISTIKA INFRATUZILMASI

- 4.1. Infratuzilma tushunchasi. Xalqaro logistika infratuzilmasi komponentlari.
- 4.2. Xalqaro transport infratuzilmasi.
- 4.3. Avtomobil transportining infratuzilmasi
- 4.4. Dengiz transportining infratuzilmasi
- 4.5. Suv qit'alararo transport infratuzilmasi
- 4.6. Aviatsiya transporti infratuzilmasi
- 4.7. Quvurlarni tashish infratuzilmasi

5-BOB. XALQARO LOGISTIKANING RIVOJLANISHI

- 5.1. Biznesning rivojlanishida xalqaro logistikaning roli
- 5.2. Xalqaro logistika tadqiqot kooperatsiyasini kuchaytirish omili sifatida
- 5.3. Dunyo mamlakatlarida logistikaning rivojlanish darajasi
- 5.4. Xalqaro transport yo‘laklari
- 5.5. O‘zbekiston xalqaro transport yo‘laklari tarkibida
- 5.6. Intermodal tashishlar texnologiyalari

6-BOB. XALQARO LOGISTIKADA AXBOROT VA SERVIS XIZMATI

- 6.1. Xalqaro logistikada axborot texnologiyalarni roli.
- 6.2. Ma’lumotlarni global sinxronizatsiyalash texnologiyalari.
- 6.3. Logistik tizimlarda radio to‘lqinli identifikatsiya texnologiyalari.

7-BOB. XALQARO LOGISTIKANING HUQUQIY ASPEKTLARI

- 7.1. Xalqaro transport shartnomalari
- 7.2. O‘zbekiston hududida yuklarni xalqaro avtomobil yo‘l bog‘lanishlarida tashishlarni huquqiy tartibga solish
- 7.3. Tashqi savdo operatsiyalari tushunchasi va ularning turlari
- 7.4. Tovarning xalqaro oldi-sotdi shartnomasi tashqi savdo bitimining asosi sifatida
- 7.5. Butunjahon Savdo Tashkiloti (VTO) xalqaro logistik tizim sifatida

8-BOB. XALQARO LOGISTIKA RIVOJLANISHINING MUAMMOLARI

- 8.1. Zamonaviy xalqaro logistikaning muammolari
- 8.2. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko‘rsatishining konseptual jihatlari
- 8.3. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlari xalqaro logistikaning ob’ekti sifatida
- 8.4. Xalqaro logistikani tartibga solishning huquqiy asoslari
- 8.5. Xalqaro logistikaning bojxona ta’minotining asoslari
- 8.6. Xalqaro logistikaning axborot infratuzilmasi

CONTENTS

Chapter 1. International Logistics Systems

- 1.1. The concept of international logistics. The basic methodological principles of logistics.
- 1.2. The concept of international logistics systems, their main directions and features.
- 1.3. Basic terms and concepts of international logistics.

Chapter 2. International logistics activities

- 2.1. Integration of agencies of Uzbekistan into the international logistics network.
- 2.2. Trends in international logistics.
- 2.3. The essence and sources of international logistics, the evolution of its development.
- 2.4. Specifics of international logistics, its subject and methodology.
- 2.5. Globalization of the international economy as an evidence of the development of international logistics.

Chapter 3. International logistics development

- 3.1. The role of international logistics in the business development.
- 3.2. International logistics as a factor in enhancing research cooperation.
- 3.3. Logistics level throughout the world.
- 3.4. International transport corridors.
- 3.5. Uzbekistan as part of international transport corridors.

Chapter 4. Legal aspects of international logistics

- 4.1. The concept of infrastructure. Components of international logistics infrastructure.
- 4.2. International transport infrastructure.
- 4.3. Automobile transport infrastructure
- 4.4. Maritime transport infrastructure
- 4.5. Water Intercontinental Transport Infrastructure
- 4.6. Aviation Transport Infrastructure
- 4.7. Pipeline Infrastructure

Chapter 5. Problems of international logistics development

- 5.1. Problems of modern international logistics
- 5.2. Conceptual framework for the implementation of international logistics systems.
- 5.3. Chains of international deliveries as an object of international logistics.
- 5.4. Legal framework for the regulation of international logistics.
- 5.5. Basics of customs provisioning for international logistics.
- 5.6. Information infrastructure of international logistics.

Chapter 6. Information and service in international logistics

- 6.1. The role of information technology in international logistics.
- 6.2. Global data synchronization technologies.
- 6.3. Radio wave identification technologies in logistic systems.

Chapter 7. Legal aspects of international logistics

- 7.1. International transport agreements
- 7.2. Legal regulation of cargo transportation on the international road links in Uzbekistan
- 7.3. The concept of foreign trade operations and their types
- 7.4. International trade of goods as the basis of foreign trade agreement
- 7.5. The World Trade Organization (WTO) as an international logistics system

Chapter 8. Problems of development of international logistics

- 8.1. Problems of modern international logistics
- 8.2. Functioning of international logistics systems
conceptual aspects
- 8.3. International supply chains as an object of international logistics
- The legal basis for the regulation of international logistics
- 8.5. Customs Logistics of International Logistics
- 8.6. Information infrastructure of international logistics

KIRISH

Jahon iqtisodiyotining rivojlanish jarayoni iqtisodiyotda tovar, axborot, moliyaviy oqimlarning miqdoriy va sifat jihatdan o'sishiga olib keladi. Bunday sharoitda logistika infratuzilmasi davlatning raqobatbardoshligini ta'minlash, tashqi savdo faoliyatida va jahon iqtisodiyotida tovar hamda axborotning asosiy tashuvchisi sifatida xalqaro logistikani rivojlantirishni talab qiluvchi raqobatbardoshlikni ta'minlaydigan muhim strategik omil hisoblanadi.

Xalqaro iqtisodiy integratsiyadan korxonalarni xalqaro logistika tizimiga o'tkazish yo'li bilan o'tish xalqaro ta'minot zanjirlarini qurishni taqozo etadi. Xalqaro logistika tarmog'i butun dunyo bo'ylab davlat chegaralaridan mustaqil ravishda faoliyat olib boradi va xalqaro logistikaning asosi hisoblanadi.

Xalqaro logistika sohasidagi yutuqlardan foydalanish O'zbekiston iqtisodiyotining samaradorligini oshirish, uning jahon iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuv jarayonini kuchaytirishning muhim omili bo'lib xizmat qiladi. Amaliyotning ko'rsatishicha, transport harakatlarining transport-logistika operatsiyalariga eng katta ta'siri transport jarayonidagi barcha ishtirokchilarning transport kompaniyalari majmuasi, terminallar, birlashma va tarqatish omborlari, shuningdek, yuzlab, hatto minglab kichik vakolatxonalar, muxbirlar, axborot va interkommunikatsiya aloqalarini uzatish va almashish uchun yagona tizim bilan birlashtirilgan agentlik korxonalari tashkil etadi.

Ushbu mexanizm samarali ishlashi uchun yaratilgan universal transport texnologiyalariga asoslangan holda, yagona huquqiy asosga ega bo'lgan elektron tizimlar bo'yicha xalqaro axborototni uzatish, almashish uchun umumiy xalqaro logistik tizimdan foydalanish zarurati yuzaga keladi.

"Xalqaro logistik xizmatlar tizimi" o'quv qo'llanmasi asosida talabalar xalqaro savdoda logistika prinsiplarini qo'llash, xalqaro logistika sohasi mohiyatini, vazifalarini, konseptual qoidalarini va usullarini aniq anglash, xalqaro iqtisodiy faoliyat doirasida tashkilotning logistika tizimlarini (tag tizimlarini) shakllantirish va modellashtirish, mantiqiy infratuzilmaning elementlarining

ishlash parametrlarini hisoblash va ularni amaliy faoliyatda qo'llash masalalarini o'rganishadi.

Ushbu o'quv qo'llanmaning vazifasi - xalqaro logistik xizmatlar tizimini boshqaruvi, raqobatbardoshligini oshirishga moddiy resurslarni optimal taqsimlanishi, strategik masalalarga yo'naltirilgan samarali tizim yaratish maqsadlari, uslublari va amaliy qo'llanilishi bo'yicha tushunchalarni yoritib berishdan iborat.

Xalqaro transport faoliyatlari logistikasi yo'nalishida logistika asoslari va tuzilishi, xalqaro tashuvlar logistik boshqaruv ob'ekti, xalqaro tovar ayriboshlashda transport logistikasi, tashqi savdo uchun transport-ekspeditorlik xizmatlarining logistikasi, tashqi iqtisodiy faoliyatning bojxona-tarifi va soliqni tartibga solish, biznesni rivojlantirishda xalqaro logistikaning o'rni, dunyo mamlakatlarida logistikaning rivojlanish darajasi, xalqaro logistika sohasida transport texnologiyalarining elementlari, intermodal transport texnologiyalari, O'zbekiston xalqaro transport koridorlari tizimini o'z ichiga oladi.

Xalqaro logistikaning huquqiy asoslari yo'nalishida xalqaro tashish shartnomalari, O'zbekiston hududida avtomobil transportida xalqaro yuklarni tashishni huquqiy tartibga solish, xalqaro logistika sohasida tashqi iqtisodiy faoliyatning elementlari, tashqi savdo operatsiyalari konsepsiyasi va turlari, tashqi savdo operatsiyalari uchun tovarni sotish bo'yicha xalqaro shartnoma, xalqaro logistika tizimlarining ishlashi, xalqaro logistika tizimlarini muvaffaqiyatli rivojlantiradigan mahalliy va xorijiy kompaniyalar amaliyoti, O'zbekiston iqtisodiyotida logistika ahamiyatini belgilovchi omillar, transport va logistika xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyalar amaliyotini o'z ichiga oladi. Xalqaro logistika uchun muhim bo'lgan savdo, transport va moliyaviy to'siqlarni olib tashlash ko'p mamlakatlar tomonidan amalga oshiriladi va nazorat qilinadi. O'zbekiston iqtisodiyotining rivojlanishida yangi o'sish imkoniyatlarini izlash, makroiqtisodiy darajada logistika tizimlarini shakllantirish va xalqaro logistika tizimlarida milliy resurslarning cheklangan miqdorini tejashning kuchli vositasi hisoblanadi. Xalqaro logistika tizimini faol amalga oshirish va rivojlantirish

mahalliy biznesning raqobatbardoshligini oshirishning muhim strategik usullaridan biri hisoblanadi.

O'quv qo'llanma oliy o'quv yurtlarining transport logistikasi yo'nalishida tahsil oladigan talabalar, magistrantlar, ilmiy izlanuvchilar hamda soha mutaxassislari uchun mo'ljallangan.

1-MODUL. XALQARO LOGISTIK XIZMATLAR TIZIMI VA UNING RIVOJLANISH YO'NALISHLARI

1-BOB. XALQARO LOGISTIKANI RIVOJLANTIRISHNING MOHIYATI VA OMILLARI.

1.1.Xalqaro logistikaning predmeti va metodi

1.2. Jahon iqtisodiyotining globallasuvi xalqaro logistika paydo bo'lishining omillaridan biri sifatida

1.3. Tashqi bozorda faoliyat yuritadigan korxonalarning iqtisodiy amaliyotida xalqaro logistikani joriy etish omillari. Xalqaro logistika muammolari

Kalit so'zlar: Xalqaro logistika, ta'minot zanjiri boshqaruvi, strategik boshqarish, korporativ strategiya, biznes strategiyasi, qo'shimcha qiymat, sinxronlashtirish, global bozor, transmilliy korporatsiyalar, global telekommunikatsiya, yangi sanoat mamlakatlari,

1.1.Xalqaro logistikaning predmeti va metodi

Xalqaro logistika menejmenti konsepsiyasining kelib chiqishi haqidagi muhokamada, birinchi navbatda, "logistika" , "ta'minot zanjiri boshqaruvi" va "xalqaro logistika" tushunchalarini ajratish zarurligiga e'tibor qaratishimiz kerak. Mahsulotlarning jismoniy taqsimotini iqtisodiyotning va firmadagi logistika xarajatlarini aniqlash haqida gapirganligiga to'xtalib o'tish mumkin. Faqatgina oldingi yillarda logistika strategiyasi sifatida mijozlarga xizmat ko'rsatish, transport, ta'minot va logistika zanjiri modeli ob'ektlarini mahalliyashtirish kabi yo'nalishlarga ega ekanligiga ishonch hosil qildi.

Bu yillar davomida xalqaro logistika nazariyasi va amaliyotida ham, logistika va ta'minot zanjirini boshqarish tushunchasi birinchi o'rinda ishlatiladi, deb qo'shimcha qilinishi lozim. Shu munosabat bilan, logistika instituti logistikada ishlatiladigan atamalarni chop etdi. Mualliflar fikriga ko'ra, logistika va ta'minot zanjiri boshqaruvi o'rtasidagi asosiy farq turli kompaniyalar ta'minot zanjirini boshqarish, turli xil mahsulotlar turlari buyurtmalar ro'yxatini o'z ichiga oladi va ishlab chiqarish, tarqatish jarayonlari bir zanjir bilan birlashtiradi. Logistika

instituti ma'lumotlariga ko'ra, logistika - butun ta'minot zanjirini strategik boshqarish hisoblanadi. Tashish, saqlash, va axborot texnologiyalari ta'minoti zanjiri bilan birga bu faoliyat bilan birgalikda talab, ishlab chiqarish, tarqatish va chiqindilardan foydalanishni o'z ichiga oladi.

Ma'lumki, individual echimlarning ierarxiyasi quyidagicha tuzilgan: missiya, korporativ strategiya, biznes strategiyasi va unda strategik vazifalar, taktik va operatsion ketma-ketliklar. Boshqa mualliflar ta'minot zanjiri boshqaruvini xom ashyo manbalaridan biznes foydalanuvchilarga qadar bo'lgan xizmat jarayonlarini integratsiyalashuvi, shuningdek, mijozlarni birlashtiradi. Bundan tashqari, "logistika" va "xalqaro logistika" fanlari uchun qo'shimcha qiymat yaratadigan xizmat va ma'lumotlar bilan tushunchalari o'rtasidagi farqlarga javob berish kerak. Xalqaro logistika, xalqaro ta'minot zanjirining barcha nuqtalarida bir qator echimlarning mavjudligi bilan logistikadan farq qiladi. Ushbu agregat qarorlarni qabul qilish markazida global miqyosda faoliyatni amalga oshirish uchun asos, chiqish nuqtasini tashkil etadi.

Shunday qilib, xalqaro logistika - xalqaro ta'minot zanjirini strategik boshqaruvi bo'lib, yetkazib berish zanjiri kompaniyalari logistika faoliyatini birlashtiruvchi, ya'ni operativ, moliyaviy va marketing funksiyasi hamda tovarlar, pul va axborotni turli davlatlar chegaralari bo'ylab nazorat qilishni anglatadi.

Xalqaro logistikani o'rganish ob'ekti - bu turli mamlakatlarning korxonalari bo'lgan xalqaro ta'minot zanjirlari hisoblanadi.

Xalqaro logistika mavzusi xalqaro ta'minot zanjirlarini boshqarishdir.

Xalqaro ta'minot zanjirlarini boshqarish - aniq narxni yaratish, raqobatbardosh infratuzilmani yaratish, xalqaro logistikani qo'llash, talab bilan ta'minlashni sinxronlashtirish va umuman xalqaro ta'minot zanjiri ishini o'lchash maqsadida xalqaro ta'minot zanjirida faoliyatni rejalashtirish, amalga oshirish va monitoring qilishdan iborat.

Logistik muammolarni hal qilish usullari umumiy va o'ziga xos bo'lgan ikki toifaga bo'linadi. Umumiy tarkibga quyidagilar kiradi: iqtisodiy-matematik va ekspert usullar. Logistika sohasidagi eng keng tarqalgan iqtisodiy-matematik

usullar: modellashtirish usullari, tizim tahlillari, operatsion tadqiqotlar nazariyasi, o'yinlar, buyruq va boshqalar.

Logistika muammolarini hal qilishda qo'llaniladigan bir qator maxsus usullar mavjud. Ular orasida ABC / XYZ tahlillari va "savdo-off" tahlil usullari mavjud.

Xalqaro logistika vazifalarini hal etish va xalqaro ta'minot zanjiri boshqaruvida quyidagi usullarni ham qo'llash mumkin:

- xalqaro ta'minot zanjirini shakllantirish uchun biznes-jarayonlarni tahlil qilish - qiyoslash, ish jarayonlarini qayta qurish va "qiymat zanjiri"ni tahlil qilish;
- xalqaro logistika sohasidagi global va mahalliy qarorlar qabul qilish uchun - Balanced Scorecards (BSC) usuli;
- tarqatish markazini joylashtirish to'g'risida qaror qabul qilish uchun - "yetkazib berish" va "tortishish markazi" usullari.

1.2. Jahon iqtisodiyotining globallashuvi xalqaro logistika paydo bo'lishining omillaridan biri sifatida

Makrologistika tizimi dunyoni rivojlantirishning asosiy tendensiyalaridan biri globallashuv hisoblanadi. Bu tendensiya bir tomondan, tayyor mahsulot uchun bozorlarda katta transmilliy korporatsiyalar tasnifi va moddiy resurslar, mehnat kapitali, yetkazib berish, globallashuv, moliyaviy-sanoat xamda boshqa guruhlar (shakl) - yaratish va global davlatlararo transport va logistika, telekommunikatsiya, tarqatish va boshqa makrologistika tizimlarini rivojlantirish masalalarini ilgari suradi. So'nggi o'n yil ichida, eng muhim kompaniya vakillari texnik-iqtisodiy tadqiqotlar, global bozor uchun zarurligini tushundi. Misol uchun, bir qancha kompaniyalar logistika va tashkilot moddiy resurslaridan samarali foydalanish xomashyo salohiyati, chet el manbalarida baholash deb topdi. Eksport davomida, tashqi bozorlarini tayyor mahsulotni samarali kirib dunyo bo'ylab joylashtirilgan xalqaro tashkilotlar logistik tizimlari va mikrotuzilmalar ehtiyoji paydo bo'ldi.

Boshqa tomondan, katta kompaniyalar, shuningdek, geografik mintaqalarda marketing tadqiqotlari o'tkazish salohiyatli bozorining ko'lami, xajmi hamda ularning tovar va xom ashyo ta'minoti hisoblanadi. Ular samaradorligini tobora oshirish xamda raqobat afzalligini ta'minlash uchun global logistika tushunchalarini amalga oshirish istagi saqlanib turadi. Ushbu masalani amaliy ko'rib chiqishda logistika menejerlari asosiy tushunchani rivojlantirish, global miqyosda samarali bo'lgan logistika tashabbuslarini rejalashtirish va amalga oshirish bilan bog'liq katta hajmdagi ishlarni amalga oshirishadi. Bundan tashqari, ma'lum bir kompaniya kontekstida xalqaro logistika yondashuvi logistika, marketing va ta'minot bo'linmalarining yuqori darajadagi muvofiqlashtirishini talab qiladi.

Globallashuv hodisasini tushuntiruvchi sabablarni tahlil qilish tizimi tavsifi bizga qisqacha jadvalda berilgan oltita murakkab omillarni aniqlash imkonini beradi. (1.1.jadval). Globallashuv jarayoni geografik taqsimot jihatidan va muayyan mamlakatlar iqtisodiyoti darajasida o'z xususiyatlariga ega. Yangi ishlab chiqarish va axborot tizimlari va texnologiyalarini kengaytirish bilan birga, globallashuv xalqaro raqobatni oshirishga olib keladi. Aksariyat mamlakatlarda birlashish yoki sotib olish jarayoni yoki aksincha, kompaniyaning bo'linishi iqtisodiyotning bir yoki bir jabhasida raqobatbardoshlikning yuqori darajasini ta'minlash uchun faol ravishda olib borilmoqda. Umuman olganda, globallashuv iqtisodiyotning samaradorligiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi, biroq ayni paytda ayrim tarmoqlar xorijiy raqobatchilardan ortib borayotgan bosimlarga duch kelmoqda.

Globallashuv, ayniqsa, kapitalni import qilish va eksport qilish borasida yaxshi o'ylangan tashqi iqtisodiy siyosatni amalga oshirishni talab qiladi. Tajriba shuni ko'rsatadiki, globallashuv raqobatni kuchaytiradi, buning natijasida katta kuch bilan va qisqa muddat ichida texnik va texnologik jihatdan chet ellik raqobatchilardan yanada samaraliroq foydalanadigan sohalarga salbiy ta'sir ko'rsatadi.

Logistika sohasidagi globallashuvning asosiy omillari:

- iqtisodiy o'sish;
- global bozorlarni rivojlantirish istiqbollari;
- hududiy lashtirish;

- global raqobat;
- texnologiyalarni kengaytirish;
- Transportni tashkillashtirish va logistika infratuzilmasini rivojlantirish.

1.1-jadval.

Biznesni globallashtirish olib keladigan omillar

Omillar	Qisqacha tavsif
Iqtisodiy	Kapitalning katta miqyosda to'planishi va markazlashishi, TNC va FIGlarning o'sishi, xalqaro hamkorlik va mehnat taqsimoti, xalqaro marketing, elektron tijorat, xalqaro savdo, logistika.
Siyosiy	Davlat chegaralari asta-sekin odamlarga, tovarlar va kapitalga o'tish uchun ko'proq imkoniyatlarni beradigan oshkorlikka aylanib bormoqda.
Xalqaro	Globallashtirish dinamikasi katta masshtabdagi dunyo voqealari, sanalar bilan bog'liq globalizatsiyani rag'batlantirdi. (Tovar, shaxslar, xizmatlar va kapital) xalqaro harakatining to'rt erkinliklari e'lon qilingan va 1987 yilda kuchga kirgan Evropa akti 1985 yilda qabul qilingan Lyuksemburgda Konferensiya evropa Birlashmalari) evropa Ittifoqi yaratildi. 1986 yilda Punta delegatsiyasi ichida GAGT konferensiyasi, Urugvay raundi ochildi. Sakkiz yil davom etgan bu tashkilot masalalarida (asosan tariflarni pasaytirish va boshqa cheklolar,xalqaro savdoni rivojlantirish). Germaniyani birlashtirish, CMEA va Varshava akti, "sovuq urush " ga oxirida barham berish) va hokazo.
Ommaviy	An'analarni, ijtimoiy munosabatlarni va urf-odatlarining rolini kuchaytirib, odamlarning jo'g'rofiy, ma'naviy va hissiy jihatdan harakatlanishiga hissa qo'shadi.
Texnik	Zamonaviy transport vositalarini, axborot tizimlari va texnologiyalarini, aloqa va telekommunikatsiyalarni, moslashuvchan avtomatlashtirilgan ishlab chiqarish vositalarini rivojlantirish axborot, texnologiya, tovarlar, moliyaviy resurslarni tezkor ravishda tarqatish uchun misli ko'rilmagan imkoniyatlarni yaratadi.
Liberallashtirish va tartibga solish	Ko'pgina mamlakatlarning bojxona, savdo va soliq qonunlarini liberallashtirish, transportni diversifikatsiya qilish iqtisodiy faoliyatni xalqarolashtirish tendensiyasini kuchaytirdi.

Iqtisodiy o'sish va tiklanish tendensiyasi ko'plab mamlakatlar iqtisodidan keyingi rivojlanishning o'ziga xos xususiyati hisoblanadi. Jahon savdo va logistika sohasidagi xarajatlar doimiy ravishda oshib bormoqda. Xalqaro savdoning hajmi jahon miqyosidagi o'sish sur'atlaridan ikki barobarga ko'paymoqda. Xozirda xalqaro savdoning eksport hajmi jahon miqyosida tovar ishlab chiqarish hajmi qariyb 5 barobarga ko'paygan holda qariyb 10 marotaba o'sdi.

Xalqaro savdoning barqaror o'sishiga bir qator omillar ta'sir ko'rsatdi:

- 1) xalqaro mehnat taqsimoti va ishlab chiqarishni xalqarolashtirishni rivojlantirish;
 - 2) barqaror kapitalni tiklashni rag'batlantiruch, iqtisodiyotning yangi tarmoqlari, eski korxonalarni rekonstruksiya qilishni jadallashtirish;
 - 3) jahon bozorida transmilliy korporatsiyalarning faolligi;
 - 4) tariflar va savdoning bosh bitimi (GATT) faoliyati orqali xalqaro savdoni tartibga solish (liberallashtirish);
 - 5) xalqaro savdoni liberallashtirish, ko'plab mamlakatlarning o'tish davri;
 - 6) import rejimidagi cheklovlarni bekor qilishni va bojxona to'lovlarini sezilarli darajada qisqartirishni o'z ichiga olgan rejim - erkin iqtisodiy hududlarni shakllantirish;
 - 7) savdo va iqtisodiy integratsiya jarayonlarini rivojlantirish: hududiy to'siqlarni bartaraf etish, umumiy bozorlarni, erkin savdo zonalarini shakllantirish;
 - 8) sobiq mustamlakachi mamlakatlar siyosiy mustaqillikka erishishi
- "Yangi sanoat mamlakatlari" ni ularning sonidan modelgacha taqsimlash tashqi bozorga yo'naltirilgan iqtisodiyot.

XX asrning ikkinchi yarmidan boshlab tashqi savdoning dinamikasini beqarorligi sezilarli darajada namoyon bo'ldi. Bu jahon bozoridagi mamlakatlar o'rtasidagi kuch muvozanatiga ta'sir etdi. Qo'shma Shtatlarning hukmron pozitsiyasi silkinib ketdi. Shunday qilib, bu mamlakat dunyo eksportining uchdan bir qismini tashkil qilsa, 1990 yilda bu ko'rsatkich 1/8 edi. 90-yillarda G'arbiy evropa - xalqaro savdoning asosiy markazi xisoblanib, uning eksporti AQSH eksportidan deyarli 4 baravar yuqori.

XX asrning so‘nggi choragi Osiyo-Tinch okeani mintaqasining xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimida, shu jumladan xalqaro tovar ayirboshlash tizimida o‘tib borayotgan o‘rni haqida ma’lumot beradi. Jahon bankining ma’lumotlariga ko‘ra, 2020 yilga qadar jahon savdosining umumiy hajmining 40 foizdan ortig‘i Tinch okean havzasida to‘planadi.

Rivojlanayotgan mamlakatlar o‘rtasidagi savdo hajmining o‘sishi zamonaviy xalqaro savdoning muhim tendensiyasidir.

Jahon savdosida yuz beradigan jarayonlarni tahlil qilib, mahalliyashtirish uning asosiy tendensiyasiligi asoslandi. Bojxona to‘lovlari darajasida sezilarli pasayish kuzatildi, ko‘plab cheklovlar, kvotalar va boshqalar o‘zgartirildi, ammo bir qator muammolar mavjud. Ulardan asosiysi - iqtisodiy guruhlar, savdo va iqtisodiy bloklar darajasida proteksionizm tendensiyalarining o‘sishi va ularning bir-biriga qarama-qarshiligidir.

Savdo-iqtisodiy bloklarni shakllantirishga qaratilgan birinchi qadam erkin savdo hududlarini yaratishdir. Jahon banki ma’lumotlariga ko‘ra, 90-yillarning boshida bu hududlarda jahon savdosining taxminan 42 foizi amalga oshirilgan. Eng mashhur hududlar orasida Evropa erkin savdo uyushmasi (EFTA), evropa Ittifoqi (EI), Shimoliy Amerika erkin savdo hududi (NAFTA), Osiyo-Tinch okeani iqtisodiy hamkorlik (APEC) va boshqalar mavjud.

GATT davlatlarning shartnoma paytda, bojxona to‘lovlarini kamaytirish, ularni qoplash, tarifsiz to‘siqlardan iborat. Bu milliy ishlab chiqarish uchun subsidiyalar, turli andozalar va qoidalarga, mahsulotlarni sertifikatlashni joriy tartibda o‘z ichiga oladi. Intellektual mulkni himoya qilish haqida GATT savollarga Urugvay Round, shuningdek, erkin savdo uchun asos bo‘lishi mumkin. Tibbiy va fitosanitariya nazorati masalalari ko‘tarilib uning echimi birmuncha xal etildi. Bu barcha masalalar endi jahon savdo tashkilotida qaror topishi kerak.

Mehnat va hamkorlik xalqaro bo‘limi, ayniqsa tovarlarni taqsimlash, xalqaro biznes, logistika zanjirlarni va kanallari orqali ko‘p millatli, ko‘p sonli xalqlarni birlashishiga olib keldi. Investitsiyalar bo‘yicha ortgan mablag‘larni qaytarish bilan

bog'liq xalqaro logistika kanallarini rivojlantirish istiqbollari, boshqa mamlakatlarda kam tariflar orqali logistika vositachilari, eng yaxshi moliyaviy va boshqa shartlar asosida kelishuvlar. Davlatlararo logistika kanallarini yaratish, ilgari aytib o'tilganidek, yirik xalqaro yuk tashish kompaniyalari, sug'urta kompaniyalari va global telekommunikatsiya tarmoqlari tomonidan osonlashtirildi.

O'tgan o'n yil mobaynida xalqaro savdoni tartibga solish sohasida sezilarli o'zgarishlar yuz berdi. Ko'pgina savdo to'siqlari bekor qilindi yoki sezilarli darajada kamaydi. Bu, birinchi navbatda, evropa Ittifoqi davlatlari, Janubi-Sharqiy Osiyo, AQSH va Kanada xamda boshqa jahon mintaqalari bilan bog'liq. Umuman olganda, jahon miqyosida biznes faolligi oshmoqda. Dengiz, temir yo'l va havo konteynerlarini tashish sanoatining rivojlanishi tufayli milliy va hududiy bozorlarni aniq ajratish asosida asta-sekin jahon bozoriga aylantirilmoqda. Jahon bozorining paydo bo'lishi, shuningdek, mamlakat yoki mintaqadan qat'iy nazar, barcha iste'molchilar uchun umumiy ehtiyojlarning shakllanishi bilan bog'liq. Muloqot vositalarini rivojlantirish natijasida barcha odamlar shu kabi iste'molchi imtiyozlarini shakllantiradilar. Buning natijasida an'anaviy tovarlar va yangi, yanada yaxshi va arzon mahsulotlar tanlovi taqiqlanadi. Yangi (global) tovarlar uchun bu imtiyoz madaniy va iqtisodiy omillarning natijasidir. Mahalliy narxlari darajasiga mos keladigan yuqori sifatli mahsulot butun dunyodagi odamlar uchun jozibador, bundan tashqari, yanada rivojlangan va gullab-yashnayotgan mamlakatlar bozorlarida taklif qilingan mahsulotga o'xshash mahsulotni qo'llash ushbu mamlakatlarda hayot andozalariga mos keladigan illyuziyani yaratadi.

Xalqaro logistika sohasidagi omillar muhim rol o'ynashi xalqaro logistikaning mintaqaviy xususiyatlari, odatda, bir-biriga yaqin joylashgan mamlakatlar uchun muayyan geografik hududlarda umumiy chegaralarga ega bo'lgan mamlakatlar uchun eng aniq ko'rinadi. Masalan, Benilyuks mamlakatlariga, evropa Ittifoqiga, AQSHga, Kanada va Janubi-Sharqiy Osiyoda muvaffaqiyatli makroiqtisodiy mintaqaviy tuzilmalar va tizimlarning ko'plab misollari ma'lum.

Mintaqaviy omil globallashuv tendensiyasini siyosiy tizimlarning o'xshashligi va mintaqadagi davlatlarning iqtisodiy darajasi kabi jihatlari bilan mustahkamlaydi;

ijtimoiy hayot tartibining yaqinligi, urf-odatlar, tarixiy ildizlar; aholi migratsiyasi; yagona energiya manbalari, xomashyo; yagona transport tizimi va yo'l infratuzilmasi; yagona telekommunikatsiya; bojxona va savdo to'siqlari yo'qligi va boshqalar.

Mintaqalashish omilining eng samarali namunasi - 320 milliondan ortiq iste'molchilarni qamrab oladigan integrallashgan evropa bozorini yaratishdir. 1987 yilda qabul qilingan umumiy Evropa harakati o'zining maqsadi sifatida Evropa Ittifoqiga a'zo davlatlar o'rtasidagi savdo to'siqlarini olib tashlash va tovarlar, xizmatlar, kapital va odamlarning erkin harakatlanishini soddalashtirishdan iborat.

Yagona evropacha bozor kontsepsiyasida ko'zda tutilgan ko'plab o'zgarishlarning uchtasi xalqaro logistika sohasida eng katta ta'sirga ega.

Birinchisi, bitta ma'muriy hujjat yordamida yuklarni hujjatlashtirish tartibini soddalashtirishdir. Bu xolat chegarani kesib o'tgan vaqtni kamaytirish uchun mo'ljallangan.

Ikkinchisi, boshqa mamlakatlarga tranzit qilinadigan tovarlar uchun, masalan, portlar va bojxona postlari bojxona nazorati uchun sarflangan vaqtni qisqartiradigan intermodal konteyner tashish sxemalari bilan bojxona rasmiylashtiruvlarining sonini kamaytirishdir.

Uchinchidan, eng muhimi, mamlakatlar o'rtasida yuk tashish jarayoni soddalashtirilishi Evropaning ishlab chiqarish va tarqatish logistikasi zanjirlarini yagona, ixcham xalqaro zanjirga aylantirish imkonini beradi, bu esa kam texnik uskunalar talab qiladi. Bundan tashqari, savdo munosabatlaridagi o'zgarishlar va yagona evro valyutasini joriy etish evropadan hamda chet eldan bozorda yangi raqobat qiluvchi firmalar paydo bo'lishi orqali Evropa Ittifoqiga a'zo mamlakatlarda erkin raqobat uchun teng sharoitlarni ta'minlaydi. Misol uchun, ko'pgina amerikalik firmalar Evropa bozoriga yo'naltirilgan logistika konsepsiyalarini ishlab chiqish va amalga oshirish bilan shug'ullanadi, to'g'ridan-to'g'ri Evropa bozoridagi o'zgarishlarning paydo bo'lishidan boshlab nazorat olib boradi.

Yana bir misol, 1989 yil yanvarda qo'shma Shtatlar bilan Kanada o'rtasida imzolangan savdo kelishuvidir. Bu esa ikki mamlakat o'rtasida mavjud bo'lgan to'siqlarni yanada kamaytirishga qaratilgan edi.

Xalqaro logistikaning mintaqaviy jihatida "Maklador operatsiyalari" deb ataladi. AQSHda joylashgan kompaniyalar orasida, Meksikada ishlab chiqarilgan ishlab chiqarish ob'ektlaridan foydalanish, yarim tayyor mahsulotlar, komponentlar ishlab chiqarish, shuningdek elektron qurilma va televizorlarning yakuniy yig'ilishi uchun tushunchalar tobora ommalashmoqda. Aslida, "Maklador operatsiyalari" ostida AQSHda ishlab chiqaruvchi kompaniya Meksikada ishlab chiqarish va montaj ishlarini boshqarish uchun to'g'ridan-to'g'ri shartnomalar tuzadi yoki shartnomalar qiladi.

Meksikada ishlab chiqarish qiymati Amerikadagi shunga o'xshash xarajatlardan pastdir. Qo'shma Shtatlardagi kompaniyalar, odatda, yakuniy yig'ilish uchun Meksikaga tarkibiy qismlar va yarim tayyor mahsulotlarni yuboradilar, so'ngra tayyor mahsulotlarni AQSHga ko'chirishadi. Ushbu yondashuv ko'pgina kompaniyalar tomonidan qo'llaniladi. Global biznesdagi "Maklador operatsiyalari" tarkibida Amerika Qo'shma Shtatlari ishlab chiqaruvchilari Meksikada 1000 dan ziyod o'simliklardan foydalanadilar. Shunga o'xshash yondashuvlarni amalga oshirishga imkon beradigan muhim element bojxona to'lovlarini to'lamasdan yoki import to'lovlarini to'lamasdan mahsulotni olib kirish, saqlash, ishlab chiqarish va keyinchalik eksport qilishni nazarda tutadigan soliq tushunchasi. Bu holat "Macladean operatsiyalari" kabi logistika alternativlarning iqtisodiy jozibadorligini oshiradi. Meksikadagi Maksarid operatsiyalarining muvaffaqiyatli amalga oshirilishi Markaziy va Janubiy Amerikada mavjud bo'lgan o'xshash imkoniyatlardan foydalangan holda namuna bo'lib xizmat qildi. Qo'shma Shtatlar bilan Meksika o'rtasidagi savdo aloqalarini o'rnatish istiqboliga qo'shimcha ravishda, ushbu alternativlardan foydalanish muhim afzalliklarni ta'minlaydi.

Xorijiy resurslardan foydalanishdan tashqari, ko'pgina global kompaniyalar bevosita ishlab chiqarish va logistika salohiyatiga ega bo'lib, o'zlari ishlab

chiqargan mahsulotlarni iste'mol qiladigan mamlakatlarda bevosita faoliyat yuritadilar. Misol uchun, Toyota va Nissan singari yapon korporatsiyalarining korxonalari to'g'ridan-to'g'ri Qo'shma Shtatlarda joylashgan. Ford Motors korporatsiyasining xalqaro logistika zanjiri o'z mahsulotlarini dunyoning turli mintaqalarida joylashgan kompaniyaning yig'ma zavodlariga yetkazib beruvchi qismlarga va ehtiyot qismlarni yetkazib beradi.

Xalqaro logistika salohiyati kompaniyaning strategik maqsadlarini amalga oshirish va raqobatbardosh ustunliklarni yaratish uchun mo'ljallangan bo'lishi kerak. Jahon iqtisodiyotidagi raqobatbardosh ustunlikning asosiy omillari, quyidagilardir:

- mahsulot va xizmatlar sifatidagi etakchilik;
- xarajatlar bo'yicha etakchilik;
- farqlash;
- strategik e'tibor.

Farqlantiruvchi - global kompaniyalar o'zlarini mavjud va salohxiyatli xaridorlar oldida o'ziga xos bo'lgan yagona mahsulot sifatida belgilaydigan mahsulot (xizmatlar) bozorida joylashishni anglatadi. Strategik yo'nalish firmaning ma'lum strategik yo'nalishlarga e'tiborni qaratib, jahon bozorining bir yoki bir nechta segmentlarida raqobatbardosh ustunlikka erishish istagini anglatadi. Bu muhim omillar har qanday raqobatchidan foydalanishi mumkin, shu sabablan muvaffaqiyatli ishlash uchun global kompaniya sifatni, xarajatlarni, farqlarni va yo'nalishni strategik yo'nalishlarda doimo yangi yondashuvlar va innovatsion g'oyalarni joriy qilishlari kerak.

Bunday imkoniyatlarni to'g'ri ishlab chiqilgan xalqaro logistika tizimi taqdim qiladi. Ta'kidlash joizki, xalqaro logistika tizimi zamonaviy sharoitda strategik maqsadlarga erishish uchun tobora muhim ahamiyat kasb etadi. Bu logistika ta'qib sezilarli darajada umumiy xarajatlarni va oxir-foydalanuvchi tovarlar narxini oshirish mumkin bo'lgan eng katta foyda olish uchun (tarqatish tizimi, savdo tashkiloti va savdodan so'ng xizmat,) global kompaniyasini vositachilari uchun ochiq-oydin emas. Shuning uchun monitoring to'liq qiymati xalqaro zanjirning

logistika xarajatlarini talab va bozor holati va strategik maqsadlarini nazorat qilish uchun kompaniya tomonidan qo'llab shu logistik vazifalarni ustuvor ahamiyat berishi lozim bo'ladi.

Global kompaniya va uning manfaatlari xalqaro bozorlarda operatsiyalar bilan cheklangan kompaniya o'rtasida farq bor. Yomon yaxshi global kompaniyasi yangi bozorlarni imkoniyatlaridan to'la foydalanish imkonini beradi, jahon bozorlarida barcha ko'rib chiqish asosida raqobat strategiyasi shakllangan. Ushbu strategiyani amalga oshirish orqali bunday kompaniyalar ushbu sohada yaratilgan raqobat muvozanatiga ta'sir ko'rsatadi. Xalqaro bozorlarda faoliyat ko'rsatuvchi kompaniyalar global kompaniyalardan farqli o'laroq, yagona global strategiyani ishlab chiqishda individual strategiyani muvofiqlashtiradilar.

Global kompaniya uchun strategiyani muvaffaqiyatli amalga oshirish barcha tanlangan geografik mintaqalarda belgilangan maqsadlarga bir vaqtda erishishni ta'minlaydi. Ushbu kompaniyalar, butun dunyo bo'ylab turli joylarda bo'lgan xomashyodan foydalanish global yondashuv asosida yirik savdo bazalari va tarqatish markazlari joylashtirish aniqlash va yangi bozor sharoitlariga mavjud logistika texnologiyalarini moslashtirish. Bunday kompaniyalar misolida Xerox, Phillips, Nestle, Coca-Cola, Samsung elektronika, Volvo, McDonald va ko'plab boshqalar.

Xalqaro tanlovida muvaffaqiyat olib kelish shartlaridan biri, global miqyos uchun teng ishlab chiqarish hajmlaridan bir vaqtda etarli darajada foydalanish hisoblanadi. Buning uchun faqatgina yangi bozorga kirish yoki mahsulotni rag'batlantirish kerak. Ishlab chiqarishning katta hajmlari ishlab chiqarish birliklari uchun birlik narxining past darajasini ta'minlaydi.

Global kompaniyalarda strategiyalarning maqsadi texnologiya, marketing, ishlab chiqarish va logistika kabi to'rt komponentni hisobga olgan holda shakllantiriladi. Barcha to'rt komponentning samarali sinergiyasi zarur va xalqaro logistika tizimi biznesning boshqa sohalari faoliyatiga asoslangan global poydevor bo'lib xizmat qiladi. Shu bilan birga, logistika tizimining o'zi zamonaviy shart-sharoitlarda raqobatbardosh ustunlik omili ekanini e'tiborga olmaymiz. Misol

uchun, dunyo savdo va yirik avtomobil korporatsiyalar ehtiyot qismlari tarqatish mavjud tizimlar avtomobil-montaj globallashuv jarayoniga jiddiy ta'sir ko'rsatdi.

Xalqaro tanlov to'rtta xususiyatga ega. Birinchidan, global miqyosda raqobat qilayotgan kompaniyalar standart marketing tushunchalarini yaratishga harakat qilishadi. Ikkinchidan, tovarlarning hayot aylanishi doimiy ravishda kamayib boradi va ba'zan bir yildan oshmaydi. Bu kompyuterlar va kompyuter atrof-muhit birliklari, fotografik uskunalar, audio va video texnika kabi muayyan yuqori texnologiyali mahsulotlar uchun amal qiladi. Uchinchidan, tobora o'sib borayotgan kompaniyalar xorijiy xom ashyolarni ishlab chiqarishda yoki xorijiy mamlakatlar hududida ishlab chiqarishni to'g'ridan-to'g'ri etkazishadi. To'rtinchidan, global miqyosda faoliyat yuritadigan firmalar uchun marketing va ishlab chiqarish faoliyati birlashishga va yaxshi muvofiqlashishga moyil bo'ladi.

Global bozorlarda ishlaydigan kompaniyalar xalqaro logistika tizimining murakkabligini oshirishga, shuning uchun uning texnik xizmat narxini oshirishga moyildirlar. Natija - bu ijro etiladigan vaqtning ko'payishi va aksiyalar darajasining ortishi. Bunday sharoitda, asosiy omil kompaniya vaqti geografik jihatdan cheklangan mintaqalar cheklangan partiyasini ishlab chiqarish ish o'rinlari "yo'naltirilgan" kompaniyalari maqsadida ijrosini vaqtini qisqartiradi va ta'minlovchi tizim sifatida xalqaro logistika tizimining ajratish bo'lgan muhitda muvaffaqiyatli bo'lishi uchun. Unilever, electrolyuks, Fillips, DEK kabi kompaniyalar cheklangan ishlab chiqarish strategiyasini muvaffaqiyatli amalga oshirmoqda. Bundan tashqari, global kompaniyalar logistika vositachilar cheklangan soni bilan hamkorlik xizmati, iqtisodiy va logistika ko'chadan tezligi darajada foyda olishga intiladi.

Ehtimol xalqaro logistika tizimining Zack shakllantirishda eng muhim qadam geografik dunyoning turli qismlarida joylashgan mijozlar ehtiyojlarini, faol tan olish bo'ladi. Bu jahon bozorining ehtiyojlarini qondirishga qaratilgan samarali ishlab chiqarish, marketing va logistika strategiyalarini ishlab chiqish uchun zarur shart.

Texnologiyani harakatlantiruvchi kuchi zamonaviy texnologik echimlar o‘zaro tez kirib, nou-xau, loyihalar, eng rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyotiga ilmiy tadqiqot globallashuvida namoyon bo‘ladi. Deyarli hech bir mamlakat yangi texnologiyalardan foydalanish orqali uzoq muddatli imtiyozlarga ega emas, chunki ular tezda boshqa davlatlar (kompaniyalar) ning mulkiga aylanib, milliy chegaralarni yuqori darajada integratsiyalangan global iqtisodiy va axborot maydoniga aylantirmoqda.

Bugungi savdo birinchi navbatda, axborot va kompyuter texnologiyalari asosida yuqori texnologiyalar foydalanishni talab qiladi. Bunday istiqbolli yo‘nalishlaridan biri global Internet imkoniyatlaridan foydalanishdir. Internetdan faol foydalanuvchilar ishlab chiqaruvchilar, ulgurji va chakana savdo tuzilmalari kirish keraksiz vositachilar har xil yo‘l qo‘ymaslik hamda iqtisodiy hisob-kitoblar asosida logistika echimlar ularning tanlashda hidoyat, ularni to‘g‘ridan-to‘g‘ri qabul qiluvchi, (sotilgan) topish va ular bilan shug‘ullanish imkonini beradi. Shu hokazo tashuvchilar, yuk tashish, sug‘urta kompaniyalari va biznes logistika vositachilar tanlash uchun amal qiladi.

Yuqori texnologiyani joriy etish, shuningdek, xalqaro axborot-logistika tizimlari va telematikadan foydalangan holda tovarlarni sotishni tashkil qilish va jismoniy taqsimot faoliyatini nazorat qilishni anglatadi. sun’iy yo‘ldosh aloqa va navigatsiya tizimlari Inmarsat-S turi va GPS Navstar, varaqlash barkodlar, tovarlar va hujjatlarni avtomatik aniqlash, elektron ma’lumotlar almashinuvi tizimlari edi va EDIFACT andozalar va boshqalar foydalanish bo‘yicha qayd etish mumkin.

Albatta, ehtiyoj va uyushgan tovar bozorlar darajasida jahon savdo tizimida tarkibiy o‘zgarishlar: eng zamonaviy xalqaro logistika tovar tarqatish tuzilmalari, savdo markazlari, logistika markazlari, xolding kompaniyalari, ilmiy-tadqiqot markazlari va tovar bozori tendensiyalari tahlili, yaratish ...

Nihoyat, xalqaro logistikani rivojlantirish uchun muhim ko‘rgazmali tartib, xalqaro, savdo-iqtisodiy, ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish,

savdo, bojxona, transport va moliyaviy to'vsiqlarni olib tashlash jihatidan bunday evropa Ittifoqi, AQSH va Kanada kabi ko'plab mamlakatlarda qilgan .

Bir natija logistika transport xizmatlarini rivojlantirish uchun tegishli siyosiy shart-sharoitlar yaratilgan, deb o'tgan 25 yil mobaynida, trans-tiklavchi muhim o'zgarishlar, ayrim mamlakatlarda, ayniqsa, AQSH va Evropa Ittifoqi mamlakatlari qonunchiligi bor edi. Ko'p mamlakatlarda bu qonunlar, tashish uchun davlat sektorini kamaytirishga qaratilgan ma'muriy va huquqiy qoidalarga, transport, turli usullari o'rtasida transport to'vsiqlarni olib tashlash, muvofiqlashtirish, transport xizmatlari, narxlar va tariflarni kamaytirish takomillashtirish bilan bir qator qabul qildi.

Transportda bunday kuralsizlashtirma bepul raqobatni rivojlantirishga hissa qo'shgan va oxir-oqibatda xalqaro transport va logistika tizimlarini yaratish, integratsiya logistika rivojlantirish uchun muhim rag'bat bo'lib xizmat qiladi.

Bozorni tartibga solish sohasidagi bu o'zgarishlar natija transport va ekspeditorlik xizmatlari uchun tuzilishi shartnomalar amaliyotga joriy etish edi, yuk tariflariga va xizmatlar mustaqil qadamlar asosiy tashuvchilar o'ng, (yuk darajasi orqali) yagona tarif intermodal transport xizmatlarini ko'rsatish va yagona transport hujjati (Bill intermodal transport).

Intermodal transport hozirda xalqaro logistika sohasida eng tez rivojlanayotgan sanoat hisoblanadi. transport, ikki yoki undan ko'p usullari afzalliklarini birlashtirib, intermodal logistika xizmati operatori, YUborganga bir xizmat bilan ta'minlash mumkin transport jarayoni bilan bog'liq yordamchi operatsiyalarni katta hajmdagi ishlab chiqarishga qaramay, muhim uzilishlar holida amalga oshiriladi.

Xalqaro logistika faoliyatini amalga oshirish uchun samarali aloqa va boshqaruv tizimlaridan foydalanish kerak. Tovarlar hujjatlar, eksport va import nazorat va to'g'ridan-to'g'ri harakatini tegishli masalalarni, bugungi mijoz uchun alohida ahamiyat kasb etadi. Natijada barcha talablarni qondira oladigan yetkazib beruvchi eng raqobatbardosh hisoblanadi.

Xalqaro logistika strategiyasi valyuta kurslari qisqa muddatli va uzoq muddatli, ham tendensiyalarni ta'sir qiladi. Bu o'zgarishlar omborlar, zavod va tarqatish markazlari joylashgan, shuningdek, transport va tashuvchining rejimida tanlash kabi moddiy-texnik echimlarni qabul qilish haqida muhim ta'sir ko'rsatishi mumkin.

1.3. Tashqi bozorda faoliyat yuritadigan korxonalarning iqtisodiy amaliyotida xalqaro logistikani joriy etish omillari. Xalqaro logistika muammolari

An'anaga ko'ra, kompaniya operatsiyalari va vazifalari imkon qadar o'z mavqeni oshirish uchun nazorat ostida logistika jarayonini saqlashga harakat qilgan. Bu borada korxonalarning o'z omborlari, parkini, axborot ishlash tizimlari bo'lgan edi. Boshqacha aytganda, logistika operatsiyalarini qo'llab-quvvatlash uchun katta hajmdagi aktivlar talab qilingan. Logistika bilan bog'liq moddiy boyliklar foyda olish uchun ham ishlatilgan. Lekin yaxshi rentabelli aktivlarga erishish uchun har doim iqtisodiy faoliyat kapitali iloji boricha kam bog'liq deb talab qiladi. Bo'lishi mumkin bo'lgan ish kapitali miqdorini kamaytirish, ko'p operatsiyalarni maxsus litsenziyalangan korxonalar outsorsingga murojaat qilish orqali uzatiladi.

Bu tendensiya 80-yillarda umuman qabul qilingan. logistika faoliyati (logistika outsorsing) ajratish korxonalar xalqaro faoliyatini moliyaviy qo'llab-quvvatlash asoslaridan biri bo'ldi. Yirik korporatsiyalarga chiqish va global bozorlarda mustahkamlash, jahon yetkazib beruvchi bilan bitimlar yaratish sifatli logistika xizmatlarini quyidagi tarzda xarajatlarni ta'minlash imkoniyatiga ega bo'lishni xohlaydi: logistika infratuzilmasi ob'ektlarini pozitsiyalarni mustahkamlash, transport-ekspeditorlik, transport, transport boshqarish va yuk hujjatlaridan iborat.

Korxonalarning faoliyatini moddiy-texnik xizmat ko'rsatish bilan bog'liq globallashtiradigan iqtisodiy va tashkiliy omillar:

- ayrim mamlakatlarning tovarlariga talab ortib borishi;
- xorijiy mahsulotlarga bo'lgan talabning o'sishi;
- bozor talabining yaqinlashishi;
- savdo to'siqlarni bartaraf etish;

- ishlab chiqarishni ichki bozorlarning talablaridan ancha kattaroq hajmda kengaytirish;

- ixtisoslashtirilgan korxonalar tomonidan jahon savdosini targ'ib qilish;

- ta'minot zanjiri tizimlarini integratsiyasi;

- yetkazib beruvchilarga bo'lgan talabning ortishi;

Logistika faoliyatini amalga oshirish amaliyotida o'zgarishlar;

- Jahon savdosi tizimida va umuman biznesda muloqotni takomillashtirish.

tashqi bozorlarga chiqish haqida endi bir qaror qabul qilish uchun mahsulot, ya'ni yakuniy narxi haqida logistika xarajatlarini ta'siri mahsulotning yakuniy bahosidagi logistika komponenti. Avtomobillarda xalqaro savdo illyustratsiya sifatida xizmat qilishi mumkin. Avtomobil kompaniyalari markaziy zavodi ularni yetkazib, butun dunyo bo'ylab o'z mahsulotlari uchun qismlariga sotib, keyin dunyoning ko'plab mamlakatlarida mijozlarga to'liq vositalarni etkazish faoliyati bunday mehnat va past logistika xarajatlarini xalqaro taqsimoti mumkin sharofati bilan, ularning narx mahsulotlari sezilarli darajada ta'sir holda avtomobil yig'ish joylarda bu qismlariga yetkazib beradi.

Lekin logistika mahsulotlar yakuniy narxi ta'sir xarajatlarini tovarlar borligi dunyo bo'ylab bu mahsulot muhim miqdorda tashish uchun mahsulotlar yakuniy narxi ustida bir muhim ta'sir yetkazib berish xarajatlarini biri, zarar ko'rib ishlayotgan bo'ladi.

Bu masala kompaniyasi mahalliy bozor ehtiyojlarini ta'minlash uchun tuzilgan nisbatan kichik o'simliklarda sohasida mahsulot ishlab chiqarishni tashkil etish qaror hisoblanadi. Dunyo bo'ylab bunday kichik o'simliklar bir qator qurilish kompaniyasi global korxona bo'lishga imkon beradi.

Kompaniyaning o'z faoliyatini globalizatsiya qilish qaroriga ta'sir qiladigan boshqa iqtisodiy va tashkiliy sharoitlar mavjud. Masalan, ommabop brendlarni ishlab chiqaruvchi kompaniyalar o'zlarining mahsulotlarini turli mamlakatlarga yetkazib berishning yuqori darajalariga (yuqori narxlarda) yuqori narxlarni qoplashlari mumkin. Shunday qilib, mashhur «Nayk» sport

kiyimlari ishlab chiqaruvchi kompaniya, pivo dunyosida mashhur bo'lgan kompaniyalar.

Xalqaro savdoda logistika xususiyatlari:

- ichki bozorlarga buyurtma berish buyurtmalariga qaraganda ularning miqdori ancha katta. Odatda bu logistik xarajatlarni kamaytirish uchun amalga oshiriladi (masalan, maxsulotning miqdori uchun transport tariflaridan chegirmalar)

- xalqaro bozorlarda har xil bo'ladi. Ularni yetkazib berishning o'zgarishi, yetkazib berish uchun ko'proq imkoniyatlarni ko'rib chiqish, ko'plab vositachilar bilan shug'ullanish va hokazo .;

- xalqaro bozorlarda ko'p tajribaga ega bo'lmagan korxonalar uchun bu muayyan qiyinchiliklarni tug'diradi;

- tovarlarni yetkazib berishda yangi logistik vositachilar (yuk agentlari, bojxona brokerlik kompaniyalari);

- yetkazib berishning masofalari va vositachilarning ko'pligi korxona va uning mahsuloti iste'molchilari o'rtasida bevosita aloqa o'rnatishga to'sqinlik qiladi;

- savdo shartlari, yetkazib berish asoslari, to'lov shartlari korxonaning normal ishlashi uchun mutlaqo noma'lum va odatiy bo'lishi mumkin;

- Xalqaro transport hujjatlari va hujjatli protsedura yanada murakkab va xilma-xildir;

- Logistika ta'minoti tizimining ishtirokchilari o'rtasida axborot almashinuvini tashkil etish juda qiyin, ayniqsa, ko'plab mamlakatlar chegaralarini engib o'tish va shunga muvofiq turli xil axborot tizimlaridan foydalanish zarur.

Yuqorida keltirilgan muammolarni muvaffaqiyatli hal etish uchun korxonalar ular yuzaga keladigan operatsiyalarning murakkabligi va xilma-xilligini yaxshi bilishlari kerak.

Xalqaro logistika ichki manbalardan sezilarli farq qiladi va funksional to'raqlarning uzayishini o'z ichiga oladi. Ular haftalar va oylar ichida o'lanishlari mumkin. Sabablari:

- sekin muloqot;
- moliyalashtirish va hisob-kitoblar xususiyatlari;
- sezilarli transport masofalari;
- qadoqlash va etiketlash uchun maxsus talablar; bojxona hujjatlarini rasmiylashtirish (deklaratsiya, tekshirish).

Xalqaro logistika operatsiyalari mahsulotlarni ko'p tilda qo'llab-quvvatlashni talab qiladi, bu esa muammolarni ancha murakkablashtiradi; Mahsulotlarning ma'lum bir tilga iste'mol xususiyatlarini bog'lash bozorni uni ishlatish uchun cheklaydi. Misol uchun, G'arbiy evropada mahsulotlarning katta zaxiralari marketing faoliyatini qo'llab-quvvatlash uchun talab qilinadi, chunki har bir til uchun alohida fond yaratiladi. Turli tillarda qadoqlashni talab qiladi.

"Dupont de Nemours" xalqaro korporatsiyasining fikricha, siz kuniga faqatgina kompaniyaning barcha bo'limlari tomonidan berilgan logistika hujjatlarini qo'shsangiz, siz 8 metr baland ustunga ega bo'lasiz. Bundan tashqari, logistika hujjatlari xalqaro qoidalar va urf-odatlar bo'yicha bilimlarni talab qiladi, ko'plab xalqaro transport konvensiyalarida tasvirlangan mohiyat va tartiblarni tushunish kerak. Hujjatlar turli tillarda, turli shakllarda (hujjatlarning asl nusxalari va talab qilinadigan nusxalari mamlakat va iqtisodiy hududlarga qarab o'zgarib turadi) amalga oshiriladi.

Xalqaro transport jarayoni ham murakkablashadi. Transport infratuzilmasi, transport vositalarining soni va ular taklif qilayotgan transport xizmatlari ko'plab mamlakatlarda juda farq qiladi. Transport usullarini tanlash ko'pgina omillarga bog'liq (kompaniya uchun eng asosiy narsa: arzonlik, tezlik, xavfsizlikmi?). Hamkorlar zanjirida bir necha muhim ko'rsatkichlarni tanlash va ular bilan kuchli ittifoq tuzish, dengiz tashish bilan samarali logistika ta'minotini tashkil etish va tashkil etishga zamonaviy yondashuv deyarli mumkin emas.

Xalqaro logistika tizimining muhim xususiyati tizimni integratsiyalashuvi yuqori darajadagi muvofiqlashtirishga bo'lgan ehtiyojdir. Ya'ni, korxonalar elektron ma'lumot almashish tizimlari yordamida dunyoning istalgan nuqtasidan logistika operatsiyalarini boshqarishi kerak. Ushbu maqsadlar uchun apparat va dasturiy ta'minotni yangilash katta investitsiyalarni talab qiladi. Bunday integratsiya uzoq muddatli jarayon bo'lib, bir nechta kompaniyalar bunday elektron tizimlarga ega.

Yuqori darajadagi xalqaro logistika tizimlarini saqlab qolish uchun yuk tashuvchilar va ixtisoslashtirilgan logistika kompaniyalari o'rtasidagi alyanslar juda muhimdir. Bunday uyushmalari holda hech bir kompaniya samarali xalqaro tijorat operatsiyalarini o'tkazish va butun dunyoda ishlab chiqaruvchilar, iste'molchilar, ulgurji va chakana savdo bilan muhim aloqalarni saqlab bo'lmaydi.

Kompaniyalar xalqaro logistika strategiyasini amalga oshirishga harakat qiladigan uchta usul - ixtisoslashtirilgan korxonalar, markazlashtirilgan zahiralar va kechikish usuli.

1. Ixtisoslashgan korxonalar g'oyasi: qator cheklash va kompaniya ishlab chiqarish ko'lamini iqtisodiyotini olish uchun ruxsat berish uchun bir joyda ishlab chiqarilgan tovarlar aralashtiriladi.

2. Zaxiralarni markazlashtirish. Globallashtirish davrining kelib chiqishi kompaniyani ishlab chiqarishni yanada kichikroq hajmdagi korxonalarda yanada oqilona taqsimlashga intilishga majbur qiladi, xuddi shu tarzda zaxiralarni markazlashtirish tendensiyasini mustahkamlashga yordam beradi. Kam miqdordagi zaxiralarni zaxira talablarini sezilarli darajada kamaytirishi mumkin bo'lgan mashhur statistikani qo'llagan holda, kompaniyalar maqsadli ravishda omborlarini yopib, yirik hududlarga xizmat qiluvchi mintaqaviy ulgurji bazalarga aylantirmoqdalar.

3. Keyinroq uzilish va mahalliyashtirish usuli kechikish yoki konfiguratsion bajarilishini kechiktirish standart komponentlar va montaj birliklari yordamida tovarlar yaratishni o'z ichiga oladi, lekin yakuniy pardozi va individuallashtirish holatida, maxsus mijozlar so'rovlarini aniqlash keyin bozorda tovarlar bevosita qabul amalga oshiriladi.

Logistika operatsiyalarini global miqyosda boshqarish juda murakkab jarayon. Ayniqsa, bu sharoitda, xalqaro savdo o'tkazish uchun bir qancha imkoniyatlar bor: ". Fuqaroligi bo'lmagan korxona" eksport-import operatsiyalari bo'yicha an'anaviy markazida tushunchasini amalga oshirish uchun bunday nazorat qilish tizimlarini yagona universal modeli mavjud emas. Har bir korxona o'zining echimini topadi. Ko'pgina kompaniyalar va firmalarning faoliyatlarini umumlashtirib, biz muvaffaqiyatli modellarni keltiramiz:

1. Dunyo bo'ylab tayyor mahsulotni sotish, lekin bitta markazda (asosan o'z mamlakatlarida) logistika va ishlab chiqarishni ta'minlash.

2. Bir markazli (odatda uyda) ishlab chiqarishni tashkil etish, balki majmua mamlakatda xomashyo, yarim tayyor mahsulotlar va butlovchi qismlarni yetkazib berish.

3. Asosiy ishlab chiqarish markazi, boshqa mamlakat yoki mintaqalarda xizmat ko'rsatish.

4. Mahalliy bozorlardagi asosiy materiallarning katta qismini sotib olgan milliy kompaniya sifatida ro'yxatdan o'tish.

5. Mahalliy bozorlarda to'liq mustaqil kompaniyalarning tarmog'ini yaratish va ularni tayyor mahsulotini yetkazib berish.

Jahon iqtisodiyoti Globallashuvi- iqtisodiy faoliyat sohasida, etarli logistika boshqarish ta'minlash uchun ortib borayotgan talablarini kechirmoqda. Butun dunyoda, shu jumladan, Uzbekistonda ishlab chiqarilayotgan korxonalar mahsuloti jahon bozoriga kirib, bozordagi o'sish tendentsiyasiga bog'liq xolda korishimiz mumkin. Xalqaro savdoni kengaytirish bilan birga, tegishli logistika xizmatlari ham ortib bormoqda.

Xalqaro iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirishda ko'plab omillar korxonalarning iqtisodiy faoliyatidagi chegaralarni bartaraf etadi. Shu bilan birga, xalqaro logistika rivojlanishining barcha to'siqlari olib tashlandi, deyish mumkin emas. Bas, turli siyosiy tizimlar, mamlakat iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishning turli darajadagi, turmush turli standarti va, shu jumladan, turli xil sabablar, natijasida ko'plab cheklashlar, tijorat, moliyaviy, bojxona va boshqa to'siqlar bor. Bunday

to'siqlar kabi Evropa Ittifoqi o'rtasida bo'lib, mavjud va hokazo Sharqiy evropa, evropa Ittifoqi va Rossiya, AQSH va Evropa Ittifoqi, AQSH va Meksika, evropa Ittifoqi va Markaziy Osiyo, AQSH va Yaponiya. Bundan tashqari, xalqaro logistika bo'yicha hisob xalqaro raqobat ichiga cheklovlarni va logistika muvaffaqiyatli rag'batlantirish uchun bu omillarni e'tiborga olish kerak.

Xalqaro logistika muammolarga moliyaviy to'siqlar xalqaro darajada hisobga olish zarurligi kelib chiqqan: Valyuta kursidagi o'zgarishlar, bojxona qoidalariga va tartib, ayniqsa, iqtisodiy siyosatini; boshqa omillar tufayli silliq operatsiya, logistika va vositachilarning ta'minlash nuqtai nazaridan qo'llab-quvvatlash (turli mamlakatlarda) ishida farqlar, banklar, sug'urta kompaniyalari, huquqiy maslahatchilar, mahalliy transport kompaniyalari va boshqa tashkilotlar, uchun, institutsional infratuzilma bilan bog'liq to'siqlar mavjud.

Tarqatish kanallarida davlatlararo tafovutlar xalqaro logistikani rivojlantirishga to'sqinlik qiladi. Masalan, transport vositalarining milliy va mintaqaviy xususiyatlari, temir yo'l infratuzilmasi, yuklarni tashish uskunalarini hisobiga standartlashtirish muammolarini keltirib chiqaradi. So'nggi yillarda Xalqaro standartlashtirish tashkiloti (ISO) yuk tashish uskunalarini (konteynerlar, sxemalar, transport vositalarining o'zlari) birlashtirishi va standartlashtirish bo'yicha katta sa'y-harakatlarni amalga oshirdi. tarqatish kanali tanlash to'g'risidagi qaror, shuningdek, savdo to'siqlarini bog'liq - qoidalarga bevosita tovarlar turini cheklash yoki import hajmining ortiq boj darajasini oshirish.

Jahon bozorini egallashda ushbu yo'lda ishtirok etadigan va to'sqinlik qiladigan barcha omillarni diqqat bilan taqqoslash zarur. Xalqaro savdoni kengaytirish jahon bozorlari bilimlarini logistika va global toifalar bo'yicha fikrlash qobiliyatini talab qiladi. Xalqaro logistika uchun mavjud to'siqlarni (to'siqlarni) oldindan baholash, g'ayritabiiy vaziyatlarda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan muammolarni muqobil echimini kiritish kerak. Ichki va

xalqaro logistika bozorida ayni tamoyillariga bo'ysunadi, lekin xalqaro faoliyati sharoitlari ancha qiyin va yuqori xarajatlarini o'z ichiga oladi.

So'nggi yillarda xalqaro logistika rivojlanishining yangi shartlari mavjud bo'lib, ularning asosiy qismiga quyidagilar kiradi.

1. Xalqaro mexanizmlarni tushunish va transmilliy korporatsiyalar va boshqa biznes tashkilotlarning raqobatbardoshlik jihatidan strategik elementi sifatida yangi tushuncha mavjud.

2. Yangi tashkiliy munosabatlar qurish, xalqaro strategik hamkorlar integratsiyasi istiqbollari juda keng bolib, ayniqsa moslashuvchan ishlab chiqarish, axborot va kompyuter texnologiyalari va telekommunikatsiya tizimlarini sohasini tashkil etadi.

3. Texnologik imkoniyatlar keskin o'zgardi va xalqaro integratsiya, yangi ufqlar ochdi.

Moslashuvchan va dinamik bozor muhitining o'zgaruvchan sharoitlariga va xalqaro jihatdan, shu jumladan, uning mahsulotlari uchun talab, tez moslashuvi muhtoj raqobatbardoshligini oshirish taminlaydi. Shu bilan bir vaqtda, bir mahsulot (logistika) hayot davrining har doim turli yo'nalishlarda tushirilgan bo'lishi kerak: erishish uchun tadqiqot va rivojlantirish faoliyati, xomashyo yetkazib, ishlab chiqarish vaqtida, tayyor mahsulot buyurtma ishlash vaqti tarqatish vaqti, boshqalar uchun vaqt asosiy kompaniyalari qo'rg'oshin vaqtini qisqartirish ko'pincha ixtisoslashuviga moyil, lekin ayni paytda xalqaro logistika tarqatish tizimlari xalqaro mediatorlar bilan integratsiya qilish uchun ehtiyoj mavjud.

Bozor munosabatlari va raqobat ortishining murakkabligi endi quyidagi asoslarni o'zgartirishga olib keladi.

1. Tezlik o'sib boradi, ayniqsa eksport-import operatsiyalarida moddiy va axborot oqimlarining intensivligi va murakkabligi ortadi. Xalqaro logistika vositachilari murakkab moliyaviy munosabatlarga ega.

2. Xalqaro logistik zanjirlar va kanallardagi ulanishlar soni qisqarmoqda, tashkiliy va iqtisodiy xalqaro logistika tizimlari munosabatlarini, lekin ularning murakkabligining ortishi son gixatdan kamayishiga olib keladi.

3. Logistik zanjirlarning ishonchliligi kamayadi, chunki ishlab chiqarishdagi materiallar va xalqaro tarqatish tarmoqlarida inventarizatsiya kamayadi yoki amalda yo‘qoladi.

Ushbu tendentsiyalarning natijasi xalqaro logistik tizimning mumkin bo‘lmagan beqarorligi ortishi hisoblanadi. Strategik biznes maqsadlariga erishish uchun ularning barqarorligini va ishonchliligini oshirishda xalqaro logistik tizimning o‘zi va tashqi muhit bilan ham keyingi integratsiya zarur. Rivojlangan kurashda yangi omillar va afzalliklarni izlash 1990-yillarda integratsiyalangan xalqaro logistika tizimini rivojlantirishga kuchli turtki beradi.

Hozirgi vaqtda dunyodagi logistika globallashtirishga quyidagi omillar sezilarli ta’sir ko‘rsatmoqda:

Logistika xarajatlarini kamaytirish va logistika xizmatlarini takomillashtirish zarurati;

- Yangi bozorlar, jumladan chet elda ishlab chiqarishni ko‘paytirish orqali sotish hajmini ko‘paytirish zarurligi, buning oqibatida mahsulotlar (xizmatlar) sifati uchun yaxshi logistik strategiyalar va echimlar talab etiladi;
- rivojlangan global infratuzilmaga ega xalqaro logistika vositachilarining, jumladan, texnik vositalar va axborot texnologiyalarining paydo bo‘lishi, transmilliy korporatsiyalarning strategik logistika echimlarini ta’minlash;
- Xalqaro logistika zanjirlarida sheriklar o‘rtasidagi keng funktsional integratsiyani ta’minlash uchun asos bo‘lgan oxirgi axborot va kompyuter texnologiyalari va tizimlari tomonidan qo‘llab-quvvatlangan, keng miqyosda mehnatning xalqaro taqsimotiga ega kompaniyalarni ishlab chiqish;
- xalqaro logistika zanjirlari infratuzilmasida xalqaro savdo jarayonlarini yanada takomillashtirish, transportni tartibga solish, atrof-muhitning yukini kamaytirish va innovatsiyalarni joriy etish.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Xalqaro logistikani aniqlang, uning mavzusi va uslubini tavsiflang.
2. Logistika sohasidagi globallashtirishning asosiy omillarini tasvirlab bering.

3. Xalqaro savdoning barqaror o'sishi logistika jarayonida globallashuv jarayonlarining rivojlanishiga qanday ta'sir qiladi?
4. Regionalizatsiyani xalqaro logistikani rivojlantirishga ta'siri.
5. Xalqaro logistikani omillari nima?
6. Korxonalarning logistika faoliyatini globallashuviga yordam beradigan iqtisodiy va tashkiliy omillarni ro'yxatlash.
7. Xalqaro logistikaning xususiyatlari nimada?
8. Xalqaro logistika strategiyasini amalga oshirish yo'llarini tavsiflang.
9. Xalqaro logistika operatsiyalarini boshqarishda qaysi modellardan xabardormiz?
10. Global logistikani boshqarishdagi to'siqlarni tasvirlab bering.
11. Xalqaro va milliy ta'minot zanjirlari o'rtasidagi asosiy farqlarni qanday omillar aniqlaydi?

2-BOB. XALQARO LOGISTIK XIZMATLAR TIZIMI VA UNING RIVOJLANISH YO'NALISHLARI

- 2.1. Logistika tushunchasi. Logistikaning asosiy uslubiy tamoyillari
- 2.2. Logistik tizimlar tushunchasi, ularning asosiy chizgilari va xususiyatlari
- 2.3. Logistikaning asosiy atamaları va tushunchalari
- 2.4. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishi
- 2.5. Logistikada globallashtirishning harakatlantiruvchi kuchlari

Kalit so'zlar: Logistika, logistik tizimlar, globallashtirishning harakatlantiruvchi kuchlari, savdo va uni rag'batlantiruvchi omillar, ilmiy-amaliy yo'nalish, zahiralar logistikasi, omborlarga joylashtirish logistikasi, axborot logistikasi, minimal xarajatlar bilan, global optimallashtirish tamoyili.

2.1.LOGISTIKA TUSHUNCHASI. LOGISTIKANING ASOSIY USLUBIY TAMOYILLARI

O'zbekistonda bozor munosabatlarining oyoqqa turish davrida 1990-yillarda yangi ilmiy-amaliy yo'nalish – logistika paydo bo'lgan va shiddat bilan rivojlana boshlagan. Unga bo'lgan qiziqish iqtisodiyot va biznesni rivojlantirishga bo'lgan ehtiyoj bilan shartlangan. Dastlab firmalarning sa'y-harakatlari asosan mahsulotni ishlab chiqarish tannarxini pasaytirishga qaratilgan. Hamma joyda taklif talabdan oshiq bo'lgan hozirgi kunda tadbirkorlar umumiy xarajatlarni kamaytirish hisobiga sotishni ta'minlashning muhimligini ham e'tirof etmoqdalar.

Tashkil qilish va boshqarishning "Logistika" umumiy tushunchasi bilan birlashtirilgan konseptual yondashuvlar va mulohaza qilish uslubiga asoslangan yangi tamoyillari ko'proq samarali faoliyat yuritayotgan firmalar, korxonalar va birlashmalar tomonidan amaliyotda tobora ko'proq darajada va muvaffaqiyat bilan qo'llanilmoqda.

Logistika jamiyatdagi ishlab chiqarish-xo'jalik faoliyati va iqtisodiy faoliyatning nisbatan yangi yo'nalishi bo'lib hisoblanadi, shu sababli uning terminologiyasi O'zbekistonda ham, xorijda ham oyoqqa turish bosqichida turibdi. G'arbiy Evropa va AQSH da "logistika" atamasi oqimli jarayonlarni boshqarish,

jumladan moddiy va moliyaviy oqimlarni boshqarish qiymatida o'tgan asrning 70-yillaridan boshlab ishlatila boshlagan.

«Logistika» so'zi kelib chiqishi bo'yicha yunoncha so'z bo'lib hisoblanadi. Qadimgi Yunonistonda u mulohaza yuritish san'atini bildirgan, Vizantiyada armiyani ta'minlash va uning ko'chishlarini boshqarish sifatida, Rim imperiyasida esa – oziq-ovqatlarni taqsimlash qoidalari sifatida ta'riflangan.

Logistika – fanlararo ilmiy yo'nalish bo'lib, bevosita moddiy oqimlarning samaradorligini oshirishning yangi imkoniyatlarini qidirish bilan bog'lanadi.

Bu tushunchaga terminologik lug'atda ta'rif berilgan. "Logistika - bu xomashyo va materiallarni ishlab chiqarish korxonasiga yetkazib berish, xomashyo, materiallar va yarim fabrikatlarga korxonaning ichida ishlov berish, tayyor mahsulotni iste'molchilarning manfaatlari va talablariga muvofiq ularga yetkazib berish, tashish, omborlarga joylashtirish, shuningdek tegishli axborotni uzatish, saqlash va ishlov berish jarayonida amalga oshiriladigan moddiy va moddiy bo'lmagan operatsiyalarni rejalashtirish, nazorat qilish, boshqarish to'g'risidagi fandir".

Logistika tushunchasini kengroq ma'noda iqtisodiy faoliyat jarayonida vujudga keladigan oqimlarning barcha o'zaro bog'langan turlarini yaxlit oqim sifatida boshqarishning zamonaviy uslubiyati va uslubi sifatida talqin qilish mumkin.

Sunday qilib, logistika iqtisodiy faoliyatning maqsadga muvofiq ishlab chiqarish vazifalarini tanlash, ularni hal qilishning samarali uslublarini aniqlash, bu uslublarni qo'llash bilan boshqarishdan tortib to mahsulotni sotish jarayonlarini tashkil qilish va boshqarishgacha bo'lgan butun sikliga yaxlitlik sifatida qaraydi.

Garchi logistika iqtisodiy faoliyatni boshqarishga yaxlitlik sifatida qarasada, boshqariladigan moddiy va moddiy bo'lmagan oqimlarning turlicha jismoniy xarakteri oqibatida logistik boshqarishning funksional bo'limlari yoki sohalari ajratiladi, masalan:

- zahiralar logistikasi;
- transport logistikasi;

- xarid qilishlar logistikasi;
- sotish (taqsimlash) logistikasi;
- ishlab chiqarish jarayonlari logistikasi;
- omborlarga joylashtirish logistikasi;
- axborot logistikasi.

Iqtisodiy faoliyatni tashkil qilish va boshqarishga nisbatan logistik yondashuvning asosida yotadigan asosiy g'oya integratsiya bo'lib hisoblanadi. Bu faoliyatning texnik jihatdan mustaqil bosqichlarida o'z-o'zidan mavjud bo'ladigan material, resurs, moliya va axborot oqimlari kattagina iqtisodiy samara berishi mumkin bo'lgan umumiy boshqarish tizimi vositasida o'zaro bog'langan bo'lishi mumkinligi bilan shartlanadi.

Zamonaviy logistika amaliyoti quyidagi 6 ta shartning bajarilishida ifodalanadi (logistik miks):

- kerakli mahsulot;
- zaruriy sifat bilan;
- zaruriy miqdorda;
- kerakli vaqtda;
- kerakli joyda;
- minimal xarajatlar bilan (yoki konkret iste'molchiga).

Logistikaning asosiy uslubiy tamoyillari:

1. **Tizimli yondashuv.** Logistik tizimning barcha elementlarini yaxlit boshqarish maqsadiga erishish uchun o'zaro bog'langan va o'zaro harakatlarga kirishadigan elementlar sifatida ko'rib chiqishda namoyon bo'ladi. Bunday yondashuvning ajralib turuvchi xususiyati – alohida elementlarning faoliyat ko'rsatishini optimallashtirish emas, butun logistik tizimni optimallashtirish bo'lib hisoblanadi.
2. **Integrativlik tamoyili.** Logistik tizimning uni tarkib toptiruvchi elementlarning miqdoriy va sifatiy o'zaro bog'lanishlari asosida maqsad qilib qo'yilgan natijalarga erishish xususiyatini tavsiflaydi.

3. **Yaxlitlik tamoyili.** Tizimning faoliyat ko'rsatishining maqsadlariga erishishning axborot ta'minoti asosida boshqaruvchi ta'sirlarni logistik tizimning barcha tuzilmaviy elementlariga etkazishni bildiradi. Shuningdek logistik tizimning o'zaro harakat qiladigan, teng qiymatli va turli kelib chiqishli bo'lgan, biroq logistik tizimning oxirgi natijalariga qaratilish bo'yicha birlashtiriladigan turlicha elementlardan tashkil topadigan yaxlitlik sifatidagi boshlang'ich bahosini bildiradi.
4. **Logistik muvofiqlashtirish tamoyili.** Maqsad funksiyasiga erishish jarayonida moddiy, axborot va moliya oqimlarini boshqarish jarayonida logistik tizimning barcha zvenolarining muvofiqlashgan, integral ishtirokiga erishish zarurligini bildiradi.
5. **Global optimallashtirish tamoyili.** Uning tuzilmasini optimallashtirish yoki uni boshqarishda butun logistik tizimning optimumiga erishish uchun tizimning elementlarining (zvenolarining) faoliyat ko'rsatishining mahalliy maqsadlarini muvofiqlashtirish zarurligidan iborat.
6. **Samaradorlik tamoyili.** Logistik tizimning bozor munosabatlari, ishlab chiqarish texnologiyalarining berilgan rivojlanish darajasi, ushbu tizim sub'ektlarining o'ziga xos xususiyatlarida logistik xarajatlarning prinsipial mumkin bo'lgan minimumiga erishish qobiliyatini ko'zda tutadi.
7. **Total xarajatlar tamoyili.** Logistika zanjirida moddiy oqimlar va ular bilan bog'lanadigan axborot va moliya oqimlarini boshqarish xarajatlarning butun jamlanmasining hisobini yuritishni bildiradi. Bunda umumiy logistik xarajatlar minimum xolati logistik tizimlarni optimallashtirishda asosiy mezonlardan biri bo'lib hisoblanadi.
8. **Konkretlik tamoyili.** Oxirgi natijani oqimni barcha turdagi resurslarning eng kam xarajatlari bilan harakatlanishni ta'minlaydigan texnik, iqtisodiy talablar va boshqa talablarga muvofiq ko'chirish sifatida aniq belgilashni bildiradi.
9. **Barqarorlik va moslashuvchanlik tamoyili.** Logistik tizim tashqi muhitning parametrlari va omillarining yo'l qo'yiladigan chetlashishlarida

(masalan, bozorda oxirgi mahsulotga bo'lgan talabning tebranishlari, yetkazib berish yoki moddiy resurslarni xarid qilish shartlarining o'zgarishi, transport tariflarining o'zgarishi va hokazolar) barqaror ishlashi lozim. Bunda logistik tizim faoliyat ko'rsatish dasturi, optimallashtirish parametrlari va kriteriylarini o'zgartirish bilan yangi sharoitlarga moslashishi lozim.

10. **Qayishqoqlik tamoyili.** Barqarorlik va moslashuvchanlik tamoyilini logistika tizimiga tashqi iqtisodiy muhit holatining o'zgarish tendensiyalarini bashoratlash va ularga mos keladigan harakatlarni ishlab chiqish imkonini beruvchi mexanizmlarni kiritish yo'li bilan amalga oshirish imkonini beradi.
11. **Jamlanganlik tamoyili.** Ularning harakatlarini muvofiqlashtirish maqsadida resurslar va mahsulotlarning yagona logistik zanjirni tashkil qiladigan harakatining bevosita va bilvosita ishtirokchilarining turli logistik tuzilmalarining oldida turgan vazifalarning bajarilishini nazorat qilishni amalga oshirishni ko'zda tutadi.
12. **Infratuzilmani shakllantirish tamoyili.** Logistik jarayonni texnik, iqtisodiy, tashkiliy, huquqiy, xodimlar, ekologik tagtizimlar bilan ta'minlash zarurligi talabini bildiradi.
13. **Ishonchlilik tamoyili.** Oqimlarning ishdan chiqmasdan va xavfsiz ishlashi, zarurat bo'lganda oqimning harakat traektoriyasini o'lchash uchun zarur bo'ladigan kommunikatsiyalar va texnik vositalarni rezervlash, ko'chish va harakatni boshqarishning zamonaviy texnik vositalaridan keng foydalanish, ma'lumotlarning kirib kelish tezligi va sifatini oshirish va unga ishlov berish texnologiyasini yaxshilashni ta'minlashni bildiradi.
14. **Konstruktivlilik tamoyili.** Oqimning ko'chishi va har bir ob'ektning o'zgarishini uzluksiz kuzatib borish maqsadida oqimni dispatcherlashtirish, shuningdek uning harakatini operativ korrektirovkalash va ishlab chiqarish-sotish faoliyatining barcha operatsiyalarini diqqat bilan aniqlashni ta'minlashni ko'zda tutadi.
15. **Sifatni umum tomonidan boshqarish tamoyili.** Oxirgi iste'molchilarga yetkazib beriladigan tovarlar va xizmatlarning umumiy sifatini ta'minlash

uchun logistik tizimning har bir elementining faoliyat ko'rsatishining ishonchliligi va ishining yuqori sifatini ta'minlashni talab qiladi.

16. **Preventivlik tamoyili.** Logistik boshqarishning asosan salbiy oqibatlarni bartaraf qilish yo'llarini qidirishga emas, balki chetlashishlar, disporporsiyalarning oldini olishga yo'naltirilishini ta'minlaydi.

2.2.TIZIMLAR TUSHUNCHASI, ULARNING ASOSIY CHIZGILARI VA XUSUSIYATLARI

Logistik tizim tushunchasi logistikaning bazaviy tushunchalaridan biri bo'lib hisoblanadi. Mamlakatimizdagi adabiyotlarda eng keng tarqalgan ta'riflarda shunday deyiladi: logistik tizim – bu qaytar bog'lanishga ega bo'lgan, u yoki bu logistik operatsiyalar va funksiyalarni bajaradigan moslashuvchan tizimdir.

«Logistik tizim» tushunchasining kiritilishi konstruktiv ahamiyatga ega, chunki logistikani tizimli yondashuv va tizimli tahlil qilish asosida qurish imkonini beradi. Tizimli yondashuv yaxlit boshqarish maqsadiga erishish uchun logistik tizimning barcha elementlarini o'zaro bog'langan va o'zaro harakatlarga kirishadigan elementlar sifatida ko'rib chiqishni ko'zda tutadi. Tizimli yondashuvning ajralib turuvchi o'ziga xos xususiyati alohida elementlarning faoliyat ko'rsatishini optimallashtirish emas, balki butun logistik tizimni optimallashtirish bo'lib hisoblanadi, buning natijasida sinergetik samara deb ataluvchi samara namoyon bo'ladi. Biznesni tashkil qilishga tizimli yondashuv nuqtai-nazaridan quyidagi ta'rifni berish mumkin.

Logistik tizim – bu strategik (taktik) logistik rejani amalga oshirish uchun asosiy va hamrohlik qiluvchi oqimlar bo'yicha o'zaro bog'langan va yagona boshqaruv bilan birlashtirilgan kompaniyaning tuzilmaviy (funksional) bo'linmalari, shuningdek yetkazib beruvchilar, iste'molchilar va logistik vositachilarning nisbiy barqaror jamlanmasidir.

Logistik tizim har qanday tizimga xos bo'lgan, biroq logistikaning vazifalariga nisbatan konkretlashtirilgan hal qiluvchi xususiyatlarga ega:

1. **Yaxlitlik va bo‘linuvchanlik.** Logistik tizimning elementlari birlashish va birgalikda ishlash potensial qobiliyatini amalga oshirish uchun yaxlitlik sifatida ishlashi lozim.
2. **Elementlarning o‘zaro bog‘langanligi.** Logistik tizimning elementlari o‘rtasida tashkiliy xarakterdagi ham, texnologik va ishlab chiqarish xarakteridagi ham ma’lum bir bog‘lanishlar mavjud bo‘ladi.
3. **Elementlar jamlanmasining tashkil qilinganligi.** Logistik tizim elementlarining o‘zaro bog‘lanishlarni hosil qilish va yaxlit bo‘lib birlashish salohiyatli imkoniyatlari real tizimda bu elementlarga nisbatan yaxlitlikka erishishga yo‘naltirilgan ma’lum bir tashkiliy ta’sirlar qo‘llanilganda amalga oshadi.
4. **Integrativ sifatlar.** Bu xususiyat shundan iboratki, yaxlitlik sifatidagi logistik tizim logistik tizimga birlashadigan moddiy oqimlar va axborot oqimlarining alohida elementlari o‘zlari alohida tarzda ega bo‘lmaydigan sifatlarni namoyon qiladi. Bu xususiyat uchun ajoyib ifodalash mavjud: «yig‘indining samarasi samaralarning yig‘indisidan ortiq bo‘ladi».
5. **Logistik tizimning murakkabligi.** Ko‘p sonli elementlarning (zvenolarning) bo‘lishi, alohida elementlar o‘rtasidagi o‘zaro harakatlarning ko‘p omilli xarakteri, tizim tomonidan bajariladigan funksiyalarning mazmuni, tashkil qilingan boshqarishning tuzilishi, tizimga tashqi muhitning noma’lum sonli stoxastik omillarining ta’sir ko‘rsatishi kabi asosiy alomatlar bilan tavsiflanadi.
6. **Shajaraviylik.** Quyi darajadagi elementlarning yuqori darajadagi elementlarga bo‘ysunishi, bu chiziqli yoki funksional logistik boshqarishga tegishli bo‘ladi.
7. **Emerjentlik (yaxlitlik).** Tizimning logistik tizimning alohida zvenolari va tagtizimlari tomonidan emas, faqatgina logistik tizimning o‘zi tomonidan amalga oshiriladigan berilgan maqsad funksiyasini bajarish qobiliyati.
8. **Tuzilmalanganlik.** Logistik tizimning o‘zaro bog‘langan boshqarish ob’ektlari va sub’ektlaridan tashkil topadigan ma’lum bir tashkil qilingan

tuzilishining borligini va bu tuzilishni dekompozitsiyalash mumkin bo'lishini ko'zda tutadi.

Logistik tizim sifatida sanoat korxonasi, hududiy ishlab chiqarish majmuasi, savdo korxonasi va hokazolarni ko'rib chiqish mumkin.

Logistik tizimning maqsadi – tovarlar va mahsulotlarni berilgan joyga, kerakli miqdor va assortimentda, ishlab chiqarish iste'moli yoki shaxsiy iste'molga maksimal darajada tayyorlangan holda, berilgan xarajatlar darajasi bilan yetkazib berishdan iborat (logistik miksni amalga oshirish).

Xorijdagi logistika sohasi bo'yicha olimlar va mutaxassislar ko'pincha "logistik zanjir/yetkazib berishlar zanjiri" tushunchasidan foydalanadilar, logistik tizimni esa "umumiy xarajatlarni minimallashtirish va talab etilgan servis darajasini ta'minlash uchun materiallar, takibiy qismlar va tayyor mahsulotning jismoniy harakatining barcha jihatlarini rejalashtirish va muvofiqlashtirish" jarayoni sifatida talqin qiladilar.

Logistik tizimning chegaralari ishlab chiqarish vositalarining aylanish sikli bilan belgilanadi. Dastlab ishlab chiqarish vositalari xarid qilinadi. Ular moddiy oqim ko'rinishida logistik tizimga kirib keladi, omborlarga joylashtiriladi, ishlov beriladi, yana saqlanadi va so'ngra logistik tizimga kirib keladigan moliyaviy resurslarga almashinish bilan logistik tizimdan iste'molga chiqib ketadi.

Logistik tizimlar makrologistik va mikrologistik tizimlarga bo'linadi.

Makrologistik tizim - bu moddiy oqimlarni boshqarishning mamlakatning turli mintaqalarida yoki turli mamlakatlarda joylashgan sanoat korxonalari va tashkilotlari, turli idoralarning vositachilik, savdo va transport tashkilotlarini qamrab oluvchi yirik tizimdir. Makrologistik tizim o'zida mintaq, mamlakat yoki mamlakatlar guruhi iqtisodiyotining ma'lum bir tuzilmasini taqdim qiladi.

Turli mamlakatlarni qamrab oladigan makrologistik tizimni shakllantirishda xalqaro iqtisodiy munosabatlarning huquqiy va iqtisodiy o'ziga xos xususiyatlari, tovarlarning yetkazib berishning bir xil bo'lmagan shart-sharoitlari, mamlakatlarning transport qonunchiligidagi farqlar bilan bog'lanadigan qiyinchiliklarni, shuningdek boshqa bir qator to'siqlarni engib o'tish zarur bo'ladi.

Makrologistik tizimning funksiyalari:
mintaqa, mamlakat, mamlakatlar o'rtasida taqsimlashning umumiy konsepsiyasini ishlab chiqish;
ta'minot shakllarining o'zaro nisbatini optimallashtirish;
tovarlarning harakatlanish kanallarini ratsionallashtirish;
transport-ombor tarmog'ini yaratish va hokazolar.

Mikrologistik tizimlar tagtizimlar – makrologistik tizimlarning tuzilmaviy tarkib toptiruvchilari bo'lib hisoblanadi. Ularga turli ishlab chiqarish va savdo korxonalari, hududiy ishlab chiqarish majmualari kiradi. Mikrologistik tizimlar o'zida ishlab chiqarishning ichidagi logistik tizimlar klassini taqdim qiladi, ularning tarkibiga texnologik bog'langan, yagona infratuzilma bilan birlashtirilgan ishlab chiqarishlar kiradi.

Mikrologistik tizimlarning funksiyalari
ishlab chiqarishning ehtiyojlariga muvofiq xarid qilishlar va yetkazib berishlar rejasini amalga oshirish;
sotish rejasini amalga oshirish va nazorat qilish;
tashqi muhitdagi ba'zi bir logistik jarayonlarga ta'sir ko'rsatish va boshqalar.

Makrologistika doirasida alohida mikrologistik tizimlar o'rtasidagi bog'lanishlar tovar-pul munosabatlari bazasida o'rnatiladi. Mikrologistik tizimning ichida shuningdek tagtizimlar ham faoliyat ko'rsatadi. Biroq ularning o'zaro harakatlarining asosi tovarsiz bo'ladi.

Makrologistika darajasida logistik tizimlarning uchta turi ajratiladi:
To'g'ri bog'lanishlarga ega bo'lgan logistik tizim – bu unda moddiy oqim ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga vositachilarning ishtirokisiz, to'g'ridan-to'g'ri xo'jalik aloqalari asosida yetkazib beriladigan tizimdir.

Eshelonlangan (ko'p kaskadli) logistik tizim – bu unda moddiy oqim ishlab chiqaruvchidan iste'molchigacha bo'lgan yo'lda hech bo'lmaganda bitta vositachi orqali o'tadigan ko'p darajali tizimdir.

Qayishqoq logistik tizim – bu unda moddiy oqimni iste'molchiga yetkazib berish to'g'ridan-to'g'ri bog'lanishlar bo'yicha ham, vositachining ishtiroki bilan

ham yetkazib beriladigan tizimdir. Bunday tizimga ehtiyot qismlar bilan ta'minlash misol bo'lib xizmat qila oladi. Bunday holda talab kam bo'lgan detallarni bevosita qabul qilib oluvchiga jo'natish markaziy ombordan, standart va talab yuqori bo'lgan detallarni jo'natish – vositachining omboridan amalga oshiriladi.

2.3.LOGISTIKANING ASOSIY ATAMALARI VA TUSHUNCHALARI

Logistikani fan va xo'jalik faoliyatining dastagi sifatida ta'riflashga bo'lgan yondashuvlarning keng spektriga qaramasdan bitta narsa aniq: logistikada tadqiq qilish, boshqarish va optimallashtirishning asosiy ob'ekti moddiy oqim bo'lib hisoblanadi, axborot, moliya, servis oqimlari va boshqa oqimlarga unga bo'ysundirilgan rejada qaraladi.

Moddiy oqim (MO) – harakat holatida bo'lgan, ularga nisbatan logistik operatsiyalar yoki funksiyalar qo'llaniladigan va makonda jismoniy ko'chish (yuklash, tushirish, tashish, idishlarga joylash, yiriklashtirish va hokazolar) bilan bog'lanadigan moddiy resurslar, tugallanmagan ishlab chiqarish va tayyor mahsulotlardir.

Moddiy oqimning tavsiflari:

Sifatiiy:

assortiment;

o'lchamlar;

sifat (nav, marka).

Miqdoriy:

moddiy resurslarning miqdori va moddiy oqimning shiddati;

yo'lning boshlanish nuqtasi – yetkazib beruvchi, oxirgi nuqtasi - iste'molchi;

traektoriya;

yo'lning uzunligi;

harakat vaqti.

Moddiy resurslar (MR) – mehnat predmetlari: xomashyo, asosiy va yordamchi materiallar, yarim fabrikatlar, butlovchi buyumlar, yig'ish birliklari, yoqilg'i, texnologik asbob-uskunalar va boshqa asosiy fondlarni ta'mirlash va

ularga xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan ehtiyot qismlar, tayyor mahsulotlar, qurilmalar jamlanmasi, ishlab chiqarish chiqindilaridir.

Tugallanmagan ishlab chiqarish – berilgan korxona doirasida ishlab chiqarilishi tugallanmagan mahsulot.

Tayyor mahsulot (TM) – berilgan korxonada to'liq ishlab chiqarish sikli va texnik nazoratdan o'tgan, to'liq o'ralgan, omborga topshirilgan yoki iste'molchiga (savdo vositachisiga) jo'natilgan mahsulot.

Moddiy oqimga yana bitta ta'rif berish mumkin. Moddiy oqim – bu ularga turli logistik operatsiyalarning qo'yilishi jarayonida bo'lgan bitta nomdagi resurslar jamlanmasidir.

Korxonada shakllanadigan elementar moddiy oqimlar ko'pligi korxonaning faoliyat ko'rsatishini ta'minlaydigan umumiy moddiy oqimni tashkil qiladi.

Moddiy oqim o'lchamga ega bo'ladi (hajm, vaqt, miqdor, og'irlik). Uning mavjud bo'lish shakli omborning yuk aylanmasi yoki yuk oqimi bo'lishi mumkin (alohida transport turlari bilan ma'lum bir vaqt davomida jo'natish punktidan belgilangan punktgacha tashilgan yuklar miqdori).

Logistik operatsiyalar – moddiy oqim va (yoki) axborot oqimini qayta shakllantirishga yo'naltirilgan harakatlar jamlanmasidir. Moddiy oqim bilan bajariladigan logistik operatsiyalarga yuklash, tashish, tushirish, jamlash, omborlarga joylashtirish, o'rash va boshqa operatsiyalarni kiritish mumkin. Axborot oqimi bilan bajariladigan logistik operatsiyalar – bu moddiy oqimga mos keladigan axborotni to'plash, ishlov berish va uzatishdir.

Logistik kanal – yetkazib beruvchi, iste'molchi, tashuvchilar, vositachilar, sug'urtachilar va boshqalardan tashkil topadigan qisman tartibga solingan ko'plik.

Logistik zanjir – tashqi moddiy oqimni bir logistik tizimdan boshqasiga etkazish bo'yicha logistik operatsiyalarni amalga oshiradigan jismoniy yoki yuridik shaxslarning chiziqli tartibga solingan ko'pligi [8, 12-bet].

Logistik sikl umumiy ko'rinishda quyidagilarni o'z ichiga oladi:

1. buyurtmani ifodalash va uni belgilangan tartibda rasmiylashtirishga ketadigan vaqt;

2. buyurtmani yetkazib beruvchiga etkazish yoki uzatishga ketadigan vaqt;
3. buyurtmaning bajarilish vaqti;
4. tayyorlangan mahsulotni buyurtmachiga yetkazib berishga ketadigan vaqt;
5. mahsulotni iste'molga tayyorlashga ketadigan vaqt.

Logistik xarajatlar – funksional logistik zanjirlar, mikrologistik zanjir, makrologistik zanjirda amalga oshiriladigan iqtisodiy va tashkiliy faoliyatning barcha bosqichlarida tovarni harakatlantirish bilan bog'lanadigan xarajatlardir.

Global logistika – qoidaga ko'ra, davlatlararo darajada qo'llab-quvvatlaniladigan shartnomalar, bitimlar, kelishuvlar, umumiy rejalar shaklidagi mehnat taqsimoti, sherikchilik va kooperatsiya asosida turli mamlakatlarning biznes tuzilmalarini bog'laydigan barqaror makrologistik tizimlarni yaratish strategiyasi va taktikasidir.

Intermodal tashishlar – bu bir nechta transport turi ishtirok etadigan, bitta operator tomonidan tashkil qilinadigan aralash tashishlardir, bunda yuk jo'natish punktidan belgilangan punktgacha yagona texnologik va tijorat-huquqiy kenglikdagi transport zanjiri bo'ylab harakatlanadi.

Multimodal tashish – bu bir mamlakatdan boshqa mamlakatdagi kelishilgan yetkazib berish joyigacha amalga oshiriladigan aralash tashishdir, bunda tashishni tashkil qiladigan aralash tashish operatori butun tashish uchun javobgarlikni zimmasiga oladi va multimodal tashish hujjatini beradi.

2.4.XALQARO LOGISTIK TIZIMLARNING FAOLIYAT KO'RSATISHI

Dunyo iqtisodiyotining globallashuvi sharoitida logistika rivojlanishi, xalqaro logistika tizimlarini shakllantirishning asosiy yondashuvlari birinchi bobda oshkor etiladi. Bundan tashqari, logistika xizmatlari jahon bozorining bugungi holati va tuzilmasi tahlil qilindi. Logistika va logistika jarayonlari bevosita yoki bilvosita inson faoliyatining barcha jihatlariga ta'sir qiladi. Logistikani barcha hayotiy hodisalar bilan bog'lash logistika tizimlarida ob'ektlar tabiiy, insoniy, moliyaviy va axborot resurslari ekanligi bilan belgilanadi. Ularning ishlashi natijasida jahon iqtisodiyotiga asoslangan oqim jarayoni ta'minlanadi. So'nggi yillarda jahon iqtisodiyotining globallashuv jarayoni va xalqaro iqtisodiy

munosabatlar tizimining rivojlanishi jahonning deyarli barcha davlatlarini qamrab oldi.

Bir qator xalqaro shartnomalar, GATT, OECD, JST kabi nufuzli xalqaro tashkilotlar samarali faoliyat ko'rsatmoqda, erkin savdo hududlari yaratildi. Jahon eksportining hajmi jahon sanoatida ishlab chiqarishning o'sishi, 4,5% tashkil etdi.

Logistika roli sezilarli darajada muhim jahon iqtisodiyotidagi o'zgarishlar va dunyodagi yalpi ichki mahsulotga nisbatan ishlab chiqarish xizmatlari ulushini ko'paytirishni va iste'mol sabab post-sanoatlashtirish davrida, ko'paydi. Bu sanoat bevosita o'z navbatida logistika yangi texnologiyalar va innovatsiyalarni foydalanish bilan bog'liq bo'lgan rivojlangan mamlakatlar, yuqori texnologiyalar ilmiy bilimlar faol foydalanish va o'tish, deb, jahon iqtisodiyotining post-industrial rivojlantirish kabi hodisalar bilan bog'liq bo'lib, bu o'zgarishlar, muhim ta'siri logistika ustida edi ; turli ma'lumotlarning mavjudligi va ko'pligi - logistika jarayonlarini axborotlashtirish; aloqa vositalari va transport vositalarining mavjudligi; yuqori darajadagi ta'lim va ishdagi bilimlarni faol ishlatish - mehnat resurslarini to'g'ri va oqilona ishlatish, xodimlarning malakasini oshirish orqali barcha logistika ishini yaxshilashdan iborat.

Kompaniyalarni jahon bozoriga chiqishiga ko'maklashadigan ko'plab sabablar mavjud. Tanlovda o'sishi va omon qolish uchun xalqaro operatsiyalarini rivojlantirish kompaniyalarga muxim bir dalda bo'ladi. Shu bilan birga, texnologiyalar va ishlab chiqarish ob'ektlarining birgalikda rivojlanishi ularning iqtisodiy faoliyatini globalizatsiya qilishni osonlashtiradi. Ayni paytda, so'l darajada globallashtirishning bir necha asosiy omillari bor. Bu dunyodagi ko'plab mamlakatlarning iqtisodiy o'sishi va ularning iqtisodlarini liberallashtirishdir; logistika tizimlarining samarali ishlashi va global logistika infratuzilmasini takomillashtirish; erkin savdo hududlarining paydo bo'lishi; texnik va texnologik taraqqiyot rivoji bilan bogliq boladi. Barcha makroiqtisodiy omillar jahon iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi, lekin bu ishda nuqtai nazaridan, eng qiziqarli pozitsiyasi "logistika tizimlarini samarali faoliyat ko'rsatishi va va Irologistika infratuzilmasini takomillashtirish". Bu omil globallashtirishni

harakatlantiruvchi kuchlarining biri bo'lib, butun dunyo bo'ylab deyarli faoliyat tendentsiyasini aks ettiradi.

Xalqaro logistika mahalliy logistika sohasidan farq qiladi, chunki bu faqat tovarlarning yetkazib berish joylarini o'zgartirish haqida emas. Bu erda eng aniq farqlar quyidagilardir:

- Xalqaro savdoda, odatda, ichki bozorlarga buyurtmalar yetkazib berishdan ko'ra buyurtma miqdori ancha katta;
- xalqaro bozorlarda har xil bo'ladi. Tovarlarni yetkazib berish uchun yetkazib berishning ko'p variantlarini ko'rib chiqish, ko'plab vositachilar bilan shug'ullanish va hokazo .;
- Ko'pgina korxonalar xalqaro bozorlarda boy tajribaga ega emas va bu muayyan qiyinchiliklarga olib keladi;
- Yuk tashuvchi agentlar, bojxona brokerlik kompaniyalari, jahon darajasidagi logistik provayderlar kabi yangi logistika vositachilari xalqaro savdo tovarlarini yetkazib berishda paydo bo'ladi;
- yetkazib berishning masofalari va vositachilarning ko'pligi korxona va uning mahsuloti iste'molchilari o'rtasida bevosita aloqa o'rnatishga to'sqinlik qiladi;
- savdo shartlari, yetkazib berish asoslari, to'lov shartlari oddiy ish uchun mutlaqo noma'lum va odatiy bo'lishi mumkin;
- xalqaro transport hujjatlari va hujjatli protseduralar ancha murakkab va xilma-xil;
- logistika tizimi ishtirokchilari o'rtasida axborot almashinuvini tashkil qilish juda qiyin, ayniqsa, ko'plab mamlakatlar chegaralarini kesib o'tish va shunga muvofiq turli xil axborot tizimlaridan foydalanish zarur;
- xalqaro logistika funktsional siklni uzaytirishni nazarda tutadi; Xalqaro logistikada ishlaydigan sikllar juda ko'p, ularni haftalar va oylar ichida o'lchab turish mumkin.

Zamonaviy jahon iqtisodiyotida muhim hodisa logistika tizimlari (ba'zan global deb ataladi) xalqaro shakllantirishdan iborat. Xalqaro logistika tizimlari uchun bir necha mamlakatlar va hatto qit'alarining darajasida tashkil etiladigan tizimi doira xisoblanadi.

Tahlillar shuni ko'rsatdiki, jahon iqtisodiyotining globallashuvi logistika tizimlarining ishlashi uchun xalqaro standartlarni shakllantirishga olib keladi. Mavjudligi, faoliyati va ishonchliligi, asosiy darajada asosiy ko'rsatkichlari bajarilishini mijozlarga yo'naltirilgan logistika xizmati tomonidan taqdim xizmatini to'g'ri standartini tashkil etish tashkiliy masalalarni hal qilishga qaratilgan.

Asosiy logistika xizmati yuqori standartlari jahon iqtisodiyotining globallashuvi tufayli rivojlangan, xalqaro bozorlarga kirish ko'pchiligini qamrab logistika tizimi qurish, foydalanuvchilar uchun, arzon, ishonchli va funksional xizmati ta'minlash imkoniga ega yirik logistika provayderlari xalqaro savdo yo'nalishlari xisoblanadi. Ko'pgina yirik logistik provayderlarning bozorlarda paydo bo'lishi va xalqaro logistika tizimi ishiga kiritila boshlanishi jahon iqtisodiyotining globalizatsiya va Ozbekiston korxonalarining tashqi iqtisodiy faoliyatda namoyon bolichidir.

logistikani rivojlantirishning hozirgi bosqichida tahlil milliy va xalqaro miqyosda logistika tizimlarini shakllantirish uchun asosiy yondashuvlar mavjud ekanligini ko'rsatdi. Birinchidan, logistika operatsiyalarini tashkil qilish va amalga oshirishda asosiy yo'nalish hisoblanadi. logistika tizimlarida moddiy oqimlar boshqaruvini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratilgan bolib, bunday yondashuv, ya'ni, moddiy-texnik tizimlar turli operatsiyalarni takomillashtirishga qaratilgan, "tezkor" deb atalgan bo'lishi mumkin. Yana bir yondashuv logistika moslashuvchan va iste'mol so'rovlar potentsial o'zgarishlar tezlik bilan munosabatda bo'lishi kerak. Ushbu yondashuvni "moslashuvchan" deb atash mumkin va mijozning moslashuvchan va tez qoniqishida uning mohiyati kozga tachlanadi. Uchinchi yondashuv mavjud milliy yoki xalqaro logistika tizimlari ichida ta'minot zanjirida barcha ishtirokchilari integratsiya va muvofiqlashtirishga qaratilgan. Ushbu yondashuvni integratsiya deb atash mumkin. Biroq, hozirgi sharoitda va iste'molchilar logistika xizmat sifat kafolati bo'yicha logistika uchun ilgari surilgan va logistika tizimlarini aniq va samarali faoliyat yuritishini

ta'minlash uchun o'sha talablariga, logistika "tezkor", "egiluvchan" va "kompleks" bo'lishi kerak.

Logistika xizmatlari uchun bozor katta ta'sir korsatadi va ko'lamini o'z a'zolarining faoliyatini va ularning munosabatlar tuzilishiga ega fundamental o'zgarishlar bosqichida ayni paytda, deb belgilanadi.

Logistika bozorining asosiy segmentlari:

Yuk tashish va yuklarni tashish bo'yicha operatsiyalar;

- integratsiyalashgan logistika xizmatlari, shu jumladan tovarlarni saqlash va taqsimlash;

Logistika biznes-jarayonlarini optimallashtirish bo'yicha xizmatlar (boshqaruv logistikasi).

Logistika xizmatlari bozorini tahlil qilganda, unda hukm surayotgan tendentsiya tashqi manbalarning sezilarli darajada o'sishi ekanligi aniqlandi. Transport uchun xizmatlar, tashish va saqlash xizmatlari, shuningdek, logistika boshqarish, shu jumladan logistika outsorsing uchun global bozor muxim rol oynaydi. Evro (jahon yalpi ichki mahsulotining 3,2%). Keyinxhalik ushbu bozor evroga (YAIMning 3,7 foiziga) o'sdi. Eng yuqori o'sish sur'atlari - yiliga 11-12% - sanoat va savdo kompaniyalarining siyosatining natijasidir qaysiki, logistika boshqaruv segmentida kuzatilishi logistika biznes jarayonlarini boshqarish va optimallashtirish bilan bog'liq funktsiyalarning muhim qismini outsorsing qilish imkoniyтини beradi. Ushbu bozorda logistika provayderlari ulushi birlashish va sotishni ta'kidlash lozim, shuningdek, so'nggi yillarda global logistika bozorida hukmron bo'lgan, logistika kompaniyalari strategiyasining muhim qismi hisoblanadi. Logistik jarayonlarini tahlil qilish shuni ko'rsatdiki, ular kompaniyani to'liq integratsiyalash zarurati bilan bog'liq bo'lgan katta miqdordagi qayta tuzishga sabab bo'lgan qo'shilish va sotib olish jarayonida vujudga kelgan. Ushbu tuzilmalar natijasida nodavlat, yoki chuqur foydali biznesni sotish bo'yicha bitimlar to'loqini bo'lgan. Ushbu operatsiyani bajarish natijasida, pochta va transport operatori logistik biznesga ega boladi.

Yuqoridagilardan xulosa chiqarish mumkinki, soʻnggi yillarda jahon bozorlarini boshqaruvchi logistika kompaniyalari orasida kompaniyaning ichki manbalaridan (bozorlarni kengaytiruvchi, xizmatlarni taklif qiladigan, mijozlar bazasi) rivojlanishiga va umumiy oʻsish strategiyasiga ustuvor boʻlganligi taʼkidlanadi. Boshqa shunga oʻxshash korxonalarni sotib olish xususan, ushbu jarayon ayniqsa Gʻarbiy evropaning logistika sektorida seziladi, bu erda birlashish uchun yuqori darajadagi faoliyat mavjudligini taʼkidlash lozim shuningdek, biznes alyanslarni shakllantirish, qoʻshma korxonalar tashkil etish, hamkorlikning boshqa shakllarini rivojlantirichdan iborat. Amalga oshirilgan yuqorida qayd etilgan jarayonlarning natijasi sifatida, logistika sektorida global logistika bozorida raqobat sharoitiga jiddiy taʼsir koʻrsatadigan va uni kam monopollashtirilgan va parchalanib ketgan deb oʻzgartirishni kuchaytiradigan kuchlar paydo boʻldi. Jahon iqtisodiyotida logistika tizimlarini rivojlantirish tendentsiyalari va ilmiy-texnikaviy taraqqiyot va innovatsion jarayonlarning xalqaro logistikasini shakllantirish va rivojlantirishga taʼsiri masalalarning ikkinchi tahliliy qismidir.

Oʻrganish jahon iqtisodiyotining globalizatsiya hozirgi bosqichida asosiy koʻrinishlaridan biri, logistika turlar integratsiya jarayonlari ekanligini koʻrsatdi. Davlatlar oʻrtasidagi munosabatlarning xalqaro xarakteri ularning har birini yaratishda oʻzaro manfaatdor boʻlishini taʼminlaydi ular etarli quvvatga ega samarali va birlashgan infratuzilmaga ega va mahsulotlar uchun taʼminot kanallarini tashkil etish va faoliyatining tegishli darajasini kafolatlaydi. Lekin shu bilan birga, u dunyo savdosini rivojlantirish surʼatlarni muayyan mintaqalar logistika infratuzilmasini salohiyatini taʼkidlashi lozim. Baʼzi mamlakatlar urinishlariga qaramay xususiyatlari va xalqaro logistika infratuzilmasini har bir elementning imkoniyatlarining optimal foydalanish uchun olinishi kerak, deb topilgan, ularning hamkorlik ehtimoli, koʻpincha individual elementlar foydalari foyda olish emas, balki bir xil xarakterga ega huquqiy, tashkiliy va texnologik toʻsiqlar kiradi.

Ushbu toʻsiqlarni bartaraf etishning birinchi qadamlaridan biri bu mexanizmlarni aniqlash, bir butun logistika jarayoni shakllanishiga taʼsir

korsatadigan, texnologik, geografik va huquqiy omillar ko‘rinishida xalqaro savdoni tashkil qiladigan xalqaro logistika infratuzilmasini turli elementlaridan foydalanish. Bunday yo‘llar "transport koridorlari" deb nomlangan, ammo bu shakllantirish elementlari bir transport vositalari emas, balki boshqa ko‘plab ob’ektlar va logistika infratuzilmasini elementlari ekanligiga asoslangan "logistika koridorlari" deb nomlanadi. Xususan, transport koridorlarini qurishda va foydalanishda tabiiy manfaatlardan to‘liq foydalanish imkoniyatlari mavjud davlatlar infratuzilmasi (kollar, dengizlar, qirg‘oq bo‘ylab harakat qilish imkoniyati, ichki suv yo‘llari va boshqalar).

Evropa ahamiyatga xalqaro infratuzilmasini Rossiya Federatsiyasi hududida xalqaro transport yo‘laklari, Boltiq bo‘yi, Barents dengizi / evro-Arktika mintaqasi va Qora dengiz iqtisodiy hamkorlik zonasi Rossiya qismi, shuningdek, infratuzilmalar. Ushbu ob’ektlar Trans-Evropa tizimi, jumladan port, ichki suv, temir yo‘l va aralash transport infratuzilmasi, turli qo‘llab-quvvatlash inshootlari (saqlash, terminallar, chegara o‘tish, kirish yo‘llari va boshqalar), havo transportini tashkillashtirish. Eng istiqbolli xalqaro transport koridorlaridan biri Rossiya hududida Rossiya biznesiga bevosita aloqador bo‘lgan "Shimoliy-Janubiy" koridori mavjud. Ishda Ushbu operatsiyalarning tafsilotlari transport koridorlari transportni tashkillashtirish va amalga oshirish bilan bog‘liq muammolarni, tariflar bilan bog‘liq muammolarni ko‘rsatmoqda. Ta’kidlanganidek, barcha qiyinchiliklarga qaramasdan, u taxmin qilinmoqda Rossiya Federatsiyasi Transport vazirligi mutaxassislari, Federal maqsadni amalga oshirish transport xizmatlari eksporti "Taraqqiyot dasturi" mamlakat logistika xizmatlari eksport daromadini oshirish mumkin. Bugungi kunda dunyodagi logistika infratuzilmasini rivojlantirishning eng muhim yo‘nalishlaridan biri bu tendentsiyadir katta transport va logistika ko‘rinishi va rivojlanishi markazlari . Xususan, G‘arbiy evropa mamlakatlarida, shu jumladan, muhim moddiy oqimlar yo‘nalishi bo‘yicha va xalqaro miqyosda keng yaratilgan logistika markazlarini ochdi va uch tomonlama yetkazib berish sxemasini amalga oshirdi: ishlab chiqaruvchi - logistika markazi - iste’molchi.

Bugungi kunda Gʻarbiy evropada bunday markazlarning koʻpi mavjud. Ulardan eng muhimi, faqat konteyner oqimi boʻlgan Rotterdam porti asrning boshlarida yuklar oshdi. Barcha rivojlangan mamlakatlarda shunga oʻxshash tendentsiya kuzatilmoqda.

Qanday masalalar mavjud: qaysi korxonalar ich yuritishi mumkin, qaysi kalit ularning ish strategiyasini jamlashi kerak, kerakli hajm va xizmat turlari qanday boʻlishi kerak. Gʻarb davlatlari, tajriba logistika markazlari ishi moddiy resurslar va tayyor mahsulotlarni saqlash qiymati transport xarajatlarini kamaytirishni koʻrsatdi. Rossiya uchun, uning ulkan hududi bilan, ijtimoiy-iqtisodiy va iqtisodiy-geografik sharoitlar turli darajalari, federal va xalqaro logistika infratuzilmasi bilan mintaqaviy shakllantirish va ularni keyinchalik integratsiya katta ahamiyat kasb etadi. Davlat dasturi "Rossiya Transport strategiyasi" doirasida oʻtkazilgan tadqiqotlar va xalqaro darajada keng tarmogʻi keng qismlarda, shunday Moskva, Leningrad (Sankt-Peterburg), Krasnodar, Novosibirsk, Gorkiy (Nijniy Novgorod), Sverdlovsk (Ekaterinburg), Krasnoyarsk, Irkutsk, Xabarovsk, mintaqaviy terminallar tarmogʻini yaratish tavsiya etiladi, yagona mintaqaviy tizimi shakllantirish asosida moddiy oqim tizimini boshqarish uchun tashkiliy, iqtisodiy, moliyaviy, axborot, kadrlar va huquqiy yordam koʻrsatish tizimi.

Samaradorlikni va sifatini yaxshilash koʻp jihatdan ilmiy va texnologik taraqqiyotning logistika amalga oshirish bilan belgilanadi. Soʻnggi yillarda logistika sohasida yuzaga kelgan vaziyatni tahlil qilib, xulosa chiqarishimiz mumkin:

- logistika ilmiy va texnik taraqqiyot, texnik vositalarini takomillashtirish borasida logistika operatsiyalarini tashkil qilish, logistika muammolarni hal qilish uchun ilmiy yondashuvlarni takomillashtirish sohasida yangi texnologiyalarni rivojlantirish jarayonlarini ilgari surish zarur.

Logistik menejment sohasi boʻyicha Gʻarbdagi etakchi mutaxassislar D. Bauersoks va D. Klossning fikriga koʻra, logistikada zamonaviy globallashtirishning asosiy harakatlantiruvchi kuchlari quyidagilar boʻlib hisoblanadi:

- jahon iqtisodiyotining oʻsishda davom etishi;

- yangi texnologiyalarning ekspansiyasi;
- makromintaqaviy xo‘jalik tuzilmalarining rivojlanishi va integratsiyalanishi;
- global logistika zanjirlarini (kanallarini) shakllantirish uchun yangi imkoniyatlar;
- moddiy oqimlarning harakatini tezlashtirish va arzonlashtirish uchun ko‘plab mamlakatlar tomonidan o‘tkaziladigan tartibga solish protseduralari mavjud.

Bugungi kunda iqtisodiy o‘lish faqatgina sanoati rivojlangan mamlakatlarga xos bo‘lib qolmaydi. U “uchinchi dunyo” ning ko‘pgina mamlakatlarida ham sezilarli darajada namoyon bo‘lmoqda.

Eng yangi texnologik yutuqlar, samarali ilmiy ishlanmalarining natijalari, kashfiyotlar bilan almashinish turli mamlakatlarning iqtisodiy darajalarini yaqinlashtirishga, ularning ijtimoiy va xo‘jalik integratsiyasiga ko‘maklashadi.

Evropa Ittifoqi, Janubi-Sharqiy Osiyo, Shimoliy Amerika mamlakatlarida mintaqaviy makrologistik tuzilmalarini muvaffaqiyatli shakllantirishga misollar ma‘lum. Ularning tajribasi mamlakatlarning mintaqaviy integratsiyalanishga bo‘lgan intilishini ko‘rgazmali tarzda tasdiqlaydi. Bunga siyosiy tizimlar, aholining hayot kechirish ukhlari, an‘analarning o‘xshashligi, tarixiy ildizlarning yaqinligi, energiya va xomashyo resurslarining yagona manbalaridan foydalanish amaliyoti, kommunikatsiyalarning tutashganligi, savdo va bojxona to‘siqlarining bo‘lmasligiga ko‘maklashadi. Shu bilan birgalikda o‘lishning yangi rezervlarini qidirish va raqobatning kuchayishi ko‘pgina kompaniyalar va firmalarning o‘zlarining mamlakatining chegaralaridan tashqarida yangi sotish bozorlari, arzonroq xomashyo manbalari va mehnat resurslarini qidirishga bo‘lgan intilishini dunyoga keltiradi.

Xalqaro mehnat taqsimoti va kooperatsiya biznesda global logistika zanjirlari va kanallaridan foydalanadigan ko‘p sonli transmilliy korporatsiyalarning yaratilishiga olib kelgan. Ularning rivojlanish istiqbollari avvalambor qo‘yilgan kapitalning foyda keltiruvchanligining ortishi, boshqa mamlakatlardagi logistik vositachilarning pastroq tariflari, yaxshiroq moliyaviy shartlari bilan bog‘lanadi.

Logistik kanallarning yaratilishiga global telekommunikatsiya tarmoqlaridan foydalanadigan yirik xalqaro transport-ekspeditorlik firmalari va sugʻurta kompaniyalari koʻmaklashadi.

Va nihoyat, global logistikani amalga oshirish uchun xalqaro savdo-sotiq, ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirish maqsadida savdo, bojxona, transport va moliyaviy toʻsiqlarni bartaraf qilish uchun koʻpgina mamlakatlar tomonidan oʻtkaziladigan tartibga solish protseduralari katta ahamiyatga ega boʻladi. Bu protseduralar kapital, tovarlar va axborotning milliy chegaralarni kesib oʻtishini osonlashtiradi.

Shu bilan birgalikda, global logistikaning rivojlanish yoʻlidagi barcha toʻsiqlar olingan deb boʻlmaydi. Turli sabablar bilan, jumladan, siyosiy tizimlar, mamlakatlarning turlicha ijtimoiy va iqtisodiy rivojlanish darajasi bilan shartlanadigan toʻsiqlar etarlicha koʻp. Bunday toʻsiqlar, masalan, Evropa Ittifoqi mamlakatlari bilan Sharqiy Evropa mamlakatlari, Evropa Ittifoqi bilan Oʻzbekiston, AQSH bilan Evropa Ittifoqi, AQSH bilan Meksika, Evropa Ittifoqi mamlakatlari bilan Markaziy Osiyo mamlakatlari, AQSH bilan Yaponiya oʻrtasida mavjud. Bundan tashqari, global logistikada xalqaro raqobat, transmilliy korporatsiyalarning taqsimlash markazlariga qoʻyiladigan cheklashlar va hokazolarni hisobga olish zarur boʻladi. Moliyaviy toʻsiqlar davlatlarning soliq, bojxona, savdo siyosati, kapitalni olib kirishga cheklashlar bilan bogʻlanadi. Boshqa mamlakatlarning raqobatchi firmalarining tovarlarini taqsimlashga qoʻyiladigan cheklashlar ham shunga yaqin boʻlib hisoblanadi.

Global logistik vazifalarni hal qilishda “xalqaro kanallardagi vositachilar” katta rol oʻynaydi, ularga quyidagilar kiradi:

- xalqaro transport-ekspeditorlik firmalari;
- transport kompaniyalari;
- eksport operatsiyalarini boshqarish boʻyicha kompaniyalar;
- tashqi savdo kompaniyalari va vakolatxonalari;
- brokerlik va agentlik firmalari;
- eksport-import operatsiyalarida tovarlarni oʻrash boʻyicha kompaniyalar;

- dengiz portlari.

Logistika xizmatlarining eng katta paketlarini odatda yirik xalqaro transport-ekspeditorlik firmalari taklif qiladi. Bu firmalarning aksariyatining faoliyati ko'rsatiladigan xizmatlarning yuqori darajasidan guvohlik beruvchi ISO-9002 standarti bilan sertifikatlangan.

Global logistik tizimlardagi eksport-import operatsiyalari, qoidaga ko'ra, odatdagi logistik menejmentga qaraganda ko'proq axborot hajmi, ko'proq murakkab hujjat aylanmasi bilan bog'lanadi va davlat tomonidan tartibga solinishni talab qiladi. Bu sferada davlatning roli eksport-import yuk oqimlarini tartibga solish, iste'molchilarning huquqlarini himoyalash, olib kirish va olib chiqish ta'qiqlangan tovarlar kontrabandasi va global logistik tizimlarda ishtirok etadigan o'zining ishlab chiqaruvchilari, transport, ekspeditorlik kompaniyalari va boshqa kompaniyalarga nisbatan proteksionistik siyosatning oldini olishga keltiriladi. Global logistik tizimlarning tarkibida erkin savdo zonalari muhim o'rinni egallaydi.

2.5.XALQARO SAVDO VA UNI RAG'BATLANTIRUVCHI OMILLAR

Iqtisodiyotning qisqa muddatli tebranishlariga qaramasdan, xalqaro logistika sezilarli sur'atlar bilan rivojlanishda davom etmoqda. Leontiades quyidagini qayd qiladi: «XX asrning eng muhim fenomenlaridan biri sanoatning xalqaro ekspansiyasi bo'lgan. Hozirgi kunda barcha yirik kompaniyalar o'zining mamlakati chegaralaridan tashqaridagi biznesda faol ishtirok etmoqda».

Bu savdoning asosida shuni tushunish yotadiki, tashkilot tovarlarni bir mamlakatdagi yetkazib beruvchidan sotib olishi, ularni ko'chirish uchun logistikadan foydalanishi, so'ngra uni boshqa mamlakatdagi buyurtmachiga foyda ko'rish bilan sotishi mumkin. Ko'proq takomillashgan kommunikatsiyalar, transport, moliyaviy sxemalar savdo bitimlari va hokazolar bugungi kunda tashkilotlarga o'zlarining operatsiyalarini bajarish uchun butun er yuzi bo'ylab eng yaxshi variantlarni qidirish imkonini beradi. Shu munosabat bilan xalqaro logistika ishlov beriladigan materiallarni tobora uzun va tobora murakkab yetkazib berishlar zanjirlari bo'ylab ko'chiradi.

Logistika yetkazib berishlar zanjiri milliy chegaralardan tashqariga chiqqanda xalqaro logistikaga aylanadi.

Umuman olganda, xalqaro savdo har doim ham xalqaro kompaniyalarning yaratilishiga olib kelmaydi. Biroq amaliyotda bu ikkita voqe'likni bir-biridan ajratib bo'lmaydi. Agar tashkilot yangi mamlakatda ishlay boshlasa, u o'zining oldingi shtab-kvartirasidan turib harakat qilish va mahalliy tuzilmalarga unchalik katta bo'lmagan avtonomiyani taqdim qilish bilan yangi operatsiyalarni nazorat qilishni amalga oshirishi mumkin. Biroq bu qayishqoq bo'lmagan variantdir, buning ustiga u mahalliy tuzilmalarga konkret shart-sharoitlarga eng yaxshi moslashish yoki zaruriy kasb malakasini hosil qilish imkonini bermaydi. Boshqa bir variant – qarorlar qabul qilish huquqini berishdir. Bu holda kompaniya haqiqiy xalqaro (o'zining mamlakatida shtab-kvartirani saqlab qolish va faoliyatning asosiy turlarini shu joydan turib boshqarish bilan), multimilliy (har bir mintaqada asosan mustaqil harakat qilishi uchun butun dunyo bo'ylab qizlik shtab-kvartiralarini ochish bilan) yoki global (bunda butun dunyoga yaxlit, integratsiyalangan bozor sifatida qaraladi) kompaniyaga aylanishi mumkin. Bu variantlar o'rtasidagi farqlar har doim ham aniq bo'lavermasligi mumkin, buning ustiga tashkilot boshqa shakllarni tanlashi ham mumkin, masalan, bir mintaqada xalqaro tashkilot sifatida, boshqasida esa – multimilliy tashkilot sifatida ishlash.

Ehtimolki, sanoati rivojlangan mamlakatlarda savdoning yarmi xuddi o'sha kompaniyalarning qizlik tuzilmalari o'rtasidagi bitimlarga to'g'ri keladi. Bu ayniqsa rivojlangan mamlakatlarda ko'proq ko'zga tashlanadi; masalan, AQSH eksportining uchdan biri – bu xorijdagi ishlab chiqaruvchilar tomonidan “uyga”, o'zining milliy bozoriga jo'natiladigan tovarlardir.

Ba'zi bir mutaxassislar bu erda xalqaro ko'lamlarda bajariladigan integratsiyalangan operatsiyalar g'oyasini uzatish imkonini beruvchi global logistika (globallogistics) atamasidan foydalanishni afzal ko'radilar. Bunday yondashuv bir qancha yangi muammolarni chaqirishi mumkin. Ulardan ba'zilari amaliy mazmunga ega bo'ladi, aytaylik, materiallarni chegaralar orqali jismoniy ko'chirish va uzoq masofalarga tashishni tashkil qilish; ba'zilari madaniyat bilan

bogʻlanadi (turli tillarda muloqot qilish va isteʼmolchilarning bir-biridan farq qiladigan talablarini qanoatlantirish); baʼzi bir iqtisodiy muammolar ham vujudga keladi (mahalliy soliqlarni toʻlash va mahalliy tariflar boʻyicha ishlash).

Har qanday holatda ham, bu olam rang-barang ekanligi kunday ravshan. Er qobigʻining tuzilishi, boshqa fizikaviy tavsiflar, iqlim, infratuzilma, aholining zichligi, iqtisodiy qudrat, siyosiy tizimlar, madaniyatlar, umuman olganda, biznes uchun ahamiyatli boʻlgan qolgan barcha parametrlarda ham farqlar mavjud. Logistika nuqtai-nazaridan, bu omillarning har qandayi muammolarni chaqirishi mumkin.

Logistika uchun doimiy muhim boʻlgan omillardan biri – mintaqaning iqtisodiy qudrati boʻlib hisoblanadi. Umuman olganda, koʻproq kuchli iqtisodiyot:

- koʻproq materiallarni koʻchiradi, chunki koʻproq mahsulotlarni isteʼmol qiladi;
- koʻproq takomillashgan infratuzilma, qoʻllaniladigan tizimlar va yordamchi tuzilmalar tufayli koʻproq samarali logistikaga ega boʻladi.

Mintaqaning gullab-yashnashi logistikaning samaradorligiga koʻmaklashadi, biroq bu jarayon oʻzaro boʻladi, va samarali logistika mintaqaning rivojlanishiga sezilarli darajada koʻmaklashishi mumkin. Bundan tashqari, u aholining yuqoriroq bandlik darajasini taʼminlaydi, yaxshi logistika iqtisodiy oʻsishni ragʻbatlantirishi mumkin. Bu erda asoslar quyidagicha boʻladi: logistikaga ketadigan kamroq xarajatlar mahsulotni yetkazib berishga ketadigan xarajatlarni qisqartiradi va shu tariqa sotishlarni tezlashtiradi, savdoni ragʻbatlantiradi, yangi bozorlarning ochilishiga koʻmaklashadi, mahalliy monopoliyalarni yoʻq qilishga yordam beradi, raqobatni kuchaytiradi va umuman biznes yuritishni osonlashtiradi. Bu hodisani Adam Smit koʻra bilgan, u 1776 yilda shunday deb yozgan: «yoʻllar, kemalar suzadigan kanallar va daryolar – bu yaxshilanishga koʻmaklashuvchi eng kuchli omillardir».

Porter millatlarning gullab-yashnashining sabablarini tahlil qilgan va shunday deb yozadi: «millatning oʻzida bor afzalliklarni kuchaytira olish va texnologiya hamda unumdorlikning keyingi darajasiga oʻta olish qobiliyati – uning xalqaro

arenadagi yutuqlarining kalitidir». U bunga ko‘maklashadigan to‘rtta muhim shartni ko‘rsatgan:

- omil shartlari, bu deganda millatning asosiy omillarni (resurslar, savodxonlik va infratuzilma) raqobat ustivorligiga transformatsiyalash qobiliyati tushuniladi;
- talab shartlari (bozorning o‘lchami, savdoning rivojlanganligi va marketing);
- logistikani ham o‘z ichiga oladigan yondosh va yordamchi tarmoqlar, sheriklar va vositachilarning borligi;
- kompaniyalarning strategiyasi va tuzilishi raqobat, bu jamlanmada bozorning tuzilishini va milliy raqobatning asosiy tavsiflarini shakllantiradi.

Agar bu fikrni qisqa qilib ifodalaydigan bo‘lsak, savdo gullab-yashnashni kuchaytiradi, savdoning o‘zi esa ko‘p jihatdan logistikaga bog‘liq bo‘ladi.

Hukumat savdoning rivojlanishini har tomonlama qo‘llab-quvvatlaydi. Hokimiyat organlarining vakillari uzoq yillar davomida savdo to‘g‘risida ko‘plab xalqaro bitimlarni tuzganlar va ko‘plab tashkilotlarni yaratganlar (tariflar va savdo bo‘yicha Bosh Kelishuv (GATT), iqtisodiy hamkorlik va rivqojlanish tashkiloti (OESR) va jahon savdo tashkiloti (VTO)). Bundan tashqari, erkin savdo zonalarini yaratish sohasida ham katta o‘zgarishlar sodir bo‘lgan (Evropa Ittifoqi (ES), erkin savdo to‘g‘risida Shimoliy Amerika kelishuvi (NAFTA), Janubiy-Sharqiy Osiyo davdatlarining erkin savdo zonalari assotsiatsiyasi ASEAN (ASEAN) va Janubiy Amerika mamlakatlarining umumiy bozori (Mercosur)).

Asosan shunday yondashuv tufayli jahon savdosi o‘shishda davom etmoqda. Quyida xalqaro savdoga ko‘maklashuvchi bir qator omillar ko‘rsatilgan.

- **Yangi bozorlardagi o‘shib boruvchi talab.** Dunyoning tobora ko‘proq mintaqalari tobora farovonlashib bormoqda va tobora ko‘proq tovarlarni iste’mol qilmoqda. Xorijiy kompaniyalar bu o‘shib kelayotgan bozorlardagi imkoniyatlarni o‘rganmoqda va u erlarda tobora ko‘proq mahsulotni sotish bilan o‘zining faoliyatini kengaytirmoqda.
- **Xorijiy mahsulotlarga bo‘lgan talab.** Odamlar sayohat qiladi, televizor ko‘radi va Internetdan foydalanadi va har gal dunyoning turli qismlarida

erishish mumkin bo'lgan mahsulotlarni ko'radi. Shu sababli ular milliy kompaniyalar ularga taqdim qila olmaydigan mahsulotlarni so'raydi.

- **Bozor talabining o'xshashligi.** Markazlashgan ishlab chiqarish faqatgina turli bozorlar xuddi o'sha bir xil mahsulotlarni yoki hech bo'lmaganda ishlov berishning oxirgi bosqichida unchalik katta bo'lmagan o'zgarishlar kiritilgan o'xshash tovarlarni qabul qilishga tayyor bo'lgan taqdirdagina ish beradi. Shu sababli, ko'rinib turibdiki, odamlarning didlarida o'xshashliklar mavjud, buni Omaye "kaliforniyalashtirish" deb atagan, bu Mak Donalds, Koka-Kola, Toyota va Sony kompaniyalariga xuddi o'sha bir xil mahsulotlarni amalda har qanday mamlakatda sotish imkonini beradi.
- **Savdo to'siqlarining bartaraf qilinishi.** Global savdoga ko'maklashuvchi asosiy kuchlardan biri tariflar va savdo bo'yicha Bosh Kelishuv (GATT) bo'lgan, u o'zining barcha a'zolarini bir xil deb hisoblaydi va ular bilan iqtisodiy munosabatlarni shu asosda quradi. Mamlakatning bir qator mintaqalarida esa erkin savdo hududlari yaratilgan. Bu savdoni rivojlantiradi, chunki savdo cheklashlari va tariflarni pasaytiradi.
- **Ko'lamlarda tejash.** Mavjud quvvatlar bilan mahsulotni optimal ishlab chiqarish ko'pincha bitta bozorning talabidan oshiq bo'ladi. Natijada markazlashgan ishlab chiqarish qaror topadi, bunda ko'lamlarda tejash mahsulot birligiga ketadigan xarajatlarni kamaytirish imkonini beradi, bunda bu pasayish shunday bo'ladiki, logistik xarajatlarning har qanday o'sishini qoplash imkonini beradi.
- **Ixtisoslashtirilgan qo'llab-quvvatlash.** Tashkilotlar tobora ko'proq o'zlarining asosiy vakolatlariga konsentratsiyalanmoqda, faoliyatning boshqa turlarini esa autsorsingga bermoqda. Natijada ixtisoslashtirilgan yordamchi kompaniyalarning yirik tarmog'i vujudga kelgan. Ular eksport qilish, xalqaro tashish, savdo krediti, valyuta almashtirish, bojxona ko'rigidan o'tkazish va hokazolarga yordam berishi mumkin.
- **Yetkazib berishlar zanjirini integratsiyalash.** Integratsiya mahsulotning boshlang'ich darajadagi yetkazib beruvchilardan oxirgi iste'molchilargacha

silliq ko'chishini ta'minlashga ishlaydi. Bu milliy chegaralar shaffof bo'lganda bo'lishi mumkin, bu xuddi o'sha bitta tashkilotning o'zi chegaraning har ikkala tomonida ham ishlashi mumkinligini bildiradi.

- **Yetkazib beruvchilarga bo'lgan talabning ortishi.** Iste'molchilar yetkazib beruvchilarga tobora yuqoriroq talablarni qo'ymoqda; "aniq muddatiga" operatsiyasi, majmuaviy sifat, strategik ittifoqlar, buyurtma bo'yicha ommaviy ishlab chiqarish va hokazolar. Mahalliy ishlab chiqaruvchilar har doim ham bunday talablarni qanoatlantira olmaydi, shu sababli tashkilotlar o'zlarining qidirish ko'lamlarini kengaytirishga majbur bo'ladi, o'zlari uchun eng yaxshi resurs manbalarini qidirib topishga intiladi.
- **Logistik priemlarni o'zgartirish.** Logistika-dagi yangi ishlanmalar savdoni yuritishni osonlashtirishi mumkin. Masalan, konteynerlardan foydalanish tovarlarni osonroq, arzonroq va katta ishonchlilik bilan ko'chirish imkonini beradi. Bu ko'plab kompaniyalarni yuqori foyda olish mumkin bo'ladigan yangi bozorlarga chiqishga undaydi.
- **Iste'molchilar bilan kommunikatsiyalarni yaxshilash.** Sun'iy yo'ldoshli televidenie, Internet va kommunikatsiyalarning boshqa zamonaviy kanallari iste'molchilarga ularning mintaqasidan tashqarida ishlab chiqariladigan tovarlarni yaxshiroq bilib olish imkonini beradi. Bu yangi bozorlardagi ma'lum bir mahsulotlarga bo'lan talabni kuchaytiradi, savdo markalarini tanib olishni oshiradi, did va talabning o'xshashligini rag'batlantiradi.
- **Biznesda kommunikatsiyalarni takomillashtirish.** Axborot texnologiyalaridagi ma'lumotlar bilan elektron almashinishdan boshlab to transport vositalariga o'rnatiladigan kompyuter tizimlarigacha bo'lgan yangi ishlanmalar ko'pgina tashkilotlarning ishining xarakterini tubdan o'zgartirgan. Bu ishlanmalar operatsiyalarni qayishqoqroq amalga oshirish, jumladan hatto uzoq mintaqalarda ham logistik vazifalarni samarali hal qilish imkonini beradi.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Korxonalarning xalqaro hamkorlikning asosiy tashkiliy shakllari va ularni qo‘llash shartlari.
2. "Ochiq logistika tizimi" tushunchasi. Xalqaro ta‘minot zanjiri ishtirokchilari uchun ochiq logistika tizimini yaratish nimani anglatadi?
3. Xalqaro ta‘minot zanjiri doirasida qabul qilingan global va mahalliy logistika echimlari.
4. Xalqaro ta‘minot zanjiri ishlashi nuqtai nazaridan virtual korporatsiya yaratish maqsadlari qanday?
5. Xalqaro logistika ish jarayonlarini tahlil qilish uchun qanday usullardan foydalaniladi?
6. Balansli o‘lchov tizimining uslubi mahalliy logistika echimlarini mahalliyashtirish va xalqaro ta‘minot zanjirining strategik maqsadlarini korxonalarning strategik maqsadlariga aylantirish yo‘li bilan qanday bog‘lash mumkin?
7. Xalqaro miqyosda logistika boshqaruv jarayonining asosiy bosqichlari.
8. Eksport faoliyatining darajasiga qarab korxonalarning tashqi iqtisodiy faoliyat turlari qanday qo‘llaniladi?
9. Xalqaro logistika uchun boshqaruv usullarini tanlash qanday omillarni belgilaydi?
10. Xalqaro savdo va ta‘minotning hajmiga qarab, xalqaro korxona boshqaruvining tashkiliy tuzilmalari qo‘llaniladi.

2-MODUL. XALQARO LOGISTIK XIZMATLARNING FAOLIYAT YO'NALISHLARI VA INFRATUZILMASI

3-BOB.XALQARO TRANSPORT FAOLIYATLARI LOGISTIKASI

3.1.O'zbekistondagi tashkilotlarning jahon logistika tarmog'iga integratsiyalanishi

3.2.Xalqaro logistikadagi tendensiyalar

3.3. Logistikaning mohiyati va manbalari, uning rivojlanish evolyusiyasi

3.4. Xalqaro logistikaning spetsifikasi, uning predmeti va uslubiyati

3.5. Jahon xo'jaligining globallashuvi xalqaro logistikaning oyoqqa turish omili sifatida

Kalit so'zlar: jahon logistika tarmog'I, integratsiy, globallashuv, ustivor yo'nalishlar, transport yo'lagi, tranzit transport xizmatlar, tabiiy ko'prik, tashqi savdo, tadbirkorlik strategiyasi, axborot-kommunikatsiya tizimlari, yetkazib berishlar zanjiri, kooperativ

3.1. O'ZBEKISTONDAGI TASHKILOTLARNING JAHON LOGISTIKA TARMOG'IGA INTEGRATSIYALANISHI

Hozirgi zamon sharoitlarida O'zbekistonning ichki va tashqi siyosatining ustivor yo'nalishlaridan biri uning savdo va transport majmualarini jahon logistika kengligiga tezlashtirilgan integratsiyalash, tovarlar, xizmatlar, kapital va ishchi kuchining erkin ko'chishi uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish bo'lib hisoblanadi. Bu vazifalarni hal qilishga («O'zbekiston yo'llari», «O'zbekistonning ichki yo'llari») Prezident dasturlari, «2010-2018 yillarda O'zbekistonda tovar bozorlarining infratuzilmasini rivojlantirish, O'zbekistonda transport siyosati konsepsiyasi, maqsadli dasturlar, O'zbekistonning MDH mamlakatlari bilan transport va energetika sohasida hamkorlik qilish bo'yicha bir qator kelishuvlar amalga ochirich rejalashtirilgan.

O'zbekistonning transport yo'laklariga qo'shimcha ravishda yangi transport yo'lagining loyihasi ishlab chiqilmoqda. Bu loyiha ustida ishlashga O'zbekiston va MDX davlatlari mutaxassislari jalb qilingan. Ekspertlarning fikriga ko'ra, O'zbekistondagi transport sxemalarida O'zbekiston –suvli daryolarga ega

bo'lmagan mamlakat ekanligi amalda hisobga olingan, xuddi o'sha masofaga 1 t yukni daryo bo'yicha ko'chirish uchun esa temir yo'l bo'yicha ko'chirishga qaraganda 6 marta, avtomobil yo'li bo'yicha ko'chirishga qaraganda esa 25 marta kam energiya sarflanadi. Shu sababli transport tarmog'ining magistral temir yo'l trassalari kemalar suzadigan daryolar bilan kesishadigan nuqtalarda terminal tugunlariga ega bo'lmagan nursimon-tarmoqli (O'zbekistonning Evropa qismida) va to'g'ri burchakli kenglik-meridional (O'zbekistonning Osiyo qismida) konfiguratsiyasini tanlash oqilona echim bo'lib hisoblanadi.

Transport yo'lagi – bu milliy yoki xalqaro transport tarmog'ining bir qismi bo'lib, alohida geografik rayonlar o'rtasida katta xalqaro yuk va yo'lovchi tashishlarini ta'minlaydi. U o'z ichiga berilgan yo'nalishda ishlaydigan barcha transport turlarining harakatlanuvchi tarkiblari va statsionar qurilmalarini, shuningdek bu tashishlarni amalga oshirishning texnologik, tashkiliy-huquqiy shartlari jamlanmasini oladi.

Transport yo'laklarini shakllantirishni moliyalashtirish Evropa Ittifoqining maxsus dasturlariga muvofiq xalqaro transport tashkilotlari tomonidan, shuningdek manfaatdor mamlakatlar va xususiy investorlar tomonidan amalga oshiriladi. Bunda yo'laklarni obodonlashtirish yangi bog'lanish yo'llarini qurish, mavjud bo'lgan asosiy texnik inshootlarni konkret yo'lakdan qatnaytigan transport vositalariga moslab rekonstruksiyalash va ta'minlashni o'z ichiga olishi mumkin. Yangi inshootlarni qurish va eskilarini rekonstruksiyalashda ekologik jihatlariga alohida e'tibor qaratiladi.

Bugungi kunda O'zbekiston MDX davlatlarini gaz va metall bilan bir qatorda yangi milliy mahsulot – tranzit transport xizmatlarini eksport qilishni taklif qilmoqda. O'zbekiston bu mahsulotni xorijiy sheriklarga o'zaro foydali shartlarda sotish imkoniytiga ega. O'zbekiston orqali tranzit qilish yagona qonunlar amal qiladigan yagona bojxona hududi orqali amalga oshirilishi ham muhim omil bo'lib hisoblanadi. Tranzit transport xizmatlarini eksport qilish O'zbekistonga katta foyda keltiradi. Bu avvalambor transport xizmatlari va hamrohlik qiluvchi boshqa xizmatlar uchun to'lovlar ko'rinishidagi pul kirimlaridir. Bundan tashqari, tranzit

mamlakatlarga transport infratuzilmasini rivojlantirishga investitsiyalar yoʻnaltiriladi, va ular zamonaviy transport texnikasi va texnologiyalarini joriy qilish maydonlariga aylanadi, chunki tarkib topgan va faoliyat koʻrsatayotgan yoʻlaklarning barcha ishtirokchilari uning barqaror ishlashi va logistik xarajatlarning kamayishidan manfaatdor boʻladi. Bularning barchasi, oʻz navbatida, milliy tashqi savdo va ichki tashishlarning rivojlanishi uchun shart-sharoitlarni yaratadi, shuningdek tranzit yoʻlaklar oʻtadigan mintaqalarning rivojlanishini oʻz izidan ergashtiradi. Shuningdek tranzit mamlakatning xalqaro arenadagi taʼsirini kuchaytirishning ishonchli vositasi boʻlib hisoblanadi.

Intermodal tashish – yukni bir nechta transport turi bilan tashishdir, bunda tashuvchilardan biri bitta joʻnatish punktidan bitta yoki undan koʻp belgilangan punktlar orqali butun yetkazib berishni tashkil qiladi va tashish uchun javobgarliuning boʻlinishiga bogʻliq ravishda har xil transport hujjatlari beriladi [8, 38-bet].

Oʻzbekistonning xalqaro transport yoʻlaklarini shakllantirishda faol ishtirok etishi keyingi yillarda mamlakat transporti sohasidagi birinchi galdagi vazifalardan biriga aylangan. Oʻzbekiston uchun bu masalaning muhimligi shu bilan shartlanadiki, xalqaro mehnat taqsimoti va transport xizmatlarini eksport qilish uchun mamlakatning foydali geografik joylashuvidan maksimal darajada foydalanish Oʻzbekistonda tarkib topgan iqtisodiy vaziyatning yaxshilanishiga katta hissa qoʻshishi mumkin.

Butunjahon Internet tarmogʻi orqali xalqaro elektron savdolarning rivojlanishi tufayli transportga tovarning harakatini tezlashtirish, yuklarni yetkazib berishning yanada aniqroq muddatlarini koʻrsatish kabi qoʻshimcha talablar qoʻyilmoqda.

Mamlakatning transport tizimini takomillashtirish va Evroosiyo bogʻlanishlarini taʼminlash uchun qudratli tranzit salohiyatidan foydalanish Oʻzbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishning asosiy zvenolaridan biriga aylanmoqda. Bu Oʻzbekistonda yalpi ichki mahsulotning oʻsishiga transport ishi hajmining ortishi va iqtisodiyotning boshqa tarmoqlaridagi multiplikativ samara

bilan shartlanadigan ulkan hissasiga aylanadi. Tranzit (milliy transport tizimining yuklar va yo'lovchilarni tranzit tashishdan keladigan daromadi) valyuta kirimlarining muhim qismiga aylanadi.

Evropa qit'asining 30% dan oshiqroq qismini egallagan va yuqori darajada rivojlangan transport tizimiga ega bo'lgan Rossiy bu yo'nalishda tranzit bog'lanishlarni ta'minlaydigan tabiiy ko'priklar bo'lib hisoblanadi. Hozircha O'zbekistonning qudratli tranzit potensialidan etarlicha foydalanilayotgani yo'q.

Shu bilan birgalikda O'zbekiston hududini aylanib o'tish bilan Evroosiyo bog'lanishlarini amalga oshirishni ko'zda tutuvchi bir qator yirik xalqaro transport loyihalari ishlab chiqilmoqda. Hozirgi kunda xalqaro tashkilotlarning mablag'lari hisobidan, xalqaro moliya institutlarini ham o'z ichiga olgan holda, bu loyihalarni moliyalashtirish boshlanganligini hisobga oladigan bo'lsak, mamlakatning samarali tranzit siyosatini ishlab chiqish va amalga oshirish, milliy transport tizimining rezervlaridan foydalanish, yirik tranzit va tashqi savdo yuk oqimlarini mamlakat transport kommunikatsiyalariga jalb qilish maqsadida transport loyihalarini tayyorlash va amalga oshirish uchun O'zbekistonda vaqt juda oz qolmoqda.

O'zbekistonning transport kommunikatsiyalariga yo'lovchi va yuk oqimlarini jalb qilish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish maqsadida davlat va hokimiyat organlarining harakatlarini muvofiqlashtirish bo'yicha maqsadli yo'naltirilgan faoliyatni amalga oshirishi zarur bo'ladi.

Mamlakatning geografik joylashuvining afzalliklaridan to'laroq foydalanish, tashqi savdo faoliyatining o'sib borayotgan hajmlarini ta'minlash, O'zbekistonning jahon xo'jalik tizimidagi o'rnini mustahkamlash uchun yaratiladigan xalqaro Evroosiyo transport infratuzilmasining elementlari sifatida O'zbekistonda xalqaro transport yo'laklarini shakllantirish va rejali tarzda rivojlantirish zarur bo'ladi.

Tashqi savdo va tranzit tashishlarning asosiy yuk oqimlari O'zbekistonning mintaqalararo bog'lanishlarda tashishning asosiy yo'nalishlari bilan mos tushadi, ular o'tadigan rayonda O'zbekistonning 80% dan oshiq aholisi va sanoat potentsiali jamlanadi. Bundan shu narsa kelib chiqadiki, xalqaro transport

yo‘laklarining rivojlanishi O‘zbekistonning tashqa iqtisodiy manfaatlariga ham, ichki iqtisodiy manfaatlariga ham javob bera oladi.

3.2. XALQARO LOGISTIKADAGI TENDENSIYALAR

Keyingi yillarda butun dunyoda logistika tadbirkorlik strategiyasining ajralmas bo‘lagiga aylanmoqda. Turli korxonalarda logistikadan turlicha foydalaniladi va bu innovatsion imkoniyatlar va ustivorliklarga bog‘liq bo‘ladi. Qiymat yaratish zanjiriga yuklarni tashish, yuklash-tushirish va omborlarga joylashtirish jarayonlari bilan bir qatorda, ayniqsa agar korxona xalqaro bozorga yo‘naltirilgan bo‘lsa – ularga etarlicha baho bermaslik mumkin bo‘lmagan boshqa faoliyat turlari ham kiradi. Xalqaro logistika rivojlanishining asosiy tendensiyalari qaysilar ekanligini ko‘rib chiqamiz.

Iqtisodiyotning globallasuvi korxonalar o‘rtasida bozorda joy egallash uchun kuchli raqobatni yuzaga keltirgan, xalqaro savdo esa yangi va tezkor o‘zgarishlarni boshdan kechirishda davom etmoqda. Korxonalarning birlashishi va axborot-kommunikatsiya tizimlarining shiddat bilan rivojlanishi bu jarayonlarni faqatgina kuchaytiradi. Rivojlanish tendensiyasini hisoblash imkoniyati kamayadi. Bularning barchasi rejalashtirish muddatlarining qisqarishiga olib keladi va tezda qaror qabul qilish va javob reaksiyasi ko‘rsatishni talab qiladi. Iqtisodiyotda turli distribyusiya tizimlarini hisobga olish bilan mehnatni taqsimlash baribir yana o‘sha kommunikatsiyalarga (masalan, mintaqaviy tarmoqlar, kooperatsiya munosabatlari va hokazolar) va logistikaga olib keladi. Shu sababli logistika qaerga olib borishini tushunib olish juda muhim bo‘ladi.

Hech kimga sir emaski, yaxshi faoliyat ko‘rsatuvchi logistikasiz iqtisodiyotni globallashtirib bo‘lmaydi. Mijoz bir nechta transport va logistika korxonalari bilan ishlashni hohlamaydi va shu sababli u faoliyatning har xil turlarida bitta korxonada, yoki “yagona” darcha” orqali ishini bitkazish yo‘llarini qidiradi. Avtomobil sanoatida bu quyidagicha amalga oshiriladi: ishlab chiqaruvchi konstruksiyani ishlab chiqish, yig‘ish va sotishga konsentratsiyalanadi. Bu sohada oxirgi mahsulotni ishlab chiqarishda ishtirok etishning ulushi 20% gacha tushib ketgan. Detallar va butlovchilar butun dunyodan sotib olinadi, logistik

korxona ular bilan turli ishlab chiqarishlarni ta'minlaydi va savdo tarmog'ida tovarni taqsimlaydi (yetkazib berishlar zanjirini boshqarish).

Xalqaro ekspeditorlik korxonalari endilikda logistik xizmatlarni taqdim qiladi va xalqaro tarmoqlarga ega bo'ladi, biroq mos keluvchi nou-xauning yo'qligi sababli yetkazib berishlar zanjiri bo'yicha qarorlarni taklif qila olmaydi. Asosiy logistik tendensiyalarni quyidagicha tavsiflash mumkin.

1. Ishlab chiqarish tizimining o'zgarishi: ombor uchun ishlab chiqarishdan buyurtma bo'yicha ishlab chiqarishga o'tish. Butun dunyo bo'yicha ishlaydigan ishlab chiqarish korxonalarining menejerlari uchun asosiy vazifa mahsulotni mijozlarning individual talablariga muvofiq ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish bo'lib hisoblanadi.
2. Tovarlar distribusiyasining o'zgarishi. Bu darajada sotuvchilarning an'anaviy tuzilmalarini logistik korxona orqali to'g'ridan-to'g'ri sotish bilan muvofiqlashtirish sodir bo'ladi. Ishlab chiqaruvchida logistik menejmentning bo'lishi talab qilinadi. Bunda yetkazib berish muddatlariga rioya qilish bu muddatlarni qisqartirishga qaraganda yuqoriroq baholanadi.
3. Savdo va yetkazib beruvchilarning qo'shilishi va birlashishi. Logistika xarid qilishlar, ta'minot, tovarlarning kirib kelishi, distribusiya yoki elektron logistika sohasida potensial sinergetik effektning amalga oshishida muhim rol o'ynaydi.
4. Miqdoriy tendensiyalar, aynan esa: ta'minotda yetkazib beruvchilar sonining kamayishi bilan tavsiflanadi.. Xalqaro korxonalarning to'rtidan uch qismi yaqin besh yil ichida o'zining yetkazib beruvchilarining sonini qisqartirishni mo'ljallamoqda, sotishda esa, xuddi oldingiday, yetkazib berish muddatlarini qisqartirish dolzarbligicha qolaveradi.
5. Elektron biznesning logistikaga ta'siri. V2S konsepsiyasi doirasidagi biznes-jarayonlar ko'proq shiddatli yetkazib berishlarni avtomatlashtirishni ko'zda tutadi, chunki mijozlarning yetkazib berish muddatlarini qisqartirish bo'yicha kutilmalari buyurtmalarni amalga oshirishning odatdagi uslublariga qaraganda yuqoriroq. Ko'proq xarajatli berish logistikasining paydo bo'lishi va sotishdan

keyingi xizmatlarni amalga oshiradi. Korxonaning ichida jarayonlarni elektron savdo maydonchalarini kengaytirish hisobiga modifikatsiyalash. Yangi ishtirokchilarni yetkazib berishlar zanjiriga integratsiyalash “shaffof quvur tarmog‘i” ning yaratilishiga olib keladi.

6. Xalqaro bozorda logistikaning rolining o‘zgarishi. Uchinchi darajadagi Evropalik provayderlar (3PL) bozorda ishtirok etish va jarayonlarni amalga oshirish imkoniyatlari nuqtai-nazaridan etakchi bo‘lib hisoblanadi. Rus logistlari esa, xuddi qoidada ko‘rsatilganday, o‘zining mamlakatida ishlaydi, Amerikalik logistlar esa o‘zlarining harakatlarini Shimoliy Amerika qit‘asida konsentratsiyalaydi. O‘tgan yillar davomida Amerika va Evropa bozorida Evropalik logistik provayderlarning o‘sish sur‘atlari yiliga 10% ni tashkil qilgan. Kelajakda V2S ning rivojlanishini hisobga olish bilan bu ko‘rsatkich yanada oshadi.
7. Logistika bozorining to‘rtinchi darajadagi provayderlar (4PL) tomonidan egallanishi. Bu yetkazib berishlar zanjirining menejeri bo‘lib, o‘zining texnologiyalari, resurslari va quvvatlarini, shuningdek o‘zining mijoziga yetkazib berishlar zanjiri bo‘yicha echimlarning to‘liq jamlanmasini taklif qilish uchun ular bilan kooperatsiya munosabatlarini o‘rnatgan boshqa logistik korxonalarni ham boshqaradi. Shunday qilib, to‘rtinchi darajadagi logistik provayder tarmoq integratori sifatida yetkazib berishlar zanjiridagi barcha tashkiliy va axborot jarayonlarini boshqaradi yoki butun tarmoqning unumdorligini oshirish maqsadida alohida jarayonlar uchun BestPractice uslubini qo‘llash asosida outsorsingdan foydalanishi mumkin bo‘ladi. To‘rtinchi darajaning provayderlari o‘zining qiymatini yaratishda yetkazib berishlar zanjirining ba’zi zvenolarini o‘ziga oladi va boshqa logistik korxonalarni jalb qilish bilan butun biznesni boshqarishni amalga oshiradi. Ular majmuaviy tarmoqlar yoki tarmoqning ichidagi alohida jarayonlarni boshqarish uchun yagona echimlarni ishlab chiqadi.

Evropa Ittifoqining Sharqqa qarab kengayishi oqibatida sodir bo‘lgan o‘zgarishlarga alohida to‘xtalamiz:

- Logistikada mintaqalarning qo‘shilishi boshlangan. U yangi mintaqalarga tarqalishda davom etadi, biroq zamonaviy tendensiya saqlanadi – Evropadagi logistik korxonalar narxlar va o‘zlarining tijorat takliflarini yangi mamlakatlarning sharoitlariga moslashtiradi.
- Savdoda distribyusiya tizimi o‘zgaradi. Evropa logistika tarmog‘i yangi mamlakatlarga ham tarqaladi. Yangi sotish yo‘llari va logistika markazlarini yaratishga qo‘shimcha investitsiyalar yo‘naltiriladi. Hozirgi kunda, masalan, O‘zbekistonda Evropadagi namunalar bo‘yicha logistika parklari yaratilmoqda, ular A klassdagi omborlarning talabini qoplaydi. Bunda yuklarni multimodal tashishlarni tutashtirish asosiy masala bo‘lib qolaveradi.
- Temir yo‘llardagi o‘zgarishlar. Evropadagi temir yo‘llar tizimni boshqarish va sheriklar bilan kooperativ munosabatlarda etakchilikka intilishi lozim. yangi narx shakllantirish tizimlari hisobiga temir yo‘llarning o‘zgarishlarga reaksiya ko‘rsatish tezligi ortishi lozim.

3.3.LOGISTIKANING MOHIYATI VA MANBALARI, UNING RIVOJLANISH EVOLYUSIYASI

Logistika tushunchasi uzundan-uzoq tarixga ega, u o‘zining evolyusion ibtidosini Qadimgi Yunoniston va Rim Imperiyasi davrlaridan oladi. “Logistika” atamasi etimologik (tilshunoslik) pozitsiyasidan logos (fikrlash), logismos (hisoblash, fikrlash, rejalashtirish), logo (o‘ylash, fikrlash), logistica (hisoblash san’ati) kabi yunoncha ildizlarga ega.

Aksariyat tadqiqotchilar shunday fikrga kelganlarki, “logistika” so‘zining o‘zi Qadimgi Yunonistondan kelib chiqqan. Qadimgi yunonlar uchun logistika “sanoq san’ati” yoki “hisoblash, fikrlash san’ati” ni bildirgan, xo‘jalik faoliyati, savdo va moliyaviy faoliyatni nazorat qiladigan yuqori davlat arboblari esa logistlar deb atalgan. Arximedning guvohlik berishicha (taxminan eramizdan oldingi 287-212 yillar) Qadimgi Yunonistonda 10 ta logist bo‘lgan [1, 11-bet].

“Logistika” atamasi Rim imperiyasida ham qo‘llanilishga ega bo‘lgan. Bu erda undan oziq-ovqatni taqsimlash qoidalari sifatida foydalanilgan, oziq-ovqatlarni

taqsimlash bilan shug'ullanadigan davlat xizmatchilari esa "logistlar" yoki "logistiklar" deb atalgan.

Zamonaviy tadqiqotchilarning qayd qilishicha, "logistika" atamasidan foydalanish inson faoliyatining asosan uchta sohasiga tegishli bo'ladi: matematika, harbiy soha va iqtisodiyot.

Matematikada logistika antik davrlardayoq sof "nazariy" matematikaga qarama-qarshilik sifatida hisoblash va geometrik o'lchashlar san'ati sifatida tushunilgan va matematik logikaning sinonimi bo'lib hisoblangan. "Logistika" atamasi "matematik logika" ma'nosida Leybnits tomonidan qo'llanilgan, keyinchalik esa logistikani matematik logika sifatida tushunish 1904 yilda Jenevada bo'lib o'tgan faylasuflar kongressida mustahkamlangan.

Logistika bevosita amaliy qiymatni undan harbiy sohada foydalanish (harbiy logistika ko'rinishida) tufayli qabul qilgan. Vizantiya imperatori Donishmand Lev VI (865–912) davrida logistikaning vazifalari armiyani harbiy anjomlar bilan ta'minlash, uning oziq-ovqatlarga bo'lgan ehtiyojlarini o'z vaqtida va to'laqonli qanoatlantirish, har bir harbiy yurishga tayyorgarlik ko'rishdan iborat deb hisoblangan. Vizantiya imperiyasi armiyasida maxsus lavozim – logist lavozimi bo'lgan.

Logistika bo'yicha ilmiy ishlarning birinchi muallifi fransuz generali baron Antuan Anri Jomini (1779–1869) bo'lgan deb hisoblanadi, u logistikani «qo'shinlar harakatining amaliy san'ati» sifatida ta'riflagan va 1812 yilda Napoleon armiyasini qurol-yarog', o'q-dori, oziq-ovqat, qo'nalg'a bilan ta'minlashni rejalashtirishda bu fanni birinchi bo'lib amaliyotda qo'llagan. U logistika faqatgina tashishlarni emas, balki masalalarning anchagina keng doirasi – rejalashtirish, boshqarish va ta'minot, qo'shinlarning joylashish joyini aniqlash, shuningdek ko'priklar va yo'llar qurish va hokazolarni o'z ichiga olishini ta'kidlagan.

Harbiy logistika va matematik logika **logistikaning iqtisodiy rivojlanishi (biznes-logistika)** uchun asos bo'lib hisoblangan. Hozirgi kunda logistika shiddat bilan rivojlanayotgan iqtisodiy fan bo'lib hisoblanadi, shu munosabat bilan uning

tushuncha apparati va terminologiyasi doimo aniqlashtiriladi, to'ldiriladi va yangi mazmun bilan boyitib boriladi.

Tadqiq qilinayotgan sohada ko'pgina mutaxassislar logistikaning iqtisodiy jihatiga ustivorlikni beradilar va uni «...unga konkret ehtiyojlar mavjud bo'lgan zaruriy miqdordagi mahsulotni belgilangan vaqtda va belgilangan joyda eng kam xarajatlar bilan olish maqsadida amalga oshiriladigan faoliyat turlari jamlanmasi» sifatida ta'riflaydilar [2, 13-bet]. Shu bilan birgalikda logistikani keng ma'noda talqin qilish tarafdorlari bugungi kunda u o'zining tor ta'riflanishi chegaralaridan tashqariga chiqqanligi va tashkilotda strategik boshqarish va rejalashtirishda katta ahamiyat kasb etishini e'tirof etadilar.

Masalan, B.A. Anikin logistikani ularning boshlang'ich manbasidan oxirgi iste'molchigacha moddiy oqimlar va axborot oqimlarining harakatini makon va zamonda (kenglik va vaqtda) rejalashtirish, tashkil qilish, boshqarish va nazorat qilish to'g'risidagi fan sifatida ta'riflaydi.

S.A. Uvarov, L.B. Mirotin va V.I. Sergeev logistikani ma'lum bir mikro-, mezo- yoki makroiqtisodiy tizimning oldiga qo'yilgan maqsadlarga erishish uchun moddiy oqimlar, xizmatlar oqimlari va ular bilan bog'lanadigan axborot va moliya oqimlarini boshqarish va optimallashtirish to'g'risidagi fan sifatida ta'riflaydilar.

Terminologik lug'atda quyidagi ta'rif keltiriladi: logistika – bu xomashyo va materiallarni ishlab chiqarish korxonasiga yetkazib berish, xomashyo, materiallar va yarim fabrikatlarga korxonaning ichida ishlov berish, tayyor mahsulotni iste'molchilarning manfaatlari va talablariga muvofiq ularga yetkazib berish, tashish, omborlarga joylashtirish, shuningdek tegishli axborotni uzatish, saqlash va ishlov berish jarayonida amalga oshiriladigan moddiy va moddiy bo'lmagan operatsiyalarni rejalashtirish, nazorat qilish, boshqarish to'g'risidagi fandir.

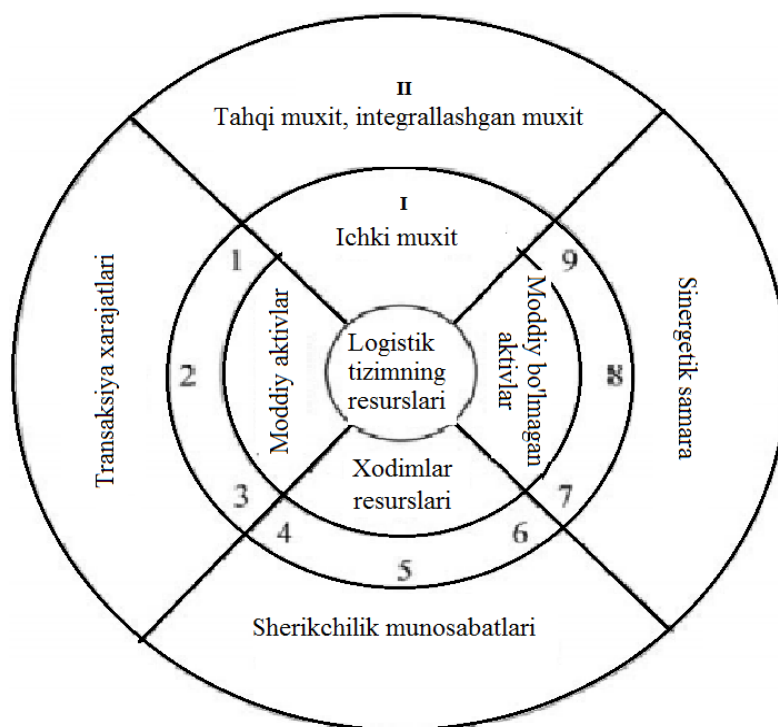
Iqtisodiyotda logistikaning yangi ilmiy yo'nalish sifatida rivojlanishida tadqiqotchilar bir nechta bosqichlarni ajratadilar. Zamonaviy logistikaning evolyusiyasi va uning bosqichlari logistik zanjirni tarkib toptiruvchilarning integratsiya darajasi, shuningdek boshqariladigan oqimlarning turlari bilan farqlanadi, bu 3.1 jadvalda aks ettirilgan.

Logistika evolyusiyasining bosqichlari va ularning xarakterli chizgilari [1, 17-bet].

Bosqichning vaqt tavsifi va uning nomi	Logistikaning bosqichda amalga oshiriladigan funksiyalari	Oqimlar ning turlari	Boshqarish konsepsiyasi
1920-1950 yillar (fragmentlash (bo‘laklarga ajratish))	Moddiy-texnik ta’minot; materiallarni xarid qilish bosqichida o‘rash va omborlarga joylashtirish ishlarini tashkil qilish; tashish	Moddiy	Moddiy-texnik ta’minotni boshqarish; materiallar menejmenti
1950-1970 yillar (oyoqqa turish)	Moddiy-texnik ta’minot; materiallarni xarid qilish bosqichida o‘rash va omborlarga joylashtirish ishlarini tashkil qilish; taqsimotni boshqarish (sotishni rejalashtirish, sotiladigan zahiralarini boshqarish, buyurtmalarga ishlov berish); tashish; marketing	Moddiy	Material menejmenti, jismoniy tavsimplash
1970-1990 yillar (rivojlanish)	Moddiy-texnik ta’minot; taqsimotni boshqarish; tashish; ishlab chiqarish jarayonlarini boshqarish; o‘rash va omborlarga joylashtirish ishlarini tashkil qilish; marketing; sifatni boshqarish	Moddiy, axborot	Logistika
1990 yillardan hozirgi kungacha (integratsiyalanish)	Moddiy oqimni boshdan-oyoq boshqarish; axborot oqimlarini boshqarish; moliyaviy oqimlarni boshqarish; majmuaviy logistik servis	Moddiy, axborot, moliyaviy, servis	Logistika; yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish

Zamonaviy rivojlanish bosqichida (1990 yillardan boshlab) logistika nazariyasi va uni mikro- va makrologistik tizimlarda qo‘llash amliyotini chuqur tadqiq qilish o‘z o‘rniga ega. Bu bosqich yangi logistik konsepsiya SCM (supply chain management) – yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarishning paydo bo‘lishi va faol tarzda foydalanilishi, shuningdek logistik xizmatlar bozorining transformatsiyasi, iqtisodiyotda tarmoq ishlab chiqarish-tijorat va savdo tuzilmalarining shakllanishi va shiddat bilan rivojlanishi, yangi tipdagi logistik vositachilar - 3PL-, 4PL- va 5PL-provayderlarning vujudga kelishi bilan

tavsiflanadi [3, 12-bet]. Zamonaviy logistikaning o‘ziga xos xususiyati iqtisodiy kelishuvlar va mijozlarga qaratilishga asoslangan faoliyat bo‘lib hisoblanadi. 3.1 rasmda [4, 32-bet] logistika resurslarining shakllanish jarayoni keltirilgan.



Shartli belgilar

I-resurslarning turlari (It ning zvenolari bo‘yicha)

II-logistik tizim resurslarining kenglik (makon) tarkib toptiruvchisi

1-asosiy mablag‘lar

2-aylanma mablag‘lar

3-investitsiyalar

4-tasniflar

5-bilimlar

6-faollik

7-qurilish aktivlari

8-o‘zining texnologiyalari

9-mavqe aktivlari, “gudvill”

3.1-rasm. Logistik tizim resurslarining shakllanishining o‘ziga xos xususiyatlari.

Logistikaning resurslarigi moddiy ishlab chiqarish vositalari, jumladan, tashish, omborlarga joylashtirish, o'rash, yukka qayta ishlov berish vositalari, axborot vositalari, moddiy bo'lmagan resurslar va odam resurslari (xodimlar) kiradi. Ishlab chiqarishning rivojlanishi va aylanmaga yangi resurslarning jalb qilinishi, yangi mahsulotlar va tarmoqlarning paydo bo'lishi bilan ularning o'rtasidagi differentsiatsiya ham chuqurlashgan (resurslar nuqtai-nazaridan). Resurslarning bir qiymatliligi, biroq ularga erishishning bir xil emasligi almashinish zaruratiga olib keladi, shu sababli ishlab chiqarish omillariga erishishdagi farqlar – almashinishning asosi va shartlari bo'lib hisoblanadi. Transport vositalari va logistik texnologiyalarning rivojlanishi dunyoni yaxlit kenglikka aylantirgan, biroq jahon bozorining rivojlanish sharti bo'lib faqatgina transport sohasidagi rivojlanish emas, balki aloqa sohasidagi rivojlanish ham xizmat qilgan. Jahon bozorining har bir ishlab chiqaruvchi uchun erishiluvchanligi keyingi mehnat taqsimoti va resurslarning differentsiatsiyasiga ko'maklashgan.

3.4. Xalqaro logistikaning spetsifikasi, uning predmeti va uslubiyati

Xalqaro logistikaning fanlararo bilimlarning spetsifik sohasi sifatidagi mohiyati to'g'risida gapirganda, «logistika», «yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish (SCM)» va «xalqaro logistika» atamalarining talqin qilinishidagi amaldagi farqlarga e'tibor qaratish muhim bo'ladi. Ularning qiymatlari to'g'risidagi kelishmovchiliklar adabiyotlarda hozirgi kungacha ham uchraydi, xususan, ko'pgina mutaxassislar SCM atamasini hozirgacha ham «logistika» atamasining sinonimi yoki uning o'rnini bosuvchi atama sifatida qo'llaydi, bu unchalik ham to'g'ri emas.

Shu bilan birgalikda bu terminologik muammoni hal qilishga bo'lgan ilmiy yondashuv 1998 yilda Krenfeld logistika va transport instituti (Buyuk Britaniya) tomonidan taklif qilingan. Unda logistika bilan yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish o'rtasidagi asosiy farq zanjir turli firmalarni birlashtirishida emas, balki logistika butun yetkazib berishlar zanjirini strategik boshqarish sifatida mahsulotlarning turli assortiment ro'yxatlari, buyurtma berish, ishlab chiqarish, taqsimlash jarayonlarini qamrab olishidan iborat ekanligi ta'kidlanadi. Bunda

yetkazib berishlar zanjiri (supply chain) tovarlarning xomashyo va materiallar bosqichidan tayyor mahsulotni oxirgi iste'molchiga yetkazib berishgacha bo'lgan ko'chishi va qayta shakllanishi bilan bog'lanadigan, shuningdek bularning barchasi bilan bog'lanadigan axborot oqimlari bilan bog'lanadigan barcha tashkilotlar va faoliyat turlarini birlashtiradi.

«Logistika» va «xalqaro logistika» atamalari o'rtasidagi asosiy farqqa keladigan bo'lsak, P.B. Sheri va T.S. Larsonning fikriga ko'ra, keyingisi xalqaro yetkazib berishlar zanjirining barcha punktlaridagi qarorlar jamlanmasi bo'lib hisoblanadi. Bu jamlanma faoliyatni global ko'lamlarda amalga oshirishning asosini yaratadi [5, 9-bet].

Umuman olganda xalqaro logistika alohida davlatlar o'rtasida tovar va axborot oqimlarini rejalashtirish, amalga oshirish va nazorat qilish jarayoni bo'lib hisoblanadi. Unga shuningdek xalqaro darajada moddiy oqimlarni – ya'ni quyidagi turlardagi oqimlarni boshqarish sifatida qaraladi:

- tashqaridan keladigan oqimlar – yetkazib beruvchilar va yondosh korxonalardan (sheriklardan) keladigan oqimlar;
- korxonaning ichki bo'linmalari o'rtasidagi oqimlar (xomashyo, materiallar, yarim fabrikatlar, ehtiyot qismlarning harakati ko'rinishida);
- iste'molchilarga yo'naltirilgan tayyor mahsulot, tovarlar va xizmatlar oqimlari.

Zamonaviy terminologik lug'at-spravochnikda «xalqaro logistika (xalqaro biznesdagi logistika)» tushunchasiga quyidagicha ta'rif berilgan: bu vujudga kelish nuqtasidan boshlab oxirgi iste'molchigacha makon va zamonda milliy chegaralarni kesib o'tadigan oqimlarning (moddiy, moliyaviy, axborot va boshqalar) harakatini rejalashtirish, tashkil qilish, nazorat qilish va boshqarishdir [6, 146-bet].

Xalqaro logistikaning asosiy **o'ziga xos xususiyati** tovarni ishlab chiqaruvchi va uni iste'mol qiluvchi turli mamlakatlarda joylashishi va shundan kelib chiqqan holda, tovarni iste'molchiga yetkazib berish jarayoni davlat chegaralari va bojxona chegaralarini kesib o'tishni o'z ichiga olishi bo'lib hisoblanadi.

Xalqaro logistikaning o'rganish **ob'ekti** unda zvenolar sifatida turli mamlakatlardagi korxonalar chiqadigan xalqaro yetkazib berishlar zanjiri bo'lib

hisoblanadi. Xalqaro logistikaning **predmetini** xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish tashkil qiladi.

Xalqaro logistikaning **asosiy maqsadlari** turli-tuman tovarlarni bir davlatdan boshqasiga tashish, shuningdek tovarlarni ishlab chiqaruvchidan oxirgi iste'molchiga yetkazib berishda vaqt sarfini ham, moliyaviy xarajatlarni ham optimallashtirish bo'lib hisoblanadi [7, 173-bet].

Xalqaro logistika jarayonining asosiy **ishtirokchilari** quyidagilar bo'lib hisoblanadi:

eksportyorning yetkazib beruvchisi, tovarlar va xizmatlarni eksport qiluvchi, vositachilik kompaniyasi (masalan, tovarlarni tashuvchi), tovarlar va xizmatlarning importyori;

tovarlar va xizmatlarning oxirgi iste'molchisi.

Xalqaro logistikaning asosiy maqsadlariga erishish uchun logistika kompaniyalari har kuni **ko'plab vazifalarni** hal qilishiga to'g'ri keladi. Xalqaro biznesda logistikaning oldiga qo'yiladigan vazifalarning asosiylarini ajratamiz:

- xarid qilinadigan, ishlab chiqariladigan va yetkazib beriladigan tovarlar va xizmatlarga narxlarni shakllantirish jarayonini optimallashtirish;
- xarid qilinadigan tovarlar va xizmatlarning optimal miqdorini tanlash;
- mahsulot va xizmatlar sifatining optimal darajasini ta'minlash;
- konkret ichki va tashqi bozorda berilgan tovar yoki xizmatga bo'lgan ehtiyoj darajasini aniqlash;
- oraliq omborlarga joylashtirish bilan yoki joylashtirmasdan yetkazib berish variantini tanlash;
- logistik servisning optimal darajasini aniqlash;
- tovarlar va xizmatlarni ishlab chiqarishning ko'proq takomillashgan texnologiyalarini tanlash;
- kompaniyaning xorijdagi filiallarining ishini tashkil qilish;
- xalqaro raqobat muhitini tashkil qilish va raqobat ustunligini qo'lga kiritish [8, 307-bet].

Xalqaro logistikani uchta aspektida ko‘rib chiqish mumkin: funksional, tuzilmaviy va jarayonli [2, 183-bet].

Xalqaro logistika **funksional aspektida** jo‘natish punktlari va iste’molchilar o‘rtasida kechadigan tovarlarni tashish va hamrohlik qiluvchi axborotning barcha funksiyalari va jarayonlarini qamrab oladi. Bu quyidagi funksiyalarda namoyon bo‘ladi: tovarlarni omborlarga joylashtirish, tashish, o‘rash, tamg‘alash, ishlov berish, uzatish va boshqalar. Bu nuqtai-nazardan xalqaro logistika xalqaro korxonaning logistik vazifalari va jarayonlarini tasvirlaydi.

Tuzilmaviy aspektida xalqaro logistika – bu logistik jarayonlarni amalga oshirish uchun yaratilgan texnik va tashkiliy bo‘linmalar jamlanmasidir.

Jarayon nuqtai-nazaridan xalqaro logistika jahon iqtisodiyotining faoliyat ko‘rsatishining yangicha shart-sharoitlari bilan (ayniqsa, bozor iqtisodiyotida vujudga kelgan yangi tuzilmalar tomonidan) chaqirilgan barcha mumkin bo‘lgan o‘zgarishlar bilan shug‘ullanadi.

Barcha logistik harakatlarni bir nechta kriteriyalar bo‘yicha tasniflash mumkin, xususan:

- tadbirlarning ko‘lami;
- mahsulotlar va xizmatlarning turli-tumanligi;
- logistik xizmatlarni amalga oshirish maqsadida engib o‘tish zarur bo‘ladigan to‘siqlarning ko‘pligi;
- xizmatlar amalga oshiriladigan geografik hududlar.

Ushbu kriteriylarning qo‘llanilishi milliy logistikani xalqaro logistikadan ajratib turadi. Keltirilgan ta’riflarni, shuningdek logistik harakatlarning kriteriyalarini taqqoslash bilan xalqaro logistikani bittadan oshiq mamlakatdagi sub’ektlarga xizmat ko‘rsatishni qamrab oladigan logistika sifatida ta’riflash mumkin. Bunday tushunishda xalqaro logistika milliy logistikadan quyidagi chizgilar bilan ajralib turadi:

- tadbirlar ko‘lamining kattaligi, masalan, tashiladigan va omborlarga joylashtiriladigan tovarlar massasining ulkanligi;

- xalqaro logistika xizmatlarining predmeti bo‘lib hisoblanadigan tovarlar va xizmatlarning o‘ta xilma-xilligi;
- ko‘p sonli to‘siqlarni engib o‘tish zarurligi, masalan, geografik, ma‘muriy, madaniy, huquqiy va boshqa to‘siqlar;
- xizmatlarni uzoq masofadan turib boshqarish va iste‘molchilarning ko‘plab tarmoqlariga takroran xizmat ko‘rsatish;
- hujjat ishlarining murakkabligi.

Xalqaro logistika tavsiflarining keltirilgan ro‘yxati uning faoliyat ko‘rsatish sferasi bilan chambarchas bog‘lanadigan barcha o‘ziga xos xususiyatlarini qamrab olmaydi. Xalqaro logistika o‘zining xalqaro tovar oqimini tavsiflaydigan spetsifik chizgilariga ega. Bundan tashqari, xalqaro logistikaning o‘ziga xosligini ko‘rsatuvchi eng muhim elementlar qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin [2, 184-bet]:

- murakkab logistik jarayonda ishtirok etadigan faol sub’ektlar bo‘lishi mumkin bo‘lgan davlatlarning hukumatlari bilan hamkorlik qilish;
- kombinatsiyalangan tashishlardan foydalanish bilan zahiralarni «yo‘lda» samarali boshqarish;
- marketing kanallarini logistik tizimlar bilan integratsiyalash.

Xalqaro logistika doirasida ko‘rib chiqiladigan **xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish** sof qiymatni yaratish, raqobat infratuzilmasini qurish, xalqaro logistikaning dastaklaridan foydalanish, yetkazib berishlar va talabni sinxronlashtirish, xalqaro yetkazib berishlar zanjirining faoliyatini baholash maqsadida xalqaro yetkazib berishlar zanjiridagi faoliyatni loyihalash, rejalashtirish, amalga oshirish, nazorat qilish va monitoringlashni o‘z ichiga oladi.

Xalqaro logistikaning uslubiyatiga keladigan bo‘lsak, ushbu soha, xuddi logistikaning o‘zi kabi logistik tizimlarni tahlil qilish, sintezlash va optimallashtirishning umumiy ilmiy uslublariga tayanadi va oqimli jarayonlarni boshqarish tamoyillari, uslubiyatlari, uslublari tizimini, ularning faoliyat ko‘rsatishi va optimallashtirishning samaradorligini baholashni, shuningdek ularni modellashtirishni o‘z ichiga oladi.

Xalqaro biznesda logistik vazifalarni hal qilish uslublarini ikkita kategoriyaga (toifaga) ajratish mumkin: umumiy va spetsifik. Umumiy uslublarga quyidagilar kiradi: iqtisodiy-matematik (modellash, tizimli tahlil qilish, operatsiyalarni tadqiq qilish nazariyasi, o'yinlar nazariyasi, navbatlar nazariyasi va boshqalar) uslublar va ekspert uslublari. Spetsifik uslublar: AVS/XYZ-tahlil, trade-off tahlil.

Bundan tashqari, xalqaro logistikaning vazifalarini hal qilish va xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarishda quyidagi uslublardan foydalaniladi:

- benchmarking, biznes-jarayonlarni reinjininglash uslubi va "qiymat yaratish zanjirlari" uslubi - xalqaro yetkazib berishlar zanjirini shakllantirish maqsadida biznes-jarayonlarni tahlil qilish uchun;
- muvozanatlangan ko'rsatkichlar tizimi uslubi (balanced scorecards – BSC) – xalqaro logistikada global va mahalliy qarorlar qabul qilish uchun;
- «yetkazib berish elkasi» va «og'irlik markazi» uslublari – taqsimlash markazini joylashtirish to'g'risida qaror qabul qilish uchun vazifalar kiradi. [5, 10-bet].

3.5. Jahon xo'jaligining globallashuvi xalqaro logistikaning oyoqqa turish omili sifatida

Xalqaro logistikaning rivojlanishi, logistik vazifalarning qo'yilishi va ularning samarali hal qilinishi jahon bozoridagi tendensiyalarga to'g'ridan-to'g'ri bog'liq bo'ladi. Hozirgi kunda jahon iqtisodiyoti doimo rivojlanib boruvchi globallashish va ishlab chiqaruvchilar o'rtasidagi kuchli raqobat sharoitlarida ishlab chiqarish xarajatlarining o'sishi yo'lidan bormoqda. Bugungi kunda globallashish tendensiyasi jahon makrologistika tizimlarining rivojlanishida yaqqol ko'zga tashlanadi. Bu tendensiya bir tomondan, yirik transmilliy korporatsiyalar (TMK) va moliya-sanoat guruhlari (MSG) uchun xarakterli bo'lgan tayyor mahsulotni sotish bozorlari, ishlab chiqarish, moddiy-texnik ta'minot, ishchi kuchi, kapitalning globallashuvini, ikkinchi tomondan esa – davlatlararo makrologistik transport-logistika, telekommunikatsiya, distribyusiya tizimlarining yaratilishi va rivojlanishini aks ettiradi.

Kompaniyalarni jahon bozoriga chiqishga undaydigan sabablar juda ko'plab topiladi. O'sishga bo'lgan intilish va raqobat kurashida jon saqlab qolish kompaniyalarni xalqaro munosabatlarni rivojlantirishga majbur qiladi. Shu bilan birgalikda texnologiyalar va ishlab chiqarish quvvatlarining rivojlanishi ham ularga xo'jalik faoliyatini globallashtirishni osonlashtiradi.

Keyingi yillarda ko'pgina yirik kompaniyalarning vakillari global bozor tomonidan taqdim qilinadigan imkoniyatlarni tadqiq qilish zarurligini anglab etdilar. Masalan, ko'pgina firmalar logistikani samarali qo'llash va moddiy resurslarni samarali boshqarishni tashkil qilish uchun xorijiy xomashyo manbalarining potensialini baholash zarurligini tushunib etdilar. Tayyor mahsulotni eksport qilish va xorijdagi bozorlarga suqilib kirish jarayonida butun jahonga yoyilgan global (xalqaro) logistika tizimlari va tarmoqlarini tashkil qilish zarurligi ravshan bo'lib qolgan [9, 8-bet].

Bir paytning o'zida yirik kompaniyalar yangi tovarlarni sotish bozorlari va yangi xomashyo manbalarini qidirishda marketing tadqiqotlarini o'tkazish sohasini geografik jihatdan kengaytirmoqdalar. Bir qator xo'jalik yurituvchi sub'ektlar global logistik konsepsiyalarni joriy qilishda unumdorlik, samaradorlik va differentsiatsiyani oshirish hisobiga raqobat ustunligini qo'lga kiritish imkoniyatini ko'rmoqdalar [5, 10 bet].

Globallashtirish fenomenini izohlaydigan sabablarni tahlil qilish oltita majmuaviy omilni ajratish imkonini beradi, ularning qisqacha tavsifi 3.2 jadvalda keltirilgan.

Jahon iqtisodiyotidagi zamonaviy globallashtirish jarayonlarini chuqurroq tushunish uchun uning tarixini ko'rib chiqish maqsadga muvofiq bo'ladi. Ikkinchi jahon urushi tugagandan keyin ko'pgina mamlakatlarning iqtisodiyotining rivojlanishi iqtisodiy o'sish va ko'tarilish tendensiyasi bilan tavsiflanadi, jahon savdosi va logistika sohasidagi sarf-xarajatlar doimo o'sib borgan. Xalqaro savdo hajmlarining o'sish sur'atlari jahon ishlab chiqarishining o'sish sur'atlaridan ikki marta oshiq bo'lgan, shu munosabat bilan 1950 yildan boshlab xalqaro savdo eksporti hajmi qariyb 10 marta oshgan, jahon tovar ishlab chiqarish hajmi esa – taxminan 5 marta oshgan.

Biznesning globallashuvini shartlaydigan omillar [9, 9-bet].

Omil	Qisqacha tavsifi
Iqtisodiy	Kapitalning katta konsentratsiyalanishi va markazlashuvi, transmilliy kompaniyalar va moliya-sanoat guruhlarining o'sishi, xalqaro kooperatsiya va mehnat taqsimoti, xalqaro marketing, elektron savdolar, xalqaro logistika
Siyosiy	Davlat chegaralari tobora shaffoflashib boradi, odamlar, tovarlar va kapitalning ko'chishi uchun tobora ko'proq erkinlikni taqdim qiladi
Xalqaro	Globallashishning dinamikasi globallashish jarayonini rag'batlantiradigan yirik xalqaro voqe'liklar bilan bog'lanadi: Evropa Ittifoqining tashkil qilinishi (Evropa hamjamiyatlarining 1985 yilda Lyuksemburgda bo'lib o'tgan konferensiyasi), u tovarlar, odamlar, xizmatlar va kapitalning xalqaro harakatida 4 ta erkinlikni e'lon qilgan Evropa aktini qabul qilgan (1987 yilda kuchga kirgan) 1986 yilda Punta-del-Esteda bo'lib o'tgan GATT konferensiyasi, 8 yil davom etgan Urugvay muzokaralari raundini boshlab bergan (asosan tariflarni pasaytirish va savdodagi cheklashlarni bartaraf qilish bo'yicha) Germaniyaning birlashi, Iqtisodiy Hamkorlik Kengashining tugashi, "sovuq urush" ning tugashi va boshqalar
Texnik	Zamonaviy transport vositalari, axbort tizimlari va texnologiyalari, aloqa va telekommunikatsiyalar, avtomatlashgan qayishqoq ishlab chiqarishning rivojlanishi axborot, texnologiyalar, tovarlar, mablag'larning tezda yoyilishi uchun misli ko'rilmagan imkoniyatlarni yaratadi
Jamoatchilik	An'analar, ijtimoiy aloqalar va urf-odatlarining zaiflashishi odamlarning geografik, ma'naviy va emotsional jihatdan safarbarligini oshiradi
Liberallashish	Ko'pgina mamlakatlarda bojxona, savdo, soliq qonunchiligining liberallashishi, transportni tartibga solish iqtisodiy faoliyatning baynalminallashuvi tendensiyasini kuchaytiradi

Xalqaro savdo-sotiqning barqaror o'sishiga quyidagi omillar ta'sir ko'rsatgan:

- xalqaro mehnat taqsimoti va ishlab chiqarishning baynalminallashuvining rivojlanishi;
- ilmiy-texnik revolyusiya, u tufayli asosiy kapital yangilangan, iqtisodiyotning yangi tarmoqlari paydo bo‘lgan va eskilarini rekonstruksiyalash tezlashgan;
- jahon bozorida transmilliy korporatsiyalarning faol tarzdagi faoliyati;
- xalqaro savdoning tariflar va savdo to‘g‘risidagi Bosh Kelishuv (GATT) tadbirlari vositasida tartibga solinishi (liberallashishi);
- ko‘pgina mamlakatlarda savdoning liberallashuvi, importga miqdoriy cheklashlarni bekor qilish va bojxona to‘lovlarini sezilarli darajada pasaytirishni ko‘zda tutuvchi erkin iqtisodiy zonalarining tashkil qilinishi;
- savdo-iqtisodiy integratsiyalanish jarayonlarining mintaqaviy to‘siqlarni bartaraf qilish, umumiy bozorlar va erkin iqtisodiy zonalarini yaratishni ko‘zda tutadigan rivojlanishi;
- sobiq mustamlaka mamlakatlarining siyosiy mustaqillikni qo‘lga kiritishi va ulardan ba’zilarining tashqi bozorga yo‘naltirilgan iqtisodiyot modeliga ega bo‘lgan yangi sanoatlashgan mamlakatlarga aylanishi [5, 13-bet].

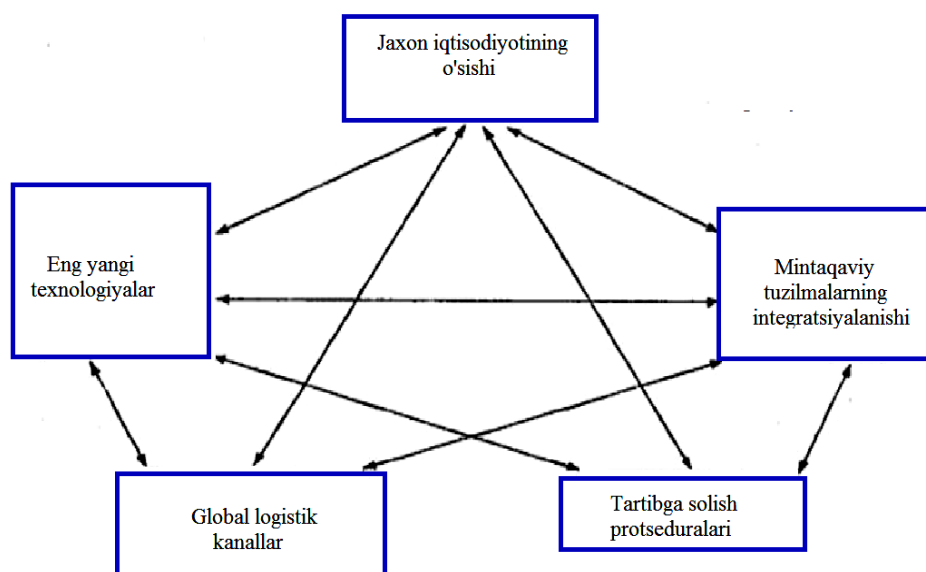
XX asrning ikkinchi yarmida tashqi savdoning dinamikasidagi notekislik yaqqol ko‘zga tashlanib qolgan, u jahon bozoridagi kuchlar nisbatiga ta’sir ko‘rsatgan. AQSH o‘zining ustivorlik holatini boy bera boshlagan: 1950 yilda unga jahon eksportining 1/3 qismi to‘g‘ri kelgani holda, 1990 yilga kelib bu ko‘rsatkich 1/8 ni tashkil qilgan. G‘arbiy Evropa xalqaro savdoning bosh markaziga aylangan, uning eksporti AQSH ning eksportiga qaraganda qariyb 4 martaga oshiq bo‘lgan.

1992 yilda Evropa Ittifoqi (EI) bojxona to‘lovlarini bekor qilish, mehnat va kapitalning erkin harakati, shuningdek evro asosidagi yagona pul tizimini ko‘zda tutadigan yagona iqtisodiy kenglikka aylangan. Shimoliy Amerika erkin savdo zonasining ishtirokchilari – AQSH, Kanada va Meksika o‘rtasida etarlicha jips integratsiya kuzatiladi. Sobiq ittifoqning parchalanib ketgandan keyin aksariyat sobiq Respublikalar umumiy iqtisodiy kenglikning elementlarini ta’minlaydigan Mustaqil Davlatlar Hamdo‘stligiga (MDH) a’zo bo‘lgan [10, 287-bet].

Jahon savdo-iqtisodiy bloklarining tashkil topishi erkin savdo zonalarining yaratilishi bilan bir paytda sodir bo'lgan. Jahon bankining ma'lumotlariga ko'ra, XX asrning 90-yillarida jahon savdosining taxminan 42 % i erkin zonalar doirasida amalga oshirilgan, ularning orasidan ko'proq ahamiyatga molik bo'lganlari Evropa erkin savdo assotsiatsiyasi (EAST), Evropa Ittifoqi (ES), Shimoliy Amerika erkin savdo zonasi (NAFTA), Osiyo-Tinch okeani iqtisodiy hamkorlik tashkiloti (ATES) va boshqalar bo'lib hisoblanadi. Ularda bojxona tariflarining o'rtacha stavkasi odatdagi savdo tizimlariga qaraganda 3 % va undan ham ko'proqqa pastroqni tashkil etadi. [10, 289-bet].

XX asrning oxirgi choragida xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimida, jumladan, xalqaro tovar almashinish sohasida Osiyo-Tinch okeani mintaqasining roli oshgan. Jahon Bankining ma'lumotlariga ko'ra, 2020 yilga borib jahon savdosining 40% dan oshig'i Tinch okeani havzasiga to'planadi.

Global bozorda integratsiya darajasining o'sishi, xususan, ko'p sonli transmilliy korporatsiyalarning yaratilishi biznes tizimiga, avvalambor distribyusiya sferasiga global logistika zanjirlari va kanallarini joriy qilish zaruratini dunyoga keltirgan. Logistik menejment sohasi bo'yicha G'arbdagi etakchi mutaxassislar D. Bauersoks va D. Klossning fikriga ko'ra, logistikada zamonaviy globallashtirishning **asosiy harakatlantiruvchi kuchlari** quyidagilar bo'lib hisoblanadi (3.2 rasm [11]):



3.2-rasm. Globallashtirishning harakatlantiruvchi kuchlari.

jahon iqtisodiyotining o'sishda davom etishi;
eng yangi texnologiyalarning ekspansiyasi;
makromintaqaviy xo'jalik tuzilmalarining rivojlanishi va integratsiyalanishi;
global logistika zanjirlarini (kanallarini) shakllantirish uchun yangi imkoniyatlar;

moddiy oqimlarning harakatini tezlashtirish va arzonlashtirish uchun ko'plab mamlakatlar tomonidan o'tkaziladigan tartibga solish protseduralari.

Hozirgi kunda iqtisodiy o'sish faqatgina sanoati rivojlangan mamlakatlar uchun emas, uchinchi dunyoning ko'pgina mamlakatlari uchun ham xarakterlidir. Eng yangi texnologik yutuqlar, samarali ilmiy ishlanmalarning natijalari, kashfiyotlar bilan almashinish turli mamlakatlarning iqtisodiy darajalarini yaqinlashtirishga, ularning ijtimoiy va xo'jalik integratsiyasiga ko'maklashadi.

Evropa Ittifoqi, Janubi-Sharqiy Osiyo, Shimoliy Amerika mamlakatlarida mintaqaviy makrologistik tuzilmalar va tizimlarni muvaffaqiyatli shakllantirishga misollar ma'lum. Ularning tajribasi mamlakatlarning mintaqaviy integratsiyalanishga bo'lgan intilishini ko'rgazmali tarzda tasdiqlaydi. Bunga siyosiy tizimlar, aholining hayot kechirish ukladlari, an'analarning o'xshashligi, tarixiy ildizlarning yaqinligi, energiya va xomashyo resurslarining yagona manbalaridan foydalanish amaliyoti, kommunikatsiyalarning tutashganligi, savdo va bojxona to'siqlarining bo'lmasligi ko'maklashadi. Shu bilan birgalikda o'sishning yangi rezervlarini qidirish va raqobatning kuchayishi ko'pgina kompaniyalar va firmalarning o'zlarining mamlakatining chegaralaridan tashqarida yangi sotish bozorlari, arzonroq xomashyo manbalari va mehnat resurslarini qidirishga bo'lgan intilishini dunyoga keltiradi.

Xalqaro mehnat taqsimoti va kooperatsiya biznesda global logistika zanjirlari va kanallaridan foydalanadigan ko'p sonli transmilliy korporatsiyalarning yaratilishiga olib kelgan. Ularning rivojlanish istiqbollari avvalambor qo'yilgan kapitalning foyda keltiruvchanligining ortishi, boshqa mamlakatlardagi logistik vositachilarning pastroq tariflari, yaxshiroq moliyaviy shartlari bilan bog'lanadi. Logistik kanallarning yaratilishiga global telekommunikatsiya tarmoqlaridan

foydalanadigan yirik xalqaro transport-ekspeditorlik firmalari va sug'urta kompaniyalari ko'maklashadi.

Va nihoyat, global logistikani amalga oshirish uchun xalqaro savdo-sotiq, ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirish maqsadida savdo, bojxona, transport va moliyaviy to'siqlarni bartaraf qilish uchun ko'pgina mamlakatlar tomonidan o'tkaziladigan tartibga solish protseduralari katta ahamiyatga ega bo'ladi. Bu protseduralar kapital, tovarlar va axborotning milliy chegaralarni kesib o'tishini osonlashtiradi [12, 325-bet].

Hozirgi kunda xalqaro logistikada tovarlarni global bozorlarga qarab harakatlantirishning **to'rtta konseptual omilidan** foydalaniladi, ularga quyidagilar kiradi: pozitsiya egallash, integratsiyalanish, qayishqoqlik, o'lchanuvchanlik [13, 7-bet].

Pozitsiya egallash konsepsiyasi o'zida firmaning global logistik strategiyasini qurishni taqdim qiladi. U kompaniyaning raqobatchilardan ajralib turuvchi o'ziga xos xususiyatlarini, yetkazib beruvchilar va buyurtmachilar bilan bo'lgan munosabatlarni, axborot oqimlari va jismoniy taqsimlash operatsiyalarini belgilaydi.

Integratsiyalashga zaruriy axborotdan global logistika zanjirlari va kanallaridagi barcha sheriklar birgalikda foydalanishi uchun zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy qilish bilan erishiladi. U sheriklar o'rtasida yuqori o'zaro aloqalar darajasini, ularning standartlashtirilgan formatlarda ma'lumotlar bilan almashinishini ko'zda tutadi.

Qayishqoqlik – uchinchi asosiy omil bo'lib hisoblanadi: iste'molchilarning spetsifik talablariga muvofiq ishlab chiqarishga ham, taqsimlashga ham mos keluvchi o'zgarishlarni kiritish bilan iste'molchilarning talablariga tezkor reaksiya ko'rsata oladigan firma har doim raqobatchilarga qaraganda muvaffaqiyatliroq faoliyat ko'rsatadi.

O'lchanuvchanlik kompaniyaning logistik menejment yutuqlarining darajasini va kelgusida jahon bozorida uning faoliyatining yanada yaxshilanish imkoniyatlarini tavsiflaydi.

Globallashtirish davomida yangi global logistik strategiyalar dinamik rivojlanishga ega bo'lgan. Xalqaro logistikaning potentsiali firmaning strategik maqsadlariga erishishga va o'zining tovarlarining raqobat ustivorliklarini yaratishga yo'naltirilishi lozim, uning asosiy omillari quyidagilar bo'lib hisoblanadi:

- mahsulotlar va xizmatlarning sifatida etakchilik qilish;
- xarajatlarda etakchilik qilish;
- differentsiatsiya;
- strategik fokuslanish.

Differentsiatsiya birinchi ikkita omilni to'ldiradi va o'zida global kompaniyaning o'zining global sotish bozorida potentsial xaridorlarning ehtiyojlarini ko'proq to'liq darajada qanoatlantiradigan tovarlar va xizmatlarni pozitsiyalashini taqdim qiladi. Strategik fokuslanish kompaniyaning kuchlarni ma'lum bir yo'nalishlarga fokuslash hisobiga jahon bozorining bitta yoki bir nechta segmentida raqobat ustunligini qo'lga kiritishga intilishini ifodalaydi [10, 292-bet].

Bundan tashqari, jahon bozorlarida muvaffaqiyatli raqobat qilish uchun global kompaniya doimo mahsulotning sifatini oshirish, xarajatlarni kamaytirish, xaridorlarning ehtiyojlarini qanoatlantirishga yo'naltirilgan yangi texnologiyalar va innovatsion g'oyalarni joriy qilishlari lozim bo'ladi.

Shuni qayd qilish lozimki, keyingi yillarda global logistikaning rivojlanishining ba'zi bir old yo'llanmalari vujudga kelgan, ulardan asosiylariga quyidagi faktlarni kiritish mumkin:

- bozor mexanizmlarini yangicha tushunish va global logistikani transmilliy kompaniyalar va boshqa biznes tashkilotlarining raqobat qilish imkoniyatlarida strategik element sifatida tushunish tarkib topgan;
- xalqaro logistik sheriklarning integratsiyalanishi, yangi tashkiliy munosabatlarni qurishning etarlicha ko'p istiqbollari mavjud;
- texnologik imkoniyatlar, xususan qayishqoq ishlab chiqarish, axborot-kompyuter texnologiyalari, shuningdek telekommunikatsiya tizimlaridagi texnologik imkoniyatlar tubdan o'zgargan va xalqaro integratsiya uchun yangi ufqlarni ochgan.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Xalqaro yetkazib beruvchilar zanjiriga kiradigan korxonaning oldingi oqim yetkazib beruvchilar tarmog'ini va uning tarqatish kanalini hisobga olish zaruriyati yuzasidan qanday qiyinchiliklar mavjud?
2. Xalqaro ta'minot zanjiri tarkibiga kiradigan korxonada qanday funktsiyalar mavjud?
3. Integratsiyalashgan ta'minot zanjirlarini boshqarishda "qiymat yaratish kontseptsiyasi" ning mohiyatini tushuntiring.
4. Integratsiyalashgan qiymatlarni yaratish tizimi jarayonning asosiy bosqichlari.
5. Xalqaro logistika jarayonlarini tahlil qilish, takomillashtirish va vaqtlarini qisqartirish uchun potentsial imkoniyatlarni aniqlash tavsiya etilgan harakatlar ketma-ketligini ko'rsating.
6. Xalqaro logistika sohasida SCOR modeli qanday maqsadlarda foydalaniladi va qanday elementlar mavjud?
7. Xalqaro ta'minot zanjiri shakllanishiga ta'sir qiluvchi asosiy makon omillarini nomlang va tavsiflash.
8. Yetkazib beruvchi xalqaro ta'minot zanjiri qanday tanlanadi?
9. Xalqaro ta'minot zanjiri shakllanishida xalqaro savdo bozorlarini tanlash jarayoni bosqichlarini nomlash va tavsiflash.
10. Xalqaro ta'minot zanjirlarida tarqatish markazlarining joylashishini tanlash uchun qanday usullar mavjud?
11. Ta'minot zanjiridagi hamkorlar bilan munosabatlarni shakllantirishda ishonchning asosiy unsurlari va ularni shakllantirish yondashuvlari.
12. Xalqaro ta'minot zanjirlarida xarajatlarni boshqarish bilan bog'liq asosiy tashabbuslarni ro'yxatlash va tavsiflash.

4-BOB. XALQARO LOGISTIKA INFRATUZILMASI

4.1.Infratuzilma tushunchasi. Xalqaro logistika infratuzilmasi komponentlari.

4.2.Xalqaro transport infratuzilmasi.

4.3.Avtomobil transportining infratuzilmasi

4.4.Dengiz transportining infratuzilmasi

4.5.Suv qit'alararo transport infratuzilmasi

4.6.Infratuzilma tushunchasi. Xalqaro logistika infratuzilmasi komponentlari

4.7.Aviatsiya transporti infratuzilmasi

4.8.Quvurlarni tashish infratuzilmasi

Kalit so'zlar: transport infratuzilmasi, dinamik raqobat, kombinatsiyalangan transport terminallari, dekomplektatsiya va qadoqlash, konteyner terminallari, savdo birjalari, qit'alararo yo'llar rejasi, jahon quvur liniyasi, infratuzilma komponentlari.

4.1.Infratuzilma tushunchasi. Xalqaro logistika infratuzilmasi komponentlari.

Logistika tizimining aniq ishlashi uchun tegishli infratuzilma talab qilinadi. Tovarlarni ko'chirish jarayoni, ularni saqlash, shuningdek ular bilan birga axborot oqimlari muayyan texnik vositalarni talab qiladi. Ushbu mablag'lar logistika infratuzilmasini tashkil qiladi va ularning o'zaro munosabatlari logistika tizimini yaratadi. Infratuzilma barcha logistik funksiyalarni aniq va uzluksiz bajarilishini ta'minlashi kerak. Makroiqtisodiy ko'lamda ko'rib chiqilayotgan logistika infratuzilmasiga quyidagilar kiradi;

- transportning barcha turlarini;
- quvurlarni tashish yo'nalishlari, ya'ni ular quvur va gaz quvurlarini o'z ichiga oladi;
- dengiz, daryo va havo portlarni, konteyner terminallari;
- temir yo'llarda tashish va ajratish stansiyalari;
- kombinatsiyalangan transport terminallari;
- qurilish va texnik uskunalarni tashish;
- yuklarni tashishni amalga oshirish va qadoqlash;

- dekomplektatsiya va qadoqlash, shuningdek asosiy vazifalarni amalga oshirish uchun ruxsat bilan birga, saqlashga ruxsat berish;
- tarqatish markazlari, logistika xizmati markazlari;
- transport va saqlash ob'ektlari kabi asosiy logistika infratuzilmasining elementlari;
- mos keladigan dasturiy ta'minot bilan birgalikda ma'lumotlarni qayta ishlash va uzatish vositalari.

Infratuzilma logistika jarayonlari, bir vaqtning o'zida ularning ishlashi, eng muhimi aniqlik ta'sirni ta'minlashsiz logistikaning asosiy vazifalarini bajarish imkonini beradi. Infratuzilma logistika jarayonlari tashkiliy va texnik tizimi, ularni aniq va ishonchli ta'minlash orqali logistik xarajatlarni kamaytirish uchun optimallashtirishni asosiy mezon sifatida hisobga olinishi kerak. Logistika asosiy maqsadiga muvofiq, bu yondashuv xalqaro logistika sohasida alohida ahamiyatga ega. **Infratuzilmaning asosiy maqsadi** tarqatish kanallarining aniqligini ta'minlashdan iborat. Omborlar transport vositalari, transport tarmog'i sig'imini haddan ortiq yuk salohiyatini, transport salohiyatini hajmi, buyurtma va jihozlar hajmi, mahsulotlar qayta taqsimlash kanallari o'rtasida optimal nisbatlarini saqlab qolish uchun mo'ljallangan. Bunga transport vositalarida ma'lumotlarni uzatish va qayta ishlash imkoniyatlarini kiritish mumkin. Logistika sohasida foydalaniladigan teleformat infratuzilma tarqatish kanallarining ochiqligini aks ettiradi va uni axborot oqimlari darajasida ta'minlaydi. Logistika infratuzilmasining makroiqtisodiy tarkibiy qismlari yakka tartibdagi xo'jalik yurituvchi sub'ektlar tomonidan ta'sirlanmaydi. Buning sababi, muayyan hududlarning logistika tizimlarida moddiy oqimlarni ta'minlash sohasida maqbul tanlov amalga oshirilishiga asosan infratuzilmani cheklanishiga bog'liq.

Klassik iqtisodiyot an'anaviy ravishda infratuzilma qurilmalari joylashuvi va umuman olganda infratuzilma tarmog'ini loyihalash uchun ahamiyatga ega emas. Avval tadqiqotlar, iqtisodiy yetkazib berish va moslashish infratuzilmasi va transport xarajatlari nolga teng bo'lishi yoki taxmin, yoki ko'rib qiymati o'rtasidagi talab farq barcha raqib uchun bir xil bo'lishi uchun. Ayni paytda, son,

hajmi va logistika ishlatiladigan inshootlarini geografik joylashuvi, bevosita mijozlarga xizmat va infratuzilma tarmog'ini bog'liq xarajatlar darajasini ta'sir - bu tarmoq uchun birinchi vazifa logistika rahbarlari mahsulot va materiallar iste'molchilarga yetkazib beradi. Logistika infratuzilmasining odatdagi ob'ektlari - ishlab chiqarish korxonalari, omborlar, terminallar va chakana do'konlarni yuklash va tushirish. Har bir turdagi ob'ektlarning kerakli sonini, ularning geografik joylashuvini va iqtisodiy funksiyalarini aniqlash logistika infratuzilmasini shakllantirish (loyihalash) uchun barcha tadbirlarning muhim elementidir. Maxsus hollarda bunday korxonalarda operatsiyalarni bajarish tegishli xizmatlar ko'rsatuvchi uchinchi tomon mutaxassislariga topshirilishi mumkin. Ushbu ishni aslida kim bajarganiga qaramay, barcha infratuzilma ob'ektlarini boshqarish jarayoni kompaniyaning logistika tizimining integratsiyalashgan elementlari sifatida ko'rib chiqilishi kerak.

Logistika infratuzilmasining shakllanishiga erishish uchun logistika funksiyalarini bajarish uchun kerak bo'ladigan har bir turdagi ob'ektlarni aniqlab olish kerak. Bundan tashqari, har bir saytga qancha va qaysi zaxiralarni saqlash kerakligi va mijozlar buyurtmalarini yetkazib berish uchun joylashtirish kerak. Infratuzilmani logistika tizimi va uning ishi barpo etiladigan ramka tashkil etadi. Shu sababli infratuzilma tarmog'i axborot va transport vositalarini o'z ichiga oladi. Xaridor buyurtmalarini qayta ishlash, inventarizatsiyani boshqarish yoki yukni qayta ishlash kabi alohida vazifalar doirasida amalga oshiriladi

Logistika infratuzilmasi ta'minot va talabning o'zgarishiga moslashish uchun doimo modifikatsiyalashning ahamiyati beqiyos. Dinamik raqobat muhitida mahsulot turlari, yetkazib berish shartlari va ishlab chiqarish talablari doimiy ravishda o'zgarib turadi. Bu aql bovar qilmaydigan, lekin individual ob'ektlarini ko'chirish uchun imkoniyatlarni tashkil etishi mumkin. Albatta, bir vaqtning o'zida barcha infratuzilma birliklari logistika o'rnini o'zgartirish, vaqti-vaqti bilan barcha saytlar muvaffaqiyatli yoki yo'qligini aniqlash uchun baholanishi kerak. Kompaniyaning infratuzilma tarmog'ining eng yaxshi joylashuvini tanlovi

raqobatbardosh ustunliklarni qo‘lga kiritish uchun birinchi qadam bo‘lishi mumkin. Logistika samaradorligi bevosita infratuzilmaga bog‘liq.

4.2. XALQARO TRANSPORT INFRATUZILMASI

Har qanday logistika tizimining asosi transport tizimi hisoblanadi. Transport tizimida ma’lum bir holatda ishlaydigan barcha transport vositalarining tartiblari aniqlanadi. Ushbu tizim, harakat har qanday vosita sifatida, logistika tizimining qon aylanish tuzilishiga o‘xshaydi. Xalqaro transport tizimi ikki yoki undan ortiq milliy transport tizimidan iborat bo‘lgan tizimdir. Ushbu tizimning ko‘lami butun dunyo, qit’alar, iqtisodiy guruh yoki boshqa mezonlarga ko‘ra tanlangan davlatlarning bir qismini qamrab olishi mumkin. Transport tizimi muayyan makon yoki transport tizimini xalqaro maydonda va ushbu makon va atrof-muhit o‘rtasida transport xizmatini ko‘rsatishi mumkin.

Xalqaro transport tizimlari xalqaro savdo birjalarining shakllanishiga sezilarli ta’sir ko‘rsatadi. Ushbu holatda yuk tashish uchun foydalaniladigan transport turlari va transportning o‘ziga bog‘liq bo‘lgan transport xarajatlari muhim rol o‘ynaydi. Bu esa, o‘z navbatida, transport infratuzilmasining rivojlanish darajasiga bog‘liq. Xalqaro ayirboshlashni ta’minlashda transportning o‘rni fazoviy omil shaharlararo va savdo joylari o‘rtasidagi davlatlarning iqtisodiy rivojlanish, iqtisodiy siyosat, iqtisodiy tuzilishi va madaniyati darajasiga ayirboshlash natijasida rivojlantirishda to‘siq sifatida tushuniladi deb atalmish iqtisodiy masofani, solishtirish orqali ayon bo‘ladi.

Yuqori transport tarmog‘ini yaratish imkoniyati o‘zgarishi mumkin bo‘lgan iqtisodiy va siyosiy kon’yunktura sharoitlaridan kelib chiqadi. Shu munosabat bilan, investitsion ustuvor yo‘nalishdagi afzalliklar o‘zgarishi: zamonaviylashtirishga investitsiyalar, qo‘shimcha qurilish va yangi ob’ektlarni qurish. Transportning muayyan usullari uchun yo‘llar va ulanishlarning maxsus tuzilmalari yaratiladi. Ular Evropada yuz berayotgan siyosiy o‘zgarishlar va ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishdagi o‘zgaruvchan ustuvorliklar asosida o‘z vaqtida yangilanadi. Buni evropa misolida yaxshi ko‘rish mumkin.

Shuningdek, transport tizimini birgalikda rivojlantirishni ta'minlash uchun yaqin ichki aloqalar muhim ahamiyatga ega. Bu individual davlatlarning investitsiya imkoniyatlari bilan bog'liq bo'lgan, chunki transport individual usullari elementlarini yaratish jarayoni, ayniqsa, xalqaro shkala bo'yicha murakkab. Shuning uchun turli joylarda va turli vaqtlarda yaratilgan elementlarning yaxlitligini ta'minlaydigan infratuzilma transport elementlarining parametrlarini birlashtirish zaruriyatini vujudga keltiradi. Yaxshi namuna - konteyner o'lchamlarini ISO orqali birlashtirish. Transport zanjirida texnologiyalar (dengiz-daryo transport) yoki transport xil turlari (bimodal, multimodal, intermodal transport) bilan birlashmasini anglatadi.

4.3.AVTOMOBIL TRANSPORTINING INFRATUZILMASI

Yo'l-transport infratuzilmasining asosiy elementlari yo'llardir. Yo'llar tarmog'i temir yo'l tarmog'iga qaraganda ancha zichroq. Bu yo'l-transport infratuzilmasidan foydalanish alohida narsalarning mavjudligini oshiradi. Yo'l tarmog'ining yuqori zichligi hisobga olinsa, u deyarli faqat barcha korxonalar va uy xo'jaliklariga ulanish imkonini beradi. Mintaqaviy, davlatlararo va xalqaro ahamiyatga ega avtomobil yo'llari tarmog'i ko'pincha temir yo'llar bilan kesishadi. Keyinchalik transportning muayyan turini tanlab olish omillari - sayohat, xarajatlar va xizmat ko'rsatishning ma'lum darajalari.

Ko'p mamlakatlarda avtomobil yo'llarining uzunligi ahamiyatsiz. Bu yomon rivojlangan mamlakatlar uchun amal qiladi, lekin nafaqat (masalan, Irlandiya). Yo'llarning butun tizimining sifati, qattiq sirtli yo'llarning uzunligi bilan ham tasdiqlanadi. Biroq, bu xarakteristikaning xususiyati, ayrim davlatlar avtomagistrallari tizimidagi sifati eng yuqori bo'lgan asosiy yo'llar bilan bog'liq emas. Yo'llar temir yo'llardan to'siqlarga qaraganda ancha yuqori. Afsuski, bu hodisa xalqaro aloqalarda keng tarqalgan. Temir yo'lning holatida bo'lganidek, konsepsiyalar cheklovlar bilan chegaralanadi, ular kutilgan vaqtda 24 soatdan ko'proq vaqt davom etadi. Element yo'l transport infratuzilmasini tugunlari - yo'l poezdlar uchun (birlashgan transport terminallari va intermodal jumladan) va boshqa transport usullari bilan yo'llar tarmog'ini ulash nuqtalari sifatida xalqaro

transport asosan uzatish, vodoprovod, yoki boshqa tashuvchilar va mashinalar joylar hisoblanadi. Yo'l infratuzilmasi odatda davlatga tegishli. Biroq, xususiy firmalarga tegishli bo'lgan yo'llar segmentlari mavjud. Ba'zi bir infratuzilma elementlaridan foydalanish (masalan, yo'llar yoki nuqta elementlari) pullikdir. Shunga ko'ra, muammo maqbul transport yo'nalishini tanlashda paydo bo'ladi: eng tezkor, eng qisqa yoki eng arzon. Odatda bu bir xil yo'nalish bo'lmaydi. Yo'l tarmog'ining yuqori zichligi bunday tanlovga imkon beradi.

Evropa yo'l tarmog'ini barpo etishda harakatlarni muvofiqlashtirish uchun asos asboblari quyidagilar: asosiy xalqaro transport arteriyalar, Xalqaro harakatning asosiy yo'llar bo'yicha shartnoma qurish deklaratsiyasi va rejasi.

Dunyoning avtomobil transport infratuzilmasidagi asosiy aloqa yo'llari ilovada keltirilgan. Avtomobil yo'llari sohasida ustuvor loyihalar:

Trans-Evropa Shimoliy-Janubiy Avtomagistrali: Shimoli-Sharqiy evropa Janubiy va Janubi-Sharqiy Evropaga ulanish;

Avtomobil yo'llari:

- yunoncha PATHE: Rion-Antirion, Patras-Afina-Soloniki-Promagon (yunon-bolgar chegarasi),

- reyting Ignatius: Igoumenitsa-Salonika-Aleksandriupolis-Ormen (yunon-Bolgariya chegara) - Uslubi (yunon-Turkiya chegarasi)

- Lissabon-Valladolid;

Yo'nalishlar:

- Jorzund Daniya va Shvetsiya o'rtasida,

- Nordik uchburchak,

- Irlandiya-Buyuk Britaniya-Benilyuks mamlakatlari,

- Berlin-Varshava-Minsk-Moskva;

Feniks atrofidagi xalqaro avtomobil yo'lining 10-sonli qismi va Fort-Storton va San Antoni (AQSH) o'rtasida;

Richmond va Florensiya (AQSH) o'rtasida 95-sonli xalqaro avtomobil yo'lining segmenti.

4.4. Dengiz transportining infratuzilmasi

Dengiz tashish uchun katta ahamiyatga ega nuqta infratuzilmasi, ya'ni dengiz portlari. Ularning dastlabki joylashuvi suv yo'llarining yo'nalishini aniqlaydi, chunki barcha dengiz sohalari asosan aloqa uchun ishlatiladi. Portlarni bir-biriga bog'lovchi alohida suv yo'llari ushbu transport sohasi uchun chiziqli infratuzilmani yaratadi. Reid port shaharlar, boshqa port, kanallari va port havzalari: uning chiziqli infratuzilmasi bilan, dengiz transport infratuzilmasini bir nuqtasini ulash elementi kimning hududida port suv maydoni, deb ataladi. Yaqinda ma'lum dengiz portlari holatini mustahkamlash hodisasini sezish mumkin. Buning sababi transportni tashkillashtirishni amalga oshiruvchi ba'zi operatorlarning faoliyatiga bog'liq, chunki kemanday naychalari portlar sonini kamaytiradi. Bu faoliyat idish hajmi o'sishiga qarab trend natijasida so'nggi yillarda ortib bormoqda navigatsiya doimiy xarajatlarni, ratsionalizatsiya qilish istagi bir imkoniyat bo'ladi. Kemalar ma'lum bir mamlakat yoki mintaqada tanlangan portlarda qo'ng'iroq qilishadi. Bu portning bazasida transport xizmatlari ko'rsatadigan yuk tashuvchilarga nisbatan yuqori talablar qo'yadi. Bazi xizmat qiluvchi barcha turdagi transport infratuzilmasi dengiz portlari o'rtasidagi raqobat unsurlaridan biridir. U port infratuzilmasi bilan foydalaniladigan transport texnologiyalari (masalan, konteyner texnologiyalari) va portning mamlakat yoki mintaq hududi bilan doimiy aloqasini ta'minlash bilan bog'liq bo'lishi kerak.

Xalqaro portlashlar uchun dengiz portlari katta ahamiyatga ega:

Evropa, Rotterdam, Antverpen, Gamburg, Bremen, Le Havre, Sze-ching / Swinoujscie, Visente, Gdynia'dan, Riga, Tallin, Trieste, Rieken, Genuya va Mar Salon;

Shimoliy Amerika, Kanadada Monreal va Vankuver, Boston, Nyu-York, Myayami, Tampa, Nyu--Orlean, Houston / Galveston, Amerika Qo'shma Shtatlarida Los Anjeles / Long Beach va Sietl-yilda;

Janubiy Amerikada: Braziliyada Rio-de-Janeyro va Santos, Peru, Chili va Aritz Mollendo Argentina va Antofagasta Buenos-Ayres;

Osiyoda: Yaponiyada Xitoyda Turkiyada Iskandar, Suriyada Lazkiya, Livan yilda Bayrutda, Isroil Haifa, Larnaca, Iordaniyada Aqaba, Tailand Bangkok, Singapur, Gonkong, Yokohama, Nagoya va Kobe;

Misr, Jibuti Djibouti, Mombasa Keniyada, Mozambik Maputo Tanzaniyada Darüsselam, Durban, Janubiy Afrikada Port-Elizabet va Keyptaun, Kongo yilda Ponte Noire, Vankuver, Nigeriyada Port Hartsurt va Lagos ustida Afrika, Iskandariya yilda Kot-d'Ivuar, Dakar, Senegal;

Avstraliyada: Melburn va Sidney.

Chiziqli infratuzilmaning elementlari sifatida katta ahamiyatga ega, xalqaro navigatsiya uchun uchta yirik dengiz kanallari:

O'rta er dengizni Qizil dengiz bilan bog'lab turgan Suvaysh kanali;

Tinch okeanini Atlantik okean bilan bog'laydigan Panama kanali;

Kiel kanali, Baltika dengizini Shimoliy dengiz bilan bog'laydi.

4.5. Suv qit'alararo transport infratuzilmasi

Yo'llar, suv, qit'alararo transport tizimi xususiyati ularning tabiiy tomonidan belgilanadi. Navigatsiya kanallari qurilishi orqali ushbu tizimdagi o'zgarishlarning yagona sababi, uning to'liq o'zgarishi foydasizligidir. Shu sababli, qit'alararo yo'l tarmoqlarining o'rtacha uzunligi va zichligi boshqa transport usullaridan kamroq. Kanalizatsiya yoki sun'iy tanklar qurish chuqurlashtirish orqali navigatsiya suv yo'llaridan sharoitlarini yaxshilash uchun boshqa tomondan, turli usullari mavjud.

Suv infratuzilmasi asosiy muammolardan biri qimmat Navigatsiya davri uzaytirish suvli qimmat va uning salohiyatini oshirish. Navigatsiya davri - suvning muzdan ozod bo'lgan yillaridagi kunlar soni. Quvvat bir tonnada suvning ma'lum bir qismiga ko'chirilishi mumkin bo'lgan yuklar soni. Bu omillar suv yo'lining sinfini aniqlaydi. Yana bir narsa, transportning boshqa tarmoqlarida bo'lgani kabi, ba'zi suv yo'llari hukmronlik qiladi. Evropada bu Reyn va Tuna. Hozirgi vaqtda qit'alararo navigatsiya asosan ommaviy mahsulotlarni uzoq masofalarga o'tkazish uchun ishlatiladi. Biroq, tez-tez u ekologik qit'alararo dengiz tabiati va yo'l va temir yo'l transporti infratuzilmasi haqida yukini kamaytirish uning roli anglatadi.

Bu qit'alararo transport vositasidan foydalangan holda konteyner tashish zanjirlarining uzluksizligini ta'minlash uchun katta hajmdagi investitsiyalarni talab qiladi.

tarmoq tizimi dizayni suv evropada qit'alararo yo'llar rejasi (1992 yil) va hujjatni evropa Transport Network (1994) bayon.

Qit'alararo suv transportining jahon tizimidagi asosiy aloqa yo'llari ilovada keltirilgan. Qit'alararo suv yo'llarining eng muhim loyihalari:

G'arbiy evropa yo'llarini Berlin bilan bog'laydigan kanal;

Kanallarni modernizatsiya qilish:

- Reina, Kembes,
- Ren-Moza,
- Dortmund-Ems,
- O'rta er dengizi,
- Laba-Odra;
- Twentenkanalni O'rta er dengizi kanaliga ulash;
- Kanallar:
 - Rhine-Rhone,
 - Sequel-Skalda,
 - Sequana-Moselle,
 - Moselle-Saona,
 - Markaziy Odra: Hohenwutzen-Lebus,
 - Odra-, Tuna-Elba.

4.6. Aviatsiya transporti infratuzilmasi

Aviatsiya transportining infratuzilmasi linear elementlardan (havo yo'llari) va nuqta elementlaridan (aeroportlar, maydonlar) iborat. Havo yo'llarida faoliyat yuritishni hisobga olgan holda, havo yo'nalishlari o'zlarining notekis hajmlariga ega. tegishli nuqta orasidagi yo'lda tegishli vositalar, nazorat va boshqarish samolyotlar harakati asosida tashkil etish zaruriyati muvofiq chiziqli havo transporti infratuzilmasini uchun tayinlash. Havo tashish o'z hududida cheksiz bo'shliqqa ega bo'lishiga qaramasdan, havo tashish kuzatilgan yo'llarning hajmi

bilan cheklanadi. Chegaralangan infratuzilmaga ega infratuzilma nuqtasi aeroportlar tomonidan nazorat qilinadigan hududlarni bog'laydi. Bundan kelib chiqadiki, aviatsiya transportining infratuzilmasi asosan aeroportlarning joylashishi va ularning imkoniyatlari bilan aniqlanadi. Aeroportning tashish uchun markaz sifatida ahamiyati yuklarni yetkazib berish va jo'natish uchun transport infratuzilmasining rivojlanish darajasiga bog'liq. Bu erda dengiz porti bazasida bo'lgani kabi vaziyat ham bor.

Boshqa shubhasiz muhim omil - bu aeroport xizmat qiladigan joy. individual mamlakat yoki iqtisodiy mintaqalar aeroportlar ierarxik munosabatlar mavjud: mintaqaviy portlar, xalqaro qiymati (xalqaro markazi), portlari orqali bir qit'alararo tranzit (qit'alararo markazi), bor bo'lgan eng muhim aeroportlardan. Ushbu kichikroq aeroportlar ko'pincha mahsulot massasini taqsimlashni amalga oshiradigan yirik tugunlar uchun mahsulotlarni yetkazib berish va jo'natish funktsiyalarini bajaradilar. Havo trafik nisbati (tufayli transport ma'lumotlarni tashish uchun past iqtisodiy muvofiq uchun) butun transport tuzilishi kichik bir qismi bo'lsa-da oshirish, ularning moyilligini saqlab qoldi. Bu fakt va turistik transportning jadal rivojlanayotgan bozori uchish va qo'nish uchun ruxsat olish uchun to'siqlarni keltirib chiqaradi. Dengiz transportida bo'lgani kabi, havo transporti infratuzilmasi xalqaro logistika uchun, ayniqsa, qit'alararo transportda muhim ahamiyatga ega.

Jahon aeroporti tarmog'ida eng muhim xalqaro tranzit stansiyalari va tarqatish platformalarining vazifasi:

Evropada: Frankfurt Main (Germaniya), Londonda (Buyuk Britaniya) Xitrou aeroporti, Amsterdam (Gollandiya), Parijdagi (Fransiya) Halle aeroporti, Bryussel (Belgiya);

Chikagoda Memfisda (AQSH, Tennessee), Los-Anjeles (AQSH, Kaliforniya), Mayami (AQSH, Florida), Kennedi aeroportida Nyu-Yuorkda (AQSH, Nyu-Yuork), Gale aeroportiga (AQSH, Illinoys): Shimoliy Amerikada Louisville (AQSH, Kentukki), Anqara (Amerika Qo'shma Shtatlari, Alyaska) aeroporti Stenford Field, Ne-WARC (Amerika Qo'shma Shtatlari, Nyu-Jersi), Atlanta

(AQSH, Gruzziya), Ogayo shtatining (AQSH, Ogayo shtati), Indianapolis (Amerika Qo'shma Shtatlari, Indiana), aeroport Dallasdagi Fort Wald (AQSH, Texas), San-Frantsisko (AQSH, Kaliforniya), Oakland (AQSH, Kaliforniya), Toledo (AQSH, Ogayo shtati);

Janubiy Amerikada: Rio-de-Janeyro (Braziliya) va Buenos-Ayres (Argentina); Osiyo, Syangan (Xitoy), Tokio (Yaponiya), Seul (Janubiy Koreya), Singapur (Singapur), Taypey (Tayvan) ham Narita aeroporti, Osaka (Yaponiya), Bangkok (Tailand) shahrida Kansai aeroporti, Tokio xonadon Airport (Yaponiya);

Afrikada: Sharjah (Birlashgan Arab Amirliklari);

Avstraliyada: Sidney.

Havo transporti sohasida ustuvor loyihalar qatoriga quyidagilar kiradi:

Milan shahridagi Malpensa aeroportini kengaytirish;

Varshava aeroporti kengayishi.

4.7.Quvurlarni tashish infratuzilmasi

Quvurlarni tashish infrastrukturasi gaz quvurlari va neft quvurlari tarmoqlaridan iborat. Ushbu tarmoqlar truboprovodlarni chiziqli infratuzilma va kompressor stansiyalari sifatida qamrab oladi, oqimlarni nuqta infratuzilmasi sifatida boshqarish va nazorat qilish uchun o'rnatilgan nasos stansiyalari. Tuproqli narsalar - suyuqlik va gazlarning harakatlanishida quvur liniyasi transportining maqsadi. Ko'pincha biz neft va neft mahsulotlari (neft quvurlari) va tabiiy gaz (gaz quvurlari) ni tashish haqida gapiramiz. Suv ta'minoti tarmog'i orqali suvni tashish faqat mahalliy ahamiyatga ega va shahar logistikasi doirasiga kiradi. Jahon miqyosida neft va gaz quvurlari tarmog'ida xalqaro savdo uchun faqatgina uzatish quvurlari muhim ahamiyatga ega, tarqatish tarmoqlari esa faqatgina mintaqaviy va mahalliy ahamiyatga ega. Ko'pgina quvur liniyalari neft kompaniyalarining xususiy mulki hisoblanadi, bu neft aylanmasining yuqori bo'lishi sababli ushbu investitsiyalarni samarali bo'lishiga olib keladi. Boshqa mahsulotlarni quvur liniyalari orqali tashish hali ham eksperimental bosqichda.

Xalqaro almashish uchun katta ahamiyatga ega bo'lgan jahon quvur liniyasi transporti tarmog'i ilovada keltirilgan. Boru tashish transporti infratuzilmasi sohasida eng muhim investitsiya loyihalarini quyidagilar hisobga olishi mumkin:

"Yamal-Evropa" gaz quvuri,

Norvegiya-Polsha gaz quvuri,

Buyuk Britaniyadan kontinental evropaga gaz quvurini Belgiyaning Zebrug shahrida,

Ispaniya-Fransiya gaz quvurining aloqasi.

4.3. Logistikaning noanaviy infratuzilmasi

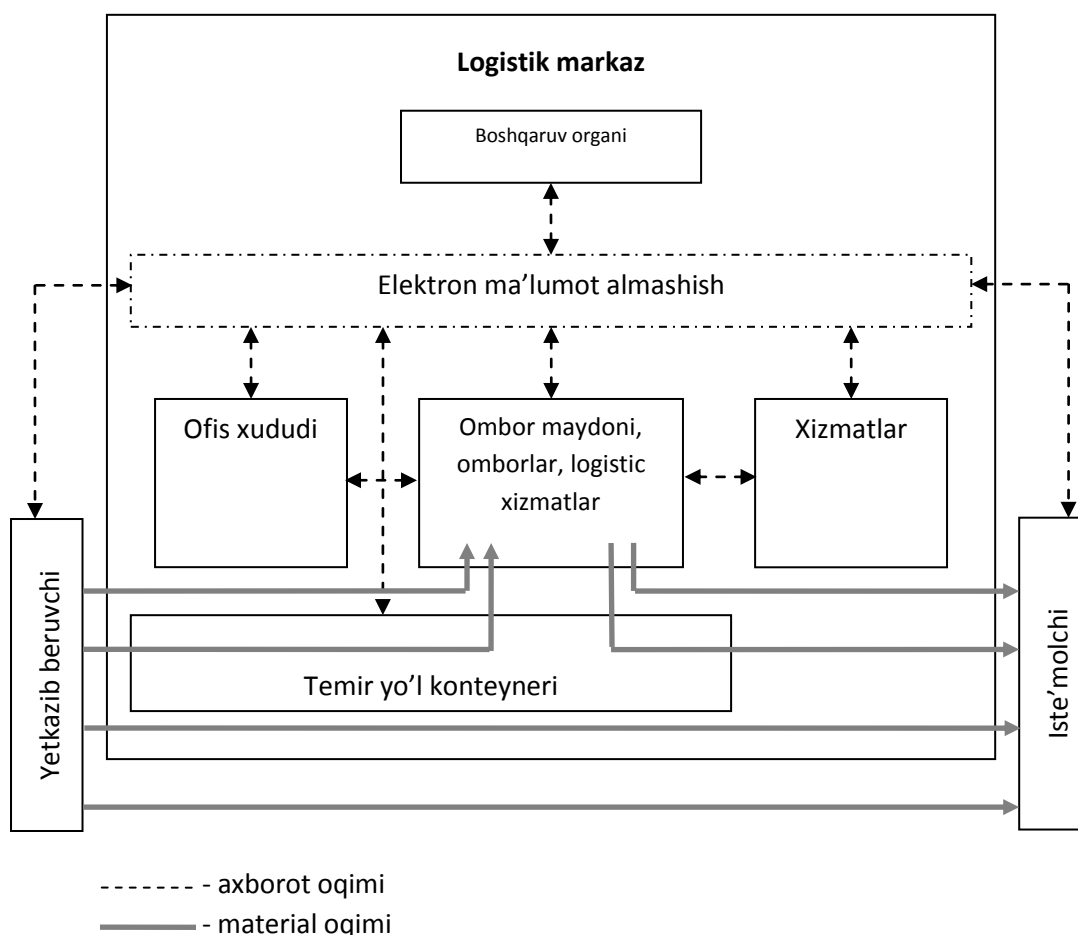
Bundan oldingi bo'limlarda tasvirlangan transport infratuzilmasi ham logistika infratuzilmasi hisoblanadi. Bu tovarlar har qanday harakatni ta'minlovchi eng muhim kichik tizimdir. Transport infratuzilmasi turli elementlar va qurilmalar bilan to'ldirilishi mumkin. Bu transport infratuzilmasining nuqta elementlariga tegishli. Dengiz va havo portlari va yuk terminali xalqaro ahamiyatga ega, ular yuklarni tashish va tarqatish markazlarining muhim markazlari hisoblanadi. Katta transport kompaniyalari o'zlarining omborlarini yaratishga kirishdilar. Sanoat sohasida ham o'z mahsulotlarini turli bozorlarga taklif etadigan firmalar o'z mablag'larini katta tarqatish markazlariga sarfladilar. Ko'pincha, ushbu firmalardan mustaqil kompaniyalar tanlab olindi - uchinchi tomon kompaniyalariga xizmat ko'rsatadigan kelajak logistika operatorlari. Natijada yirik shahar infuziyalari zarur bo'lgan ta'minot markazlarini qurish bo'yicha loyihalar mavjud edi. Ushbu yangi paydo bo'ladigan elementlar nodaldir, ko'pincha yirik savdo yo'nalishlarining kesishuvi va mahalliy logistika infratuzilmasining muhim tarkibiy qismini tashkil etuvchi korxona bilan integratsiyalashgan yuk xizmatlari bilan er osti infratuzilmasi transportini integratsiyalashda ko'paytiriladi.

Klassik logistika markazining shakli shakl 4da ko'rsatilgan. 4.1.

Logistika markazlari boshqa yirik firmalarga tijorat asosda logistika xizmatlarini ko'rsatishga mo'ljallangan yaxshi jihozlangan yirik korxonalardir. Xizmat doirasi odatda juda kengdir, shuning uchun mintaqaviy logistika markazlari ularni amalga oshirish uchun mo'ljallangan turli xil birliklarga ega.

Logistik markazlarga o'xshash tashkiliy va funksional tuzilmalar uchun turli nomlar mavjud. Eng keng tarqalgan quyidagilar:

- fransuzcha. plitalar - multimodal shakllar,
- eng. yuk tashish qishloqlari,
- nemis. Gutewerkehrszentrum (GVZ),
- ital. interporti.



4.1- rasm. Klassik logistika markazining sxemasi

Faqat sarlavha ostida emas, balki batafsil tuzilmalar konsepsiyasida ham farq bor. Germaniya tushunchasi shahar markazlari fazoviy va funksonal tizimining ratsionalizatorlik va intermodal transport usullari rivojlantirish uchun zarurligi asoslangan. Fransuz va ingliz tillari logistika markazlarida texnologik yangiliklarni joriy etish uchun yaratilgan. Italiya - Italiyaning port raqobatbardoshligini oshirish va bu portlar orqali tranzit targ'ib strategiyasi, shuningdek yuklarni harakat eksport-intensiv intermodal transport rivojlanishi bilan bog'liq.

Hajmi, funksiyalari va infratuzilmasiga qarab logistika markazlarining quyidagi turlari ajratiladi:

o'lov bo'yicha:

- xalqaro;
- mintaqaviy;
- mahalliy.

xizmat turlari bo'yicha:

- universal;
- ixtisoslashtirilgan;
- sanoat.

mulkchilik asosida:

- aralash mulkchilik;
- xususiy.

Mintaqaviy logistika markazlari ko'pincha turli firmalar buyurtmalariga ko'ra tovarlarni ommaviy qayta ishlashga ixtisoslashgan va ularga tegishli xizmatlar ko'rsatishadi. Tufayli ularning ommaviy operatsiyalari arzon narxlardagi binobarin, ularning ustiga narxi iste'molchilarga mukammal maqbul bo'lishi mumkin, olingan va.

Odatda mintaqaviy logistika markazining tarkibi. Logistika markazining mohiyati uning axborot-tahlil markazidir. Logistika markazlarining boshqa asosiy bo'linmalari, odatda:

- keng omborlar yuklash, tushirish va tez-tez yuk zamonaviy usullarini ishlatiladi tovarlar, qadoqlash uchun prispob-leniyami jihozlangan;
- xalqaro standartlar konteynerlarini saqlash uchun ochiq konteyner platformalar (asosan IA va ICC toifalari);
- vagonlarni to'g'ridan-to'g'ri omborlarga tushirish va konteyner maydonchalariga yetkazib berishni ta'minlovchi temir yo'l stantsiyasi;
- katta yuk tashish uchun mo'ljallangan dengiz yoki daryo porti, shu jumladan umumiy yuk uchun ixtisoslashtirilgan;

- transport vositalarini to'g'ridan-to'g'ri omborlardan yoki konteynerlardan tushirish va yuklashni kutish uchun platforma;

- Xalqaro standartlarga muvofiq konteynerlarni tashishni ta'minlaydigan avtotransport va yuk ko'taruvchilar fleeti;

asosan gorizontal yuklash va forklifts yordamida raz-gruzki usuli uchun moslashtirilgan tomirlar uchun ishlatiladi • kranlar Park;

- turli firmalarga lizingga mo'ljallangan ishlab chiqarish binolari;

- restoran, kafe va boshqa muassasalar bilan nafas olish, ijaraga berish uchun mehmonxona binosi;

- turli firmalarning ofislariga lizing uchun mo'ljallangan yordamchi binolar joylashgan ofis binosi;

- Zamonaviy texnologik vositalardan foydalanadigan va dunyoning istalgan nuqtasi bilan kunduzgi aloqani ta'minlaydigan aloqa xizmati;

- logistika markazlari va ularning mijozlarining moddiy qadriyatlar va xavfsizlikning xavfsizligini ta'minlaydigan xavfsizlik xizmati;

- yong'inga qarshi xizmat ko'rsatish, yong'inlarni oldini olish, yo'qotish va yo'qotishning zamonaviy vositalari bilan jihozlangan;

- ommaviy tashish uchun asoslar logistika markazini aeroport, temir yo'l stantsiyalari va eng yaqin aholi punktlari bilan bog'laydi;

- mijozlar avtoulavlari va logistika markazining xodimlari uchun qo'riqlanadigan to'xtash joyi;

- Turli korxona yoki inshootlarni qurish uchun lizing uchun er uchastkalari (masalan, yirik firmaning o'z o'qi). Bundan tashqari, uzoq muddatli lizing (masalan, 30 yoki 50 yil) er bilan yuzaga kelishi mumkin spekulasyonlari oldini olish uchun taqdim etiladi.

Logistika markazida ko'plab mustaqil tashkilotlar va korxonalar odatda ijaraga olingan joylarda joylashgan va faoliyat yuritadi, ularning asosiy qismi:

- logistika markazi yoki ularning filiallaridan foydalanadigan ulgurji kompaniyalar. Yangi tashkil etilgan firmalar logistika xizmatlarini ko'rsatuvchi birliklarga yaqinlikda muhim afzalliklarga ega;

- Logistika markazining xizmatlaridan foydalanadigan va natijada tovar aylanmasining xarajatlarini kamaytiradigan internet-do'konlar;

- Logistika markazi hududida faoliyat yuritadigan ishlab chiqarish korxonalari ko'proq daromad keltiradi. Ular asosan yuklarni qayta ishlash bilan shug'ullanadi (masalan, qadoqlash yoki shishani to'ldirish, tovarlarni oddiy qayta ishlash yoki ularni tayyorlashga tayyorgarlik);

- logistika markazi va uning mijozlariga tegishli bo'lgan transport vositalarini va boshqa uskunalarni ta'mirlash bilan shug'ullanadigan ishlab chiqarish kompaniyalari;

- tovar birjasining filiali (potentsial mijozlarning etarli soni bo'lsa). Albatta, qadr-qimmatga ega bo'lgan qadimgi tovar birjalari o'tkazilmasligi kerak, ammo logistika markazining hududida yangi mahsulotlarni yaratish foydali bo'ladi;

Yetkazib beruvchilar bilan tuzilgan shartnomalar bo'yicha sotiladigan uskunalarni kafolatli ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatish bilan shug'ullanadigan kompaniyalarning filiallari;

- tuzilgan shartnomalarga muvofiq tovarlarni tashishni ta'minlaydigan transport kompaniyalari filiallari. Ular potentsial mijozlarga yaqinlikda katta afzalliklarga ega;

- yirik konteynerlar parkiga ega bo'lgan konteyner kompaniyalarining filiallari va ularni lizingga ixtisoslashish; ular jahon miqyosidagi konteynerlarni qabul qilish va yetkazib berish imkoniyati bilan;

- zarur transport hujjatlarini rasmiylashtirishni amalga oshiradigan xalqaro tashish kompaniyalarining filiallari;

- mijozlarining ishonchini qozongan katta bankning filiali. Bu orqali mijozlar o'rtasida moliyaviy hisob-kitoblarning aksariyati amalga oshiriladi;

- yuklar sug'urtalangan nufuzli sug'urta kompaniyasining filiali. Buning uchun kerakli hujjatlarni ro'yxatga olishni tez-tez mijozlar emas, balki ularning nomidan logistika markazining xodimlari amalga oshiradilar;

Reklama materiallarini ishlab chiqarish buyurtmalarini qabul qiladigan reklama firmalar;

Logistika markazining mijozlari bilan ish yurituvchi huquqshunos firmalar;

- logistika markazi xodimlarining vakolatlaridan tashqarida yuzaga keladigan muammolar bo'yicha maslahat xizmatlarini ko'rsatadigan konsalting firmalari;

- xususiy shaxslarga avtomobil ijaraga beradigan firmalar;

- ulgurji va chakana savdo do'konlar. Logistika markazining omborlariga joylashtirish transport xarajatlarini tejashga va transport xarajatlarini kamaytirishga imkon beradi;

- Bojxona. Logistika markaziga yaqin joylashgan hudud import va eksport hajmining katta hajmidan iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqdir.

Hududiy logistika markazlari doimo ro'yxatga olingan bo'linmalarining to'liq ro'yxatiga ega emaslar. Muayyan shartlarga qarab, talab darajasi, ba'zilar mavjud bo'lmasligi mumkin.

Logistika markazlari uchun moliyalashtirishning asosiy manbai - ko'rsatilgan xizmatlar uchun to'lov. Mijozlarni jalb qilish uchun odatda xizmatlar uchun past tariflar belgilanadi, ammo logistika markazlarining katta aylanmasi tufayli ularni ekspluatatsiya qilish juda foydali ishdir. Logistika markazlari uchun qo'shimcha moliyalashtirish manbalari - ishlab chiqarish binolari va ofislarini ijaraga olish, logistika markazining saytida firmalar tomonidan sotiladigan tovarlar to'g'risidagi ma'lumotlarni, oddiy reklama to'lovlari, boshqa faoliyatdan olinadigan daromadlarni joylashtirish uchun haq to'lash.

Logistika xizmatining rivojlanishi mamlakat va mintaqaning iqtisodiyoti o'sishining eng muhim sharti hisoblanadi. Multimodal transport va logistika narxlarining (ITLT) birgalikda shakllanishi axborot va logistika xizmatlarining paydo bo'lishiga olib keldi.

Logistika xizmati texnologiya bilan shug'ullanuvchi barcha logistika zanjirini qamrab oladi

G mintaqaning geografik joylashuvi va iqtisodiy rivojlanishi IAC arxitekturasini va kerakli xizmatlar ro'yxati bilan belgilanadi. Xizmatlar ro'yxatini yaratish uchun IAC bilan o'zaro munosabatlarda foydalanuvchilarning

toifalarini aniqlash kerak. Masalan, RIAC uchun siz o‘n ikkita toifadagi foydalanuvchilarni aniqlashingiz mumkin:

- 1) organlar;
- 2) tovar ishlab chiqaruvchilar;
- 3) toptancilar, vositachilar, do‘konlar, iste’molchilar;
- 4) omborlar;
- 5) yuk tashuvchilar, yo‘lovchi tashuvchilar;
- 6) aviakompaniya, aeroport;
- 7) ekspeditorlar;
- 8) bojxona;
- 9) sug‘urta kompaniyalari;
- 10) banklar;
- 11) sayohat agentliklari va mehmonxonalar;
- 12) axborot va konsalting firmalari.

Bir-biridan sezilarli darajada masofadan turib foydalanadigan ko‘plab foydalanuvchilar bilan o‘zaro aloqa logistika markazining funktsiyalarini logistik faoliyatning eng quyi nuqtalariga bog‘langan hududiy axborot-tahlil markazlari (IACL) orqali taqsimlashni talab qiladi.

Mahalliy ta‘minot zanjirlari bilan taqqoslaganda, xalqaro ta‘minot zanjirlari ko‘pincha quyidagi xususiyatlarga ega: katta geografik masofalar va vaqtinchalik farqlar; bir necha milliy bozorlarni qamrab olish; turli mamlakatlar hududida operatsiyalarni joylashtirish; Ta‘minot va talabning turli xilligi tufayli katta imkoniyatlar mavjudligi. Biroq, qo‘shimcha xarajatlar global ta‘minot zanjirlari bilan bog‘liq. Global ta‘minot zanjirining asosiy xarajat toifalari quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

- ishlab chiqarish xarajatlari - sotib olingan materiallar, mehnat xarajatlari, asbob-uskunalarini ishlab chiqarish va xarid qilish xarajatlari;
- transport xarajatlari - transport xarajatlari, tranzitda inventarizatsiya va zaxira fondlarini saqlash xarajatlari, shuningdek to‘lovlar;
- rag‘batlantiruvchi va subsidiyalar uchun xarajatlar - nafaqa va subsidiyalar;

- moddiy bo‘lmagan xarajatlar - sifatni ta’minlash xarajatlari, mahsulotni moslashtirish yoki yaxshilash uchun xarajatlar va muvofiqlashtirish xarajatlari;
- umumiy xarajatlar - umumiy joriy barqaror xarajatlar;
- Uzoq muddatli xarajatlar omillarga - ishlab chiqarish va ish haqining o‘zgarishi, valyuta kurslari o‘zgarishi, mahsulot tannarxidagi o‘zgarishlar va asosiy vakolat. Etakchi tashkilotlarning global ta’minot zanjiri samaradorligini oshirish quyidagilarga asoslanadi: ta’minot zanjiri va tashish usullari o‘rtasidagi aloqalarning o‘rnini o‘zgartirib, ta’minot zanjirlarini ratsionalizatsiya qilish; ta’minot zanjirida ketma-ket bosqichlar orasidagi bufer inventarini va vaqtni kamaytirish; ta’minot zanjirlarini geografik va xalqaro qamrashini oshirish; Tovar va xizmatlarning murakkabligini oshirish, ularga ta’minot zanjiri orqali erishish mumkin. Hukumatning tartibga solinishi va siyosatdagi o‘zgarishlar ta’minot **zanjiri** strategiyasida tegishli o‘zgarishlarga bo‘lgan talabni keltirib chiqarishi mumkin. Misol uchun, evropa Ittifoqi (EI) da ko‘plab iqtisodiy, moliyaviy va operatsion to‘siqlarni olib tashlash kompaniyalarning logistika strategiyasini qayta ko‘rib chiqishlari kerakligiga olib keldi. Yagona bozordagi muhit yetkazib beruvchilarni tanlab olish va tayyor mahsulotlarni iste’molchilarga yetkazib berishni yanada takomillashtirish imkonini beradi. Ko‘pgina kompaniyalar logistika tarmoqlarini rekonstruktsiya qilish va ratsionalizatsiya qilish bilan shug‘ullanib, logistika echimlarini ilgari surgan ko‘pgina sun’iy to‘siqlarni kamaytirish (yoki butunlay yo‘q qilish) dan foydalanishga harakat qilmoqda.

Turli mamlakatlarda faoliyat ko‘rsatadigan qonunlardagi farqlardan tashqari, tashkilotlar biznes qilayotgan ko‘plab mamlakatlar o‘rtasidagi madaniy farqlarni hisobga olishlari kerak. Logistika tadqiqotlari bilan shug‘ullanadigan mutaxassislar guruhlaridan biri "Osiyo mamlakatlari o‘rtasidagi madaniy farqlarning engil, bir qarashda, faqatgina mintaqadagi logistikani boshqarish vazifasining murakkabligini ta’kidlaydi". Ishlash standartlari nafaqat hududlar o‘rtasida, balki alohida tashkilotlar o‘rtasida ham farq qilishi mumkin. SHunday qilib, jahon ta’minot zanjirlari xorijiy sheriklarimizning ta’minot zanjiridagi haqiqiy imkoniyatlarini, shuningdek mintaqaviy ishlash standartlari va mintaqaviy

infratuzilmani chuqur tushunishni talab qiladi. Global ta'minot zanjiri yaratishga harakat qiladigan menejerlar mahalliy sharoitning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olishlari va o'z strategiyalarini mos ravishda o'zgartirishlari kerak.

Mavjud ta'minot zanjiri tahlilining yondashuvlari

Aksariyat tashkilotlar bir vaqtning o'zida bir necha ta'minot zanjirlarida qatnashadilar. Qoida tariqasida, kompaniyalar o'z iste'molchilariga mahsulot va xizmatlarning barcha turlarini taklif etadilar, yetkazib beruvchilarning keng doirasidan sotib olishadi va mahsulotlarini va xizmatlarini ko'plab mijozlarga sotadilar. Odatda, bir tashkilot nuqtai nazaridan, ta'minot zanjirlarining har biri ichki va tashqi aloqalarga ega. Biroq, barcha ta'minot zanjiri tashkilotlari ta'minot zanjiri boshqaruviga aloqador rasmiy tashkilotlararo tashabbuslarning bir qismi bo'lganligi ehtimoldan yiroq emas. SHunday qilib, tashkilot tashkilotning muvaffaqiyati uchun eng muhim bo'lgan ta'minot zanjirlarida o'z SKM faoliyatiga e'tibor qaratishlari kerak. "Muhim" bir raqobat afzalligi erishish nuqtai nazaridan eng katta salohiyatga ega va bo'lgan ta'minlash zanjirlar, shuningdek tegishli jarayonlar, yetkazib beruvchilar va iste'molchilar, ishora bilan, shuning uchun, tashkilotning muvaffaqiyat uchun ko'p degani. Jarayonlarni namoyish qilish ta'minot zanjirini tushunishning asosiy vositasidir. Jarayon jarayonning natijalarini yoki mahsulotlarga kiradigan har bir narsani o'zgartiruvchi o'zaro bog'liq jarayonlarning mantiqiy ketma-ketligi sifatida tavsiflanadi. Ish jarayoni bir "yaxshilash yoki ichki yoki tashqi iste'molchilar uchun mo'ljallangan oldindan belgilangan va anglatadi natijalar yoki mahsulot erishish uchun (jismoniy yoki xayoliy) ega bo'lgan ob'ekt uchun xo'jalik yurituvchi sub'ektning resurslarini mantiqiy bog'langan, ikki nusxadagi harakatlar zanjiri."

Barcha biznes jarayonlar iste'molchi - ichki yoki tashqi kompaniyaga tegishli. Odatda biznes jarayonlari quyidagilardan iborat: yangi mahsulotlar ishlab chiqarish; yangi iste'molchilarni aniqlash; xaridlar; logistika logotipi; ishlab chiqarishni rejalashtirish va nazorat qilish; ishlab chiqarish va yig'ish; marketing; mijozlar buyurtmalarini qayta ishlash; chiqish logistikasi; mijozlarga xizmat

ko'rsatish va sotishdan keyingi qo'llab-quvvatlash; tadqiqot va mahsulot ishlab chiqish.

Jarayonni hujjatlashtirish uchun ikki bosqichdan iborat quyidagi tartib ishlatiladi.

1. Jarayonning sifat jihatidan ta'rifi va ta'rifi, nomlanish munosabatlarini xaritalash (Aloqa xaritasi). Buning uchun siz quyidagi savollarga javob berishingiz kerak.

a) Ushbu jarayonning iste'molchilari kim va uning natijalari kimlar (boshqacha aytganda, uning natijasiga qanday erishish mumkin)?

b) ushbu jarayonni yetkazib beruvchilar bilan kim ishtirok etadi va uning kiritilishida nima xizmat qiladi?

c) bu jarayonning kiritilishiga nimalar berilishi kerakligi talablari nimadan iborat va uni ishlab chiqarishda nimani olishimiz kerak?

d) jarayonning ichki oqimi nima?

2. Jarayonni tashkil etuvchi barcha harakatlarning eng batafsil hisobotini talab qiluvchi jarayonning oqim sxemasini tuzing.

O'zaro munosabatlar diagrammasida aniq harakatlar aks ettirilmaydi - asosiy guruhlar o'rtasidagi oqimlarni aks ettiradi. Bu sxema qurilgan bo'lishi mumkin, turli bo'linmalari, funktsiyalari, idoralar yoki bu jarayonda ishtirok yoki bu jarayonga ta'sir ham individual xodimlari qog'oz bo'sh lavha ko'rsatiladi. Jarayonga potentsial ishtirokchilarni diagrammada namoyish etgandan so'ng, biz ushbu jarayonda ishtirokchilar o'rtasidagi o'zaro bog'liqliklarning turini aniqlashimiz kerak. Har xil turdagi ulanishlar har xil turdagi o'qlar bilan ko'rsatilishi mumkin. Kiruvchi va chiquvchi o'qlar bilan yakunlanmagan guruhlar sxemadan chiqarilishi kerak. Bir marta sxema barcha manfaatdor tomonlar o'rtasidagi munosabatlarni aks ettiruvchi, barcha zarur ulanishlar uchun taqdim etilishi kerak, yana bir sxemasi yangilangan versiyasini, qurilgan, birinchi yondashuv sifatida eng muhim aloqa jarayonini tasvirlab beriladi. O'zaro aloqalar sxemasi jarayonning barcha tafsilotlarini o'z ichiga olishi mumkin emas - bu holda biz faqat ishtirokchilar o'rtasidagi oqimlarning umumiy tasviri bilan qiziqamiz.

Jarayonning batafsil xar diagrammalarini yaratishda turli hodisalarni tavsiflovchi grafik belgilar majmuidan foydalanish tavsiya etiladi. Amerika Milliy

Standartlar instituti (- Ansi Amerika Milliy Standartlar instituti) tomonidan taklif etilgan oqim jadvalning, tez-tez ishlatiladigan belgilar tuzish uchun ko'p yondashuvlar mavjud bo'lsa-da. Quyida ANSI tipik belgilar misollari keltirilgan.

Ta'minot zanjirida aloqalarni tashkil qilish va oqimni optimallashtirish

Ta'minot zanjiridagi munosabatlarning eng muhim sifatlaridan biri sheriklar o'rtasidagi ishonchli munosabatlarni saqlab qolish va mustahkamlashdir. Ishonch o'zi emas. Ishonch munosabatlari, kompaniya o'tgan davr mobaynida yuqori iqtisodiy ko'rsatkichlarni va ta'minot zanjiridagi aloqalarining ishonchliligini namoyish qilganda paydo bo'ladi. Agar tomonlar ta'minot bazasini yoki boshqa tomonning mijozlarini etarlicha ishonchli deb hisoblasa, ikkinchi tomon o'tmishdagi iqtisodiy ko'rsatkichlarni taqdim etish orqali birinchisini ishontirishi mumkin.

Ishonchning elementlari asosan muayyan vaziyatga bog'liq. Faqatgina ishonch qanday shakllanayotganini tushunib, munosabatlarga ishonchli munosabatda bo'lishga olib keladigan xatti-harakatlarning turlarini o'rganish mumkin, bu esa o'z navbatida ta'minot zanjirining integratsiyasi bilan ta'minlangan muhim foyda keltiradi.

Keling, ishonchning asosiy unsurlarini, ularni shakllantirish yondashuvlarini, shuningdek zanjir menejerlarini yetkazib beradigan empirik qoidalarni ta'minot zanjirida hamkorlari bilan yuqori ishonch darajasiga erishmoqchi bo'lgan paytda foydalanishlari mumkin.

Ishonchlilik. Ishonchning bu elementi uzoq vaqt davomida bir kishi bilan boshqalarning muloqot tajribasiga bog'liq. Agar ushbu vaqt davomida ushbu hamkorning xatti-harakati izchil va bashoratli bo'lsa, u holda boshqa tomon ishonchliligi haqida xulosa qilishi mumkin. Biroq, bu shaxsning halolligi va tartibga solinishi, insonning ishonchli sherik deb qarash uchun etarli asos bo'lib xizmat qilishi mumkin. Yaxshi insonlar, odatda, aksariyat hollarda odob-axloq me'yorlari va standartlariga mos keladigan shaxs hisoblanadi. Agar inson ushbu me'yorlarga qat'iy rioya qilsa (hatto g'ayritabiiy va tanqidiy holatlarda ham)

ishonchli hisoblansa va natijada, bu odamga bo'lgan ishonch faqat vaqt o'tishi bilan mustahkamlanadi.

Hamkorlar bilan munosabatlarda ishonch darajasini oshirishga imkon beradigan birinchi qoida o'z majburiyatlarini bajarish va oldindan amal qiladi.

Muvaffaqiyat. Muvofiqlik, sherikning o'z majburiyatlarini bajarishga qodir bo'lganiga ishonch hisoblanadi. Ushbu ishonch shakli ishonchliligi bilan bir oz farq qiladi. Ishonchga asoslangan ishonch uchta muhim jihatni qamrab oladi. Bu jihatlari birinchi - muayyan tegishli ishonch-Ness, manfaatdor shaxsning ma'lum bir funktsional faoliyati uchun ishonchni pred-stavlyaet. Masalan, yetkazib beruvchi uzatish tizimlari sotib iste'mol, men yetkazib beruvchi bu uzatish tizimiga taalluqli har qanday savolga javob qodir, deb ishonaman. Ikkinchi yo'nalish - bu shaxsiy muloqot qilish qobiliyatiga ishonch, ya'ni. bu odamning boshqa odamlar bilan ishlash qobiliyatiga ega. Bu boshqalar guruhi, shuningdek, boshqa bilan samarali kundalik muloqot qilish uchun zarur bo'lgan boshqa ko'plab ko'nikmalarini bilan kelishuvga erishish uchun, taqdimot tayyorlash va o'tkazish, samarali muzokaralar, Birovning tinglash uchun, uning qobiliyatini, shu jumladan, insonning "shaxsiy fazilatlariga" uchun avvalo amal odamlar. ta'minot zanjiri integratsiyasi erta bosqichlari, aloqalarni eng yuzma-yuz paytida qilgan sifatida Bu ko'nikmalar, bir yetkazib beruvchi yoki mijozga bilan shug'ullanadigan, ayniqsa, muhim ahamiyatga ega.

Uchinchi jihat biznes sohasini vakolatiga bog'liq va indivial tajriba, donolik va shaxs umumiy hissini o'z ichiga oladi. Bundan tashqari u muayyan texnologik yoki ishlab nozik narsalarda o'zini namoyon qiladi. , alohida texnologiyasidan foydalanib, ko'p yillar davomida mavjud va uning tashkiloti ishlab chiqarish bilan bog'liq nozik sirlarini bilimdon bo'lgan tashkilot-yetkazib beruvchi, dan muhandislar har qanday bilan hamkorlik bo'lsangiz, ehtimol muhandis fikrini ishonish boryapmiz, Siz ushbu tashkilotning mahsulotlari bilan bog'liq muammolar haqida unga murojaat qilganingizda. Ishonchga asoslangan holda, shu bilan birga ta'minot zanjiridagi ikki ishtirokchi o'rtasida kuchli birlashuvchi mexanizm bo'ladi.

Ikkinchi qoida shundan iboratki, ta'minot zanjiri hamkorlari o'zaro munosabatlarni boshqarish uchun malakali, bilimdon va tajribali odamlarni tayinlashlari kerak.

Ishonchlarga asoslangan ishonch ("joylashuv"). Ishonchning ushbu o'lchovi aniq ta'riflarni topish juda qiyin, chunki u bir-biriga ishonadigan odamlar o'rtasida paydo bo'ladigan xulq-atvor munosabatlariga ishora qiladi. Tashkilotlar orasidagi o'zaro ishonchni rivojlantirish uchun shaxslararo munosabatlarning ahamiyatini baholash juda qiyin. Ko'p mualliflar ikki tomon o'rtasidagi munosabatlarni shakllantirish va rivojlantirishda mavjud bo'lgan tendentsiyalarni ishonchdan ishonchli tarzda iqtisodiy asosga (bitimlarni imzolash) psixologik asosga ishonish sifatida tasvirlaydi.

Uchinchi qoida shundan iboratki, ta'minot zanjiri hamkorlari orasidagi aloqada ishlaydigan xodim tegishli texnologiyalar yoki funktsiyalar haqida chuqur bilimga ega bo'lishi kerak, osonlik bilan xarakterga ega va etarli muloqot qobiliyatiga ega bo'lishi kerak.

Xavfsizlik kamomadi. Ishonchning muayyan turdagi zaifligi mavjud bo'lmagani holda ishonchsiz bo'lishi mumkinligi va bu ishonch boshqalarning oldidagi majburiyatlarini bajarishga yoki rejalashtirilgan yo'nalishni kuzatishga tayyor bo'lishni anglatadi, hatto muvaffaqiyatsizlik ehtimoli ham muvaffaqiyatga erishish ehtimoli yuqori bo'lsa. Bundan tashqari, zaiflik, tashkilotning sheriklarining huquqlari va manfaatlarini himoya qilishga tayyorligi, ta'minot zanjirida mavjud bo'lgan har qanday vaziyatga xos bo'lmagan noaniqlik turlariga "mos kelmaydigan" ma'lum darajada xavf-xatarga ega bo'lishini nazarda tutadi. Xavfsizlik kamomadi tashkilotlarning xavf-xatar va noaniqlik hissini yanada kuchaytiradi.

Ta'minot zanjirlari haqida gapirganda, biz uch xil zaiflikni ajratib olishimiz kerak. Birinchi, noqulay tanlov - bu sherikning munosabatlariga olib keladigan aktivlarning sifatini to'g'ri baholash imkoniyatining yo'qligi. Misol uchun, bu yetkazib beruvchining salohiyati sizning ehtiyojlaringizni qondira oladimi-yo'qligini baholash qiyin.

Zaiflikning ikkinchi shakli, ma'naviy zarar, ya'ni. Ayrim munosabatlar allaqachon mavjud bo'lganda ajratilgan aktivlarni baholashga qodir emas. Misol uchun, yetkazib beruvchi sizning ehtiyojlarini buzduschie qondirish uchun o'z tizimining ishlab chiqarish hajmini oshirish va'da, va siz u bu salohiyatini qurish uchun zarur mablag'larni investiro-et yoki yo'qligini tekshirish uchun hech qanday yo'l bo'lsa, u holda, biz ma'naviy ziyon gapirish mumkin, tomoni.

Nihoyat, agar sheriklardan biri ittifoqdoshlar o'rtasidagi munosabatlarning boshqa sohalarga nisbatan rivojlanishiga katta hissa qo'shsa, assimmetrik investitsiyalar haqida gapirish mumkin. Misol uchun, yetkazib beruvchi investiro-val ikkinchi kompaniya bunday tizim sotuvchisining uchun qo'llab-quvvatlash edi bir darajada Kompyuter tizimi modernizirovat olmadi esa, ishlab chiqarish rejasi uchun to'g'ridan-to'g'ri ulanishini ta'minlaydi axborot tizimini anglatadi bo'lsa, biz asimmetrik bir vaziyat haqida gapirish mumkin investitsiya. Yetkazib beruvchi va iste'molchi ta'minot zanjiri munosabatlar xarakterli kirib, ular zaifliklar bu turdagi, yoki biron-bir so'chetaniem har qanday bilan to'qnashishi mumkin. prihodit-sya tomonlar bir-biriga tayanib qachon, bog'liqlik (bir ariza yoki boshqa) namoyon bo'ladi.

To'rtinchi qoida shundan iboratki, ta'minot zanjiridagi hamkorlar axborot almashish yo'li bilan zaiflik hisini butunlay kamaytiradi. Bu sheriklarning har biriga uning manfaatlari himoya qilinishini namoyish etadi.

Sadoqat. Sadoqatli ishonchli faoliyat natijasida paydo bo'ladigan, bu uzoq muddat davom etadigan, bir tomonda boshqa tarafning ishonchini qozonishga muvaffaq bo'lgan. Bu bir tomonni boshqa taraf nafaqat ishonchli, balki favqulodda vaziyatlarda o'z majburiyatlarini bajarishga qodir, chunki u erda samarali hamkor sifatida uning sifati chinakam namoyon bo'ladi. Ajratilmagan tartibni bajarish uchun barcha imkoniyatlarni ishga solib, mijoz sherikga bo'lgan sadoqatini namoyish qiladi.

Beshinchi qoida - bu sizning sherikingizning talablariga samimiy munosabatda bo'lish va undan ham xuddi shunday munosabatni talab qilishdir.

Hamkorning xohishlariga nisbatan "qo'shimcha qadam" qilish zarurati tug'ilganda tayyor bo'lish kerak.

Shunday qilib, ishonch ko'p o'ldiruvchi kontsepsiya bo'lib, ta'minot zanjirida ishtirok etuvchi har ikki tomonning harakatlaridan kelib chiqadi. Ta'minot zanjirida aloqalarni boshlaydigan kompaniyalar sheriklarni adolat va tenglik tushunchalari bilan bog'laydigan qarorlarni qabul qilish jarayonidan foydalanish orqali ushbu munosabatlarga yaxshi boshlashlari mumkin; Ushbu ta'minot zanjiri sherigi bilan birgalikda keng qamrovli faoliyat turlari bilan ishtirok etish; uning tarkibida vakolatlar darajasini oshirish (ayniqsa, ta'minot zanjirida hamkorlar bilan asosiy aloqalar sifatida ishlaydigan xodimlar).

Ta'minot zanjirlarida munosabatlarni boshqarish bilan bog'liq muammolar. Ta'minot zanjiri talablari o'sib bormoqda, ta'minot zanjiri tashkilotlari o'rtasidagi munosabatlar yangi va yangi muammolarga duch keladi. Ta'minot zanjirining har qanday strukturasi a'zo tashkilotlar turli xavf-xatarlarga duch keladilar va ular bir tarzda yoki boshqa tarzda reaksiyaga kirishishlari kerak. Keling, ta'minot zanjirlarida munosabatlarni boshqarish bilan bog'liq ayrim muammolarni ko'rib chiqaylik.

Maxfiylik. Samarali ishlash uchun, buyurtmalar zanjiriga kiradigan kompaniyalar bir-birlari haqida oldindan bilish kerak. Axborot va materiallar oqimini samarali boshqarish uchun tashkilotlar strategik darajada (korporativ strategiya va biznes birliklari strategiyasi, jarayonlarga investitsiyalar, bozor tadqiqotlari va boshqalar) va operatsion darajasida (bir-birlari bilan) ma'lumotlarni bir-biri bilan bo'lishishi buyurtmalar miqdori, sotishni rag'batlantirish choralari, prognozlar, narx siyosati va boshqalar). Misol uchun, raqibning gazetalarda reklamani qachon to'plashini bilish strategik ustunlik (faqat qisqa muddatli bo'lishiga qaramay) deb hisoblanishi mumkin. Qatnashuvchilar o'z ta'minot zanjiridagi ishtirokchilar haqida bunday ma'lumotni bergan raqobatchilarga va iste'molchilarga savdolarini rag'batlantirish uchun tegishli choralar ta'sirini kamaytirishga imkon beradi. SHu bilan birga, talabni oshirish bo'yicha bunday strategiyalar, sotishni rag'batlantirish chora-tadbirlari sifatida, tegishli

mahsulotlarni bozorga kiritmasa, yaxshi ish qilmaydi. Bu shuni anglatadiki, barcha sheriklarni yetkazib berish zanjiriga oldindan etkazish kerak, bu esa o'zlarining tashkilotlarini talab ortib borishi uchun tayyorlashga imkon beradi.

Tadqiqotlar va ishlab chiqish. Ta'minot zanjiri hamkorlari o'rtasidagi hamkorlik yanada yaqinlashib borayotganligi sababli, yangi mahsulotlar haqida ma'lumot almashishning ahamiyati ortmoqda. mijozlar ham ular bilan ularning yangi mahsulotlarini konfiguratsiyasi va mimarilari almashish, uning yetkazib beruvchilari bilan birga, yangi mahsulot ishlab chiqish mumkin Bundan tashqari, yetkazib beruvchilar, mijozlar tomonidan ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar qo'llanilmoqda patentlangan texnologiyalardan tashuvchilar hisoblanadi. Texnologiyani nazorat qilish kelajakda eng muhim muammolardan biri bo'lib qolaveradi. Reglamentlar zanjiridagi hamkorlar texnologiyalarga egalik qilish va ularni nazorat qilish borasida aniq fikrlarga ega bo'lishlari kerak va texnologiyaga investitsiyalar bo'yicha daromadni ajratishning eng yaxshi variantini tanlashlari kerak.

Xizmat ko'rsatish umidlari o'sishi. Bugungi kunda aksariyat kompaniyalar yetkazib berish zanjirining bir nuqtasida amalga oshiriladigan biznes bitimlarining elementlariga e'tibor berishadi. Ammo, kelajakdagi vazifalar oldin ham operatsiyadan oldingi, ham tranzaksiyadan keyingi munosabatlarni boshqarish usullarini qidirishni o'z ichiga oladi. Iste'molchilarning ortib borayotgan talablaridan kelib chiqib, iste'molchilar iste'molchilar ehtiyojlarini aniqlab berish yo'llarini topishi kerak - hatto iste'molchilar ham bu ehtiyojlarni amalga oshirishdan oldin. Ushbu ma'lumotlar mahsulot konfiguratsiyasi va dizaynlari uchun mijozlar imtiyozlarini o'rganish orqali olinishi mumkin, bu esa amaldagi bitimlarni amalga oshirishdan oldin jarayonlarni yaxshiroq rejalashtirish imkonini beradi. Ta'minot zanjirlarida ishtirokchilar uchun postdan-tranzaksiya xizmatlari ahamiyati ortadi. po'stavok zanjirida kompaniyalari o'z muammolarini hal qilish iste'molchilar keng qamrovli usullarini taklif harakat, ularga kompaniyasi doimiy mijozlarga xizmat uchun yangi yo'llar bilan kelib lozim uning biznes kelajagi

o'tkazish uchun iste'molchilarga qayta tiklash imkonini beradi bitim tugashi bilan birgalikda tore usullarini topish kerak bo'ladi.

"Qudrat va ta'sir markazi" muammosi. Ta'minot zanjirlarida kuch va ta'sir ko'rsatish markazlari ishlab chiqaruvchilardan yirik namoyandalar ko'chib keldi. Birlashish va boshqa kompaniyalar yanada chuqurlashtirish kabi, ta'minot zanjirida kuch va ta'siri markazlari uning ohiri davom etadi. Biroq, yetkazib berish zanjiri ishtirokchilaridan birining qo'lida ortiqcha nazoratni to'plash muammosi ta'minot zanjiriga kiradigan tashkilotlarning doimiy tashvishlariga aylanadi.

Ishlab chiqarish "buyurtma bo'yicha" va "Quvvat va ta'sir markazi" muammosi kompaniyalari o'z bozorlarini bo'laklashni boshlaganda yanada murakkabroq. Kelgusida, tashkilotlar bir vaqtning o'zida turli ta'minot zanjirlarida ishtirok etishlari mumkin, ularning har biri oxirgi foydalanuvchilarning muayyan segmentiga yo'naltirilgan. Iste'molchilar ommaviy ishlab chiqarilgan "buyurtma asosida" mahsulotlarga imtiyoz berishni davom ettiradilar. Bu degani: jami talabning prognozlari nisbatan barqaror bo'lib qolishiga qaramasdan, turli xil mahsulotlarning soni o'sib boradi, bu esa iste'molchilarning ko'plab variantlarini tashkil etadi. Bundan tashqari, mutaxassislar mahsulot turlarini, turli joylarda talab qilinadigan hajmlar bilan bog'liq prognozlarni amalga oshirish va amalda foydalanishni qiyinlashtiradi. Zaxira buyumlar bir joyda to'planishi mumkin, boshqa joylarda, aksincha, ba'zi mahsulotlarning etishmasligi, iste'molchilarga qoniqarsiz talabni tug'diradi. Shunday qilib, ommaviy ta'minot zanjirlari sharoitida "talabga javob beradigan" mahsulotlar bozorlarini samarali nazorat qilish muammosi mavjud.

Mas'uliyatni taqsimlash. Ta'minot zanjirining tuzilishi rivojlanib borayotganligi sababli, tashkilotlarni ta'minot zanjirida yanada integratsiyalashish uchun axborot tizimlariga va texnologiyalarga investitsiyalarning ko'payishi talab etiladi. Bunday investitsiyalarni qaytarish har doim ham aniq emas, shunga qaramay, menejerlar batafsil moliyaviy ko'rsatkichlarni doimiy baholashadi. So'nggi paytlarda eng yaxshi nazorat qilingan ko'rsatkichlardan biri kompaniyaning boshqariladigan kapital va qo'shimcha qiymat bo'yicha foydasi

bo‘lib, mavjud qarz darajasida olingan daromadni aniqlash va kompaniyaning aktivlar bazasini aniqlash imkoniyatini beradi. Ta‘minot zanjiriga investitsiya kiritishning maqsadga muvofiqligini oqlash uchun menejerlar ushbu investitsiyalarning kimga xavf solayotganini aniqlashlari kerak va muvaffaqiyatga erishish uchun ushbu investitsiyalarning samarasidan foydalanishga haqli. Ushbu moliyaviy masalalar sodda echimlarga ega emas va mumkin emas. Bunday tashkilotlarning masalalari ta‘minot zanjiri menejerlari uchun katta muammo bo‘lib qolaveradi.

Ta‘minot zanjiridagi oqimlarni optimallashtirish uchun eng muhimi sheriklarning xarajatlarni boshqarish bilan bog‘liq bo‘lgan tashabbuslari va yetkazib berish zanjiri ishtirokchilari, shu jumladan yuqorida va pastda. Bunday tashabbuslar uchta yoki undan ortiq funktsiyani yoki ta‘minot zanjiri hamkorlarini bevosita jalb qilish orqali, xarajatlarni kamaytirish yo‘llarini va vositalarini birgalikda aniqlashga qaratilgan. Bunday misollarni yetkazib beruvchilarning global rivojlanishi, mijozlar bilan aloqalar boshqaruvi, maqsadli narxlanish, xarajatlarni tejashda ishtirok etish, texnologiyalar haqida axborot almashish va loyiha o‘zgarishlarini boshqarishni o‘z ichiga oladi. Nihoyat, so‘nggi tashabbuslar to‘plami ko‘plab ishtirokchilarning hamkorligini o‘z ichiga olgan tashabbuslarni o‘z ichiga oladi. Ushbu ishtirokchilar iste‘molchilar, yetkazib beruvchilar va bir qator ichki biznes vazifalari bo‘lishi mumkin. Tegishli tashabbuslarga misollar: mulkning umumiy qiymati, materiallarning global joylashuvi va ta‘minot zanjirini qayta tuzish, hayot aylanishiga sarflash, global axborot shaffofligi va qo‘shma prognozlash. Hozirgi vaqtda bunday tashabbuslar yetkazib berish zanjiri ishtirokchilari orasida paydo bo‘lishga olib keladi va bu ularning yuqori darajada murakkabligi va ularni amalga oshirish qiyinligi bilan bog‘liq. Strategik xarajatlarni boshqarishning har qanday usullarining samaradorligi, asosan, xarajatlarning turli omillarini aniqlash, boshqaruvdan qo‘llab-quvvatlash va xarajatlar bo‘yicha ishonchli ma‘lumotlardan foydalanish tizimiga bog‘liqdir. Bunday ma‘lumotlarning mavjudligi va ulardan foydalanish imkoniyati odatda

xarajatlarni kamaytirishga qaratilgan tashabbuslarni amalga oshirishda asosiy to'siq bo'lib qolmoqda.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Xalqaro logistika infratuzilmasining tarkibiy qismlari nima?
2. Xalqaro trans-kema tizimini belgilang. Qanday ko'rsatkichlar u xarakterlanadi?
3. Xalqaro temir yo'l infratuzilmasi sohasida ustuvor loyihalarni ro'yxatlash.
4. Xalqaro avtomobil transporti infratuzilmasining xususiyatlarini tushuntiring.
5. Xalqaro logistika operatsiyalarini amalga oshirishda eng muhim dengiz portlari.
6. Qit'alararo suv transportining xalqaro infratuzilmalarini tavsiflash.
7. Xalqaro havo transporti infratuzilmasining xususiyatlari qanday?
8. Quvurlarni tashish bo'yicha jahonga mashhur magistrallarni ro'yxatlash.
9. Logistik instantsiyalar tushunchasi va turlarini va ularning xalqaro logistika infratuzilmasidagi rolini tavsiflang.

5-BOB. XALQARO LOGISTIKANING RIVOJLANISHI

- 5.1. Biznesning rivojlanishida xalqaro logistikaning roli
- 5.2. Xalqaro logistika tadqiqot kooperatsiyasini kuchaytirish omili sifatida
- 5.3. Dunyo mamlakatlarida logistikaning rivojlanish darajasi
- 5.4. Xalqaro transport yo‘laklari
- 5.5. O‘zbekiston xalqaro transport yo‘laklari
- 5.6. Intermodal tashishlar texnologiyalari

Kalit sozlar: transmilliy korporatsiyalar, distribyusiya markazlari, logistika tadqiqot tarmog‘i, Transport Coridori, Transsibir magistrali, intermodal transport, multimodal transport, transport moduli, xalqaro transport yo‘laklari, tovar oqimlari

5.1. Biznesning rivojlanishida xalqaro logistikaning roli

Mustaqillik yillarning boshlaridan boshlab logistikaga etakchilik roli ajratilgan xalqaro dasturlar va loyihalar faol tarzda ishlab chiqilgan va joriy qilina boshlagan. Masalan, Evropa Ittifoqi mamlakatlarida millatlararo tovar oqimlarini jismoniy taqsimlash logistika markazlari va Evropa transport yo‘laklarining logistik infratuzilmasini yaratishga yo‘naltirilgan bir nechta dasturlarga rioya qilmoqda va amalga oshirilmoqda. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarida logistikaning tamoyillarini amalga oshirish uchun BMT, EI va boshqa xalqaro tashkilotlar va hamjamiyatlar rahbarligi ostida ishlab chiqilgan millatlararo kommunikatsion axborot-kompyuter tizimlari yaratilgan.

Jahon iqtisodiyotida integratsiyaning rivojlanishi va biznesning globallasishi xalqaro logistik tizimlar va global yetkazib berishlar zanjirlarini yaratishga ko‘maklashadi. Yirik transmilliy korporatsiyalar global strategiyalarni rivojlantirishga, ya‘ni jahon bozori uchun mahsulot ishlab chiqarishga va buni arzon xomashyo, tarkibiy qismlar, mehnat resurslari bor joylarda qilishga intiladi. An‘anaviy milliy, savdo, bojxona, transport to‘siqlari va boshqa to‘siqlarning xuddi Evropa Ittifoqi mamlakatlari, AQSH bilan Kanada o‘rtasida sodir bo‘lgani kabi sinishi tovarlar, xizmatlar va odamlarning chegaralar orqali ko‘chishini erkinlashtirgan va shu bilan birgalikda xalqaro logistikaning ahamiyatini kuchaytirgan. Xalqaro logistik faoliyat ko‘proq majmualashgan, ishlab chiqarish

va distribyusiya markazlarini joylashtirish, transport turlarini tanlash, servis tiplarini tanlash, zahiralarini boshqarish uslublarini tanlash, mos keluvchi kommunikatsiya va axborot tizimlarini loyihalash kabi muammolar esa logistik boshqarishning yangi ko'nikmalarini talab qilgan.

5.2. Xalqaro logistika tadqiqot kooperatsiyasini kuchaytirish omili sifatida

Xalqaro logistika hamjamiyati tarmoq tuzilmalari va zamonaviy axborot texnologiyalaridan faol tarzda foydalanadi, ular yordamida turli mamlakatlarning olimlari o'rtasida tadqiqot kooperatsiyasi rivojlanadi. Logistikaga o'qitishning yagona uslubiy yondashuvlarini ishlab chiquvchi ko'proq nomdor tashkilot yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish bo'yicha professionallar Kengashi (Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP) – logistika sohasi bo'yicha tadqiqotchilar va professionallar forumi bo'lib hisoblanadi. Tashkilot har yili logistika bo'yicha konferensiyalar o'tkazadi, bu erda xalqaro logistikani rivojlantirishga tegishli bo'lgan ko'plab masalalar muhokama qilinadi.

Boshqa bir tashkilot Evropaning etakchi universitetlari bazasida tashkil qilingan Evropa logistika assotsiatsiyasi (European Logistics Association – ELA) bo'lib hisoblanadi.

Evropa biznes-maktablari hamjamiyati (Community of European Business Schools – CEMS) o'zida ishtirokchi mamlakatni taqdim qiladigan bitta etakchi biznes-maktabdan tashkil topgan tashkilotni taqdim qiladi. CEMS xalqaro logistika va yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish bo'yicha o'quv rejalarini ishlab chiqadi. Xalqaro logistika markazi va OAO «RJD» va DB AG yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish doirasida Peterburg davlat bog'lanish yo'llari universitetida bir qator logistik fanlar bo'yicha o'quv-uslubiy majmualarni ishlab chiqadi.

Shimoliy Evropada Shimoliy logistika tadqiqot tarmog'i (The Northern Logistics Research Network – NOFOMA) faoliyat ko'rsatadi, u Daniyalik, Norvegiyalik, Finlyandiyalik, Shvetsiyalik tadqiqotchilarni birlashtiradi.

5.3. Dunyo mamlakatlarida logistikaning rivojlanish darajasi

Dunyoda logistikaning rivojlanish darajasini bir nechta xalqaro tashkilotlar baholaydi. Jahon Banki tomonidan nashr qilinadigan Logistics Performance Index

reytingi (logistikaning unumdorlik indeksi, boshqacha nomi – Logistics Perception Index – logistikaning «qabul qilinish» indeksi) va BMT ning savdo va rivojlanish Konferensiyasi (UNCTAD) tomonidan ishlab chiqilgan Liner Shipping Connectivity Index reytingi ko‘proq keng tarqalgan.

LPI dunyoning 155 ta mamlakatida logistikaning unumdorligi to‘g‘risidagi ma’lumotlarning keng qamrovli manbasi bo‘lib hisoblanadi va ikkinchi marta hisoblanmoqda. Uning asosida logistikaga ta’sir ko‘rsatadigan asosiy omillarni hisobga olish yotadi (bojxona, infratuzilma, xalqaro tashishlarning tashkil qilinishi, logistika sohasidagi layoqatlilik, yuk oqimlarini kuzatib borish va yetkazib berishlarning o‘z vaqtidaligini kuzatib borish). LPI butun yetkazib berishlar zanjirini qamrab oladi va dunyo bo‘yicha 1000 dan oshiq mutaxassislar bilan oltita omillar guruhi bo‘yicha o‘tkaziladigan so‘rovnoma asoslanadi, bu baholar asosida o‘rtacha reyting qiymati hisoblanadi. 2010 yilda Germaniya eng yuqori ballni qo‘lga kiritgan. Uning izidan Singapur, Shvetsiya, Niderlandiya va Lyuksemburg keladi. O‘zbekiston bu reytingda 94-o‘rinni egallagan [9].

LSCI, o‘z navbatida, sohilbo‘yi mamlakatlarining xalqaro liniyalı tashish tarmoqlari bilan bog‘lanishlari masalasini yoritishga yordam beradi. Indeks dunyoning sohil liniyasiga ega bo‘lgan 162 ta mamlakati uchun hisoblanadi. Sanoat tovarlari bilan tashqi savdo qilishning katta qismi konteynerli tashishlar bilan ta’minlanadi va indeks mamlakatning aynan shu xizmat turidan foydalanishini hisobga oladi. Reyting beshta tarkibiy qismning o‘rtacha bahosi sifatida hisoblanadi: kemalarning soni, ularning jamlanma yuk ko‘taruvchanligi, eng katta kemaning o‘lchami, xizmatlarning soni va mamlakat portlarida liniyalı qatnovlarni taqdim qiladigan kompaniyalarning soni. 2017 yilda Xitoy reytingda birinchi o‘rinni egallagan, uning izidan Gonkong (Xitoy), Singapur, Germaniya va Niderlandiya keladi. [10].

5.4. Xalqaro transport yo‘laklari

Xalqaro logistikaning rivojlanishi xalqaro transport yo‘laklarini shakllantirishni talab qilgan, ular orqali asosiy tranzit yuk oqimlari o‘tadi.

Xalqaro transport yo‘lagi deganda milliy yoki xalqaro transport tizimining alohida geografik rayonlar o‘rtasida katta xalqaro yuk va yo‘lovchi tashishlarini ta‘minlaydigan bir qismi tushuniladi. U o‘z ichiga berilgan yo‘nalishda ishlaydigan barcha transport turlarining harakatlanuvchi tarkiblari va statsionar qurilmalarini, shuningdek bu tashishlarni amalga oshirishning texnologik, tashkiliy-huquqiy shartlari jamlanmasini oladi.

Xalqaro transport yo‘lagini tashkil qilish milliy qonunchiliklarni unifikatsiyalash, Sharq va G‘arbning transport tizimlarini uyg‘unlashtirish, xalqaro logistikaning rivojlanish asoslari sifatidagi yagona texnik parametrlarga ega bo‘lgan va yagona tashishlar texnologiyasini qo‘llashni ta‘minlaydigan xalqaro transport infratuzilmasini yaratishni maqsad qilib qo‘yadi.

Transport yo‘lagi samarali ishlashi uchun mos keluvchi transport infratuzilmasi (transport kommunikatsiyalari, terminallar, yuk va yo‘lovchi stansiyalari, va hokazolar), tashish vositalari (temir yo‘l va avtomobil harakatlanuvchi tarkibi, flot, yuk birliklari), xalqaro tashishlarni, jumladan, xalqaro aralash tashishlarni tashkil qilish imkonini beradigan huquqiy baza, bajariladigan tashishlar to‘g‘risidagi ma‘lumotlarni to‘plash, saqlash va ishlab chiqish imkonini beradigan axborot tizimi, transport mahsulotining iste‘molchilariga ko‘rsatiladigan xizmatlarning zaruriy darajasini taqlim qiladigan tashish operatorlariga ega bo‘lish zarur bo‘ladi.

Evroosiyo qit‘asidagi xalqaro transport yo‘laklarining zamonaviy tizimi bugungi kunda quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

Evropada – Krit yo‘laklari,

Osiyoda – BMT ning Osiyo va Tinch okeani bo‘yicha ijtimoiy-iqtisodiy komissiyaning yo‘laklari (ESKATO),

Evroosiyo temir yo‘l yo‘nalishlari, «Shimol-Janub» va TRASEKA yo‘laklari.

Evroosiyo qit‘asi hududida turli yo‘laklarni yaratishning boshlanishi bo‘lib 1994 yil mart oyida Krit orolida bo‘lib o‘tgan transport bo‘yicha Umumevropa

Konferensiyasi xizmat qilgan, bu erda G'arbiy, Markaziy va Sharqiy Evropa mamlakatlarini tutashtiruvchi panevropa transport yo'laklari tizimi qabul qilingan.



5.1-rasm. Xalqaro transport yo‘laklari

Transevropa transport yo‘laklarining liniyalari (yo‘nalishlari) va bo‘lg‘usi Evropa tashishlar siyosatining asosiy tamoyillari Evropadagi 42 ta Vazirliklarning vakillari tomonidan qabul qilingan. Ushbu konferensiyada panevropa yo‘laklari tizimi tasdiqlangan, u xalqaro transport yo‘laklari sifatida ajratilgan 9 ta yo‘nalishni o‘z ichiga oladi. 1997 yilda (Xelsinkida) 3-Panevropa konferensiyasi paytida yo‘laklarning soni 10 tagacha oshirilgan va bir paytning o‘zida mavjud yo‘laklarni kengaytirish bo‘yicha tavsiyalar taqdim qilingan. Krit va Xelsinkida belgilangan xalqaro transport yo‘laklari asosan uchta transport turiga tegishli: temir yo‘l, avtomobil va suv transporti. Shu bilan birgalikda transportning to‘xtash punktlari va yuklarni qayta yuklash punktlari kelishilgan.

G'arb-Sharq yo'nalishida tranzit yuklarni tashish uchun quyidagi quyidagi asosiy magistrallar xizmat qiladi:

1. Belorussiya chegarasi – Moskva – Nijniy Novgorod (№2 xalqaro transport yo‘lagining Rossiya qismi) – Perm – Ekaterinburg (keyinchalik Transsibir magistrali bo‘ylab Uzoq Sharqdagi dengiz portlariga chiqish bilan);

2. Moskva – Murom – Kazan – Ekaterinburg (keyinchalik Transsibir magistrali bo‘ylab Uzoq Sharqdagi dengiz portlariga chiqish bilan);
3. Moskva – Ryazan – Samara – Ufa – Chelyabinsk – Omsk (keyinchalik Transsibir magistrali bo‘ylab Qozog‘iston va Xitoyga chiqish bilan);
4. Sankt–Peterburg – Vologda – Kotelnich – Perm – Ekaterinburg (keyinchalik Transsibir magistrali bo‘ylab Uzoq Sharqdagi dengiz portlariga chiqish bilan);
5. Shimoliy-Sharqiy Xitoyning provinsiyalari – Janubiy Primorbedagi Rossiya portlari – Yaponiya – AQSH va Kanadaning g‘arbiy sohillari;
6. Shimoliy dengiz yo‘li.

Bu ikkita konferensiyada qabul qilingan qarorlarni hisobga olish bilan transevropa transport yo‘laklari tizimi quyidagi ko‘rinishga ega bo‘lgan (5.1-jadval):

5.1-jadval.

Transevropa transport yo‘laklari tizimi.

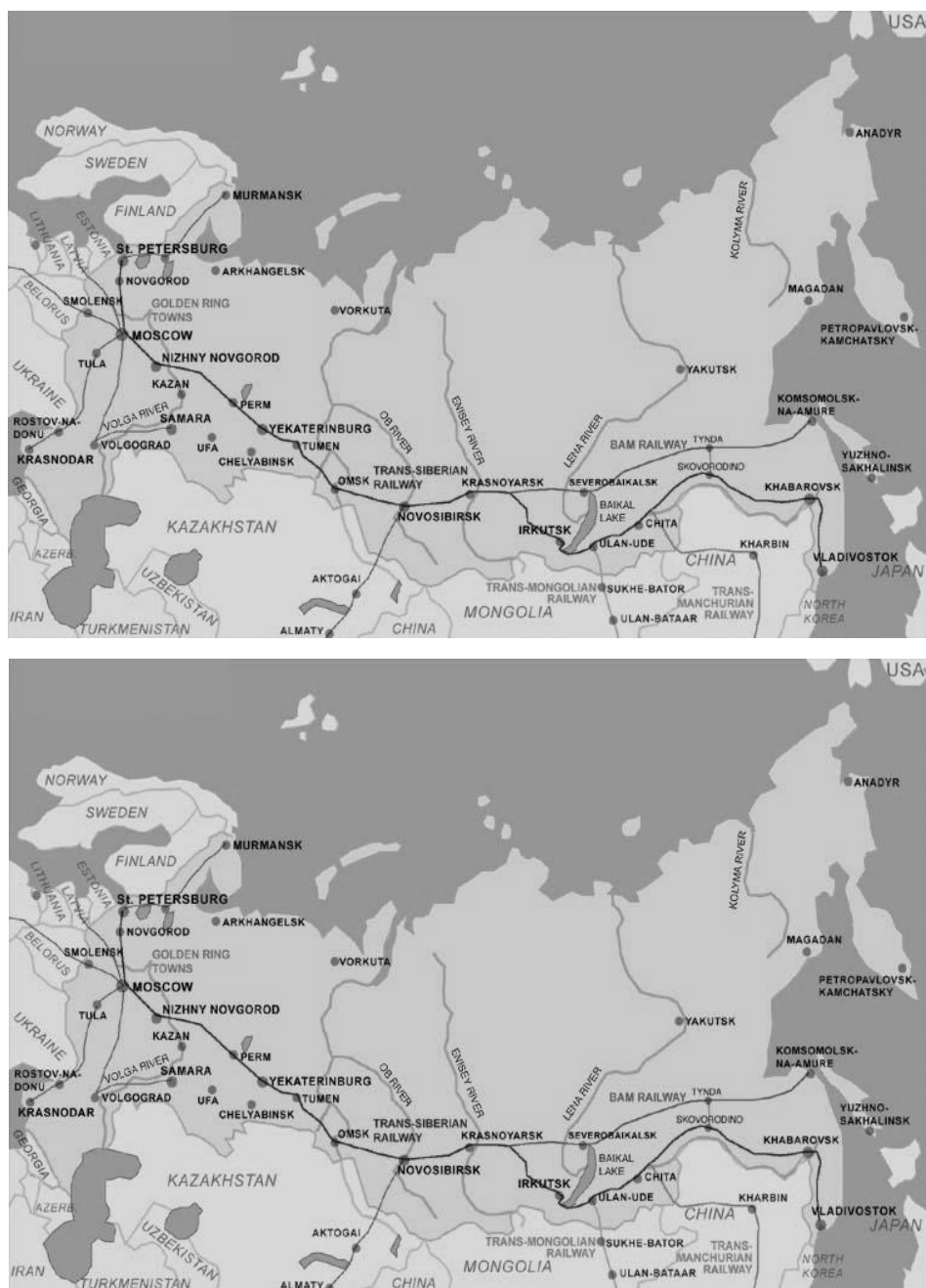
№	Marshrutlar	Uzunligi, km
I	Xelsinki-Riga-Tallinn-Kaliningrad-Gdansk-Kaunas-Varshava	1000
II	Berlin-Varshava-Minsk-Moskva	2200
III	Berlin-Drezden-Vrotslav-Katovitse-Krakov-Lvov-Kiev	1640
IV	Drezden-Nyurnberg-Praga-Vena-Bratislava-D’er-Budapesht-Arad-Konstansa-Krayova-Sofiya-Fessaloniki-Plovdiv-Stambul	3285
V	Triest-Lyublyana-Budapesht-Lvov-Bratislava	1595
VI	Gdansk-Katovitse-Jilina	615 –t.y., 815/825 - shosse
VII	Dunay daryosi: Germaniya-Avstriya-Slovakiya-Vengriya-Ruminiya-Bolgariya-Moldaviya	1600 atrofida
VIII	Durress-Tirana-Skope-Sofiya-Plovdiv-Burgas-Varna	905
IX	Xelsinki-Sankt Peterburg-Moskva-Pskov-Kiev-Lyubashevka-Kishinev-Buxarest-Dmitrovgrad-Aleksandrupolis+Kiev-Minsk-Vilnyus-Kaunas-Klaypeda-Kaliningrad-Lyubashevka-Odessa	3400 atrofida
X	Zalsburg-Lyublyana-Zagreb-Belgrad-Sofiya-Skope-Saloniki	1000

Transsibir magistrali xalqaro logistikaning elementlaridan biri bo'lib hisoblanadi. Transsibir magistralining xalqaro ahamiyatining kuchayishiga Berlin - Varshava - Minsk - Moskva - Nijniy Novgorod 2-Umumevropa transport yo'lagining yo'lining transport infratuzilmasini xalqaro standartlarga keltirish va keyinchalik bu erda tezkor harakatni rivojlantirish bilan Ekaterinburggacha uzaytirilishi ko'maklashadi.

Transsibir magistrali – bu ikki yo'lli, butun uzunligi bo'ylab elektrlashtirilgan, avtomatika va aloqaning zamonaviy turlari va axborot texnologiyalari bilan jihozlangan, 10 ming km atrofida uzunlikka ega bo'lgan qudratli magistraldir, uning texnik imkoniyatlari yiliga 100 mln tonnagacha yuklarni tashishni ta'minlash, jumladan yigirma futlik ekvivalentda 200 mingta konteynerni xalqaro tranzit bilan Osiyo-Tinch okeani mintaqasidan Evropa va Markaziy Osiyoga tashish imkonini beradi. Magistral Rossiya Federatsiyasining 20 ta sub'ekti, 5 ta federal okrugi hududlarini tutashtiradi va unga oltita temir yo'l tomonidan xizmat ko'rsatiladi.(5.3-rasmda ko'rsatilgan) Transsibir magistrali butun uzunligi bo'ylab sanoat va qishloq xo'jaligi korxonalarining davlatning ichidagi va tashqi iqtisodiy bog'lanishlarini, mintaqalar aholisining yo'lovchilarni tashishga bo'lgan ehtiyojlarini ta'minlaydi. Magistral xizmat ko'rsatadigan mintaqalarda mamlakatning sanoat potensialining 80% dan oshig'i to'plangan, Rossiya qazib chiqariladigan ko'mirning 65% dan ko'prog'i, qariyb 20% neftni qayta ishlash va 25% yog'och ishlab chiqarish amalga oshiriladi.

Ko'rsatilgan mintaqalar katta eksport potensialiga ega va mamlakatning boshqa mintaqalariga qaraganda tezroq sur'atlar bilan rivojlanmoqda. Yuklarni Transsibir magistralining ishtiroki bilan tashishga mamlakatning ichida temir yo'l transporti bilan amalga oshiriladigan tashishlarning qariyb 45% i to'g'ri keladi. Transsibir magistrali Sharqda Koreya Respublikasi, Koreya Xalq Demokratik Respublikasi, Xitoy va Mongoliyadagi, G'arbda esa – Evropa mamlakatlaridagi temir yo'l tarmoqlariga chiqish imkoniyati bilan Osiyo-Tinch okeani mintaqasi

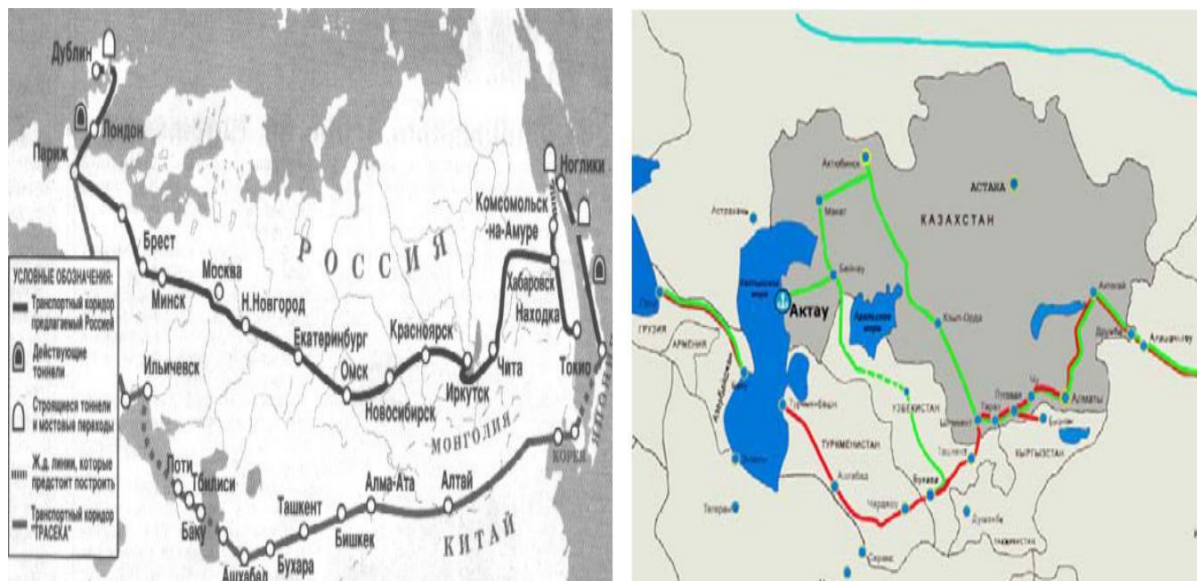
mamlakatlarning Evropa va Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan transport-iqtisodiy bog‘lanishlarini ta’minlaydi.



5.3-rasm. Transsibir magistralining sxemasi.

Xalqaro transport yo‘laklarining samarali faoliyat ko‘rsatishining asosiy shartlaridan biri iqtisodiy asoslangan tranzit tariflarini qo‘llash bo‘lib hisoblanadi. Ular, bir tomondan, tranzit mamlakatlarning davlatlari va tashuvchilarining manfaatlarini, ikiknchi tomondan – yuk egalari va ekspeditorlarning manfaatlarini teng darajada aks ettirishi lozim.

Amaldagi xalqaro yo‘laklar bilan bir qatorda TRASEKA (TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia) deb nomlangan loyiha qabul qilingan – bu Evropa-Kavkaz-Osiyo (O‘zbekistonni aylanib o‘tish bilan Qozog‘iston orqali) transport yo‘lagini rivojlantirish bo‘yicha davlatlararo dasturdir. TRACEKA da ishtirok etuvchi mamlakatlar - Ozarbayjon, Armaniston, Bolgariya, Gruziya, Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Moldova, Ruminiya, Tojikiston, Turkmaniston, Turkiya, O‘zbekiston, Ukraina.



5.4-rasm. TRASEKA transport yo‘lagining sxemasi.

TRASEKA – bu o‘rta asrlardagi tarixiy Buyuk Ipak yo‘lini, ya’ni Markaziy, O‘rta va Kichik Osiyo orqali Xitoydan Evropaga boradigan yo‘lni qaytadan dunyoga keltirishga urinishdir. Loyihaning maqsadi Evropadan Kavkaz va Kaspiy dengizi orqali Markaziy Osiyoga va so‘ngra Xitoyga keladigan G‘arb-Sharq transport yo‘lagini yaratish va rivojlantirish bo‘lib hisoblanadi.

TRASEKA doirasida Ozarbayjon va Gruziyaning temir yo‘llari va Gruziyaning Qora dengizdagi Poti va Batumi portlari harakatga keltirilgan.

Bu yo‘nalishlar Shimol-Janub va G‘arb-Sharq nomini olgan, ularda Rossiya asosiy transport kommunikatsiyalari joylashgan.

Shimol-Janub yo‘nalishida tranzit yuklarni tashish quyidagi asosiy magistralar bo‘ylab amalga oshiriladi:

1. Finlyandiya chegarasi – Sankt-Peterburg – Moskva – Kiev – Ukrainaning Qora dengizdagi portlari;

2. Sankt-Peterburg – Pskov – Nevel – Vitebsk – Kiev – Ukrainaning Qora dengizdagi portlari;

Bu har ikkala yo‘lak №9 xalqaro transport yo‘lagining Rossiya qismi bo‘lib hisoblanadi.

3. Moskva – Liski – Rostov-Don – Novorossiysk;

4. Moskva – Saratov – Volgograd – Astraxan – Samur (Ozərbayjon bilan chegarada);

5. Murmansk – Petrozavodsk – Volxovstroy – Tver – Moskva;

6. Arxangelsk – Vologda – Yaroslavl – Moskva;

7. Ichki suv yo‘llari: Volga-Bolتيq va Oq dengiz-Bolتيq kanallari, Volga daryosini o‘z ichiga oladi, keyinchalik Kaspiy dengizi orqali Eron, Ozərbayjon, Qozog‘iston, Turkmaniston portlariga, Volga-Don kanali orqali – Qora dengiz va O‘rta Er dengizi portlariga chiqiladi.

5.5. O‘ZBEKISTON XALQARO TRANSPORT YO‘LAKLARI

Hozirgi kunda O‘zbekistonning tashqi savdo va tranzit yuklarini tashish quyidagi asosiy transport yo‘laklari bo‘ylab amalga oshirilmoqda:

1-yo‘lak – Bolتيqbo‘yi davlatlari portlari - Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya, Ventspils (Latviya), Tallinn (Estoniya) yo‘nalishida (Qozog‘iston va Rossiya orqali tranzit bilan);

2-yo‘lak – Evropa Ittifoqi mamlakatlari yo‘nalishida, Belarus va Ukraina orqali (Qozog‘iston va Rossiya orqali tranzit bilan) - Chop (Ukraina) va Brest (Belarus) chegaradan o‘tish joylari;

3-yo‘lak – Ukrainadagi Ilichevsk porti (Qozog‘iston va Rossiya orqali tranzit bilan), Qora dengizga chiqish bilan;

4-yo‘lak – TRASEKA yo‘lagi nomi bilan ma‘lum bo‘lgan Transkavkaz yo‘lagi yo‘nalishida (Turkmaniston, Qozog‘iston va Ozərbayjon orqali tranzit bilan), Qora dengizga chiqish bilan;

5-yo‘lak – Erondagi Bandar-Abbos portiga (Turkmaniston orqali tranzit bilan), Fors ko‘rfaziga chiqish bilan;

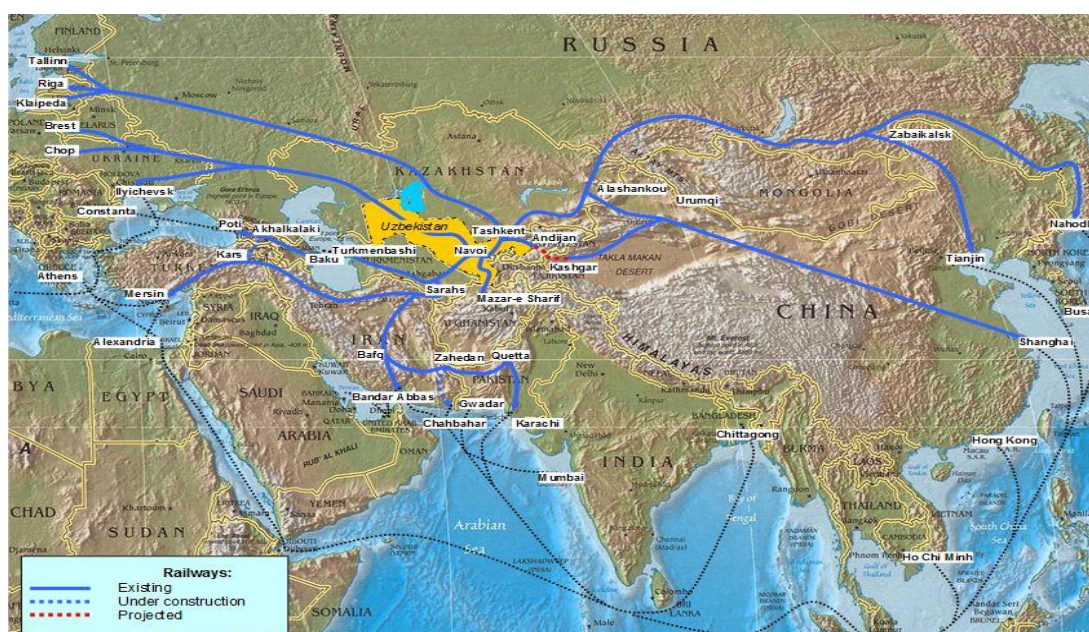
6-yo‘lak – sharqiy yo‘nalishda Qozog‘iston-Xitoy chegaradan o‘tish joyi orqali (Dostyk/Alalshankou) Xitoyning sharqiy portlariga, shuningdek Uzoq Sharqdagi Naxodka, Vladivostok va boshqa portlarga;

7-yo‘lak – Xitoy portlariga (Qirg‘iziston orqali tranzit bilan), Sariq dengiz, Sharqiy-Xitoy va Janubiy-Xitoy dengizlariga chiqish bilan;

8-yo‘lak – afg‘on muammosining tartibga solinishi munosabati bilan Afg‘oniston orqali tranzit bilan Bandar-Abbos, Chaxbahor (eron Islom Respublikasi), Gvadar va Karachi (Pokiston Islom Respublikasi) portlariga janubiy muqobil transport yo‘laklarini ishlab chiqish bo‘yicha imkoniyatlar ochiladi.

O‘zbekiston hududida xalqaro transport yo‘laklarini shakllantirish O‘zbekiston tashqi savdo tashishlarining sifati va samaradorligini oshirish, O‘zbekistonning transport xizmatlari eksportini, uchinchi mamlakatlarning tranzit tashishlariga xizmat ko‘rsatishni ham o‘z ichiga olgan holda, kengaytirish uchun O‘zbekistonning qulay geografik joylashuvidan foydalanishga yo‘naltirilgan.

O‘zbekiston hududida ularda tashqi savdo yuk oqimlari va yo‘lovchi oqimlari, shuningdek xalqaro tranzit tashishlar konsentratsiyalanadigan bir qator transport yo‘nalishlari tarkib topgan.



5.2-rasm. O‘zbekiston hududidagi xalqaro transport yo‘laklari.

2000 yilda Sankt-Peterburgda bo‘lib o‘tgan xalqaro Evroosiyo konferensiyasida ustivor Evroosiyo yo‘nalishlarini shakllantirish to‘g‘risida qaror qabul qilingan, ulardan ikkitasi O‘zbekiston hududi bo‘ylab o‘tadi.

5.6. INTERMODAL TASHISHLAR TEXNOLOGIYALARI

Yuklarni tashishga taalluqli bo‘lgan ko‘pgina zamonaviy manbalarda tashishlarni tasniflash va ularning tipini aniqlashda mamlakatimizdagi transport fani va amaliyoti uchun an‘anaviy bo‘lgan “aralash tashishlar” tushunchasi bilan bir qatorda inglizchadan kelib chiqqan «kombinatsiyalangan» (combined transport), «intermodal» (intermodal transport), «multimodal» (multimodal transport) tashishlar so‘z birikmalaridan foydalaniladi. Ba’zi bir manbalarda shuningdek «integratsiyalangan», «transmodal», «terminalli», «A-modal», «segmentlangan» tashishlar atamaları ham uchray qoladi.

Aralash tashishlar — yuklar va yo‘lovchilarni bir nechta transport turlaridan (quruqlikdagi, dengiz, havo) foydalanish bilan tashishdir.

BMT ning Evropa Iqtisodiyot Komissiyasi va transport vazirlari Evropa konferensiyasining (EKMT) rasmiy terminologiyasi:

Unimodal tashish (bir turdagi) – yuklarni to‘g‘ri bog‘lanishda bitta transport turi bilan tashish.

Multimodal tashish – yuklarni ikkita yoki undan ko‘p transport turlari bilan tashish.

Intermodal tashish – bu yuklarni xuddi o‘sha bitta yuk birligida (**transport modulida**) ikkita yoki undan ko‘p transport turlari bilan ketma-ket yoki transportning turi o‘zgarganda yukning o‘zini qayta yuklamasdan avtotransport vositasi bilan birgalikda tashishdir

Kombinatsiyalangan tashish – bu yuklarni intermodal tashish bo‘lib, unda reysning katta qismi temir yo‘l, ichki suv yoki dengiz transportiga to‘g‘ri keladi, yo‘lning avtotransportdan foydalaniladigan boshlang‘ich va oxirgi kesmalari esa maksimal darajada qisqa bo‘ladi. Kombinatsiyalangan tashish intermodal tashishga qaraganda anchagina tor tushuncha bo‘lib hisoblanadi.

Kontreylerli tashish – tirkamalar, yarim tirkamalar, treylerlar (og‘ir vaznli bo‘linmaydigan yuklar uchun mo‘ljallangan tirkamalar) yoki temir yo‘l platformasidagi olinadigan kuzovlarni temir yo‘l-avtomobil kombinatsiyalangan tashishlaridir.

Evropada ushbu texnologiyani «**dumalaydigan shosse**» (**Rolling road**) yoki «**yuguradigan shosse**» (**rolling motorway**) — yuklangan avtotransport vositalarini pasaytirilgan polli temir yo‘l platformalarida gorizonta1 yuklash-tushirish uslubidan foydalanish bilan tashish deb ataganlar. Ingliz terminologiyasida **Piggy-back traffic** – avtotransport vositasini maxsus temir yo‘l platformalariga yuklash bilan kombinatsiyalangan avtomobil-temir yo‘l tashishlarini bildiradi.

Kontreylerli texnologiyaning asosiy afzalliklari:

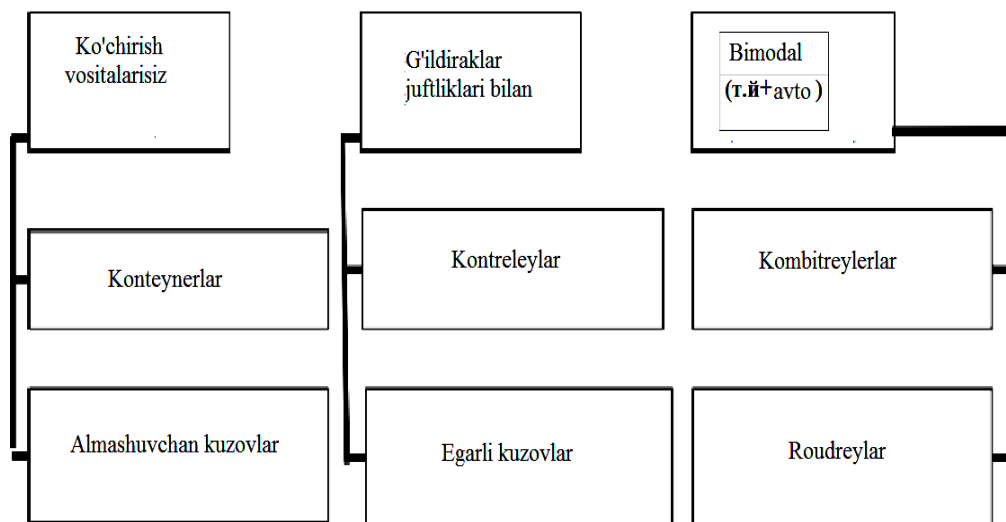
- Ekspluatatsiya xarajatlari kamayadi;
- Yuklarni yetkazib berish muddatlari qisqaradi;
- Tashishlarning xavfsizligi ortadi;
- Atrof-muhitning ifloslanishi kamayadi;
- Yirik shaharlarda transport “tiqin” lari kamayadi.

“Yuguradigan shosse” texnologiyasining asosiy kamchiliklari:

- Kapital xarajatlarning ortishi;
- Qo‘shimcha infratuzilmaning bo‘lishi (terminallar, asbob-uskunalar);
- Maxsus platformalardan foydalanilishi;
- Yuklarni tashiydigan platformalarning foydali hajmidan foydalanishning kamayishi;
- Tashishning umumiy narxining ortishi;
- Avtomobil haydovchilari uchun yo‘lovchi vagonining bo‘lishi zarurligi.

Kontreylerli tashishlarga "VIKING" kontreyler poezdi misol bo‘lib xizmat qila oladi – u ikkita port – Qora dengizdagi Ilichyovsk va Boltiq dengizijagi Klaypeda portlarini, shuningdek ikkita poytaxt - Kiev (Ukraina) va Vilnyusni (Litva) tutashtirgan. Ukraina bilan Litva o‘rtasidagi hukumatlararo kelishuvga muvofiq 2003 yil 6 fevraldan boshlab kombinatsiyalangan "VIKING" transport

poezdining muntazam qatnovi yo'lga qo'yilgan. Marshrutning umumiy uzunligi 1733 km. Poezd 56 soat 30 minutda bu masofani bosib o'tadi.



5.5-rasm. Intermodal tashishlarda transport modullarining tasnifi

Tashish narxiga tashish hujjatlarini rasmiylashtirish, bitta avtotransport vositasini maxsus temir yo'l platformasida tashish, haydovchi (lar) ning yo'lovchi vagonida ketishi, Ukraina, Belarus va Litvada bojxona rasmiyatchiligidan o'tish, butun yo'l davomida avtotransport vositalarini qo'riqlash kiradi.

Ukraina transport vazirligi va Polsha Respublikasi infratuzilma vazirligi o'rtasidagi hukumatlararo kelishuvga muvofiq 2003 yil 15 apreldan boshlab Kiev – Slavkuv marshruti bo'yicha kombinatsiyalangan "YAROSLAV" transport poezdining muntazam qatnovi boshlangan. "YAROSLAV" kontreyler poezdi avtomobillar bilan tashuvchilarga temir yo'l bo'ylab 404 km Polshaning ichkarisiga kirish imkonini bergan, bu davlatning hududida avtomobil tyagachlarining yurishiga dam olish kunlarida yo'l qo'yilmaydi.

Intermodal tashishlarda asosiy transport modullari quyidagilar bo'lib hisoblanadi:

Transport moduli – bu aralash tashishlar uchun mo'ljallangan transport birligidir (konteynerlar, kontreylerlar, roudreylerlar).

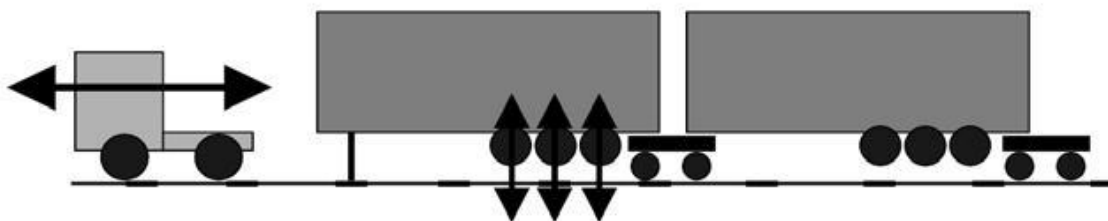
Almashuvchan kuzov – avtomobilning yuk eltuvchi qismi bo'lib, to'lig'icha rama yoki yarim tirkamadan echib olinadi va so'ngra vagonga yoki kemaga yuklanishi mumkin.

Egarli kuzov – bu temir yo‘l bo‘ylab shu maqsad uchun qurilgan maxsus vagonlarda, shosseda esa egarli tyagachlar yordamida tashiladigan yarim tirkamadir.

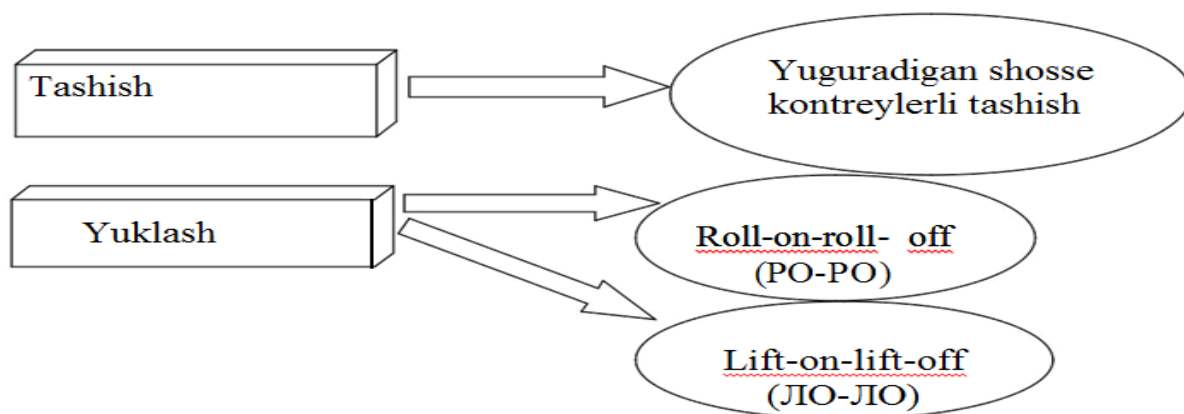
Kontreyler – shosseda avtomobil yordamida harakatlanish uchun mo‘ljallangan g‘ildiraklarga ega bo‘lgan konteynerdir, biroq pasaytirilgan polli yoki maxsus chuqurchali temir yo‘l platformalarida ham tashilishi mumkin.

Kombitreyler – bu avtomobil va temir yo‘l g‘ildiraklar juftliklariga ega bo‘lgan yarim tirkama bo‘lib, bu g‘ildiraklar tashish amalga oshiriladigan transportga bog‘liq ravishda navbatma-navbat ko‘tariladi va tushadi. Harakat tamoyili pnevmoyuritmalı temir yo‘l g‘ildiraklar juftligini qo‘llashga asoslanadi, avtomobil yo‘li bo‘ylab harakatlanishda u ko‘tariladi, temir yo‘l bo‘ylab harakatlanishda esa relslarga tushiriladi, avtog‘ildiraklar esa ko‘tariladi. Bimodal transport birliklarini yaratishga bo‘lgan birinchi urinish AQSH da muvaffaqiyatli chiqqan, biroq Evropaga to‘g‘ri kelmagan va keyinchalik temir yo‘l g‘ildiraklar juftligini olib tashlash bilan qayta ishlangan.

Roudreylerlar – bu kiritilgan vagon ramasiga ega bo‘lgan transport modulidir, bu rama bir paytning o‘zida modulning o‘zining ramasi funksiyasini ham bajaradi. Avtomobil g‘ildiraklari juftligini ko‘tarish uchun mo‘ljaplangan qurilma mavjud. Shosse bo‘ylab harakatlanishda roudreyler yarim tirkama funksiyasini bajaradi. Temir yo‘l bo‘ylab harakatlanishda esa vagonning kuzovi vazifasini bajaradi. Uni vagonning telejkasiga chiqarish ularni temir yo‘l transportiga yuklash uchun yetkazib kelgan tyagachlar bilan amalga oshiriladi. Yarim tirkamani temir yo‘l telejkasiga o‘rnatish kranlar va boshqa mexanizatsiya vositalaridan foydalanmasdan egarli tyagach yordamida bajariladi.

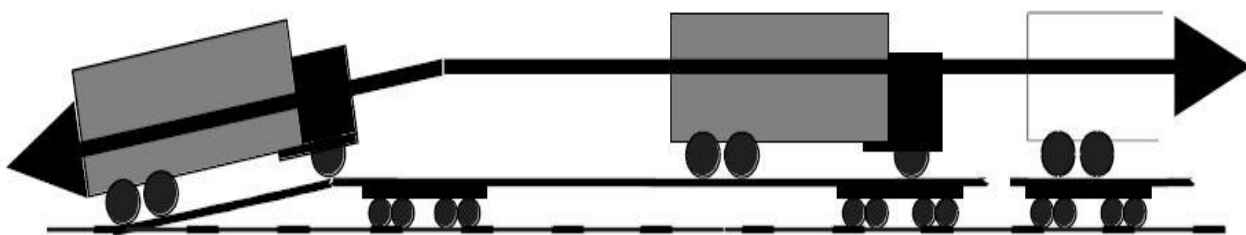


5.6-rasm. Roudreylerli tashishda poezdni shakllantirish texnologiyasi.



5.7-rasm. Intermodal tashishda yuk birliklarini tashish va yuklashning asosiy texnologiyalari.

Texnologiyasi: tyagach orqaga yurish bilan yarim tirkamani tormozlab qoʻyilgan telejkaga beradi, tirkamaning tayanch qismi telejka bilan ulangandan keyin tyagach ketadi. Yarim tirkama telejka va tayanch oyoqda osilgan holatda qoladi, soʻngra yarim tirkamaning old qismi va keyingi yarim tirkamaning orqa



5.8-rasm. Avtotransport vositalarini temir yoʻl platformalariga yuklashda “RO-RO” texnologiyasi.

qismi bilan ulash uchun keyingi telejka olib kelinadi. Oxirgi telejka odatdagi tishlashish mexanizmi va bufer qurilmasiga ega. Tortish kuchi va tormoz kuchi oxirgi telejkadan pritsepga uzatiladi. Shu munosabat bilan yarim tirkamaning ramalarini kuchaytirish lozim boʻladi, bu yarim tirkamaning oʻzining ogʻirligining 1-2 tonnaga ortishiga olib keladi. Relsli yoʻlda yarim tirkama tarkibni hosil qiladi, bu tarkib poezdga aylanadi.

Intermodal tashishda yuk birliklarini tashish va yuklashning asosiy texnologiyalari quyidagilar boʻlib hisoblanadi:

Gorizontall yuklash va tushirish uslubi — «Ro-Ro» (Roll -on-roll-off) — avtotransport vositasi, vagon yoki intermodal transport birligini oʻzining

g'ildiraklarida yoki ular ushbu maqsad uchun jihozlanadigan g'ildiraklarda kemaga yuklash yoki kemadan tushirish.

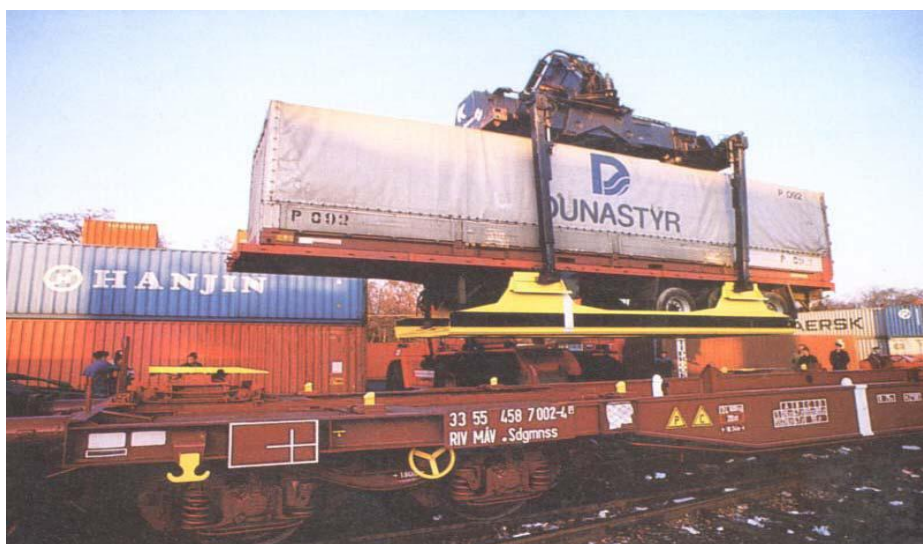
“Yuguradigan shosse” holatida faqatgina avtotransport vositalari temir yo‘l platformasiga chiqariladi yoki undan tushiriladi.

Transport modullarini “RO-RO” texnologiyasi bo‘yicha yuklashning quyidagi usullari farqlanadi:

1. Avtomashinalar o‘z yurishi bilan kemaga chiqariladi;
2. Temir yo‘l vagonlari lokomotivlar yordamida paromlarga chiqariladi;
3. Yarim tirkamalar terminal tyagachlari yordamida kemaga chiqariladi;
4. Yarim tirkamalar egarli tyagachlar yordamida temir yo‘l platformalariga chiqariladi;
5. Yarim tirkamalar egarli tyagachlar yordamida maxsus buriladigan temir yo‘l platformalariga chiqariladi.

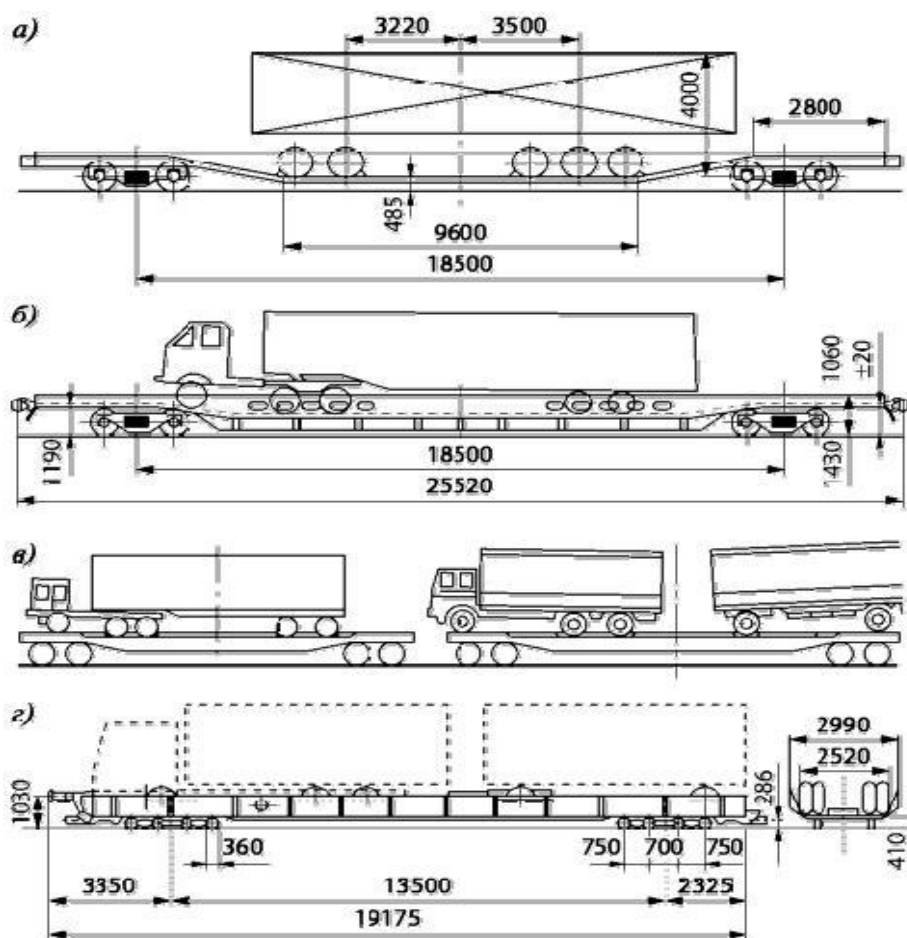


5.9-rasm. Yarim tirkamani “RO-RO” texnologiyasi bo‘yicha maxsus buriladigan temir yo‘l platformalariga yuklash.



5.10-rasm. Yarim tirkamani “Lo-Lo” texnologiyasi bo‘yicha yuklash.

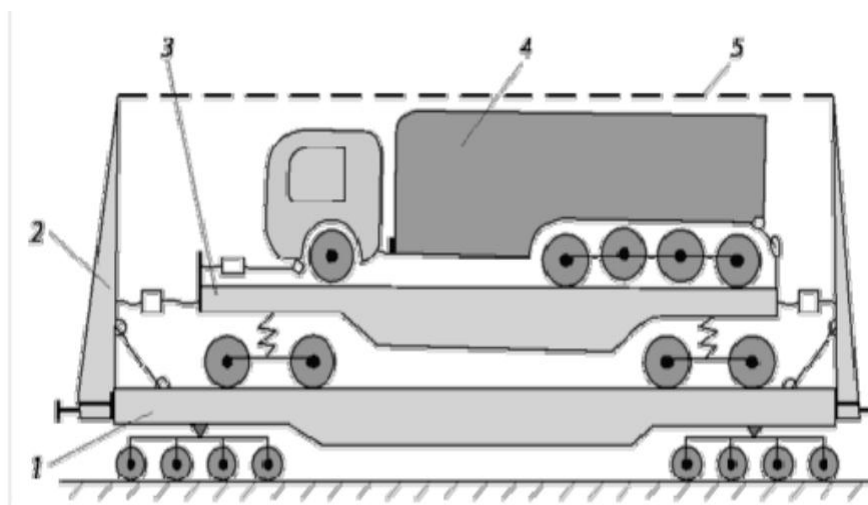
“Lo-Lo” vertikal yuklash va tushirish uslubi (Lift-on- lift-off) — intermodal transport birliklarini ko‘tarish uskunalaridan foydalanish bilan yuklash va tushirish.



5.11-rasm. Kombinatsiyalangan transportni platformalarga joylashtirish sxemasi

a — 1520 mm kenglikdagi izda yuradigan 13-9009 modeldagi to‘rt o‘qli platforma (kontreylerni joylashtirish); b — shuning o‘zi, avtopoezdni joylashtirish; v — 1520 mm kenglikdagi izda yuradigan M13-9004 va 13-4095 modeldagi to‘rt o‘qli platformalar (avtopoezdlarni joylashtirish); g — Talbot kompaniyasining 1435 mm izda yuradigan sakkiz o‘qli platformasi (avtopoezdni joylashtirish).

Ko‘taruvchanlik va yukni juda yuqoriga ko‘tarish imkoniyatiga ega bo‘lgan avtoyuklagichlar, shuningdek ko‘priqli kranlar va konteynerlarni almashtirib yuklagichlar qo‘llaniladi. Hozirgi kunda va o‘rta muddatli istiqbolda yuklarni xalqaro intermodal tashishlarda harakatlanuvchi tarkibga ishonchlilik bo‘yicha ham, turli yuklarni tashishga moslashganlik va yuklash-tushirish operatsiyalarini avtomatlashtirish bo‘yicha ham oshirilgan talablarni qo‘yish bilan temir yo‘l transportining roli ortadi. Temir yo‘l harakatlanuvchi tarkibi bo‘yicha texnik ma’lumotlarni tahlil qilish shuni ko‘rsatadiki, kontreylerlar va avtopoezdlarni tashish uchun yuklash maydonchasining pasaytirilgan sathiga ega bo‘lgan platformalar qo‘llaniladi (5.12-rasm).



5.12-rasm. Yiriklashtirilgan yuk birligini uch darajali tashishda transport birligining sxemasi.

1 — platforma; 2 — buriladigan yon devor; 3 — “chavandoz” platforma; 4 — avtopoezd; 5 — qayishqoq to‘siq.

Bunday tizimning birinchi darajasi pasaytirilgan yuklash maydonchasiga ega bo‘lgan maxsus platforma bo‘lib hisoblanadi, 1 1520 mm kenglikdagi izda yurish uchun mo‘ljallangan.

Biroq bu vagon-platformalar gabarit o'lchamlar, izning kengligi, o'qqa tushadigan yuklama, shuningdek yurish qismi, tishlashish va tormoz tizimidagi katta farqlar tufayli turli mamlakatlarning temir yo'llari bo'ylab harakatlanishga mo'ljallanmagan, bu temir yo'llar orqali qayta yuklamasdan tashishlarni tashkil qilishni anchagina qiyinlashtiradi. Shu bilan birgalikda qayta yuklash operatsiyalarining sonini minimallashtirish tannarxni keskin pasaytirish, yetkazib berish vaqtini qisqartirish, tashiladigan yuklarning saqlanishini oshirish imkonini beradi. Shu munosabat bilan O'zbekistonda yiriklashtirilgan yuk birliklarini (treylarlar yoki yarim tirkamalar) tashishning yangi uch qavatli varianti taklif qilingan (5.12-rasmga qaralsin).

Ikkinchi darajada 1435 mm kenglikdagi izda yurish uchun mo'ljallangan minimallashtirilgan g'ildirakli boshqa maxsus platforma joylashadi.

Ushbu tizimning uchinchi darajasiga yiriklashtirilgan yuk birligini tashiydigan avtopoezd joylashtiriladi.

Bunday transport tizimidan foydalanishning g'oyasi turli mamlakatlarning temir yo'llarining gabarit o'lchamlaridan maksimal foydalanish bilan vagonlarni qayta jihozlamasdan va yuklarni qayta yuklamasdan tashishlarni tashkil qilishdan iborat.

Ushbu tizimdan foydalanishning quyidagi sxemasi ko'zda tutiladi. Yiriklashtirilgan yuk birligi yuklangan avtopoezd, aytaylik, Evropa mamlakatlaridan birida o'z yurishi bilan 1435 mm kenglikdagi izda yuradigan platformaga joylashtiriladi va odatdagi poezdlar bilan MDH mamlakatlarining chegaralarigacha boradi. Chegara stansiyasida avtopoezd yuklangan bu platforma 1520 mm kenglikdagi izda yuradigan maxsus platformaga yuklanadi va odatdagi poezdlar bilan uch qavatli tizimda, aytaylik, bu erda izlarning kengligi 1435 mm bo'lgan Xitoy chegarasidagi chegara punktigacha tashiladi. Bu erda ikkinchi qavatdagi platforma 1435 mm kenglikdagi izga tushiriladi va yo'lda davom etishi uchun odatdagi poezdlarga tirkaladi.

Belgilangan stansiyada avtopoezd o‘z yurishi bilan platformadan tushadi va yiriklashtirilgan yuk birligini avtomobil yo‘li bo‘yicha iste‘molchiga yetkazib beradi.

Tasvirlangan texnologiyani taklif qilishda “chavandoz” deb nom olgan transport birliklarini maxsus temir yo‘l platformalarida ko‘p qavatli tashishning gabarit imkoniyatlari baholangan, shuningdek ko‘p o‘qli telejkaning minimallashtirilgan g‘ildirakli yangi konstruktiv sxemasini hisobga olish bilan ekipajning statik va dinamik yuklanganligi tadqiq qilingan, shuningdek vagonlarning konstruksiyasiga ekspluatatsiya qilishga ta’sir ko‘rsatuvchi aerodinamik ta’sirlarni kamaytiruvchi qo‘shimcha elementlarni kiritish baholangan, shuningdek ko‘rib chiqilayotgan minimallashtirilgan platformaning mustahkamligi baholangan.

Tadqiqot natijasida yiriklashtirilgan yuk birliklarini 1-T gabaritida MDH mamlakatlarining temir yo‘llari bo‘ylab uch qavatli tashishlarni tashkil qilish imkoniyatlari bo‘yicha xulosalar olingan.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Sizga ma’lum bo‘lgan xalqaro savdo qoidalarini standartlashtirishning shakllarini sanab o‘ting.

Xalqaro savdoni tartibga solish sohasida xalqaro shartnomalarni ishlab chiqadigan xalqaro tashkilotlarning faoliyatini tavsiflash.

3. Xalqaro savdodagi urf-odatlarini yoki biznes aylanmasini tasvirlab bering.

4. YUk tashish tashkilotiga qanday xalqaro tashkilotlar ta’sir ko‘rsatadi?

5. BMTEIK ichki transport komissiyasining funktsiyalarini tavsiflang.

6. Siz qanday xalqaro savdo shartnomalarini bilasiz?

7. Tashqi savdo shartnomasining tuzilishini tavsiflang.

8. "Incoterms 2000" uchun asosiy yetkazib berish shartlarining qiyosiy tavsifini bering.

9. Havo transporti orqali xalqaro tashishlarni amalga oshirishda shartnoma munosabatlari qanday tartibga solinadi?

3-MODUL. XALQARO LOGISTIKA TIZIMINING AXBOROT TA'MINOTI VA MUAMMOLARI

6-BOB. XALQARO LOGISTIKADA AXBOROT VA SERVIS XIZMATI

6.1. Xalqaro logistikada axborot texnologiyalarni roli.

6.2. Ma'lumotlarni global sinxronizatsiyalash texnologiyalari.

6.3. Logistik tizimlarda radio to'liqlik identifikatsiya texnologiyalari.

Kalit so'zlar: Radiochastota, identifikatsiya, brauzer kodlash, chip, lazer skaner, shtrix-kod, konteyner, elektromagnit to'liqlar, antena, skaner, mikroerakivtiv, optimal yo'nalishlar, sinxronizatsiya,

6.1. Xalqaro logistikada axborot texnologiyalarni roli.

Xizmatlar orasida axborot xizmatlar sohasi – ya'ni har xil informatsiyalarni sotish oxirgi o'rinni egallaydi. Xususan, axborot bozorga ish bilan bog'liq bo'lgan, huquqiy, ekologik, tibbiy va boshqa informatsiyalar, mutaxassislar uchun informatsiya va iste'molchilarning keng ommasiga mo'ljallangan informatsiyalar kiradi. Ba'zi bir tovar bozorlari va muayyan (konkret) mamlakatlardagi bozorlar to'g'risidagi ma'lumotlarni o'z ichiga oladigan, ish bilan bog'liq bo'lgan informatsiyalar sektori jahon informatsiya bozorining ko'proq rivojlanuvchi qismi bo'lib hisoblanadi. Milliy va dunyo iqtisodiyotiningg makro- va mikrodarajalari o'rtasida intensiv informatsion tarmoqlarni yaratuvchi informatsion xizmatlar keyingi paytlarda ayniqsa tezkorlik bilan rivojlanmoqda.

Informatsion xizmatlarning jahon bozori quyidagi o'ziga xos xususiyatlarga ega:

- keyingi yillarda axborotlarga bo'lgan talabning sezilarli darajada kamayganligi;
- elektron-hisoblash texnikasining tezkor rivojlanishi bazasida prinsipial yangi texnologiyalarning joriy qilinishi;
- dasturiy ta'minotning tezkorlik bilan kengayishi;
- yangi, o'ta murakkab elektron-hisoblash mashinalarining paydo bo'lishi bilan texnik vositalar va dasturlash vositalarining absolyut (mutlaq) qiymatlardagi bahosi, umuman olganda, o'smoqda.

Radiochastotani aniqlash ob'ektga biriktirilgan maxsus teglar yordamida, identifikatsiyalash va boshqa ma'lumotlarni olib yurish bilan amalga oshiriladi. Bu usul zamonaviy aloqasiz axborot tizimlarini qurish uchun asos bo'lib xizmat qiladi va "radiochastot identifikatsiyalash" degan ma'noni anglatuvchi "RFID texnologiyasi" (radio chastotani identifikatsiyasining qisqartirilgan nomi) ga ega.

RFID chiplari ma'lumotni radio stansiyasida o'quvchi yoki brauzerga uzatadi. An'anaviy bosilgan barkodlar odatda lazer skaner tomonidan o'qiladi, bu ma'lumotni aniqlash va chiqarib olish uchun bevosita ko'rinadigan bo'lishi kerak. RFID texnologiyasidan foydalanganda brauzer kodlangan ma'lumotni o'qishi mumkin, masalan, taglik maxfiy bo'lsa, mahsulot tanasiga o'rnatilgan yoki kiyimga tikiladi.

Agar chipga asoslangan RFID yorlig'i oddiy shtrix-koddan ko'ra ko'proq ma'lumotni o'z ichiga olishi mumkin va barkodlardan farqli o'laroq mijozning aravachasida turli xil pakatlardan, paletda yoki hatto yopiq konteynerda bo'lgan tovarlar bilan ma'lumot uzatiladi.

Radiochastotalarni identifikatsiya qilish tizimlari uch asosiy komponentdan iborat: 1) o'quvchi yoki brauzer (o'quvchi); 2) transponder (odatda inglizcha tagdan yorliq, teg yoki yorliq deb ataladi); 3) kompyuter ma'lumotlarini qayta ishlash tizimi.

O'quvchilar radio orqali teglarga ulangan, teglardan ma'lumotlarni oladilar va ma'lumotni ma'lumotlar bazasiga yuborishadi. O'quvchi transponderga signal yuboradigan va javob oladigan antenaga ega; kompyuter tizimi ma'lumotlarni tekshiradi va parolini o'zgartiradi, agar kerak bo'lsa, keyinchalik uzatish uchun ma'lumotlarni saqlaydi.

O'quvchi tegni faollashtirish va ma'lumotlarni o'qish va / yoki yozish uchun ma'lum bir chastotadagi elektromagnit to'lqinlarni chiqaradi. Ma'lumotlar o'qilishi va yozilishi mumkin bo'lgan masofa radiatsiya kuchi va radio chastotasiga qarab bir necha millimetrdan o'nlab metrgacha o'zgarishi mumkin - RFID tizimining chastota diapazoni qanchalik baland bo'lsa, masofa shunchalik katta bo'ladi. Chastotasi yorlig'i radiatsiya zonasiga kirganda faollashuv signalini belgilaydi.

O'quvchi yorlig'i (chip) ichki devorida kodlangan ma'lumotlarni parchalaydi va ma'lumotlar qayta ishlash uchun asosiy kompyuterga uzatiladi.

Transponderning asosiy komponentlari[12] brauzer bilan aloqa o'rnatishni va antennani boshqaradigan birlashgan mikrokeraktivadir. Telefonga o'rnatilgan mikrokeraktiva (chip) identifikatsiya kodi yoki boshqa ma'lumotlarni o'z ichiga olgan xotiraga ega. Transponder skanerdan signalni aniqlaydi va ular xotirasida saqlangan ma'lumotlarni uzatishni boshlaydi, bunda ular o'rtasida aloqa yoki to'g'ridan-to'g'ri ko'rish mumkin emas, chunki radio signallari metall bo'lmagan materiallarga osongina kiradi. Transponder identifikatsiyalanadigan ob'ektlar ichida ham yashirin bo'lishi mumkin.

Yangi texnologiyaning asosiy afzalliklari haqida gapirganda, shuni e'tiborga olish kerakki, bir tomondan ob'ekt va brauzerning aloqasi yoki to'g'ridan-to'g'ri ko'rinishi talab qilinmaydi, boshqa tomondan quyidagilarga imkon beradi:

- 1) ma'lumotlarni tez va aniq o'qish;
- 2) tajovuzkor muhitda ham ishlashi;
- 3) axloqsizlik, bo'yoq, suv, plastmassa, yog'och qatlami orqali ma'lumotlarni aniqlash;
- 4) passiv ishlashi bilan deyarli cheksiz foydalanish muddati bor;
- 5) transponderda katta hajmdagi ma'lumotlarni olib borish;
- 6) soxtalashtirilish ehtimoli deyarli yo'qoladi;
- 7) transponderda kerakli ma'lumotlarni o'qibgina qolmay, balki ularni yozib olishni ham talab qiladi.

Bugungi kunda RFID texnologiyalari keng qo'llanilmoqda, ular quyidagilarni ta'minlaydi: korxonalar va omborlarda xodimlarning erkin foydalanish va harakatlanishini elektron nazorat qilish; ishlab chiqarishni boshqarish, tovar va bojxona omborlari, do'konlari; tovarlar va moddiy boyliklarni chiqarish va joylashtirish; avtomatlashtirilgan ma'lumotlarni yig'ish va agar kerak bo'lsa temir yo'llarda, pullik yo'llarda, yuk stansiyalarida va terminallarda zaryadlash; transport vositalarini boshqarish, rejalashtirish, jadallik jadvali va avtotransport uchun optimal yo'nalishlarni tanlash; jamoat transporti vositalarini

boshqarish va yo'lovchilar tashishni optimallashtirish; qimmatbaho mahsulotlarni omborlarda va do'konlarda muhofaza qilish; avtotransportda himoya va signalizatsiya tizimlari.

Umuman, radio chastotani identifikatsiyalash tizimlari turli ob'ektlarning tezkor va aniq nazoratini, kuzatuvini va ro'yxatga olinishini talab qiladigan juda ko'p turli xil hollarda qo'llaniladi.

Ularning tub o'zgarishlarini keltiradigan ko'plab texnologiyalar mavjud emas, ammo RFID va elektron savdo kodlari ekspertlarning yakdil fikricha, bu kategoriyaga tushadi. Ularning ishlatilishi qiymat zanjiridagi joylaridan qat'iy nazar barcha biznes jarayonlarga ta'sir qiladi va muqarrar ravishda an'anaviy shtrix kod texnologiyasini o'rnini oladi.

Ta'kidlash joizki, G'arb jamiyatida bu texnologiyani joriy etishga ba'zi qarama-qarshiliklar mavjud. Masalan, Evropada iste'molchilar advokatlar chakana mahsulotlarga RFID teglaridan foydalanishdan tashvishda, ular yordami bilan kompaniyalar barcha iste'molchilarning giyohvandligini kuzatishi va shu tariqa odamlarning shaxsiy hayotiga aralashishidan qo'rqishadi. Shuning uchun, Massachusetts Texnologiya Institutida joylashgan RFID tadqiqot konsortsiumi Auto-ID Center, chakana savdo do'konlari RFID teglarini o'chirish qobiliyatini berishni taklif qildi. Ba'zi ishlab chiqaruvchilar bu xususiyati bilan teglar chiqarishni boshladilar. Biroq, sohada ishlayotgan tahlilchilarning ko'pchiligi, RFID texnologiyasini yaxshilangan xizmat ko'rsatish sifati bilan bog'liq bo'lgan afzalliklari maxfiylikka oid har qanday tashvishlardan ustun kelishiga ishonishadi.

6.2. Ma'lumotlarni global sinxronizatsiyalash texnologiyalari.

Umumiy ma'lumotlar sinxronizatsiyasi. Global ma'lumotlarning sinxronlash tarmog'i barcha hamkorlarga real vaqtda o'z tizimlarida izchil mahsulot ma'lumotlariga ega bo'lishiga imkon beruvchi xavfsiz va uzluksiz ma'lumotlar sinxronizatsiyasini ta'minlaydigan avtomatlashtirilgan, standartlarga asoslangan global tarmoqdir. Mahalliy va jahon bozorlarida samarali biznes bitimlari uchun

standartlashtirilgan, ishonchli ma'lumotlar, savdo jarayonlarida xarajatlarni kamaytirish imkonini yaratadi.

Global Ma'lumotlar Sinxronizatsiyasi Tarmog'i (GDSN) tushunchasi GCI, GS1 Association (EAN International) va Unified Code Council (UCC) kabi tashkilotlarning ishtiroki bilan ishlab chiqarishni tezlashtirish va ta'minot zanjirida xarajatlarni kamaytirish uchun ishlab chiqilgan. GDSN - barcha mamlakatlar kompaniyalari savdo hamkorlari bilan ta'minot zanjirlarida standart va sinxronlashtirilgan ma'lumotlarni almashish imkonini beradigan kataloglar (yoki ma'lumotlar kataloglari) va GS1 global registrlari bilan o'zaro aloqada Internet-tarmoqlariga ulangan. GDSN tarmog'i savdo sheriklarining ma'lumot almashinuvi aniq va universal standartlarga muvofiqligini ta'minlaydi. GDSN tarmog'i savdo hamkorlari (yetkazib beruvchilar va perakendeciler), kataloglar (savdo hamkorlarining ma'lumotlarini saqlash va qayta ishlash xizmatlari) va Global Registry GS1 (GDSN jamoasiga ma'lumot manbalarini aniqlash va savdo hamkorlari o'rtasida ma'lumotlarni sinxronizatsiya qilish imkonini beradigan global katalog) kiradi.

GDSNning asosiy afzalliklaridan biri shundaki, har bir savdo sherigi GDSN tarmog'iga bitta kirish nuqtasiga ega va ular tanlov bo'yicha sertifikatlangan katalogdan foydalanadi. Bu bir xil yoki turli geografik joylashuvi bo'lgan bir nechta katalog uchun obuna haqini saqlab qoladi. Shuning uchun savdo sheriklari GS1 Global Registratsiyasidan faqatgina sertifikatlangan katalog orqali foydalanishlari mumkin. Ta'kidlash joizki, savdo hamkorlari o'zlarining sertifikatlangan kataloglaridan foydalanishlari mumkin.

Tarixiy jihatdan, EAN / UPC kodlari ko'pincha savdoda qo'llaniladi. UPC tizimi dastlab ishlab chiqilgan bo'lib, kodlash uchun 12 ta raqamni o'z ichiga oladi va shuning uchun evropa mamlakatlari ham e'tiborni tortdi. Evropa EAN-13 kodlash tizimini ishlab chiquvchilar UPC kodlash bilan maksimal muvofiqlashuvni ta'minlovchi kodlar diapazonini kengaytirish va mustaqil ravishda ro'yxatga olish tizimini yaratish bo'yicha jiddiy vazifa bilan to'qnashdi. Bu esa 13-raqamli kodlash usulini topdi, bu birinchi (odatda arabcha ko'rsatiladi) shtrixkodning chap

tomonida) 12 ta raqamli naqsh bilan, shuningdek UPCda. Shu bilan birga, EAN-13 kodirovkasida muvofiqlik saqlanib qoldi va UPC birinchi raqam 0 bilan kodlashni EAN-13 ning pastki qismi bo'ldi.

Ma'lumotni kodlash usullari. Lineer shtrix. Lineer (an'anaviy) barkodlar bir yo'nalishda (gorizontal) o'qiladi. Eng keng tarqalgan chiziqli belgilar: (EAN-8 8 raqamdan, EAN-13 - 13 raqamdan iborat), UPC (UPC-A, UPC-E), Code39, Code128 (UCC / EAN-128), Codabar, Interleaved 5/5 ". Lineer simobologiyasiz oz miqdorda ma'lumotlarni kodlash imkonini beradi (20-30 belgigacha, odatda raqamlar). Ikki o'lchovli. "Vikipediya, bepul ensiklopediya"

Ko'p ma'lumotni kodlash uchun mo'ljallangan ikki o'lchovli simvolizm. Bunday kodning dekodlanishi ikki o'lchamda (gorizontal va vertikal) amalga oshiriladi. Ayni paytda, ikki o'lchamli shtrixli Aztekning eng keng tarqalgan turi mavjud. Har bir ramzda siz maqsadli maydon va ma'lumotlar maydonini tanlashingiz mumkin. Nishon konsentrik kvadratlar to'plamidir va uni dekodlash jarayonida ramzning geometrik markazini aniqlash uchun ishlatiladi. Ikkita kvadratchaga mo'ljallangan "Kompakt" ramzi va uchta kvadratchadagi maqsadga ega bo'lgan "To'liq qator" belgisi mavjud.

Radio teglar. RFID teglari endi bar kodlash bilan bevosita bog'liq bo'lmasada, ular identifikatsiya tizimining mantiqiy davomidir. Ba'zan bir shtrix ham RFID teglar uchun qo'llaniladi.

Tartibga solish va standartlashtirish. Shtrixlik xalqaro nodavlat va nodavlat tashkilotiga tashkil etilgan EAN Assotsiatsiyasiga topshirildi. GS1 a'zosi sifatida UNISCAN / GS1 Rossiya avtomatik identifikatsiya qilish assotsiatsiyasi GS1 ni ifodalovchi yagona tovar kodlash tashkiloti hisoblanadi. GS1, UNISCAN / GS1 Rossiya Federatsiyasida GS1 tovar belgisini ishlatish huquqini berdi.

GLN identifikatsiya raqami - oddiygina tashkilotning o'ziga xos huquqiy, funktsional yoki jismoniy holatini belgilaydigan raqam kodi, masalan, yuridik shaxslar: umuman korxonalar, filiallar yoki mustaqil bo'linmalar, masalan, yetkazib beruvchi, mijoz, bank, ekspeditor ...; funktsional ob'ektlar: yuridik shaxsning muayyan bo'linishi, masalan, buxgalteriya hisobi; jismoniy ob'ektlar:

binoda alohida xona, masalan omborxona yoki omborga kirish joyi, yetkazib berish punkti, ko‘chirish punkti. Har bir ob‘ektga noyob identifikatsiya raqami beriladi.

GLN identifikatsiya raqamlari ma’lumotlar bazasidan quyidagi ma’lumotlarni olish uchun mos yozuvlar kalitlari: pochta manzili; ob‘ekt turi (ishlab chiqarish markazi, omborxona, savdo ofis, kompaniyaning idorasi); mintaqa; telefon raqami, faks; aloqa bo‘yicha ofitser; bank tafsilotlari haqida ma’lumot; yuk tashish talablari va cheklovlari xisobga olinadi.

Ob‘ektlarni identifikatsiya qilish mahsulotlarni samarali taqsimlash va savdo sheriklari o‘rtasida axborot almashinuvini ta’minlash uchun zarur: eDI xabarlari; ob‘ektning jismoniy joylashuvini belgilash (binolar ...); logistika bo‘linmalari to‘g‘risidagi ma’lumotlarni kuzatish kiradi.

Elektron ma’lumotlar almashinuvi (EDI). Kompyuterlar o‘rtasida xabar almashish standart formatiga elektron ma’lumotlar almashinuvi yoki eDI deb ataladi.

Identifikatsiya raqamlari eDining asosiy tushunchasi. Ular eDI orqali amalga oshirilgan operatsiyalar bilan bog‘liq barcha ob‘ektlarni noyob, ahamiyatsiz va samarali identifikatsiyalashni ta’minlaydi. Bu e-tijoratning asosiy shartidir. Barcha savdo firmalari bitta kodlash standartidan foydalanishlari kerak. Bunday holda elektron ma’lumot almashish uchun kompyuter tarmoqlari bevosita kerakli elektron pochta qutisiga, ish stansiyasiga yoki dasturga xabarlar yuboradi. Muayyan ob‘ektlar yoki ishtirokchilarga tegishli nomlar, manzillar va ma’lumotlarning har bir bitim yakunida berilishi shart emas. Kerakli ma’lumotlar faqatgina bir marta uzatiladi, kompyuterga kiritiladi va keyinchalik noyob identifikatsiya raqamiga yo‘naltiriladi. Hatto qog‘ozni qayta ishlash tizimi ishlatilganda ham identifikatsiyalash raqamlarini ishlatish yanada foydalidir ular qog‘ozga ko‘proq joy bermaydilar, ammo ular xatolar sonini sezilarli darajada kamaytiradi va ish vaqtini tejaydi.

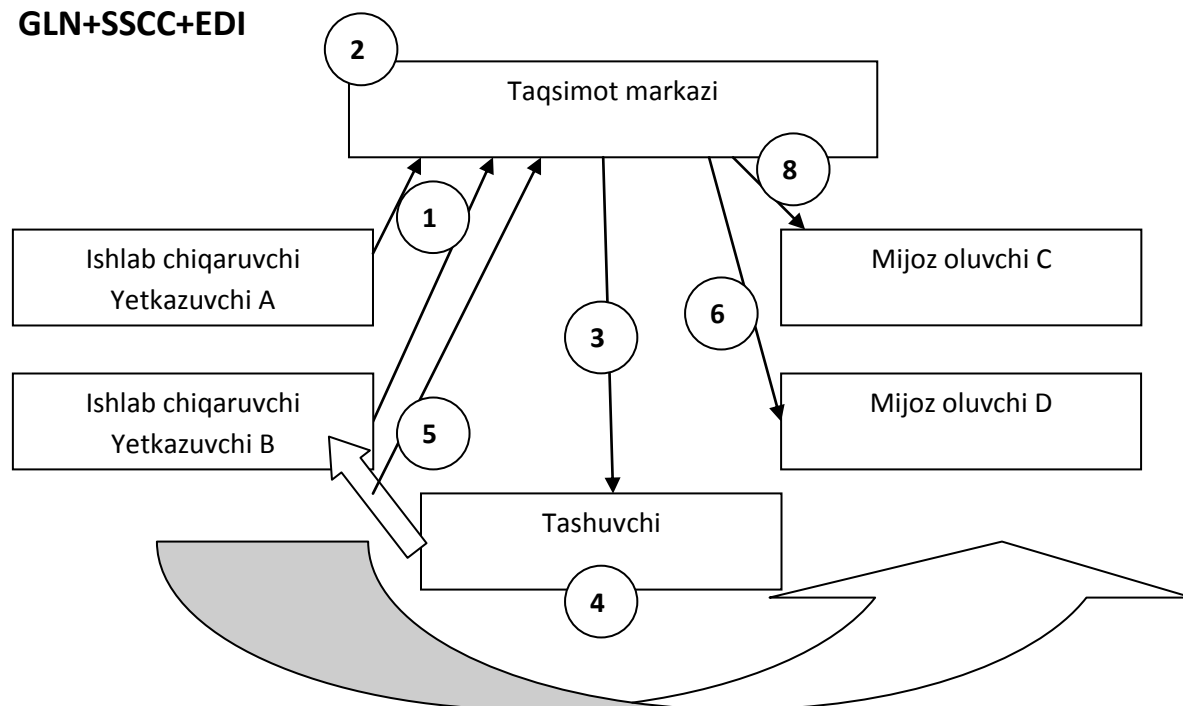
SSCC (seriyali qadoqlash transport kodi). SSCC - yetkazib berish zanjirida tashish yoki saqlash bilan bog‘liq logistika modullarini noyob tarzda aniqlash uchun foydalaniladigan raqam yoki ma’lumotlar tuzilmasi.

GS1 tizimi quyidagilarni qamrab oladigan xalqaro, ko‘p tarmoqli ochiq standart hisoblanadi:

- tovarlar, xizmatlar, mulk, joylashuvi, yetkazib berish kutish (transport birliklari) va noyob identifikatsiya raqamlari;
- kodlangan ma’lumotni avtomatlashtirilgan o‘qish uchun GS1 barkodlar;
- standart va avtomatik ravishda muntazam o‘qish uchun foydalanish mumkin bo‘lgan standart shaklda transport va ombor ishlarini bajarish uchun zarur bo‘lgan ma’lumotlarni taqdim etishga imkon beradigan, yetkazib berish birliklari (konteynerlar, paketlar, sxemalar) uchun standart GS1 transport yorlig‘i;
- axborot va kommunikatsiya ehtiyojlariga javob beruvchi tizim samaradorligini oshirish uchun axborot va kommunikatsiya vositalari. Ular orasida eANCOM standart elektron xabarlar, elektron kataloglar va boshqalar kiradi.

6.1-rasmda xalqaro ta’minot zanjirining axborot tizimida GLN, SSCC va eDI foydalanish ko‘rsatilgan.

GLN+SSCC+EDI



6.1-rasm. Ma’lumot tizimida GLN, SSCC va eDI dan foydalanish

1. Ishlab chiqaruvchi / yetkazib beruvchilar A va B original SSCC tomonidan yetkazib berish uchun tayyorlangan yukni belgilaydi, yuklarni joʻnatish uchun tayyorlashni tarqatish markaziga maʼlum qiladi. EDI yordamida yuk maʼlumotlarini: SSCC raqamlari, har bir turkumning mazmuni, joʻnatish sanasi, qabul qiluvchi raqamlari krsatiladi.

2. tarqatish markazi isteʼmolchilarga / qabul qiluvchilarga yuborilgan yuk haqida maʼlumot toʻplaydi va tashuvchiga "Transportda koʻrsatma" tayyorlaydi.

3. tarqatish markazi yetkazib beruvchilarni A va B yetkazib beruvchilardan tegishli lokalizatsiya raqamlari bilan belgilangan yuklarni yetkazib berishni topshiradi. Yuk tashish boʻyicha TKM maʼlumotlarini va yetkazib beruvchilar va yetkazib beruvchilarning tegishli lokalizatsiya raqamlarini, yuklarni yetkazib berish va yuklarni yetkazib berish sanalarini, shuningdek boshqa logistik maʼlumotlarini oʻz ichiga olgan "Tashish boʻyicha yoʻriqnoma" tashuvchilariga xabar beradi.

4. Tashuvchi "transport koʻrsatmalarini" oladi.

5. Tashuvchi yetkazib beruvchidan yuk oladi. U toʻplamlardagi SSCC kodlarini oʻqiydi va partiyalarning mazmuni qabul qilingan "Transport yoʻriqnomasiga" mos keladimi-yoʻqligini taqqoslaydi. Tovarlarini qabul qilish toʻgʻrisida tarqatish markaziga xabar beradi.

6. Tarqatish markazi joʻnatuvchining yuborilgan sanasi va yuklarning mazmunini xabar qiladi.

7. Taşeron, C va D lokalizatsiya raqamlari boʻyicha identifikatorlarga joʻnatmalar beradi.

8. Qabul qiluvchilar qabul qilingan joʻnatmalarning SSCC raqamlarini va ularning mazmunini tekshirib koʻrishlari kerak. Tarqatish markaziga yetkazib berishning toʻliqligini tasdiqlang.

Tovar yetkazib beruvchilar va mijozlar haqida maʼlumot: GLN raqami, ismi, manzili, mintaqaviy raqam, NIP va boshqalar. tarqatish markazi va tashuvchining bazasida joylashgan. "Transportda koʻrsatma" qabul qiluvchining GLN raqamini

o'z ichiga oladi. Yetkazib beruvchi va mijoz haqida qolgan ma'lumotlarning taqsimlanishi taqiqlanadi.

2. Xalqaro logistika sohasida xizmat ko'rsatish - bu ko'p o'lchovli kontsepsiya. Xalqaro ta'minot zanjiriga kiradigan korxonada xizmat jarayonlari sohasida kamida uchta tadqiqot sohasini ajratib ko'rsatishimiz mumkin: 1) mahalliy xizmatlarning samaradorligini ta'minlash, subpudratchilarni jalb qilish to'g'risida qaror qabul qilish; 2) xalqaro yoki global bozorda mijozlarga xizmat ko'rsatishning yuqori darajasini ta'minlash, taqdim etilgan tovarlar yoki xizmatlar qiymatini oshirish; 3) xizmat ko'rsatuvchi korxonalar, shu jumladan logistika ta'minlovchilari logistikasi. Ko'mirchilik, ishlab chiqarish yoki qishloq xo'jaligi sohasiga tegishli ko'plab yirik xalqaro kompaniyalarda maxfiy xizmat ko'rsatish sektori mavjud. Ushbu ichki xizmatlar deb ataladigan xizmatlar ko'plab tadbirlarni qamrab oladi, jumladan xodimlarni yollash, ma'lumotnoma materiallarini nashr etish, huquqiy va buxgalteriya xizmatlari, tovarlarni tashish va boshqa ko'plab ishlar. Ichki ishni bajarish huquqini uchinchi tomonga topshirsalar, amaliyotlar yanada keng tarqalib bormoqda, chunki maxsus subpudratchilar ularni yanada samarali bajaradilar. Mustaqil biznesga aylantirilib, yakka tartibdagi xizmat ko'rsatish jarayoni sotuv va sotib olish ob'ekti bo'lib qoladi va shuning uchun ular milliy iqtisodiyotning xizmatlariga mos ravishda kiritilishi mumkin. Biroq, agar bunday ishlar subpudratchilar ishtirokisiz amalga oshirilsa ham, ularni amalga oshiradigan korporatsiyalar bo'limlari rahbarlari ham ichki mijozlarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatishga intiladi.

Nihoyat, har qanday korxonaning muvaffaqiyatli yoki muvaffaqiyatsizligi tanlangan bozorlarga iste'molchi qiymatining darajasi bilan belgilanadi. Qisqacha aytganda, mijozning qiymati xarid yoki munosabatlardan kelib tushadigan tushunchalar va umumiy xarajatlar o'rtasidagi farq sifatida aniqlanishi mumkin. Aks holda, bu g'oyani quyidagicha ifodalash mumkin:

Sifat xizmati

Xaridor qiymati = -----

Narxlar x Vaqt

To'rt tarkibiy elementlarning har biri quyidagicha qisqacha tavsiflanishi mumkin. Sifat - taklifning funktsionalligi, ishlashi va texnik tavsifi. Xizmat - mijozga taqdim etilishi, qo'llab-quvvatlashi va majburiyatlari. Xarajatlar - mijozning tranzaksiyasi uchun xarajatlar, shu jumladan, mahsulotning hayot aylanish jarayonining narxi. Vaqt, mijozning talablarini qondirish uchun zarur bo'lgan vaqt, masalan, yetkazib berish davrining vaqti.

Ushbu to'rt unsurning har biri doimiy raqobatbardosh ustunlikni ta'minlash uchun doimiy rivojlanish, innovatsiya va sarmoyalar dasturini talab qiladi.

6.3. Logistik tizimlarda radio to'liqinli identifikatsiya texnologiyalari.

Mijozlarga xizmat ko'rsatishning roli xaridor va sotuvchi o'rtasida tovarlar va xizmatlar almashtiriladigan "vaqt va joyning qulayligi" ni ta'minlashdan iborat. Boshqacha qilib aytganda, mahsulot yoki xizmat mijoz yoki iste'molchining qo'liga tushmaguncha hech qanday ahamiyatga ega emas. Bundan kelib chiqadiki, tarqatishning biznes funksiyasi, aslida, mahsulot yoki xizmatning "mavjudligi" ni ta'minlashga qaratilgan. "Erişilebilirlik" tushunchasi o'z-o'zidan murakkab bo'lib, mavjudlik mijozlarga xizmatni tashkil etuvchi ko'plab boshqa omillar bilan belgilanadi. Bu omillar, masalan, yetkazib berishning chastotasi va ishonchliligi, zaxiralarning darajasi va ta'minot siklining uzunligini o'z ichiga olishi mumkin. Aslida mijozlarga xizmat ko'rsatishni xaridorga yetkazib beriladigan tovarlar va xizmatlarni yaratish jarayoniga ta'sir qiluvchi barcha omillarning o'zaro ta'siri aniqlanadi.

Mijozlarga xizmat ko'rsatish elementlarini uchta toifaga ajratish tavsiya etiladi:

- 1) oldindan tuzilgan tranzaksiya elementlari (bitimgacha);
- 2) tranzaksiya elementlari (bitim paytida);
- 3) tranzaksion elementlardan so'ng (bitimdan keyin).

Mijozlarga xizmat ko'rsatishning oldindan tuzilgan elementlari korporativ siyosatlar yoki dasturlarga, ya'ni xizmat siyosatining yozma deklaratsiyasiga, tashkilotning tuzilishining mosligi va tizimning moslashuvchanligiga bog'liq.

Transnatsional elementlar - bu jismoniy taqsimot funksiyasida bevosita ishtirok etadigan mijozlar xizmati o'zgaruvchilari, masalan, mahsulotning ishonchliligi va yetkazib berilishi. Post-tranzaksion mijozlarga xizmat ko'rsatish elementlari asosan mahsulotni qo'llash paytida, masalan, sifatni ta'minlash, ehtiyot qismlar va ta'mirlash xizmati, mijozlarning shikoyatlarini ko'rib chiqish va mahsulotni almashtirish bilan bog'liq.

Mijozlarga xizmat ko'rsatishning ko'plab qismlari quyidagilardan iborat:

Jarayonning elementlari: 1) mijozlarga xizmat ko'rsatishning yozma siyosati (ichki yoki tashqi foydalanish uchun tushunarli bo'ladimi, o'ziga xos va imkon qadar miqdoriy jihatdan aniqlangan); 2) ma'lumot topish qulayligi (bizni topish oson / biz bilan ish qilish, bir aloqa nuqtasi bormi); 3) tashkilot tuzilmasi (mijozlarga xizmat ko'rsatish uchun boshqaruv tuzilmasi mavjud bo'lganda, u xizmat jarayonini nazorat qiladi); 4) tizimning moslashuvchanligi (mijozlarning o'ziga xos ehtiyojlarini qondirish uchun xizmat ko'rsatish tizimini moslashimiz mumkin). Jarayon vaqtida bo'lgan elementlar: 1) yetkazib berish davrining davomiyligi (Buyurtmani joylashtirilgan paytgacha qancha vaqt kerak bo'lsa, ishonchlilik / og'ish nima); 2) zaxiralar mavjudligi (har bir mahsulot uchun talabning qaysi foizini ombor zaxiralaridan qoniqish mumkin); Buyurtma bajarish darajasi (buyruqlar qisman buyurtmaning va'da qilingan vaqtida to'liq bajarilgan); 3) Buyurtmaning maqomi to'g'risidagi ma'lumot (so'ralgan ma'lumotni talab qilish uchun qancha vaqt ketishi, mijozlarga muammo haqida ma'lumot berish yoki biz bilan bog'lanish kerakmi). Jarayondan keyingi elementlar: 1) zaxira buyumlar mavjudligi (ehtiyot qismlar inventarizatsiya darajasi); 2) chaqiruvga kelgan vaqt (chaqiruv vaqtida mutaxassisga qancha vaqt ketishi kerak va "birinchi chaqiruvda belgilangan standart stavkasi" nima); 3) tovar / kafolatni qo'llab-quvvatlash (ularni sotib olishdan keyin shaxsiy mollarni topa olamiz, mijozlar ushbu kafolatni ushbu darajaga ko'tarishlarini kutish / taklif qilish darajasida kafolat berishi mumkin); 4) mijozlar shikoyatlari, shikoyatlar va h.k. (shikoyat va qaytarishlar bilan biz qanchalik tezkorlik bilan ish tutamiz, mijozlarimiz javobini baholashimiz mumkinmi)

Har bir muayyan mahsulot / bozorda ushbu elementlarning ba'zilar boshqalardan ko'ra muhimroq bo'ladi va yuqorida aytib o'tilganlardan tashqari ma'lum bir bozorda tegishli bo'lgan boshqa omillar ham bo'lishi mumkin. Ko'p o'lchovli mijozlarga xizmat ko'rsatish va turli bozorlardagi talablarning sezilarli farqiga qarab, har qanday korxona uchun aniq belgilangan mijozlarga xizmat ko'rsatish siyosati juda muhimdir. 6.1-jadvalda globallashuvning asosiy omillari va ularning xizmatlarning uchta asosiy toifalariga ta'siri ko'rsatilgan: shaxsga, ularning xususiyatlariga va ma'lumotlarga asoslangan xizmatlarga yo'naltirilgan xizmatlar. Insonga mo'ljallangan xizmatlar mijozlar bilan jismoniy aloqa qilishni o'z ichiga oladi. Ularning qarashlari uchun mijozning shaxsan o'zi "xizmat ko'rsatish» yoki xizmat ko'rsatuvchi provayderga barcha kerakli jihozlar bilan yashash joyiga yoki iste'molchining ish joyiga borishi talab qilinadi. Har qanday holatda, xizmat ko'rsatuvchi kompaniya jismoniy jihatdan geografik mintaqada bo'lishi kerak va maqsadli mijozlarga xizmat ko'rsatish uchun zarur bo'lgan xodimlar, jihozlar, uskunalar va transport vositalariga ega bo'lishi kerak. Mulkga yo'naltirilgan xizmatlar ko'p holatlarda geografik cheklovlar bilan ajralib turadi. Shunday qilib, agar xizmat ko'rsatuvchi provayder ma'lum ob'ektlarni ta'mirlash yoki ularga xizmat ko'rsatish uchun joylashadigan joyga kelishi kerak bo'lsa, bu sohada uning jismoniy mavjudligi ham zarur. Yuk tashish mumkin bo'lgan kichik narsalar masofaviy xizmat ko'rsatish markazlariga etkazilishi mumkin, ammo transport xarajatlari, bojxona to'lovlari va davlat cheklovlari mahsulotlarni uzoq masofalardagi yoki milliy chegaralar bo'ylab olib o'tishga to'sqinlik qiladi. Boshqa tomondan, zamonaviy texnologiyalar elektron diagnostika usullaridan foydalanish va "uzoq masofali muammolar" ni bartaraf etish tufayli masofaviy xizmat turlarini taqdim etish imkonini beradi.

Global strategiyani ishlab chiqish nuqtai nazaridan, ma'lumotlarga asoslangan xizmatlar eng qiziqarli toifaga aylandi, chunki bu erda qiymat yaratish ma'lumotlarni uzatish va uni boshqarish qobiliyatiga bog'liq. Mahalliy infratuzilma etarli sifatga ega bo'lmasa, ba'zi hollarda bu muammoni mobil yoki yo'ldoshli aloqa yordamida hal qilish mumkin.

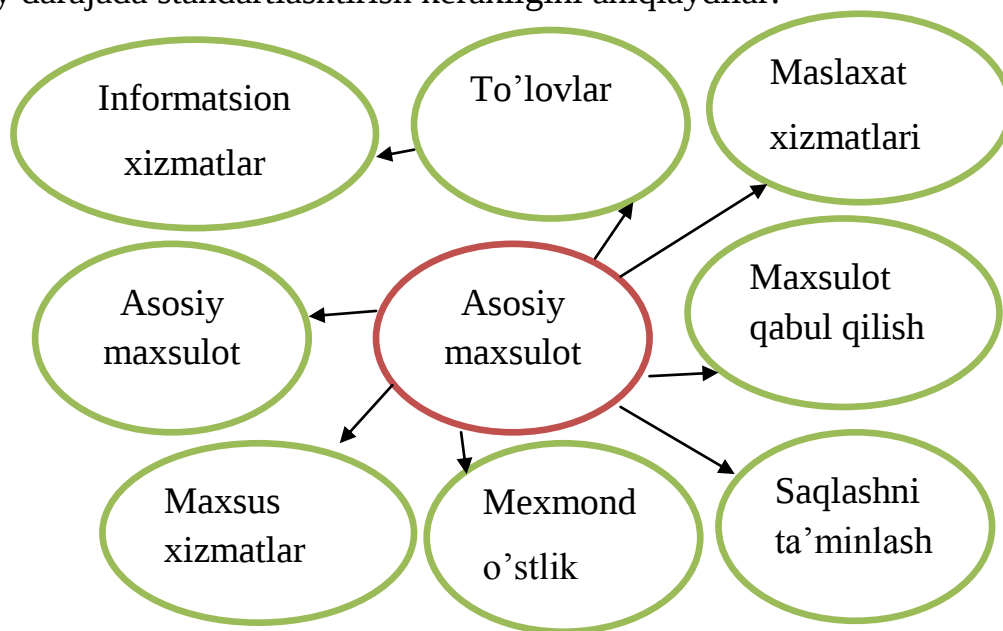
6.1-jadval. Globallashuvning beshta haydovchilarining xizmatlarning uchta asosiy toifasiga ta'siri

Globallashuv haydovchilari	Inson xizmatlari	Mulk xizmatlari	Axborotga asoslangan xizmatlar
Raqobat	Ishlab chiqarish va iste'molning bir vaqtning o'zida "xizmat ko'rsatish zavodida" "tashqi bozorga kirish" kompaniyalarining raqobatbardosh afzalliklari cheklanadi, ammo boshqaruv tizimlarida ustunlik globallashuv uchun ishonchli asos bo'lishi mumkin.	Texnologiyadagi etakchi roli raqobatchilar uchun texnik afzalliklarga ega bo'lgan globallashish uchun omillarni yaratadi (masalan, Singapur aviakompaniyasi boshqa kompaniyalar samolyotlarini parvarish qilishda faol ishtirok etmoqda)	Ma'lumotlar sohasida (masalan, havo kuchlari, Gollivud, CNH) monopol yoki raqobatbardosh ustunlikka ega raqobatchilarning global dominantligiga nisbatan juda zaif, agar ularning faoliyati davlat bilan cheklanmagan bo'lsa
Bozor	Odamlar iqtisodiy imkoniyatlaridan va madaniy xususiyatlaridan farq qiladi, shuning uchun xizmatlarga bo'lgan ehtiyoj va to'lov qobiliyati darajasi o'zgarishi mumkin. Aholining madaniyati va ta'lim darajasi iste'molchilarning o'z-o'ziga xizmat qilish istagi va xohish-istagiga ta'sir qiladi.	Korporatsiya mulkini saqlab qolishdagi kamroq xilma-xillik, ammo iqtisodiy rivojlanish darajasi yakka tartibdagi ob'ektlarning texnik ehtiyojlariga ta'sir ko'rsatadi	Ko'plab xizmatlar turlariga ehtiyoj katta darajada mamlakatning iqtisodiy rivojlanishi va aholining ta'lim darajasiga bog'liq. Aholining madaniy darajasi ko'pincha ko'ngilochar ehtiyojlarga ta'sir qiladi.
Texnologiya	Qo'shimcha xizmatlarni taqdim etish uchun axborot texnologiyalaridan foydalanish asosan iste'molchilarga tanish, shu jumladan	Texnologik xizmat ko'rsatish tizimini yaratish zarurati xizmat ko'rsatish uchun zarur bo'lgan turdagi turlarga, shuningdek ish	Uzoq terminallar orqali asosiy xizmatlarni ko'rsatish qobiliyati odatda kompyuterlashtirishga bo'lgan investitsiyalar darajasiga,

	telekommunikatsiya va turli "aqlli" vositalar bilan bog'liq.	kuchini texnologiya bilan almashtirish bilan bog'liq xarajatlarning muvofiqligiga bog'liq.	telekommunikatsion infratuzilmaning sifati va iste'molchilarni o'qitish darajasiga bog'liq.
Xarajatlar	Mehnat bahosining turli darajalari mehnatga qobiliyatli xizmatlarning narxlanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatishi mumkin (qimmat ishchi kuchga ega bo'lgan joylarda o'z-o'zini ta'minlashning afzalliklari haqida o'ylang)	Turmush darajasining turli darajalari kompaniyaning yuk tashish xarajatlardan oshib ketmaguncha arzonroq joy tanlashga yordam berishi mumkin (xodimlarni ish bilan almashtirish haqida o'ylang)	Asosiy xarajat elementlari markazlashtirilgan bo'lishi mumkin, eng kam muhim elementlar esa mahalliyashtirilishi mumkin.
Hukumat idorasi	Ijtimoiy siyosat (masalan, sog'liqni saqlash sohasida) mamlakatdan mamlakatga katta farq qiladi va mehnat xarajatlariga ta'sir qilishi mumkin, xizmat ko'rsatuvchi kompaniya rejasida "sahnada" ayollarning vazifalarini bajarishda o'rni	Soliq qonunchiligi, atrof-muhit qonunchiligi va texnik standartlar xarajatlarni ko'paytirishi yoki kamaytirishi va muayyan faoliyatni rag'batlantirishi yoki cheklashi mumkin.	Ta'lim sohasidagi siyosat, tsenzura, aloqa vositalari va infrastruktura standartlarining jamoatchilikka egalik qilishi talab va takliflarga va shuning uchun narx-navo tamoyillariga ta'sir qilishi mumkin

Xalqaro aloqalarni va transmilliy strategiyalarga o'tishni rag'batlantiruvchi omillarning aksariyati ham mahalliy darajada xizmatlarni taqdim etish uchun foydalanadigan kompaniyalarni millatlashtirishga qaratilgan tendentsiyani rivojlantirishga yordam beradi. Mamlakat bo'ylab xizmat ko'rsatish kompaniyalari yoki franchayzing tarmoqlarini yaratishni rag'batlantiradigan bozor, xarajat, texnologiya va raqobat omillari ko'pincha bir xil bo'lib qolaveradi, bu vaqt o'tishi bilan ushbu firmalarning ayrimlari transmilliy bozorga kiradi.

Qo'shimcha xizmatlarni standartlashtirish va shaxsiylashtirish. "Gul xizmatlari" modeliga ko'ra (6.2-rasm), qo'shimcha xizmatlar sakkizta asosiy toifaga (axborot xizmatlari, konsalting xizmatlari, buyurtma olish, mehmondo'stlik, saqlash, billing, to'lovlar va istisnolar) guruhlarga bo'linadi. Amalda, mahsulotning mohiyati, mijozlarning ehtiyojlari va raqobat yordamchilari rahbarlari ma'lum bir bozorda qanday qo'shimcha xizmatlarni taklif qilishlari va qanday darajada standartlashtirish kerakligini aniqlaydilar.



6.2-Rasm. "Gyl xizmatlari" - qo'shimcha xizmat guruhlari bilan o'ralgan asosiy mahsulot

Axborot xizmatlari. Har qanday mahsulot va xizmat qiymatidan to'liq foydalanish uchun iste'molchilar ularga to'liq va ishonchli ma'lumotga muhtoj. Yangi va potentsial mijozlar ayniqsa axborotga muhtoj. Transmilliy strategiyaga o'tish jarayonida axborotga kirish imkoniyati ham, tabiatning o'zi ham (axborot tili va formatini o'z ichiga olgan holda) o'zgardi.

Konsalting xizmatlari. Axborot xizmatlaridan farqli o'laroq, konsalting xizmatlari mijoz bilan muloqotni o'z ichiga oladi, ular davomida "seziladi" va ularning talablari aniqlanadi va tegishli echim ishlab chiqiladi. Turli mamlakatlardagi odamlarning konsultatsiya ehtiyojlari sezilarli darajada o'zgarib turadi, chunki ular iqtisodiy rivojlanish darajasi, mahalliy infratuzilmaning

xususiyatlari, iqlim, texnik standartlar va ta'lim kabi omillarga kuchli ta'sir ko'rsatadi.

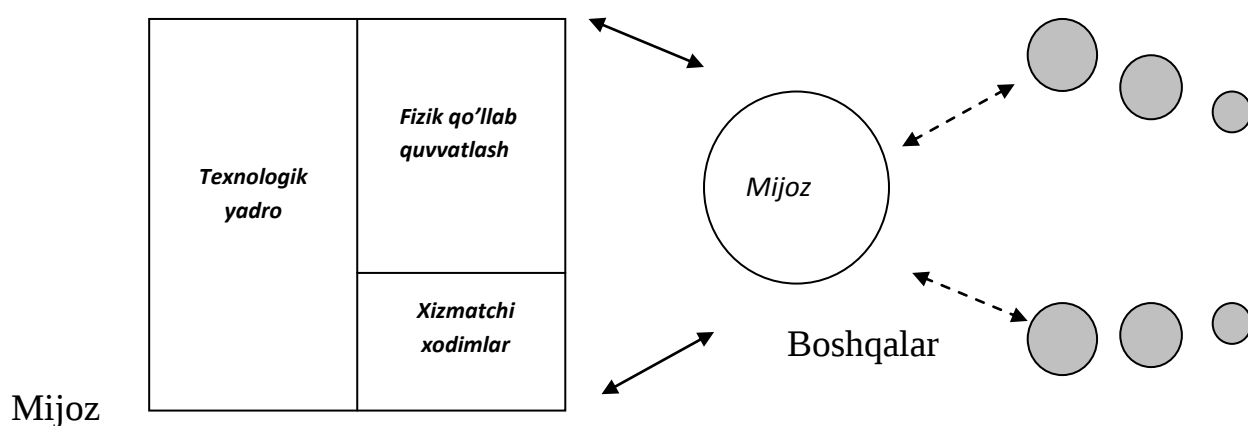
Buyurtmalar qabul qilish (shu jumladan dastlabki). Buyurtmachi xizmatni sotib olishga tayyor bo'lgan paytdan boshlab, asosiy qo'shimcha elementlar: ariza, buyurtma va oldindan buyurtma (qabul qilish) buyurtma qabul qilinadi. Transmilliy strategiyaga o'tish buyurtmalar qabul qilinadigan joylarga ham tabiat va na kirish darajasini ta'sir qiladi. Masalan, telefon yoki Internet orqali kirish imkoniyatiga ega global ko'p tilli rezervasyon tizimlarini yaratish salohiyati haqida gapirish etarli. Mehmondo'stlik: mijozlarga xizmat. Yaxshi boshqariladigan kompaniya, mehmonlarga xizmat ko'rsatish shoxobchasiga tashrif buyurgan mijozlarga hech bo'lmaganda minimal ishlov berishga harakat qilishi kerak. Turli mamlakatlardagi mehmondo'stlik tushunchalari juda boshqacha ekanini yodda tutish kerak. Xaridor elementlarini ta'minlash. Xizmat ko'rsatish kompaniyasining xizmatlaridan foydalanish orqali iste'molchilar ko'pincha o'zlarining narsalariga g'amxo'rlik qilishlarini xohlashadi. Bu erda umidlar mamlakatda madaniyat darajasini va aholining farovonligini aks ettiradigan darajada farqlanadi. Misol uchun, Amerika Qo'shma SHtatlarining aksariyat restoranlari qoidalari itlarga ega bo'lishni taqiqlaydi, Frantsiyada bu esa ancha bag'rikengdir.

Hisob-fakturani taqdim etish. Iste'molchilar xizmat to'lovining qanday to'lanishi haqida aniq va o'z vaqtida fakturaga muhtoj. Ko'pgina mamlakatlarda valyutani almashtirish cheklovlarini bekor qilgandan so'ng, bugungi kunda butun dunyo bo'ylab sayohat qilayotgan odamlar deyarli hamma joyda o'z kredit kartalari bilan xarid qilishlari mumkin va valyuta valyutasiga aylantirilgan veksellarni oladilar. Shunday qilib, global muhitda, billing valyutani va valyuta kursini aniq ko'rsatishi kerak.

To'lovlarni amalga oshirish. To'lovlarni amalga oshirishning soddaligi va qulayligi (kreditlar bo'yicha to'lovlarni o'z ichiga olgan holda) mijozlar uchun, ayniqsa katta miqdorda tovarlar va xizmatlarni xarid qilganda, juda muhimdir. Kredit kartalarini va sayohlarni tekshirishni qabul qilish orqali mahalliy kompaniyalar xorijiy valyutada to'lovlarni amalga oshirishda chakana savdo bilan

bog‘liq muammolarning katta qismini hal qilishadi. Maxsus xizmatlar. Maxsus xizmatlar odatdagi xizmat ko‘rsatishning normal jarayonidan tashqariga chiqadigan hamma narsalarni o‘z ichiga oladi, ya’ni. muayyan talablar, muammoni hal qilish, shikoyatlarni ko‘rib chiqish, takliflar va so‘rovlarni ko‘rib chiqish, tovon puli (etarli darajadagi xizmatni taqdim etmaslik uchun tovon). Maxsus so‘rovlar, odatda, shaxsga qaratilgan xizmatlar, masalan, turizm va mehmonxona xizmatlari sohasida keng tarqalgan. Ko‘pgina xalqaro aviakompaniyalar, masalan, o‘zlarining mijozlari va ovqatlanish ehtiyojlarini qondirish hamda diniy yoki madaniy e‘tiqodlari va preferentsiyalarini hisobga olish zarurligini aniqladilar. Ular shuningdek, yo‘lovchilar salomatligi bilan bog‘liq kutilmagan holatlarga ham tayyorlanishi kerak. Muammoni hal qilish, odatda, chet elga safar qilayotgan odamlar uchun juda murakkab vazifadir.

Tizim sifatida xizmat. Xizmatni taqdim etuvchi kompaniya uchun mijoz bilan aloqa darajasi xizmat ko‘rsatish kompaniyasining umumiy xizmat tizimini aniqlashda asosiy omil bo‘lib xizmat qiladi. U uchta o‘zaro bog‘liq quyi tizimlarni o‘z ichiga oladi: xizmat ko‘rsatish operatsiyalari (kirish omillari ko‘rib chiqilayotgan jarayon va xizmat ko‘rsatish mahsulotining elementlari yaratiladi); (xizmat ko‘rsatishning barcha elementlarini yakuniy yig‘ish jarayoni va iste‘molchiga xizmatni taqdim etish jarayoni) va marketing xizmatlari (mijoz bilan barcha kompaniya aloqalarini qamrab oladigan jarayon, shu jumladan reklamani, billingni va xizmatni taqdim etganlik va marketing tadqiqotlarini to‘lash jarayonini) (6.3-rasm)).



6.3-rasm. Tizim sifatida xizmat ko‘rsatish

Ushbu tizimning ba'zi qismlari iste'molchilarga ko'rinadi (yoki faqat aniq), boshqalari yashirin (bu ba'zan texnologik yadro deb ataladi) va mijoz tez-tez ularning mavjudligini ham tushunmaydi. Ba'zi tadqiqotchilar ko'rinadigan va ko'rinmas xizmat ko'rsatish operatsiyalariga murojaat qilish uchun "ko'zga ko'rinadigan ofis" va "ko'rinmas ofis" kabi atamalardan foydalanishadi. Boshqalari esa, sahna harakati bilan parvarishlash jarayonining o'xshashligini ta'kidlash uchun sahnada va sahna ko'rinishida foydalanadilar.

Tizim xizmatining operatsiyalari. Teatr bilan taqqoslaganda, xizmat ko'rsatish operatsiyalarining ko'rinadigan qismlari aktyorlarga (yoki xizmat ko'rsatish xodimlariga) tegishli bo'lgan va sahna bilan bog'liq bo'lgan narsalarga (xizmat jarayonining binolari, uskunalari va boshqa moddiy elementlari) bo'linishi mumkin. Sahnada nima sodir bo'layotgan bo'lsa, mijozlar uchun bu qiziqish katta emas. Boshqa auditoriya singari, ular ham bevosita ishtirok etadigan jarayonlarni baholashadi va, albatta, parvarish jarayonining haqiqiy yakuniy natijalariga e'tibor berishadi. Shubhasiz, agar "sahnalar ortida" ishlaydigan xodimlar yoki tizimlar (masalan, to'lov tizimlari, buyurtmalar yoki buxgalteriya) ularga qo'yilgan vazifalarni tegishli darajada bajarolmasa, bu "sahnada" bajariladigan operatsiyalar sifatiga ta'sir qiladi va mijozlar tezda his qiladi.

Mijozga ko'rinadigan xizmat ko'rsatishning ulushi kompaniya bilan mijoz o'rtasidagi munosabatlar darajasiga qarab o'zgaradi. Yuqori ta'sir darajasida xizmat ko'rsatishni taqdim etish xizmati iste'molchini xizmat ko'rsatish shirkatida bevosita ishtirok etishi kerakligi sababli, shaxs yoki kompaniyaga o'zi tashrif buyurishi kerak (garchi bu hollarda ko'plab operatsiyalar «sahna orqasida» amalga oshirilsa va mijoz ularni ko'rmasa) yoki tashkilotning vakili bilan mijoz tomonidan ilgari belgilangan joyga etib kelish. Oddiy darajadagi shovqin darajasi bo'lgan xizmatlar xizmat jarayonida mijozlarning kam ishtirokini talab qiladi; Natijada, xizmat ko'rsatish tizimining xizmat ko'rsatish tizimidagi ko'rinadigan komponenti kamroq joy ajratadi. O'zaro shovqin darajasi past bo'lgan xizmatni taqdim qilayotganda, mijozning xizmat tashkilot bilan aloqasini butunlay bartaraf etish strategiyasi odatda ishlab chiqiladi va servis operatsiyalarining asosiy qismi

mijozning ko'zidan yashiriladi va mijozdan uzoqda amalga oshiriladi. Bu holda bir nechta elementlar pochta va telekommunikatsiya orqali aloqalar bilan chegaralanadi.

Xizmat ko'rsatish biznesida vositachilarning o'рни. Ko'plab xizmat ko'rsatuvchi firmalar boshqa kompaniyalarga ba'zi operatsiyalarni qayta tayinlashni iqtisodiy deb hisoblashadi. Odatda bu qo'shimcha xizmat elementlariga taalluqlidir. O'z mahsulotlarini oxirgi foydalanuvchilarga saqlash va sotish bo'yicha ko'plab jismoniy tovarlarni ishlab chiqaruvchilar ko'pincha axborot va konsalting xizmatlarini taqdim etish, buyurtmalar qabul qilish, ular sotadigan uskunalarni yetkazib berish va o'rnatish, ba'zi muammolarni hisoblash va hal qilish bo'yicha ixtisoslashgan chakana savdo zanjirlaridan foydalanishadi; Ba'zi holatlarda ular hatto ta'mirlash va yangilanishlarni amalga oshiradilar.

Ba'zi hollarda, kompaniya bir necha maxsus vositachilarning xizmatlaridan foydalanishi mumkin, ularning har biri maxsus xizmatni taqdim etadi. Bunday holatda, asl yetkazib beruvchining asosiy vazifalaridan biri umumiy xizmat jarayonini nazorat qiladi, shuning uchun vositachilar tomonidan taqdim etilgan har bir element umumiy xizmat tushunchasiga to'g'ri keladi va izchil va doimiy xizmat ko'rsatish jarayonini shakllantirishga yordam beradi.

Franchayzing ta'kidlash joizki, hatto asosiy xizmat ko'rsatish vositasi ham vositachi bo'lishi mumkin. Bu franchayzing kabi hamkorlikning mohiyatidir. Yaqinda franchayzing muhim investitsiyalarsiz ko'plab joylarga samarali xizmat ko'rsatish kontseptsiyasini tarqatishning keng usuli bo'lib qoldi, ayrimlari tezkor qurilishi va kompaniyaga tegishli xizmat kompaniyalari tomonidan boshqarilishi kerak edi.

Litsenziyalash va tarqatish bitimlari. Franchayzing kabi bunday hamkorlikning muqobilligi litsenziyalash edi: kompaniya boshqa yetkazib beruvchiga o'zining asosiy mahsulotini sotish uchun o'z nomidan harakat qilish huquqini beradi. Masalan, yuklarni tashish bilan shug'ullanuvchi kompaniyalar o'z filiallarini tashkil qilish o'rniga, odatda turli mintaqalarda ishlash uchun mustaqil agentlarni ishga olishadi. Shuningdek, ular boshqa variantga murojaat qilishlari

mumkin: haydovchilar qo'shimcha uskunalar sotib olish va haydovchilarni kun bo'yi qabul qilish o'rniga o'z yuk mashinalarida yuk ko'tarib yuradigan boshqa mustaqil tashuvchi bilan shartnoma tuzish.

Moliyaviy xizmatlar sohasida ko'pincha tarqatish kelishuvi qo'llaniladi. Masalan, sug'urta kompaniyalari tomonidan buyurtma qilingan banklar sug'urta mahsulotlarini sotadilar. Ular savdoni amalga oshirish uchun komissiya oladilar, lekin odatda sug'urta da'volarini sug'urta qilishda sug'urta qilmaydi.

Xizmat jarayonlarini takomillashtirish. Xizmat jarayonlari dizayni nafaqat iste'molchilarni, balki xarajatlarni, xizmat ko'rsatish tezligini va kerakli natijaga erishiladiganiga ham ta'sir qiladi. Xizmatni taqdim etish samaradorligini oshirish odatda umumiy jarayoni tezlashtirishni talab qiladi (yoki tsikl vaqtini), chunki xizmatlar ko'rsatish xarajatlari, odatda, jarayonning har bir bosqichi qancha davom etishi va barcha bu bosqichlar o'rtasidagi uzilishlarga bog'liq. Qayta qurish ularni takomillashtirish uchun jarayonlarni tahlil qilish va qayta qurishdan iborat. Jarayonning umumiy vaqtini kamaytirish uchun tahlilchilar barcha bosqichlarni ta'kidlashlari kerak; qancha vaqt sarflayotganini aniqlang, ularni tezlashtirish (yoki to'liq yo'q qilish) uchun imkoniyatlarni topish, uzilish vaqtlarini kamaytirish. Jarayonlarni tezlashtirish jarayonlarining eng samarali usullaridan biri shundaki, bir nechta vazifalar parallel ravishda amalga oshiriladi va hech qanday ketma-ketlikda amalga oshirilmaydi.

Xizmat ko'rsatish jarayonlarini o'rganish odatda qo'llaniladigan yondashuvlardan tubdan farq qiladigan xizmat ko'rsatish uslublarini ishlab chiqishga olib keladi, shuning uchun tez-tez yangi xizmat ko'rsatish tushunchalari paydo bo'ladi. Har bir xizmat ko'rsatish kompaniyasining xizmatlarni taqdim etish jarayonini rejalashtirish va ishlab chiqish jarayonida amalga oshirish kerak bo'lgan asosiy qarorlar quyidagichadir.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Xalqaro logistika sohasidagi radiochastota identifikatsiyalash ma'lumotlarining tabiati va ma'nosini tushuntiring. Radio chastotani identifikatsiya qilish tizimining tarkibiy qismlari nima?

2. Global ma'lumotlar sinxronizatsiyasi tarmog'ining kontseptsiyasi nima?
3. Xalqaro ta'minot zanjiri axborot tizimida GLN, SSCC va eDI kodlarini ishlatish algoritmi nima?
4. Bozorga yetkazib beriladigan mijozlar narxini, tovarlar va xizmatlarning zarur darajasini ta'minlashda logistika xizmatlari qanday rol o'ynaydi?
5. Mijozlarga xizmat ko'rsatish elementlarini qanday tasniflashim mumkin?
Bunday elementlardan misollar keltiring.
6. Globallashuvning asosiy omillari va ularning xizmatlarning uchta toifasiga ta'siri: shaxsga, ularning xususiyatlariga va ma'lumotlarga asoslangan xizmatlarga yo'naltirilgan xizmatlar.
7. "gul xizmatlari" modeliga ko'ra qanday qo'shimcha xizmat turlari ajratilishi mumkin? Ularga transmilliy xizmat ko'rsatish strategiyasini ishlab chiqishda qisqa ta'riflarni bering.
8. Xizmat ko'rsatuvchi korxonaning xizmat ko'rsatish tizimini tavsiflang. Xalqaro ta'minot zanjirida qayta tiklash xizmat jarayonlarining ahamiyati qanday?

7-BOB.XALQARO LOGISTIKANING HUQUQIY ASPEKTLARI

7.1. Xalqaro transport shartnomalari

7.2. O‘zbekiston hududida yuklarni xalqaro avtomobil transporti bog‘lanishlarida tashishlarni huquqiy tartibga solish

7.3. Tashqi savdo operatsiyalari tushunchasi va ularning turlari

7.4. Tovarning xalqaro oldi-sotdi shartnomasi tashqi savdo bitimining asosi sifatida

7.5. Butunjahon Savdo Tashkiloti (VTO) xalqaro logistik tizim sifatida

Kalit so‘zlar: xalqaro transport shartnomalar, geografik qamrovi, konvensiya, xalqaro savdo huquqi, bitim, aralash transport, ichki suv yo‘llari, oxirgi punktlarning operatorlari, chegara bitimlari, huquqiy rejimlar, ko‘p tomonli shartnomalar,. Butunjahon Savdo Tashkiloti, xalqaro boglanichlarda yuklarni tachichga ruxsatnoma blankalari

7.1. Xalqaro transport shartnomalari

Xalqaro logistikani huquqiy tartibga solishning asosiy instrumenti xalqaro bitimlar bo‘lib hisoblanadi, ular hukumat nomidan yoki transportning mos keluvchi turini tasarruf qiladigan vazirliklar nomidan tuziladi. Ular ishtirokchilarning soniga bog‘liq ravishda ikki tomonli (temir yo‘l chegara bitimlari) yoki ko‘p tomonli (qoidaga ko‘ra, bitta mintaqada joylashgan davlatlar o‘rtasida tuziladi) bo‘lishi mumkin.

Ilgari har bir transport turi boshqasidan mustaqil bo‘lgan. Agar tovarlar boshlang‘ich nuqtadan belgilangan nuqtaga bir nechta har xil transport turlari bilan yetkazib berilgan bo‘lsa, u holda umumiy yo‘lning har bir uchastkasiga tashishning alohida bosqichi sifatida qaralgan, u o‘zining huquqiy rejimi bilan tartibga solingan. Bu huquqiy rejimlar milliy qonunchilik, ikki tomonlama bitimlar (ikkita qo‘shni davlat o‘rtasidagi savdo-sotiqqa tegishli bo‘lgan) yoki ko‘pgina davlatlarga tegib o‘tadigan ko‘p tomonlama bitimlar bilan o‘rnatilgan. Ko‘p tomonli shartnomalar ikkita asosiy guruhga bo‘linadi. Ikkita asosiy transport turi – dengiz va havo transportini qamrab oladigan butunjahon shartnomalari mavjud. Bu shartnomalarning ishtirokchilarining soni shunchalik kattaki, ularda barcha xalqaro

transport uchun transport hujjatlari va barcha amaliy maqsadlarga nisbatan talablar oʻrnatilgan. Er usti transporti oʻzining xarakteriga koʻra mintaqaviy qamrovga ega. Temir yoʻl yoki avtomobil transporti boʻyicha yagona koʻp tomonli xalqaro konvensiyalar Evropada amal qiladi, temir yoʻl transporti holatida esa ular Osiyo va Shimoliy Afrikani ham qamrab oladi. 1-jadvalda transportning har xil turlarida qabul qilingan amaldagi asosiy koʻp tomonli transport shartnomalari keltirilgan.

7.1-jadval.

Transport turi	Konvensiyaning nomi	Qabul qilingan/kuchga kirgan sanasi	Kim tayyorlagan	Geografik qamrovi
Dengiz	Konosamentlarga tegishli boʻlgan baʼzi bir huquq meʼyorlarini unifikatsiyalash toʻgʻrisida Xalqaro Konvensiya (Gaaga qoidalari)	1924 yil 25 avgust/1931 yil 2 iyun	Xalqaro dengiz qoʻmitasi	Butunjahon
Dengiz	Yuklarni dengiz orqali tashish toʻgʻrisida BMT Konvensiyasi (1978 yil) (Gamburg qoidalari)	1978 yil 31 mart/hali kuchga kirmagan	Xalqaro savdo huquqi boʻyicha BMT komissiyasi (YUNSITRAL)	Butunjahon
Havo	Havo orqali tashishlarga tegishli boʻlgan baʼzi bir qoidalarni unifikatsiyalash toʻgʻrisida Konvensiya (Varshava konvensiyasi)	1929 yil 12 oktyabr/1933 yil 13 fevral	Aviatsiya ekspert-yuristlari xalqaro texnik qoʻmitasi, Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti tarkibiga kiradi	Butunjahon
Havo	Gaaga protokoli	1955 yil 28 sentyabr/1963 yil 1 avgust	IKAO Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (ICAO —	Butunjahon

			International Civil Aviation Organization)	
Havo	№4 Monreal protokoli	1975 yil 25 sentyabr/hali kuchga kirmagan	IKAO	Butunjahon
Temir yo‘l	Yuklarni temir yo‘llar orqali tashish to‘g‘risida Xalqaro Konvensiya (SIM)	1970 yil 7 fevral/1975 yil 1 yanvar	Temir yo‘llar bilan xalqaro tashishlar Markaziy Byurosi (Bern)	Evropa, Shimoliy Afrika, G‘arbiy Osiyo
Temir yo‘l	Xalqaro temir yo‘l tashishlari to‘g‘risida Konvensiya (KOTIF)	1980 yil 9 may/1985 yil 5 may	Temir yo‘llar bilan xalqaro tashishlar Markaziy Byurosi (Bern)	Evropa, Shimoliy Afrika, G‘arbiy Osiyo
Temir yo‘l	Xalqaro yuk bog‘lanishlari to‘g‘risida bitim (SMGS)	1951 yil 1 noyabr/hozirgi kundagi teksti 1966 yil 1 iyuldan kuchga kirgan	Temir yo‘llar hamkorlik tashkiloti (OSJD)	O‘zbekiston, Sharqiy Evropa, Sharqiy Osiyo
Avtomobil	Yuklarni yo‘llar orqali xalqaro tashish shartnomasi to‘g‘risidagi Konvensiya (KDPG)	1956 yil 19 may/1961 yil 2 iyul	Evropa Iqtisodiyot Komissiyasi	Evropa
Aralash	Yuklarni xalqaro aralash tashishlar to‘g‘risida BMT Konvensiyasi	1980 yil 24 may/hali kuchga kirmagan	Savdo va rivojlanish bo‘yicha BMT Komissiyasi (YUNKTAD)	Butunjahon
Oxirgi punktlarning operatorlari	Xalqaro savdoda transport terminallari operatorlarining javobgarligi to‘g‘risida BMT Konvensiyasi	1991 yil 19 aprel/hali kuchga kirmagan	Xususiy huquqni unifikatsiyalash Xalqaro Instituti	Butunjahon

Ichki suv	Yuklarni ichki suv yo'llari bo'ylab tashish shartnomasi to'g'risida konvensiya loyihasi (KDGV)	Loyiha, 1973 yil	Xususiy huquqni unifikatsiyalash Xalqaro Instituti, Evropa Iqtisodiyot Komissiyasi	Evropa
-----------	--	------------------	--	--------

Dengiz transporti. Gamburg qoidalari Gaaga qoidalarini almashtirishi lozim bo'lgan. Garchi Gamburg qoidalari konosamentlarni tartibga soluvchi aniqroq holatlarni o'z ichiga olsada va aylanmaydigan transport hujjatlaridan foydalanishni ko'zda tutsada, Gaaga qoidalaridan ko'ra yaxshiroq, ularda dengiz orqali yuklarni tashish hujjatlarini tartibga soladigan huquq me'yorlarining hech qanday tub o'zgarishlarini o'z ichiga olmaydi.

Havo transporti. 1955 yildagi Gaaga protokoli bilan Varshava konvensiyasining 8-moddasiga o'zgarishlar kiritilgan – yuklarni havo orqali tashish hujjatiga kiritish uchun zarur bo'ladigan ma'lumotlar soni qisqartirilgan. Bir qancha mamlakatlar Gaaga protokolini ratifikatsiya qilmaganligi sababli, yuklarni havo orqali tashish to'g'risidagi har qanday unifikatsiyalangan hujjatlar dastlabki Varshava konvensiyasining talablariga, shuningdek ko'rsatilgan Protokolning ulardan kam bo'lmagan talablariga asoslanishi lozim.

O'z navbatida Konvensiyaning Gaaga Protokoli bilan o'zgarishlar kiritilgan 8-moddasiga ham 1975 yilda №4 Monreal Protokoli bilan o'zgarishlar kiritilgan, biroq bu o'zgarishlar unchalik katta emas. Monreal Protokoli yordamida Konvensiyaning 5-moddasi o'zgartirilgan. O'zgartirishdan maqsad – yuklarni havo orqali tashish to'g'risidagi qog'oz hujjatlarning o'rniga elektron-hisoblash texnikasidan foydalanish bo'lgan.

Temir yo'l transporti. KOTIF 1980 yilda yuklarni temir yo'llar orqali tashish bo'yicha 1870 yildagi SIM ni almashtirgan (shuningdek temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagajni tashish bo'yicha SIV ni ham almashtirgan), Hozirgi kungacha amal qilayotgan 1970 yildagi SIM 1893 yilda kuchga kirgan birlamchi SIM ning sakkizinchi varianti bo'lib hisoblanadi. SIM ning alohida konvensiyalar

bo'lib hisoblanadigan oldingi variantlaridan farqli o'laroq, 1980 yildagi KOPIF da SIM ning qoidalari asosiy konvensiyaga ilovalar sifatida berilgan.

SMGS ning 1951 yildagi dastlabki teksti tuzilishi va mazmuni bo'yicha SIM bilan bir xil bo'lgan. Biroq bu ikkita tekst o'rtasidagi tafovutlar keyinchalik bu tekstlarni bir necha marta qayta ko'rib chiqish natijasida ko'paygan.

Sharqiy Evropadagi bir qancha mamlakatlar SIM ning ham, SMGS ning ishtirokchilari bo'lib hisoblanadi. Bu faqatgina bitta u yoki bu bitimning ishtirokchilari bo'lib hisoblanadigan davlatlar o'rtasida tranzit harakatining rivojlanishiga sezilarli darajada ko'maklashgan. Biroq bu narsa ikkita konvensiyaning tekstlari o'rtasida tafovutlar vujudga kelishiga xalaqit bermagan.

Aralash transport. Yuklarni aralash tashishlar to'g'risidagi Konvensiyaning qoidalari Gamburg qoidalariga asoslanadi. YUNKTAD Qo'mitasi (aralash tashishlar to'g'risidagi konvensiyaning tashabbuskori) o'zining yuklarni tashish bo'yicha 1982 yil iyun oyidagi o'ninchi sessiyasida YUNKTAD ning bosh kotibidan Gamburg qoidalarini hali ishtirokchi tomonlarga aylanmagan a'zo mamlakatlarga etkazishni va uning mumkin qadar tezroq kuchga kirishining maqsadga muvofiqligi to'g'risida xabar yuborishni iltimos qilgan. Xalqaro Savdo Palatasi aralash tashish hujjatlari uchun unifikatsiyalangan qoidalarini e'lon qilgan. Garchi bu qoidalar majburiy kuchga ega bo'lmasada, aralash tashish hujjatlarining bir nechta shakllarini tayyorlagan bir nechta tashkilotlar (FIATA) bu shakllar MTP ning qoidalariga mos kelishi to'g'risida MTP dan tasdiqnomani olganlar. Hosil qilingan tajriba va Gaaga va Gaaga-Visbiy qoidilari asosida YUNKTAD/MTP ning aralash tashishlarga transport hujjatlari uchun Qoidalari ishlab chiqilgan.

Ichki suv yo'llari. Yuklarni ichki suv yo'llari bo'ylab tashish to'g'risidagi shartnoma Konvensiyasining (KDGv) birinchi loyihasi YUNIDRUA (xususiyl huquqni unifikatsiyalash Xalqaro Instituti) tomonidan 1952 yilda tayyorlangan. Loyiha 40 ta moddani o'z ichiga olgan. So'ngra YUNIDRUA KDGv loyihasi variantini to'liq qayta ko'rib chiqqan. Boshqaruvchilar Kengashi o'zining 1982 yil aprel oyida bo'lib o'tgan oltmish birinchi sessiyasida tashuvchilarni navigatsion xatolar uchun javobgarlikdan ozod qilish bo'yicha Reyn davlatlari o'rtasidagi

fikrlardagi farqlarni bartaraf qilish bo'yicha ma'lum bir kelishuvga erishilganligi to'g'risida ma'lumot bergan.

Ichki suv yo'llari bo'ylab tashish shartnomasi to'g'risida Budapesht Konvensiyasi KDGV loyihasini almashtirishga qaratilgan.

Oxirgi punktlarning operatorlari. Konvensiyaning dastlabki loyihasi YUNIDRUA ning omborlarda saqlash shartnomalarini o'rganish bo'yicha guruhining 1981 yil oktyabr oyida bo'lib o'tgan uchinchi sessiyasida tasdiqlangan. 1982 yil aprelda u YUNIDRUA ning Boshqaruvchilar Kegashining 61-sessiyasiga bu konvensiyaga ularning konkret huquqlarini cheklash sifatida qaragan ba'zi bir oxirgi punktlarning operatorlari tomonidan loyiha yuzasidan ma'lum bir noroziliklar bildirilganligi to'g'risida ma'lumot bergan. Boshqaruvchilar Kengashi kotibiyatdan anglashilmovchilik holatlarini bartaraf qilish va operatorlarning qonuniy manfaatlarini e'tiborga olish maqsadida keng muhokamaga qo'yish uchun loyihaning keng yoritilishini ta'minlashni iltimos qilgan .

7.2. O'zbekiston hududida yuklarni xalqaro avtomobil yo'l bog'lanishlarida tashishlarni huquqiy tartibga solish

Birinchi navbatda berilgan davlatning avtomobillarda tashuvchilarining manfaatlarini himoyalashga yo'naltirilgan ruxsat berish tizimi har qanday mamlakat iqtisodiy siyosatining yo'lovchilar va yuklarni xalqaro tashishni rivojlantirishga to'g'ridan-to'g'ri ta'sir ko'rsatuvchi muhim instrumentlaridan biri bo'lib xizmat qiladi.

O'zbekiston Respublikasi tomonidan avtomobillarda xalqaro tashish sohasida 28 ta ikki yoqlama Kelishuvlar tuzilgan. Ularning har birida ruxsat berish tizimiga taalluqli bo'lgan masalalar, jumladan, almashinish tartibi va yo'lovchilar hamda yuklarni tashishga ruxsat berish turlari yoritib berilgan. Yo'lovchilar va yuklarni tashishga ruxsat berishlar soni (kontingentlar) har yili O'zbekiston va boshqa mamlakatlarning vakolatli organlari tomonidan belgilavadi.

Ikkita mamlakat vakolatli organlarining kelishuviga asosan o'rnatiladigan ruxsat berishlar kontingentlarining qiymatiga ko'pgina turli xil omillar ta'sir ko'rsatadi.

Yuklarning avtomobil transportiga qarab tortuvchi eksport-import hajmlarining bo'lishi muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Yuklarni tashishda paritetni (tenglikni) ta'minlash, ya'ni transportirovka qilishda har ikkala mamlakat tashuvchilarining taxminan teng ishtirok etishi ham muhimlikda bundan qolishmaydi. Ruxsat berish tizimining qo'llanilishi aynan ikkita mamlakat o'rtasidagi yuklarni transportirovka qilishda, shuningdek ularning hududi orqali tranzit qilishda tashuvchilarning teng ishtirok etishiga ko'maklashishga yo'naltiriladi. Biroq amaliyotda har ikkala mamlakat tashuvchilarining teng ishtirok etishiga erishish turli sabablarga ko'ra amalda mumkin emas. Shu sababli tomonlardan biri tashishlarni ko'p amalga oshiradi va ko'pincha ruxsatnomalarning etishmasligini boshdan kechirishi mumkin.

Xalqaro avtomobil bog'lanishlari to'g'risidagi kelishuvlarda, qoidaga ko'ra, ularni tashishga ruxsatnoma talab qilinmaydigan yuklarning ro'yxati to'g'risidagi modda bo'ladi. Bunday yuklarga quyidagilar kiradi:

- Bir joydan ikkinchi joyga ko'chishdagi ko'char mulk;
- Yarmarka va ko'rgazmalar uchun mo'ljallangan eksponatlar, asbob-uskunalar va materiallar;
- Sport tadbirlarini o'tkazish uchun mo'ljallangan transport vositalari, hayvonlar, shuningdek turli xil buyumlar va jihozlar;
- Teatr rekvizitlari, musiqa asbablari, kinotasvirga olish, radio va televizion uzatishlar uchun zarur bo'ladigan asbob-uskunalar va jihozlar;
- Vafot etgan shaxslarning jasadi va kuli;
- Pochta;
- Shikastlangan transport vositalari.

Tashishlarni kvotalash masalalarini tartibga soluvchi ko'p yoqlama

Kelishuvlar.

Yuklarni avtomobillarda xalqaro tashishlarni bajarish tartibi va shartlarini tartibga soluvchi amaldagi ko'p yoqlama Kelishuvlarga sobiq Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (rus. EKMT) – hozirgi kundagi Xalqaro Transport Forumining ruxsatnomalar berish tizimini kiritish mumkin.

Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ning asosiy maqsadlari Evropa xalqaro ichki transportini umumiy yoki hududiy darajada yanada samaraliroq qo'llash va ratsional rivojlantirishga erishish uchun zarur bo'ladigan har qanday choralarni ko'rish, shuningdek Evropa ichki transporti bilan bog'liq bo'lgan xalqaro tashkilotlarning faoliyatini muvofiqlashtirish va kengaytirishdan iborat.

Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ning kvotalari – bu yollangan holda ishlaydigan yoki Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ga a'zo mamlakatda tashkil qilingan avtotransport korxonalariga tegishli bo'lgan avtomobillarda yuklarni xalqaro tashishga kvotalar tizimi asosida beriladigan yoki Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ga a'zo mamlakatda ro'yxatdan o'tkazilgan transport vositasida Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ga a'zo mamlakatlar o'rtasida yuklarni tashish va Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ga a'zo bo'lib hisoblanuvchi bitta yoki bir nechta mamlakat hududi orqali tranzit tashishlarga mukofot tariqasida beriladigan ko'p tomonlama ruxsatnomadir.

Kvotaning maqsadlari – avtomobillarda yuk tashishni uzviy ravishda liberallashtirish, transport vositalaridan foydalanishni ratsionallashtirish, bo'sh holda qatnashlarni qisqartirish, raqobat shartlarini uyg'unlashtirish, ekologik jihatdan maqsadga muvofiq bo'lgan va xavfsiz transport vositalaridan foydalanish.

Tashishlarga ruxsatnomalar berish uchun Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ning kvotalar tizimi a'zo mamlakatlar uchun aholi soni, yalpi ichki mahsulot, avtomobil parkining holati, t km larda ifodalanadigan yuk aylanmasi va boshqa ma'lum bir mezonlarga muvofiq belgilinadigan bazaviy kvotalarni ajratish tamoyiliga (prinsipiga) asoslanadi.

Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi (EKMT) ning ruxsatnomalari avtomobillarda professional tashuvchilarga yuk avtomobilida yoki tirkamali (pritsep) yoki yarim tirkamali (polupritsep) yuk avtotransporti vositalarida (bunda hech bo'lmaganda avtomobilning tortuvchi qismi EKMT ga a'zo mamlakatda ro'yxatdan o'tkazilgan bo'lsa) Evropa Transport Ministrlari Konferensiyasi

(EKMT) ga a'zo ikkita mamlakatda joylashgan ortish va tushirish punktlari o'rtasida yuklarni tashish uchun ruxsatnomada ko'rsatilgan muddat davomida cheklanmagan miqdorda (2005 yildan boshlab ba'zi bir cheklashlar bilan) qatnashlar sonini amalga oshirishga, shuningdek ko'rsatilgan avtotransport vositalarining yuk bilan yoki bo'sh holda a'zo mamlakatlar hududi orqali cheklanmagan miqdorda qatnashiga imkon beruvchi ko'p martalik, ko'p tomonlama ruxsatnomalar bo'lib hisoblanadi.

Birlashgan Millatlar Tashkiloti Evropa Iqtisodiyot Komissiyasining (EEK OON) avtomobillarda xalqaro tashish sohasidagi ko'p yoqlama Kelishuvlari va Konvensiyalari.

O'zbekiston Respublikasining avtomobillarda xalqaro tashishlar sohasidagi xalqaro shartnomalari:

1. Yo'l harakati to'g'risida 1968 il 8 noyabrda qabul qilingan Konvensiya.
2. Yo'l belgilari va signallar to'g'risida 1968 il 8 noyabrda qabul qilingan Konvensiya.
3. Uzoq masofalarga xalqaro tashishlar (MDP) guvohnomalarini (TIR CARNET) qo'llash bilan yuklarni xalqaro tashish to'g'risidagi bojxona Konvensiyasi (1975 yil 14 noyabr).
4. YUklarni yo'llar orqali xalqaro tashish to'g'risidagi Konvensiya (KDPG) (1956 yil 19 may) va yuklarni yo'llar orqali xalqaro tashish to'g'risidagi Konvensiya (KDPG) ga Bayonnoma (1978 yil 5 iyul).
5. Chegarada yuklarni nazoratdan o'tkazish shartlarini kelishish to'g'risidagi xalqaro Konvensiya (1972 yil 2 dekabr).
6. Konteynerlarga taalluqli bo'lgan bojxona Konvensiyasi (OON/IMKO) (1972 yil 2 dekabr).
7. Xalqaro tashishlarda foydalanish uchun "umumiy qozon"ga berilgan konteynerlarga nisbatan qo'llaniladigan bojxona rejimi to'g'risidagi Konvensiya (1994 yil 21 yanvar).
8. Avtomobillarda xalqaro tashishlarni amalga oshiruvchi transport vositalari ekipajlarining ishiga taalluqli bo'lgan Evropa Kelishuvi (ESTR) (Kelishuvga

1973 yil 1 avgustdan boshlab kuchga kirgan 1-tuzatish bilan kiritilgan o'zgartirishlar bilan) va 1970 yil 1 iyuldagi uni imzolash to'g'risidagi Bayonoma.

9. Yuklarni yo'llar orqali xalqaro tashishda foydalaniladigan yo'l-transport vositalarini soliqqa tortish to'g'risidagi Konvensiya.
10. Tijoratda foydalanish uchun mo'ljallangan yo'l-tashish vositalarini vaqtinchalik olib kirish to'g'risidagi bojxona Konvensiyasi.
11. Tez buziladigan oziq-ovqat mahsulotlarini xalqaro tashishlar va bunday tashishlarni amalga oshirish uchun mo'ljallangan maxsus transport vositalari to'g'risidagi Kelishuv .

Avtomobillarda xalqaro tashishlar sohasidagi Konvensiyalar va Kelishuvlar ro'yxati 2002 yil 10 sentyabrda tuzilgan va kelgusida O'zbekiston Respublikasining avtomobillarda tashish sohasi bo'yicha yangi hujjatlarga qo'shilish munosabati bilan o'zgartirilishi yoki to'ldirilishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llarida amal qiladigan asosiy bitimlar quyidagilar hisoblanadi:

1. Yagona tranzit tarifi to'g'risida bitim (ETT).

Bitim SMGS ishtirokchilarining yo'llari bo'ylab yuklarni tranzit bilan tashish uchun to'lovlarni hisoblash uchun qo'llaniladi.

2. Xalqaro tranzit tarifi to'g'risida bitim (MTT).

MTT ETT ga qo'shimcha sifatida qabul qilingan va 1977 yil 1 oktyabrdan buyon amal qiladi. MTT ETT ga qaraganda tariflarni qurishning anchagina qayishqoq tizimiga ega, bu uning katta raqobatbardoshligini ta'minlaydi.

3. Xalqaro avtomobil yo'l bog'lanishlarida vagonlardan foydalanish qoidalari (PPV).

PPV SMGS da ishtirok etuvchi mamlakatlar o'rtasida tuzilgan va quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- xalqaro bog'lanishlarda foydalanishga yo'l qo'yiladigan transport vositalarining tavsifi va gabarit o'lchamlari;
- transport vositalarining xalqaro bog'lanishda aylanish shartlari;

4. Xalqaro to'g'ridan-to'g'ri aralash avtomobil yo'l-suv yuk bog'lanishlari to'g'risida bitim (MJVS).

Bitimlar yuklarni tashish shartlarini o'rnatadi, shuningdek tashishlarni amalga oshirishda huquqiy masalalarni tartibga soladi.

5. O'zbekiston bilan chegaradosh mamlakatlarning yo'llari bilan chegara temir yo'l bitimlari.

Bu bitimlar yuklarni uzatish amalga oshiriladigan chegara stansiyalarining ro'yxati, uzatish shartlari, chegara stansiyalarining ishini tartibga solish shartlari, poezdlarning chegara stansiyalari o'rtasida harakatlanish tartibi, yuklar va vagonlarni uzatish tartibi va hokazolarni o'rnatadi.

Amaldagi bitimlarga o'zgarish va qo'shimchalar kiritish, shuningdek yangi xalqaro bitimlarni yaratish bo'yicha ishlar xalqaro transport tashkilotlari doirasida amalga oshiriladi, BMT Evropa Iqtisodiyot Komissiyasining ichki transport bo'yicha Qo'mitasi (EEK) va boshqalar).

O'zbekiston hududi bo'ylab to'g'ridan-to'g'ri xalqaro yuk bog'lanishlarida yuklarni tashishni tartibga soluvchi asosiy hujjat SMGS bo'lib hisoblanadi. Bitim ishtirokchi mamlakatlarning temir yo'llarining ichki bog'lanishlarda yuk operatsiyalari uchun ochiq bo'lgan barcha stansiyalariga nisbatan qo'llaniladi. SMGS da 22 ta davlat qatnashadi:

- Ozarbayjon Respublikasi, Belarus Respublikasi, Gruziya, Qozog'iston Respublikasi, Qirg'iziston Respublikasi, Latviya Respublikasi, Litva Respublikasi, Moldova Respublikasi, Rossiy Federatsiyasi, Tojikiston Respublikasi, Turkmaniston Respublikasi, O'zbekiston Respublikasi, Ukraina, Estoniya Respublikasi;
- Albaniya Respublikasi, Bolgariya Respublikasi, Polsha Respublikasi, V'etnam Sotsialistik Respublikasi, Eron Islom Respublikasi, Xitoy Xalq Respublikasi, Koreya Xalq Demokratik Respublikasi, Mongoliya.

SMGS preambula, 21 ta moddani o'z ichiga oladigan 8 ta bo'lim va 20 ta ilovadan iborat. Preambula bitimda ishtirok etadigan mamlakatlarning ro'yxatini o'z ichiga oladi. SMGS ning bo'limlariga quyidagilar kiradi:

- I bo‘lim. Umumiy qoidalar
- II bo‘lim. Tashish shartnomasini tuzish
- III bo‘lim. Tashish shartnomasini bajarish
- IV bo‘lim. Tashish shartnomasini o‘zgartirish
- V bo‘lim. Temir yo‘llarning javobgarligi
- VI bo‘lim. Da‘volar, arizalar. Da‘vo qilish va ariza berish muddati
- VII bo‘lim. Temir yo‘llar o‘rtasida hisob-kitoblar
- VIII bo‘lim. Umumiy qarorlar

1 bo‘lim bitimning predmeti, bitimning qo‘llanilish sohasi, tashishga yo‘l qo‘yiladigan predmetlar, jumladan maxsus shartlarga rioya qilish bilan tashiladigan predmetlar, shuningdek ba‘zi bir yuklarni tashish bo‘yicha maxsus qoidalarini belgilaydi.

2 bo‘limda yukni tashishga qabul qilish bilan bog‘lanadigan asosiy qoidalar, jumladan tashish hujjatlarini rasmiylashtirish, yuklarni yetkazib berish muddatlarini hisoblash va hokazolar ko‘rsatilgan.

3 bo‘limda yuk bilan yo‘lda va belgilangan stansiyada yukni berishda amalga oshiriladigan asosiy operatsiyalar ko‘rib chiqilgan

4 bo‘lim nakladnoydagi ma‘lumotlarning o‘zgarishini ko‘rib chiqadi, ular yukni jo‘natuvchi yoki qabul qilib oluvchi tomonidan kiritilishi mumkin, shuningdek bu o‘zgarishlarni amalga oshirish tartibini ko‘rib chiqadi.

5 va 6 bo‘limlar transport huquqi sohasiga tegishli.

7 bo‘limda temir yo‘llar o‘rtasidagi tashish haqini to‘lash, shuningdek yukning saqlanmaganligi uchun to‘lovlar bilan bog‘lanadigan hisob-kitoblari ko‘rib chiqilgan.

8 bo‘lim SMGS ning faoliyat ko‘rsatishi bilan bog‘lanadigan masalalarni o‘z ichiga oladi. Xususan, bitim bilan bog‘lanadigan masalalarni hal qilishga vakil qilingan organ OSJD ning komissiyasi bo‘lib hisoblanishini belgilaydi.

SMGS ga ilovalar yuklarning ba‘zi bir turlarini tashish qoidalarini, shuningdek tashish hujjatlari va boshqa hujjatlarning namunalari va ularni to‘ldirish qoidalarini o‘z ichiga oladi.

Yukni tashishga shartnoma tuzilganligini tasdiqlaydigan va yukning butun bosib o'tadigan yo'lga tuziladigan asosiy hujjat SMGS nakladnoyi bo'lib hisoblanadi.

SMGS nakladnoyi 5 ta varaqdan iborat:

- 1) nakladnoyning originali,
- 2) yo'l vedomosti,
- 3) nakladnoyning dublikati,
- 4) yukni berish varaqasi,
- 5) yukning kelganligi to'g'risida xabar berish varaqasi,

shuningdek yo'l vedomostining zaruriy qo'shimcha nusxalari sonidan tashkil topadi:

- jo'natgan yo'l uchun ikki nusxa;
- tashishda ishtirok etadigan har bir tranzit temir yo'l uchun bir nusxadan.

Nakladnoyning 1,2,4,5 varaqlari belgilangan stansiyagacha yukka hamrohlik qiladi. Nakladnoyning 3-varag'i tashish shartnomasi tuzilgandan keyin jo'natuvchiga qaytariladi. 2,4 varaqlar belgilangan stansiyada qoladi.

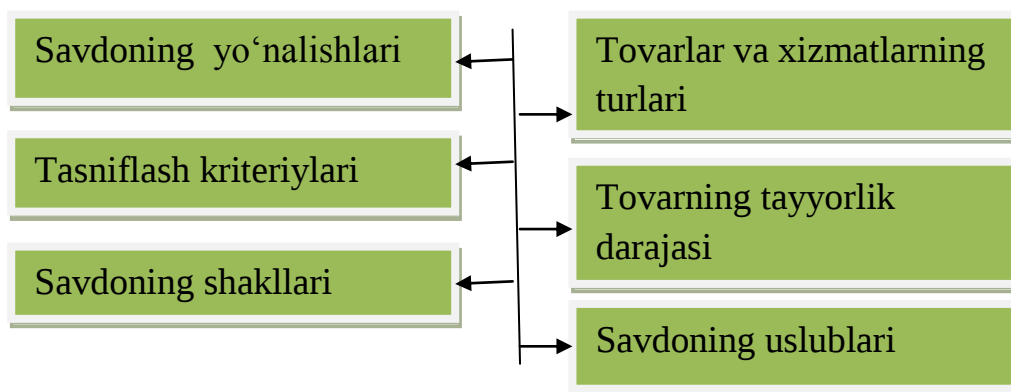
Nakladnoy blankalari jo'natish mamlakatining tilida, shuningdek OSJD ning ishchi tillarining birida bosiladi.

7.3. Tashqi savdo operatsiyalari tushunchasi va ularning turlari

Tashqi savdo operatsiyalari – bu mamlakatlar o'rtasida tovarlar va xizmatlar bilan almashinishning tarixiy tarkib topgan xalqaro mehnat taqsimoti va ichki xo'jalik turmushining umumiy baynalminallashuviga asoslanadigan uslublari, shakllari va vositalari jamlanmasidir.

Tashqi savdo bitimi – bu tashqi savdo sohasida huquqiy munosabatlarni o'rnatishga yo'naltirilgan harakatdir, uning mazmuni tovarlarni olib kirish yoki olib chiqish (eksport yoki import) yoki boshqa operatsiyalarni amalga oshirish (to'lov, transport, sug'urta va boshqalar) bo'lishi mumkin.

Kontragentlar – tashqi savdo bitimining ishtirokchilari bo'lib hisoblanadigan xorijiy sheriklardir.



7.1-rasm. Tashqi savdo operatsiyalarini tasniflash kriteriylari.

Tashqi savdo operatsiyalarining butun majmuasini beshta tasniflash kriteriysi boʻyicha guruhlashtirish mumkin (7.1-rasm):

- ☐ savdoning yoʻnalishlari;
- ☐ tovarlar va xizmatlarning turlari;
- ☐ tovarlarning tayyorlik darajasi;
- ☐ qoʻllaniladigan savdo uslublari;
- ☐ savdoning tashkiliy shakllari.

«**Savdoning yoʻnalishlari**» kriteriysi boʻyicha barcha tashqi savdo operatsiyalarini toʻrtta asosiy guruhga birlashtirish mumkin:

- eksport operatsiyalari;
- import operatsiyalari;
- reeksport operatsiyalari;

reimport operatsiyalari. «**Tovarlar va xizmatlarning turlari**» boʻyicha tashqi savdo operatsiyalarini quyidagi guruhlariga ajratish mumkin:

- mashinotexnik mahsulot;
- xomashyo tovarlari;
- oziq-ovqat tovarlari;
- isteʼmol tovarlari;
- ilmiy-texnik mahsulot (litsenzilar, nou-xau, savdo belgilari);
- xizmatlar - injiniring, konsalting, sayyohlik, transportni ham oʻz ichiga olgan holda.

Tashqi savdo operatsiyalarini **«tovarning tayyorlik darajasi bo'yicha»** bo'lish mahsulotlarning quyidagi guruhlari bo'yicha shartnomalarning tashkiliy va texnik o'ziga xos xususiyatlarini ko'zda tutadi:

- tayyor mahsulot,
- ajratilgan asbob-uskunalar,
- jamlangan asbob-uskunalar.

«Savdoning tashkiliy shakllari» deganda xalqaro bitimlarni tuzish shartlari va imkoniyatlarining turli-tumanligi tushuniladi, ularning orasidan quyidagilarni ajratish mumkin: barter operatsiyalari; qarama-qarshi xarid qilishlar yoki «bay-bek» operatsiyalari; kompensatsion bitimlar, jumladan, yirik ko'lamli kompensatsion bitimlar; beriladigan xomashyo asosidagi operatsiyalar; eskirgan mahsulotni pulini bo'lib to'lash sharti bilan sotib olish; sanoat hamkorligi, ishlab chiqarish va tarmoq kooperatsiyasi, aralash ishlab chiqarishlarni tashkil qilish va ishlab chiqarish kooperatsiyasining tabiiy resurslarni birgalikda o'zlashtirishni ko'zda tutuvchi «prodakshn shering» kabi yangi shaklini rivojlantirishni ham o'z ichiga olgan holda.

«Savdo uslublari» kriteriysi deganda yoki to'g'ridan-to'g'ri shartnomalar, yoki ular ham shartli ravishda quyidagi guruhlarga bo'linadigan vositachilik operatsiyalari tushuniladi:

- to'g'ridan-to'g'ri shartnoma;
- vositachilar, dilerlar, komissinerlar, brokerlar va hokazolar orqali savdo qilish;
- savdo firmalari va uylari;
- birja operatsiyalari;
- xalqaro savdo (tender uslubi);
- moliyaviy lizing.

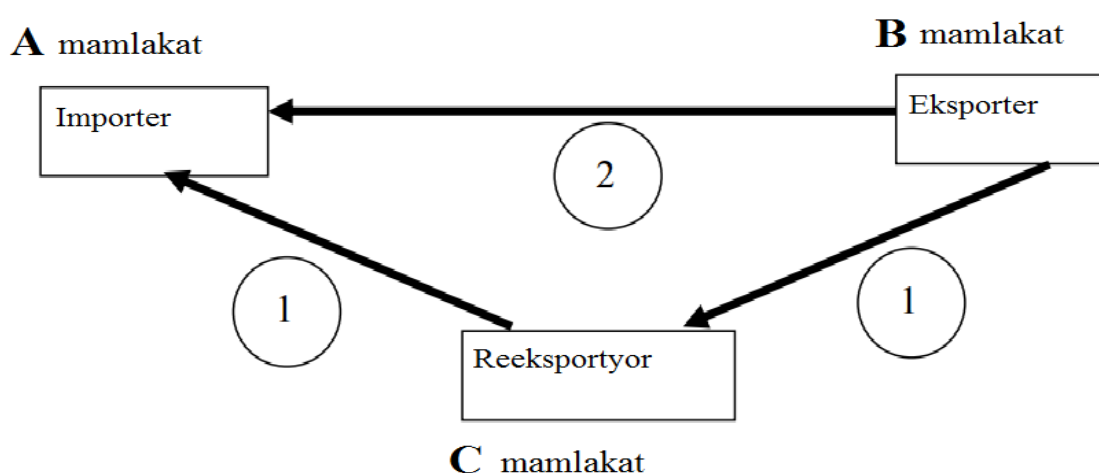
Eksport operatsiyaoari

Eksport faoliyati deganda ularni xorijiy xaridorning tasarrufiga berish uchun tovarlar, xizmatlar va kapitalni xorijga olib chiqish va sotish bilan bog'lanadigan tijorat faoliyati tushuniladi.

Eksport operatsiyasini amalga oshirishda eksporter uchun importer tovardan qanday foydalanishi muhim bo'lmaydi, importer tovarga qayta ishlov berishi, ichki bozorda sotishi yoki uchinchi bir mamlakatga sotishi mumkin. Har qanday holatda ham bu sotuvchi uchun eksport operatsiyasi bo'ladi. Xalqaro savdo amaliyotida sotuvchi eksporter deb, xaridor esa importer deb ataladi.

Import operatsiyalari

Import operatsiyasi deganda xorijiy tovarlarni keyinchalik ichki bozorda sotish uchun sotib olish va xaridorning mamlakatiga olib kirish bilan bog'lanadigan tijorat faoliyati tushuniladi. Bunda mamlakatga olib kiriladigan tovar sotish uchun mo'ljallangan tayyor mahsulot bo'lishi ham, qayta ishlanishi lozim bo'lgan xomashyo, yarim fabrikatlar bo'lishi ham, investitsion kapital ko'rinishidagi kapital qurilish ob'ektlari bo'lishi ham, litsenziyalar, nou-xau va hokazolar bo'lishi ham mumkin.



7.2-rasm. Reeksport operatsiyasini amalga oshirish sxemasi.

Reeksport operatsiyalari

Reeksport operatsiyasi deganda mamlakatga ilgari olib kirilgan tovarni unga qayta ishlov bermasdan mamlakatdan olib chiqish va sotish bilan bog'lanadigan tijorat faoliyati tushuniladi. Shundan kelib chiqqan holda, tovar reeksport mamlakatida qayta ishlov berishga tortilmasligi lozim – bu har qanday reeksport operatsiyasining majburiy shartidir. Biroq O'zbekiston Respublikasining oxirgi me'yoriy hujjatlariga ko'ra, masalan, tovarni reeksport zonasi orqali tashishni soddalashtirish maqsadida unchalik katta bo'lmagan operatsiyalarni bajarishga yo'l

qo'yiladi (tamg'alash, o'rash, ajratish kabi). Tovarni olib kiradigan, so'ngra esa olib chiqadigan mamlakat reeksport qiluvchi mamlakat, bunday tarzda tashiladigan tovar esa – reeksport tovari deb ataladi. Reeksport operatsiyasini amalga oshirish sxemasi 7.2-rasmda ko'rsatilgan.

Reimport operatsiyalari

Reimport operatsiyasi deganda mamlakatga ilgari undan olib chiqilgan tovarni olib kirish tushuniladi.

Mohiyatiga ko'ra, reimport tovarlarni tashqi savdo bitimlari deb atash mumkin emas, chunki ular tijorat maqsadini ko'zda tutmaydi va ularni hech kim maxsus tayyorlamaydi va amalga oshirmaydi. Mohiyatiga ko'ra bu – amalga oshmagan eksport operatsiyalaridir. Reimport operatsiyalariga ko'pincha quyidagi operatsiyalar kiritiladi:

- xaridor yaroqsizga chiqargan tovarlarni qaytarish;
- auksionda sotilmagan tovarlarni qaytarish;
- omborlar orqali sotilmagan tovarlarni qaytarish.

Tashqi savdo bitimini tuzishning asosi shartnoma bo'lib hisoblanadi, uning predmeti tovar oldi-sotdisi (tovarni yetkazib berish), tovarni ijaraga berish, almashtirish va hokazolar bo'lishi mumkin.

7.4. Tovarning xalqaro oldi-sotdi shartnomasi tashqi savdo bitimining asosi sifatida

Xalqaro shartnoma – kelishilgan shartlarda belgilangan miqdordagi tovarni yetkazib berish bo'yicha tashqi savdo bitimi ishtirokchilarining o'zaro munosabatlarini belgilaydigan asosiy huquqiy hujjatdir.

Shartnomaning ob'ekti – sotilishi lozim bo'lgan moddiy vositalardir. Shartnomaning sub'ektlari – bitimda ishtirok etadigan tomonlardir.

Xalqaro shartnomani tuzish protsedurasi Vena Konvensiyasining qoidalariga asoslanadi, u xalqaro shartnoma huquqi sohasidagi asosiy huquqiy hujjat bo'lib hisoblanadi. Konvensiya uni ratifikatsiya qilgan davlatlarda 1988 yil 1 yanvardan boshlab kuchga kirgan, 1991 yil dekabrda esa O'zbekiston ham Konvensiya ishtirokchisiga aylangan.

Vena Konvensiyasi quyidagilarni o‘rnatadi:

1. Xalqaro shartnomani tuzish bo‘yicha operatsiyalar ketma-ketligi;
2. Shartnomada aks ettirilishi lozim bo‘lgan shartlar minimumi;
3. Sotuvchi va xaridorning majburiyatlari;
4. Tovarlarning xalqaro oldi-sotdi shartnomasining tiplashgan shakli.

Shartnomani tuzish protsedurasi quyidagi asosiy bosqichlarni o‘z ichiga oladi:

1. Shartnomani tayyorlash

Sotuvchidan xaridorga ofertani yo‘llash;

Oferta – tomonlardan birining boshqa bir tomonga ma’lum bir shartlarda ma’lum miqdordagi tovarni sotish to‘g‘risidagi taklifi.

Xaridordan sotuvchiga akseptni yo‘llash;

Aksept – ofertaga muvofiq shartnomani tuzishga rasmiy rozilik bildirish.

Ish yuzasidan muzokaralar o‘tkazish: uning natijasida ramka shartnomasi tuziladi (tomonlarning bitim tuzish to‘g‘risida dastlabki kelishuvi);

2. Shartnomani tuzish;
3. Shartnomani bajarish.

Tovarning xalqaro oldi-sotdi shartnomasida aks ettirilishi lozim bo‘lgan asosiy shartlar quyidagilar bo‘lib hisoblanadi:

1. Shartnoma sub’ektlarining tavsiflari (preambula, shartnomaning tiplashgan shaklining «Tomonlarning yuridik manzili» bo‘limi);
2. Shartnoma ob’ektining tavsifi (“Shartnomaning predmeti”, “Tovarning miqdori”, “Tovarning sifati” bo‘limlari);
3. Yetkazib berishning umumiy shartlari (“Yetkazib berish muddatlari va sanasi”, “Tovarni topshirish-qabul qilish”);
4. Moliyaviy shartlar (“Narx”, “To‘lov”);
5. Huquqiy shartlar (“Sug‘urta”, “Reklamatsiya”, “Sanksiyalar”, “Arbitraj”, “Fors-major”);
6. Transport shartlari (“O‘rash va tamg‘alash”, “Jo‘natish tartibi”);
7. Boshqa shartlar (“Boshqa shartlar”).

Xalqaro oldi-sotdi shartnomasining muhim elementlaridan biri transport shartlari bo'lib hisoblanadi. Shartnomada tegishli bo'limlarda ko'rib chiqilgan shartlardan tashqari quyidagi transport shartlari ko'rsatilgan bo'lishi lozim, ular butun shartnoma teksti bo'ylab alohida paragraflar yoki moddalarga kiritilishi mumkin:

1. Yukni tashish turi, usuli va muddatlari;
2. Tashuvchilarning nomlari;
3. Yukni yuklash, tushirish, qayta yuklash punktlari;
4. Yukni yetkazib berish (uzatish) punkti;
5. Transportning yukni uzatish punktiga kelganligi to'g'risida xabar berish tartibi.

Shartnomaning transport shartlari **yetkazib berishning bazis shartlariga** asoslanadi, ular xalqaro amaliyot tomonidan tovarni sotuvchidan xaridorga yetkazib berish bilan bog'lanadigan momentlarni umumlashtirish maqsadida ishlab chiqilgan.

Tovarlarni yetkazib berishning bazis shartlari

Yyetkazib berishning bazis shartlari quyidagilarni belgilaydi:

1. Tovarni yetkazib berish bo'yicha majburiyatlarning sotuvchidan xaridorga o'tish momenti, u shuningdek tovarni yetkazib berish bilan bog'lanadigan xavf-xatarlarning o'tishini ham belgilaydi;
2. Tovarni yetkazib berish bilan bog'lanadigan xarajatlarning sotuvchidan xaridorga o'tish momenti;
3. Kontragentlarning tashish va sug'urta shartnomalarini tuzish bo'yicha majburiyatlari;
4. Sotuvchi tomonidan shartnoma shartlarining bajarilganligini tasdiqlaydigan, u shu asosda o'ziga tegishli bo'lgan to'lovlarni undirib olishi mumkin bo'ladigan hujjat.

Yyetkazib berishning bazis shartlari Xalqaro Savdo Palatasi tomonidan ishlab chiqilgan INKOTERMS hujjatida ifodalangan. Hujjatning qoidalari kontragentlar uchun majburiy bo'lib hisoblanmaydi va tavsiyaviy xarakterga ega.

INKOTERMS ning maqsadi tashqi savdo sohasida ko‘proq keng ishlatiladigan savdo atamalarining talqin qilinishi bo‘yicha xalqaro qoidalar jamlanmasini ta‘minlashdan iborat. SHu tariqa, bunday atamalarning turli mamlakatlarda turlicha talqin qilinishidan qochish yoki bu sohadagi mavhumlikni anchagina qisqartirish mumkin.

Ko‘pincha shartnoma tuzadigan tomonlar tegishli mamlakatda savdoni yuritishning turlicha amaliyoti bilan tanish bo‘lmaydi. Bu anglashilmovchilar, kelishmovchiliklar va sud ajrimlariga sabab bo‘lishi mumkin va o‘z navbatida vaqt va pulning behuda sarflanishiga olib keladi. Bu barcha muammolarni hal qilish uchun Xalqaro Savdo Palatasi birinchi marta 1936 yilda atamalarning aniq ta‘riflari bo‘yicha xalqaro qoidalar to‘plamini nashr qilgan. Bu qoidalar "INKOTERMS 1936" sifatida ma‘lum. Bu qoidalarga keyinchalik 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 va 2010 yillarda ushbu qoidalarni xalqaro savdoning zamonaviy amaliyotiga muvofiqlashtirish uchun tuzatishlar va qo‘shimchalar kiritilgan.

INKOTERMS ning amal qilish sferasi oldi-sotdi shartnomasi tomonlarining sotilgan tovarlarni yetkazib berish bo‘yicha huquqlari va majburiyatlari bilan bog‘lanadigan masalalar bilan cheklanadi (bu erda tovarlar deganda “moddiy tovarlar” tushuniladi, kompyuter dasturiy ta‘minoti kabi “moddiy bo‘lmagan tovarlar” istisno qilinadi).

Amaliyotda INKOTERMS ni noto‘g‘ri tushunishning ikkita varianti ko‘proq tez-tez uchraydi. Birinchisi INKOTERMS ni oldi-sotdi shartnomasiga emas, balki tashish shartnomasiga ko‘proq tegishli deb noto‘g‘ri tushunish bo‘lib hisoblanadi. Ikkinchisi ba‘zan bu qoidalar tomonlar shartnomaga kiritishni hohlaydigan barcha majburiyatlarni qamrab olishi lozim deb tasavvur qilish bo‘lib hisoblanadi.

INKOTERMS ga muvofiq yetkazib berishning barcha bazis shartlari 4 ta asosiy (bazis) guruhlariga birlashtirilgan, ular shartlarning inglizcha qisqartmalarining birinchi harflari bilan nomlangan:

- **E guruh** (xaridor jo‘natishga tayyor qilib qo‘yilgan tovarni sotuvchining korxonasida oladi);

- **F guruh** (sotuvchi tovarni xaridor tomonidan ko'rsatilgan transport vositasigacha yetkazib beradi);
- **S guruh** (sotuvchi tashish shartnomasini tuzadi, biroq tashiladigan yuk uchun javobgarlikni zimmasiga olmaydi);
- **D guruh** (sotuvchi barcha xavf-xatarlar va xarajatlarni zimmasiga olish bilan tovarni belgilangan punktga yetkazib beradi).

Yetkazib berishning turli bazis shartlarining tavsiflari INKOTERMS-2000 ga muvofiq 7.2-jadvalda keltirilgan. 2011 yil 1 yanvardan INKOTERMS-2010 kuchga kirgan, unda yetkazib berishlarning ba'zi bir bazis shartlariga bir qator o'zgartirishlar kiritilgan (quyiga qaralsin).

7.2-jadval.

Yetkazib berishlarning bazis shartlarining tavsiflari.

Qisqartma nomi	Bazis shartining nomi	Tovarni yetkazib berish punktining nomi	Xarajat larning oʻtish momenti	Shartnomalarni tuzish		Bajarilgan likni tasdiqlovchi hujjat
				Tashish	Sugʻurta	
E guruh						
EXW	Zavoddan	Sotuvchining ombori	Ombordan joʻnatish	Xaridor	Xaridor	Topshirish-qabul qilish dalolat nomasi
F guruh						
FCA	Franko-tashuvchi	Tashuvchining joʻnatish punkti	Tashuvchi ga yetkazib berish	Xaridor	Xaridor	Tashuvchining yukni qabul qilib olganlik toʻgʻrisida tilxati
FAS	Kema borti boʻylab erkin	Joʻnatish porti (prichal)	Portga yetkazib berish	Xaridor	Xaridor	Portning yukni qabul qilib olganlik toʻgʻrisida tilxati
FOB	Bortda erkin	Joʻnatish porti (kemaning	Kemaga yuklash	Xaridor	Xaridor	Konosament

		borti)				
C guruh						
CFR	Narx va fraxt	Jo‘natish porti	Tashish	Sotuvchi	Xaridor	Konosament
CIF	Narx, sug‘urta, fraxt	Jo‘natish punkti	Tashish	Sotuvchi	Xaridor	Konosament
CPT	Tashish ... gacha to‘langan	Tashuvchining jo‘natish punkti	Tashish	Sotuvchi	Xaridor	Nakladnoy
CIP	Tashish va sug‘urta ... gacha to‘langan	Tashuvchining jo‘natish punkti	Tashish	Sotuvchi	Xaridor	Nakladnoy
D guruh						
DAF	Chegarada yetkazib berish	Chegaradagi punkt	Chegarada qayta yuklash (tushirish)	Sotuvchi va xaridor	Sotuvchi va (yoki) xaridor	Nakladnoy (o‘tish punktining shtempeli bilan)
DES	Kemadan yetkazib berish	Belgilangan port (kemaning borti)	Portga yetkazib berish	Sotuvchi	Sotuvchi	Konosament
DEQ	Prichaldan yetkazib berish	Belgilangan port (prichal)	Kemadan tushirish	Sotuvchi	Sotuvchi	Belgilangan port dokining tilxati
DDU	Boj to‘lamasdan yetkazib berish	Xaridorning ombori	Omborga tushirish	Sotuvchi	Sotuvchi	Topshirish -qabul qilish dalolat nomasi
DDP	Boj to‘lash bilan yetkazib berish	Xaridorning ombori	Omborga tushirish	Sotuvchi	Sotuvchi	Topshirish -qabul qilish dalolat nomasi

Tanlangan bazis shartlariga muvofiq sotuvchi zimmasiga oladigan barcha xarajatlarni sotuvchi bitimning yakuniy narxiga kiritadi, bu shartnomada ko‘rsatiladi. Yetkazib berishning turlicha bazis shartlaridan foydalanilganda bitimning narxi quyidagicha aniqlanadi:

1. EXW sharti uchun – Bitimning narxi (BN) = Tovarning narxi (TN);
2. FCA va FAS shartlari uchun – $BN = TN + YUkni \text{ tashuvchiga (portga) yetkazib berish xarajatlari (EX) + Eksport bojxona bojlarini to'lash (EBB)}$;
3. FOB sharti uchun – $BN = TN + EX + Yuklash \text{ xarajatlari (YUX) + EBB}$;
4. CFR va CPT shartlari uchun – $BN = TN + EX + YUX + EBB + Transport \text{ xarajatlari (TX)}$;
5. CIF, CIP va DES shartlari uchun – $BN = TN + EX + YUX + EBB + Sug'urta \text{ xarajatlari (SX) + TX}$;
6. DAF sharti uchun – $BN = TN + EX + YUX + EBB + SX + Chegaragacha \text{ transport xarajatlari (CHTX)}$;
7. DEQ sharti uchun – $BN = TN + EX + YUX + EBB + SX + TX + Tushirish \text{ xarajatlari (TushX)}$;
8. DDU sharti uchun - $BN = TN + EX + YUX + EBB + SX + TX + TushX + YUkni \text{ xaridorga yetkazib berish xarajatlari (XEX)}$;
9. DDP sharti uchun – $BN = TN + EX + YUX + EBB + SX + TX + TushX + XEX + Import \text{ bojxona bojlarini to'lash (IBB)}$.

INKOTERMS-2010 ning yangi tahririda o'zgarishlar faqatgina D guruhiga kiritilgan, undan yetkazib berishlarning 4 ta bazis shartlari – DAF, DES, DEQ, DDU chiqarib tashlangan.

Ularning o'rniga ikkita yangi ta'rif kiritilgan – bu DAT (Delivered at Terminal – terminalga yetkazib beriladi), va DAP (Delivered at Place – joyida yetkazib beriladi). INKOTERMS-2010 da DAP atamasi INKOTERMS-2000 ning DAF, DES va DDU atamalarini birlashtirgan. SHunday qilib, yetkazib berishlar shartlarining soni 13 tadan 11 taga o'zgargan.

Yangi tasniflash tizimi INKOTERMS-2010 dagi 11 ta yetkazib berish shartlarini foydalaniladigan transport turiga bog'liq ravishda ikkita guruhga ajratadi:

1. Transportning har qanday turi uchun qoidalar: **EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.**

2. Suv transporti uchun qoidalar: **FAS, FOB, CFR, CIF.**

INKOTERMS 2010 da elektron hujjatlar o'zining yuridik kuchi bo'yicha qog'oz eltuvchilarda bajarilgan an'anaviy hujjatlarga teng ekanligi va tomonlarning kelishuviga ko'ra ulardan foydalanish mumkinligi rasmiy ravishda belgilab qo'yilgan.

7.5. Butunjahon Savdo Tashkiloti (VTO) xalqaro logistik tizim sifatida

Butunjahon Savdo Tashkilotiga 153 ta mamlakat a'zo bo'lgan (2008 yil 23 iyul holatiga) va yaqin yillar ichida ularning soni yanada ortadi. Bu amalda zamonaviy, samarali iqtisodiyotni yaratish va jahon savdosida teng huquqli ishtirok etishni da'vo qilayotgan har qanday davlat VTO ga a'zo bo'lishga intilishini bildiradi. Mamlakatlarning bunday yagona tizimga integratsiyalanishi o'zining maqsadlari, funksiyalari va vazifalariga ega bo'lgan yirik global logistik tizimga misol bo'lib xizmat qila oladi.

Butunjahon Savdo Tashkiloti (VTO), 1947 yildan buyon faoliyat ko'rsatayotgan tariflar va savdo bo'yicha Bosh Kelishuvning (GATT) qabul qiluvchisi bo'lib hisoblanadi, u o'z faoliyatini 1995 yil 1 yanvardan boshlagan. VTO ko'p tomonli savdo muzokaralarining Urugvay Raundi (1986-1994 yillar) Kelishuvlari paketi asosida ishtirokchilarning savdo-siyosat munosabatlarini tartibga solishga yo'naltirilgan. Bu hujjatlar zamonaviy xalqaro logistikaning huquqiy bazasi bo'lib hisoblanadi.

VTO ni ta'sis qilish to'g'risidagi Kelishuv mamlakatlarning ko'p tomonli savdo munosabatlariga ta'sir ko'rsatuvchi muammolarni tartibga solish va Urugvay raundi kelishuvlari va shartnomalarining amalga oshishini nazorat qilish uchun a'zo mamlakatlarning doimiy faoliyat ko'rsatuvchi forumini yaratishni ko'zda tutadi. VTO ko'p jihatdan xuddi GATT kabi faoliyat ko'rsatadi, biroq bunda savdo bitimlarining anchagina keng spektrini nazorat qiladi (xizmatlar bilan savdo qilish va intellektual mulk huquqining savdo aspektlari masalalarini ham o'z ichiga olgan holda) va qarorlar qabul qilish protsedurasi, tashkilot a'zolari tomonidan ularning bajarilishi takomillashganligi munosabati bilan anchagina katta

vakolatlarga ega. Savdo kelishmovchiliklarini hal qilish mexanizmi VTO ning ajralmas qismi bo'lib hisoblanadi.

1947 yildan buyon liberallashtirish va jahon savdosini kelgusi rivojlantirish global muammolarini muhokama qilish GATT rahbarligi ostida ko'p tomonli savdo muzokaralari (MTP) doirasida bo'lib o'tadi. MTP ning 8 ta raundi o'tkazilgan, Urugvay raundi ham shular qatoriga kiradi, to'qqizinchi raund ham boshlangan. Bu obro'li xalqaro iqtisodiyot tashkilotining bosh maqsadi jahon savdosini liberallashtirish bo'lib hisoblanadi.

GATT/VTO ning asos bo'lib hisoblanadigan tamoyillari va qoidalari quyidagilar hisoblanadi:

- diskriminatsiyasiz savdo qilish, ya'ni savdoda ko'proq qulay rejimni o'zaro taqdim qilish;
- xorijiy kelib chiqishli tovarlar va xizmatlarga milliy rejimni o'zaro taqdim qilish;
- savdoni ko'proq tarif uslublari bilan tartibga solish;
- miqdoriy va boshqa cheklashlardan foydalanishdan voz kechish;
- savdo siyosatining transparentligi;
- savdo kelishmovchiliklarini konsultatsiyalar va muzokaralar yo'li bilan hal qilish va hokazolar.

VTO ning barcha a'zo mamlakatlari "Ko'p tomonli savdo bitimlari" (MTS) atamasi bilan birlashtirilgan asosiy bitimlar va yuridik hujjatlarni bajarish majburiyatini zimmasiga oladi. Shunday qilib, huquqiy nuqtai-nazardan VTO tizimi o'zida o'ziga xos ko'p tomonli shartnomani (bitimlar paketini) taqdim qiladi, uning me'yorlari va qoidalari bilan jahon bo'yicha tovarlar va xizmatlar bilan savdo qilishning qariyb 97% i tartibga solinadi.

Urugvay raundining bitimlar paketi jamlanmada 50 dan oshiq ko'p tomonli savdo bitimlari va boshqa huquqiy hujjatlarni birlashtiradi. Ulardan asosiylari VTO ni ta'sis qilish to'g'risidagi kelishuv va unga ilova qilinadigan ko'p tomonli savdo bitimlari bo'lib hisoblanadi (7.3-jadvalga qaralsin).

1 A ilova: Tovarlar bilan savdo qilish bo'yicha ko'p tomonli bitimlar.

Kelishuvning nomi	Qisqacha mazmuni
1994 yildagi tariflar va savdo bo'yicha Bosh Kelishuv (GATT-94); (asosiy matn va alohida moddalarni talqin qilish bo'yicha kelishuvlar)	Tovarlar bilan savdo qilish rejimining asoslarini, VTO a'zolarining bu sohajagi huquqlari va majburiyatlarini belgilaydi
1947 yildagi tariflar va savdo to'g'risida Bosh Kelishuv	Tovarlar bilan savdo qilish rejimining asoslarini, VTO a'zolarining bu sohajagi huquqlari va majburiyatlarini belgilaydi
Qishloq xo'jaligi bo'yicha Kelishuv	Qishloq xo'jaligi mahsulotlari bilan savdo qilishni tartibga solishning o'ziga xos xususiyatlari va bu sohada ishlab chiqarish va savdoni davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash choralari mexanizmlarini belgilaydi
To'qimachilik mahsulotlari va kiyim-kechaklar bo'yicha Kelishuv	Tekstil va kiyim-kechak bilan savdo qilishni tartibga solishning o'ziga xos xususiyatlarini belgilaydi.
Sanitariya va fitosanitariya me'yorlarini qo'llash bo'yicha Kelishuv	Sanitariya va fitosanitariya nazorati choralari qo'llash shartlarini belgilaydi
Savdodagi texnik to'siqlar bo'yicha Kelishuv	Standartlar, texnik reglamentlar, sertifikatlash protseduralarini qo'llash shartlarini belgilaydi
Savdo bilan bog'lanadigan investitsion choralari bo'yicha Kelishuv	Kapital qo'yilishi munosabati bilan mamlakatning o'zida ishlab chiqarilgan tovarlarni iste'mol qilishni rahbatlantiradigan choralarni qo'llashni cheklashni o'z ichiga oladi
GATT-1994 ning VII moddasini qo'llash bo'yicha Kelishuv (tovarlarni bojxona baholashi)	Tovarlarning bojxona qiymatini aniqlash qoidalarini belgilaydi
Jo'natishdan oldin inspeksiyalash bo'yicha Kelishuv	Jo'natishdan oldin inspeksiyalashni o'tkazish shartlarini belgilaydi
Kelib chiqish qoidalari bo'yicha Kelishuv	Tovarlarning kelib chiqish tamoyillarini belgilaydi
Importni litsenziyalash protseduralari bo'yicha Kelishuv	Importni litsenziyalash protseduralari va shakllarini o'rnatadi
Subsidiyalar va kompensatsiyalash choralari bo'yicha Kelishuv	Subsidiyalarni qo'llash va subsidiyalarga qarshi kurashish choralari qo'llash shartlari va protseduralarini belgilaydi

GATT-1994 ning VI moddasini qo'llash bo'yicha Kelishuv (aksildemping)	Dempingga qarshi kurashish choralarini qo'llash shartlari va protseduralarini belgilaydi
Himoya choralari bo'yicha Kelishuv	O'sib boruvchi importga qarshi kurashish choralarini qo'llash shartlari va protseduralarini belgilaydi

1 V ilova: Xizmatlar bilan savdo qilish bo'yicha Bosh Kelishuv. Xizmatlar bilan savdo qilish rejimining asoslari, VTO a'zolarining bu sohadagi huquqlari va majburiyatlarini belgilaydi.

1 S ilova: Intellektual mulk huquqining savdo aspekilari bo'yicha Kelishuv. VTO a'zolarining intellektuall mulkni himoya qilish sahasidagi huquqlari va majburiyatlarini belgilaydi.

2-ilova: Kelishmovchiliklarni hal qilishni tartibga soluvchi qoidalar va protseduralar to'g'risida Kelishuv. VTO a'zolari o'rtasida ular tomonidan VTO ning barcha kelishuvlari bo'yicha majburiyatlarning bajarilishi bo'yicha kelishmovchiliklarni hal qilish shartlari va protseduralari.

3-ilova: Savdo siyosatini sharhlash mexanizmi. VTO a'zolarining savdo siyosatini sharhlashning shartlari va umumiy parametrlarini belgilaydi.

4-ilova: Plyurilateral Kelishuvlar (cheklangan ishtirok etish bilan, ya'ni VTO ning hamma a'zolari uchun majburiy bo'lmagan):

Fuqaro aviatexnikasi bilan savdo qilish bo'yicha Kelishuv (ushbu sektorda savdoni liberallashtirish bo'yicha tomonlarning majburiyatlarini belgilaydi);

Hukumat xaridlari bo'yicha Kelishuv (xorijiy kompaniyalarga davlat ehtiyojlari uchun milliy xarid qilish tizimlariga kirishga ruxsat berish protseduralarini o'rnatadi).

Urugvay raundi hujjatlari paketining ikkinchi qismi (1-4 ilovalardan tashqari) Maroqashda bo'lib o'tgan (1994) Vazirlar Kengashining, shuningdek boshqa Kelishuvlarning yakunlari bo'yicha qabul qilingan qarorlar va deklaratsiyalardan tashkil topgan. Bu hujjatlarda VTO ga a'zo mamlakatlar qabul qiladigan qo'shimcha shartlar va qoidalar ifodalangan. Tovarlar va xizmatlar bozorlariga kirish bo'yicha milliy majburiyatlar ro'yxatlarini hisobga olish bilan

VTO hujjatlarining to'liq paketi hozirgi kunda taxminan 30 ming sahifani tashkil qiladi.

ATO ga a'zo bo'lishdan keladigan **umumiy afzalliklarni** quyidagicha yig'indilash mumkin:

- VTO ga a'zo mamlakatlarning savdo munosabatlarining rivojlanishining barqarorligi va oldindan aytish mumkinligi asosida, shuningdek ularning tashqi iqtisodiy siyosatining transparentligi asosida jahon tovarlar va xizmatlar bozorlariga kirishning yanada qulayroq shart-sharoitlarining yaratilishi;
- VTO ning milliy manfaatlar sheriklar tomonidan pastga urilgan taqdirda ularni himoyalashni ta'minlaydigan kelishmovchiliklarni hal qilish mexanizmidan foydalanish imkoniyati va shu tariqa diskriminatsiyaning bartaraf qilinishi;
- xalqaro savdoning yangi qoidalarini ishlab chiqishda MTP da samarali ishtirok etish yo'li bilan o'zining joriy va strategik savdo-iqtisodiy manfaatlarini amalga oshirish imkoniyati.

VTO ning oliy organi **Vazirlar Konferensiyasi** bo'lib hisoblanadi, u tashkilotning barcha ishtirokchilarining vakillarini birlashtiradi. Konferensiyaning sessiyalari eng kamida ikki yilda bir marta o'tkaziladi, Urugvay raundining kelishuvlar paketi bilan bog'lanadigan prinsipial masalalar muhokama qilinadi va ular yuzasidan qarorlar qabul qilinadi.

VTO ning tuzilishi va funksiyalari. Vazirlar Konferensiyasining sessiyalari orasida joriy masalalar va protseduralar masalalarini hal qilish uchun zarurat bo'lishiga qarab (yiliga 8-10 marta) tashkilotning barcha ishtirokchilarining vakillaridan tashkil topadigan **Bosh Kengash** chaqiriladi. Bosh Kengash kelishmovchiliklarni hal qiluvchi Organ va savdo siyosatini sharhlash Organining faoliyatini nazorat qiladi. VTO ning Vazirlar Konferensiyasi savdo va rivojlanish bo'yicha Qo'mita, to'lov balansining muvozanatini ta'minlash uchun cheklashlar bo'yicha Qo'mita, byudjet va moliya masalalari bo'yicha Qo'mita va savdo va atrof-muhit bo'yicha Qo'mita, mintaqaviy savdo bitimlari bo'yicha Qo'mita va

boshqa bir qator organlarni ta'sis qiladi. Vazirlar Konferensiyasi (yoki Bosh Kengash) **VTO ning Bosh direktorini** tayinlaydi. Tashkilotning ijrochi organi **VTO ning Kotibiyati** bo'lib hisoblanadi, u Jenevada (Shveysariya) joylashgan va uning tarkibiy bo'linmalarida 500 dan oshiq odam ishlaydi. VTO ning ishchi tillari – ingliz, fransuz va ispan tillaridir.

Butunjahon Savdo Tashkilotiga **qo'shilish protsedurasi** GATT/VTO ning yarim asrlik amal qilish davrida ishlab chiqilgan bo'lib, ko'p planli bo'lib hisoblanadi va bir nechta bosqichdan tashkil topadi. Da'vogar mamlakatlarning tajribasining ko'rsatishicha, bu jarayon o'rtacha 5-7 yil davom etadi.

Birinchi bosqichda maxsus **Ishchi Guruhlar** doirasida (O'zbekistonning qo'shilishi bo'yicha Ishchi Guruhga barcha asosiy savdo sheriklarini ham hisobga olgan holda 67 ta mamlakat kirgan) qo'shiladigan mamlakatning iqtisodiy mexanizmi va savdo-siyosat rejimining VTO ning me'yorlari va qoidalariga muvofiqligini ko'p tomonli darajada detalli ko'rib chiqish sodir bo'ladi. Shundan keyin da'vogar mamlakatning ushbu tashkilotga a'zo bo'lish shartlari to'g'risida konsultatsiyalar va muzokaralar boshlanadi. Bu konsultatsiyalar va muzokaralar, qoidaga ko'ra, Ishchi Guruhning barcha manfaatdor a'zo mamlakatlari bilan ikki tomonli darajada o'tkaziladi.

Muzokaralar "tijorat jihatidan ahamiyatli bo'lgan", qo'shilayotgan mamlakat VTO a'zolariga o'zining bozorlariga kirish (tovarlar va xizmatlar bozorlariga kirish bo'yicha ikki tomonlama Protokollar bilan rasmiylashtiriladi), shuningdek bitimlar bo'yicha VTO a'zolidan kelib chiqadigan majburiyatlarni zimmasiga olish formatlari va muddatlari bo'yicha taqdim qilishga tayyor bo'lgan yon bosishlarga talluqli bo'ladi.

O'z navbatida qo'shilayotgan mamlakat, qoidaga ko'ra, VTO ning qolgan barcha a'zolari ega bo'lgan huquqlarni qo'lga kiritadi, bu tashqi bozorlarda uning diskriminatsiyalanishiga chek qo'yilishini bildiradi. Tashkilotning qandaydir bir a'zosi tomonidan huquqqa qarshi harakatlar sodir qilingan taqdirda har qanday mamlakat mos keluvchi shikoyat arizasi bilan kelishmovchiliklarni hal qiluvchi

Organga murojaat qilishi mumkin, uning qarorlari VTO ning har bir a'zosi uchun milliy darajada ijro qilish uchun majburiy bo'lib hisoblanadi.

O'rnatilgan protseduraga muvofiq bozorlarga kirishni liberallashtirish bo'yicha o'tkazilgan barcha muzokaralarning natijalari va VTO ga qo'shilish shartlari quyidagi rasmiy hujjatlar bilan rasmiylashtiriladi:

- Ishchi Guruhning bildiruvnomasi, bu erda da'vogar mamlakat muzokaralar yakuni bo'yicha zimmasiga oladigan barcha huquq va majburiyatlarining butun paketi ifodalanadi;
- tovarlar sohasida va qishloq xo'jaligini qo'llab-quvvatlash darajasi bo'yicha yon berish majburiyatlarining ro'yxati;
- xizmatlar bo'yicha spetsifik majburiyatlarning ro'yxati va ko'proq qulay rejimdan olishlar ro'yxati;
- qo'shilish to'g'risidagi Protokol, erishilgan kelishuvlarni ikki yoki ko'p tomonli darajada yuridik jihatdan rasmiylashtiradi.

Yangi mamlakatlarning VTO ga qo'shilishining asosiy shartlaridan biri ularning milliy qonunchiligi va tashqi iqtisodiy tartibga solish amaliyotini Urugvay raundi kelishuvlari paketining qoidalariga muvofiq holga keltirish bo'lib hisoblanadi.

Qo'shilishning yakuniy bosqichida da'vogar mamlakatning milliy qonunchilik organi tomonidan Ishchi Guruh doirasida kelishilgan va Bosh Kengash tomonidan tasdiqlangan butun hujjatlar paketini ratifikatsiyalash sodir bo'ladi. Shundan keyin ko'rsatilgan majburiyatlar VTO va milliy qonunchilik hujjatlarining bir qismiga aylanadi, nomzod mamlakat esa VTO a'zosi maqomini oladi.

Rossiyga keladigan bo'lsak, VTO ga a'zo bo'lish ko'p yillar davomida asosiy vazifalardan biri bo'lgan.

Rossiy uchun qo'shilishning konkret maqsadlari deb quyidagilarni hisoblash mumkin:

- Rossiyda ishlab chiqarilgan mahsulotlarning xorijiy bozorlarga kirishi uchun eng yaxshi va nodiskriminatsion shart-sharoitlarni qo'lga kiritish;

- qonunchilik tizimini VTO me'yorlariga muvofiq holga keltirish natijasida xalqaro savdo kelishmovchiliklarini hal qilish mexanizmiga erishish, xorijiy investitsiyalar uchun yanada qulay shart-sharoitlarni yaratish;
- Rossiy investorlar uchun VTO ga a'zo mamlakatlarda imkoniyatlarni, xususan bank sferasidagi imkoniyatlarni kengaytirish;
- Rossiy bozoriga kirib keladigan xorijiy tovarlar va xizmatlar oqimini ko'paytirish natijasida Rossiyda ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarning sifati va raqobatbardoshligini oshirish uchun shart-sharoitlarni yaratish;
- o'zining milliy manfaatlarini hisobga olish bilan xalqaro savdo qoidalarini ishlab chiqishda ishtirok etish;
- Rossiyning dunyodagi mavqe'ini xalqaro savdoning teng huquqli a'zosi sifatida yaxshilash.

VTO ning oldingi avlodi – tariflar va savdo bo'yicha Bosh Kelishuv (GATT) bilan aloqalarni o'rnatishga bo'lgan dastlabki urinishlar sobiq ittifoq davrida – 1986 yilda bo'lgan. Sobiq ittifoq parchalanib ketgunga qadar bor-yo'g'i GATT ga qo'shilishga ariza berishga ulgurgan, biroq qo'shilish protsedurasini boshlamagan. 1993 yilda Rossiy Federatsiyasi Sobiq Ittifoq ning GATT ga qo'shilish to'g'risidagi arizasini tasdiqlagan va 1994 yilda qo'shilish protsedurasini amalga oshirishni rasmiy ravishda boshlagan. Biroq 1994 yilda GATT a'zolari tomonidan 1995 yil 1 yanvardan boshlab Kelishuvni VTO ga aylantirish to'g'risida qaror qabul qilingan. Tashkilotni tarqatish paytida yangi arizalarni ko'rib chiqish to'xtatilgan. Jarayon 1997 yilga kelib yangilangan, biroq real ishlar juda kam amalga oshirilgan, chunki 1998 yil avgust oyida Rossiyda defolt sodir bo'lgan va shundan keyin VTO Rossiyning arizasini ko'rib chiqishni qarz bilan bog'liq bo'lgan vaziyat hal bo'lguncha kechiktirishini ma'lum qilgan. Faqat 2000 yilga kelibgina O'zbekistonning arizasini ko'rib chiqish protsedurasi yangilangan va VTO ga a'zo davlatlar bilan ikki tomonlama muzokaralar boshlangan. Ular ayniqsa AQSH, Evropa Ittifoqi va Xitoy bilan murakkab kechgan. 2005 yilda, Rossiy Kiot Protokoliga qo'shilgandan keyin Evropa Ittifoqi bilan kelishmovchiliklarni bartaraf qilishga muvaffaq bo'lingan. Shuningdek 2005 yilda

Xitoy ham Rossiya VTO ga a'zo bo'lishiga to'sqinlik qilishni to'xtatgan. AQSH bilan muzokaralar eng uzoq – olti yil davom etgan. Asosiy kelishmovchiliklar moliya bozorlari, qishloq xo'jaligi mahsulotlari yetkazib berish va intellektual mulk huquqini himoya qilishga tegishli bo'lgan.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Qanday xalqaro transport shartnomalari mavjud.
2. O'zbekiston hududida yuklarni xalqaro temir yo'l bog'lanishlarida tashishlarni huquqiy tartibga solish tushuntirib bering.
3. O'zbekiston bilan G'arbiy Evropa mamlakatlari o'rtasida xalqaro temir yo'l bog'lanishlarida yuklarni tashishlarni huquqiy tartibga solish mazmunini tushuntirib bering.
4. Tashqi savdo operatsiyalari tushunchasi va ularning turlari qanday?
5. Butunjahon Savdo Tashkiloti (VTO) xalqaro logistik tizimlarni tushuntirib bering.
6. Ruxsatnomalar berish tizimiga ta'rif bering.
7. Nimalar ruxsatnomalar berish tizimini huquqiy tartibga solish manbalari bo'lib hisoblanadi?
8. Ruxsatnomalar berish kontingentlarining qiymatiga qaysi omillar ta'sir ko'rsatadi?
9. Odatda qaysi tashishlar ruxsatnomalar bo'lishini talab qilmaydi?
10. Avtomobillarda xalqaro tashishlarni amalga oshirishning ko'p martalik, ko'p tomonlama ruxsatnomalari nima?
11. Yuk mashinalarining qaysi kategoriyalarini bilasiz?
12. Birlashgan Millatlar Tashkiloti Evropa Iqtisodiyot Komissiyasining (EEK OON) O'zbekiston Respublikasi tomonidan imzolangan Konvensiyalariga misollar keltiring.

8-BOB. XALQARO LOGISTIKA RIVOJLANISHINING MUAMMOLARI

8.1. Zamonaviy xalqaro logistikaning muammolari

8.2. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishining konseptual jihatlari

8.3. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlari xalqaro logistikaning ob'yekti sifatida

8.4. Xalqaro logistikani tartibga solishning huquqiy asoslari

8.5. Xalqaro logistikaning bojxona ta'minotining asoslari

8.6. Xalqaro logistikaning axborot infratuzilmasi

8.7. O'zbekiston Respublikasidagi tashkilotlarning jahon logistika tarmog'iga integratsiyalanishi

Kalit so'lar: konseptual jihatlar, bojxona protseduralari, xalqaro logistik strategiyalar, logistik menejmentni, moliyaviy to'siqlar, ichki analoglar, aniq muddatiga" logistik konsepsiyasi just-in-time.

8.1. Zamonaviy xalqaro logistikaning muammolari

Muammoli masalalarning borligi tufayli xalqaro logistika ichki logistikadan anchagina farq qiladigan xarakterli murakkabliklardan biri – bu funksional sikllarni tashkil qilish, ular haftalab yoki oylab davom etishi mumkin. Qoidaga ko'ra, bu quyidagi sabablarga ko'ra sodir bo'ladi:

- aloqalarning sekinligi;
- moliyalashtirish va hisob-kitoblarning o'ziga xosligi;
- tashish masofalarining kattaligi;
- o'rash va tamg'alashga nisbatan maxsus talablarning qo'yilishi;
- bojxona protseduralarini bajarish (deklaratsiyalash, ko'rikdan o'tkazish).

Xalqaro logistik operatsiyalar ko'p tillilikni, o'ramdagi yorliqlarni turli tillarda tayyorlashni talab qiladi, bu ham ishni anchagina murakkablashtiradi. Mahsulotning iste'mol xususiyatlarini ma'lum bir tilga bog'lash undan foydalanish bozorini chegaralab qo'yadi. Masalan, Evropa mamlakatlarida marketing tadbirlarini qo'llab-quvvatlash uchun mahsulotning har bir tilda alohida katta zahiralari yaratiladi.

Funksional siklni tashkil qilishdan tashqari **xalqaro logistikaning katta muammolariga** quyidagilar kiradi:

- ichki bozorlarga yetkazib berishga qaraganda buyurtmalarining anchagina katta hajmlari bilan ishlash (bu logistika xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi, masalan – partiyaning kattaligi uchun transport tariflaridan chegirmalar);
- xalqaro bozorlarning tovarlarni yetkazib berishning variativliligi va ko‘p sonli vositachilar bilan munosabatlarga kirishish zarurligini shartlaydigan xilma-xilligi;
- faoliyatning xalqaro bozorlarda ishlashning boy tajribasiga ega bo‘lmagan korxonalar uchun ma’lum bir murakkabliklarni tug‘diradigan keng ko‘lamlilik;
- tovarlarni yetkazib berishda fraxtlovchi agentlar, bojxona brokerlik kompaniyalari, turli darajadagi logistik provayderlar kabi ko‘p sonli logistik vositachilarning paydo bo‘lishi;
 - katta masofalar va orada ko‘pgina vositachilarning bo‘lishi tufayli korxonaning uning mahsulotlarining iste’molchilari bilan to‘g‘ridan-to‘g‘ri kommunikatsiyalarga kirishish imkoniyatining yo‘qligi;
- savdo shartlari, yetkazib berishning bazis shartlari, to‘lov shartlari – bularning barchasi xalqaro savdo-sotiq bilan birinchi marta shug‘ullanayotgan korxona uchun noodatiy hol bo‘lib hisoblanadi;
- xalqaro transport hujjatlari va hujjatlashtirish protseduralari ichki analoglarga qaraganda anchagina murakkab va turli-tuman;
- logistik yetkazib berishlar tizimining ishtirokchilari o‘rtasida axborot bilan almashinishni tashkil qilishda ko‘pincha ko‘pgina mamlakatlarning chegaralarini kesib o‘tishga va shundan kelib chiqqan holda, turli axborot tizimlarini harakatga keltirishga to‘g‘ri keladi [5, 24-bet].

Sanab o‘tilgan muammolarni muvaffaqiyatli hal qilish uchun korxonalar ular amaliyotda to‘qnash keladigan operatsiyalarning murakkabligi va xilma-xilligini detalli tarzda o‘rganib chiqishlari lozim bo‘ladi.

Xalqaro logistika tizimining muhim tavsifi sifatida uning yuqori muvofiqlashtirish darajasiga bo‘lgan ehtiyoji chiqadi, bunday muvofiqlashtirish vositasi bo‘lib tizimli integratsiya xizmat qiladi. Bunday tizimning faoliyat

ko'rsatishining yuqori natijaviyligini ushlab turish uchun yuk tashuvchilar bilan ixtisoslashtirilgan logistik korxonalar o'rtasidagi munosabatlarda samarali o'zaro harakatlar va sherikchilik munosabatlari juda muhim bo'lib hisoblanadi. Bunda ishlab chiqilgan quyidagi xalqaro logistik strategiyalarni amalga oshirish maqsadga muvofiq bo'ladi deb hisoblanadi:

- ixtisoslashtirilgan korxonalardan foydalanish – bu bitta joyda ishlab chiqariladigan tovarlarning assortimentini (assortiment guruhlari jamlanmasini) cheklash imkonini beradigan choradir, natijada kompaniya ishlab chiqarish ko'lamlarining ortishi hisobiga tejamkorlikka erishadi;

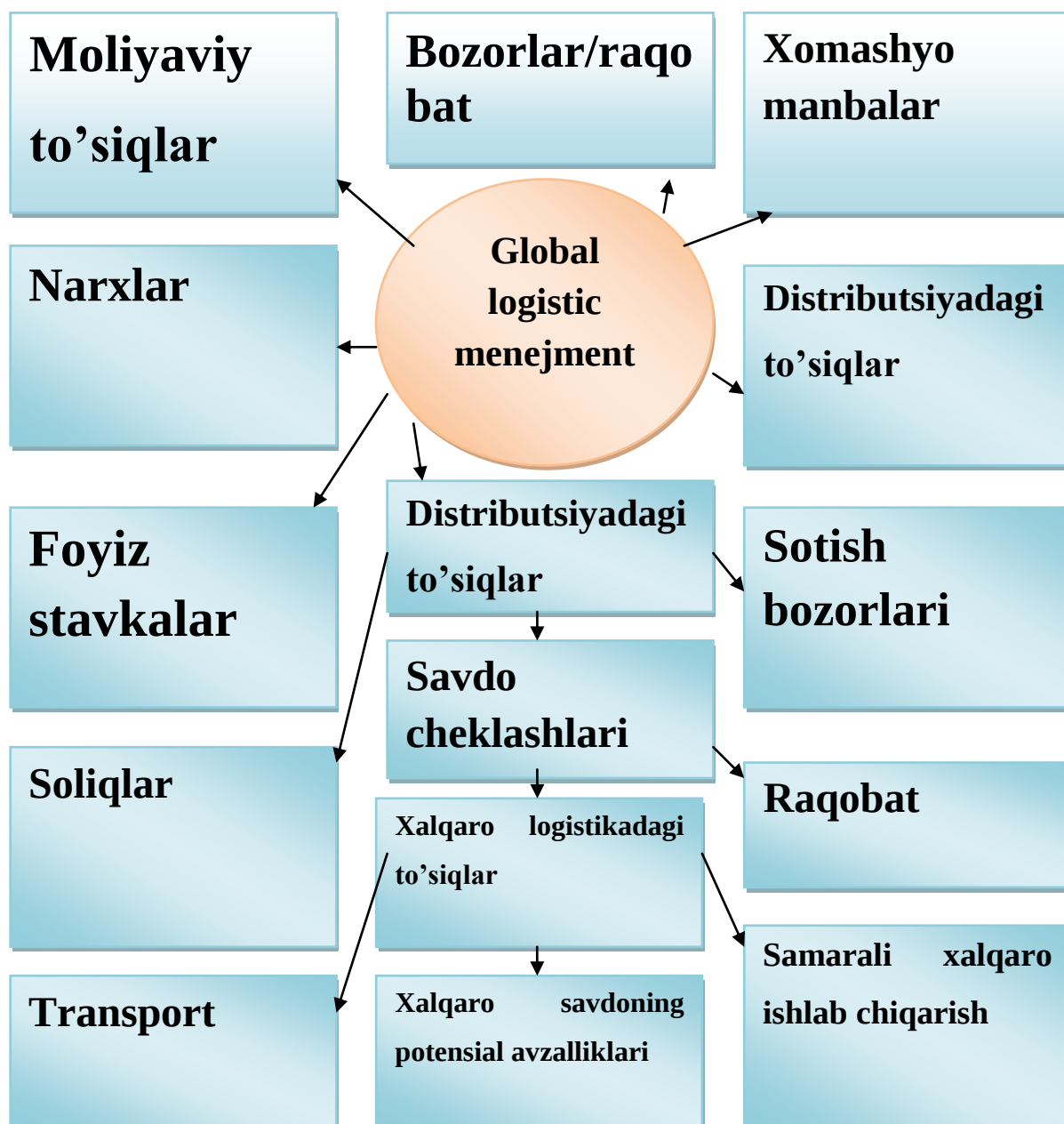
- zahiralarini markazlashtirish – globallashtirish davrining boshlanishi bilan shartlangan ehtiyoj. Kompaniya faqatgina o'zining ishlab chiqarishini kamroq sonli korxonalarga ratsional joylashtirishga intilib qolmasdan, balki rezervlarga bo'lgan talablarni kamaytirish maqsadida zahiralarini konsolidatsiyalash va kamroq sonli joylarda konsentratsiyalashga ham intiladi. Ko'pgina korxonalar maqsadli ravishda o'zlarining omborlarini tugatadi va ularni keng hududlarga xizmat ko'rsatuvchi mintaqaviy ulgurji bazalarga aylantiradi;

- kechiktirish va mahalliyashtirish – tiplashgan butlovchilar va yig'ish modullaridan yaratiladigan tovarni oxirigacha ishlov berishda konkret iste'molchilarning talablarini hisobga olish uchun yakuniy oxirigacha ishlov berish va individuallashtirish muddatini ko'chirish uslubi.

Global olamda xalqaro savdoni olib borishning ko'plab variantlari mavjud. Tashqi iqtisodiy faoliyatda logistik operatsiyalarni boshqarishning universal modeli mavjud emas va bo'lishi ham mumkin emas, bunda har bir korxona ko'proq muvaffaqiyatli ishlayotgan kompaniyalar va firmalarning tajribasini hisobga olish bilan o'zining echimlarini qidirishiga to'g'ri keladi.

Jahon iqtisodiyotining globallasuvi kerakli logistik menejmentni ta'minlashni talab qiladi. Zamonaviy jahon bozori ishtirokchilarining yuqori integratsiya darajasiga qaramasdan global logistikaning oyoqqa turish yo'lidagi barcha cheklashlar bartaraf qilingan deb bo'lmaydi. Turli sabablar bilan shartlanadigan

ko‘plab to‘siqlar mavjud. 8.1 rasmda [9, 26-bet] global logistikaning rivojlanishidagi to‘siqlarning uchta guruhi keltirilgan.



8.1 rasm. Global logistik menejmentdagi to‘siqlar.

Bozor va raqobat to‘siqlari – bu bozorga kirishga qo‘yiladigan to‘siqlar (qonunchilik to‘siqlari, tovarni olib kirishga to‘sqinliklar), axborotga etarlicha erisha olmaslik, narxlarni shakllantirishning o‘ziga xos xususiyatlari, tarkib topgan raqobat qoidalaridir.

Moliyaviy to'rsiqlar – bu valyuta kurslaridagi tebranishlar, turli mamlakatlarning bojxona qoidalari va protseduralaridagi farqlar, davlatlarning iqtisodiy siyosatining o'ziga xos xususiyatlari va boshqa omillardir.

Distribyusiyadagi to'rsiqlar institutsional infratuzilma bilan, milliy banklar, sug'urta kompaniyalari, yuridik maslahatchilar, transport kompaniyalari va logistik tizimlar va vositachilarning aniq ishlashini ta'minlashga qaratilgan boshqa yordamchi institutlarning ishlashidagi farqlar bilan bog'lanadi.

Taqsimlash kanallarining davlatlararo spetsifikasi xalqaro logistikaning rivojlanishiga to'sqinlik qiladi: tashish vositalari, temir yo'llarning infratuzilmasi, yukka qayta ishlov berish asbob-uskunalarining milliy va mintaqaviy o'ziga xos xususiyatlari bilan shartlanadigan standartlashtirish muammolarini engib o'tish zarur bo'ladi. Ko'rib chiqilgan muammoni hal qilish ustida ishlayotgan Xalqaro standartlashtirish tashkiloti (ISO) transport jihozlarini unifikatsiyalash va standartlashtirish bo'yicha bir qancha ishlarni amalga oshirgan.

Kompaniya taqsimlash kanalini tanlash to'g'risidagi qarorni savdo to'rsiqlari – tovarlarning tiplarini bevosita chegaralaydigan yoki import hajmi oshganda bojxona bojlari darajasini oshiradigan qoidalarni hisobga olish bilan qabul qiladi.

Kompaniyalarning raqobatbardoshligini oshirishga ularning qayishqoqligi va dinamikligi, ya'ni bozor muhiti va ularning mahsulotiga bo'lgan talabning (jumladan xalqaro bozorlarda ham) o'zgaruvchan sharoitlariga tezda moslasha olish qobiliyati ko'maklashadi, bu logistik siklning ilmiy-tadqiqot va tajriba-konstruktorlik ishlanmalaridan tortib to tayyor mahsulotni distribyusiyalash va oxirgi iste'molchiga yetkazib berishgacha bo'lgan barcha vaqt fazalarining qisqarishini ta'minlaydi. Asosiy vaqtni qisqartirish uchun kompaniyalar ko'pincha tor ixtisoslashishni qo'llaydi, bu tabiiyki amaldagi global distribyusiya tizimlaridagi xalqaro logistik vositachilar bilan integratsiyalanishga bo'lgan ehtiyojni chaqiradi.

8.2. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishining konseptual jihatlari

Logistika bo'yicha zamonaviy xorijiy adabiyotlarda ham, mamlakatimizdagi adabiyotlarda ham logistik tizimlar tushunchasining yagona talqini mavjud emas.

Ko‘pincha xorijiy olimlar va logistika va logistik menejment bo‘yicha mutaxassislarning ishlarida “logistik tizim” atamasi, “logistik zanjir” yoki “logistik kanal” atamalaridan farqli o‘laroq, juda kam ishlatiladi. Ko‘pincha bu tushunchalar tenglashtiriladi va shu sababli shuni ta’kidlash mumkinki, garchi logistikada u bazaviy tushuncha bo‘lib hisoblansada, logistik tizimning qaror topgan ta’rifi yo‘q. Aksariyat hollarda **logistik tizim** (logistic system) deganda qaytar bog‘laniga ega bo‘lgan, u yoki logistik funksiya va logistik operatsiyani bajaradigan, qoidaga ko‘ra, bir nechta tagtizimlardan tashkil topgan, tashkiliy jihatdan tugallangan, yagona boshqarish jarayoniga va tashqi muhit bilan rivojlangan aloqalarga ega bo‘lgan moslashuvchan tizimni tushunish qabul qilingan [14, 10-bet].

Logistik tizim shuningdek uning elementlari ularning ustida umumiy maqsadlar va samaradorlik kriteriyalaridan kelib chiqish bilan bu elementlarni bog‘laydigan logistik operatsiyalar bajariladigan moddiy, moliyaviy va axborot oqimlari bo‘lib hisoblanadigan tizim sifatida ham ta’riflanadi. Logistik tizimga bu ta’rif iqtisodiy nuqtai-nazardan berilgan.

Biroq keyingi vaqtlarda ilmiy adabiyotlarda logistik tizimning yana bir tushunchasidan tobora ko‘proq foydalanilmoqda, unda biznesning uslubiyatli yonlashuvi va pozitsiyalari ko‘proq to‘liq umumlashtirilgan: **logistik tizim** – murakkab, tashkiliy jihatdan tugallangan, yagona boshqarish kengligida moddiy oqimlar va boshqa hamrohlik qiluvchi oqimlar bilan o‘zaro bog‘langan, ularning jamlanmasi, faoliyat ko‘rsatish chegaralari va vazifalari biznesni tashkil qilishning konkret maqsadlari bilan birlashtirilgan elementlar va zvenolardan tashkil topadigan iqtisodiy tizimdir [14, 11-bet].

Logistik tizimning maqsadi – tovarlar va mahsulotlarni berilgan joyga kerakli miqdor va assortimentda, xarajatlarning optimal darajasi bilan, ishlab chiqarish iste’moli yoki shaxsiy iste’molga maksimal darajada tayyor holatda yetkazib berishdan iborat. Logistik tizim funksional tagtizimlar bilan bir qatorda ta’minlovchi tizimlarni (moliyaviy tizimlar, axborot tizimlari, huquqiy tizimlar, xodimlar tizimlari va boshqalar) ham o‘z ichiga oladi [2, 69-bet].

Logistik tizimlarni bor-yo‘g‘i ikkita kriteriy – harakatlar sferasining ko‘lamlari va foydalaniladigan logistik tizimlarning turlari bo‘yicha tasniflash bilan logistik tizimlarning to‘qqizta turini olish mumkin, ular 8.1 jadvalda keltirilgan.

8.1 jadval.

Logistik tizimlarning tasnifi

Tasniflash alomatlar				
Harakatlar ko‘lami		Logistik zanjirlarning turi bo‘yicha		
		To‘g‘ri	Qayishqoq	Eshelonlangan
Makrologistik tizimlar		I	II	III
Mikrologistik tizimlar	I daraja	IV	V	VI
	II daraja	VII	VIII	IX

Logistik tizimlar **faoliyat sferasining ko‘lami bo‘yicha** makro- va mikrologistik tizimlarga bo‘linadi.

Makrologistik tizim – bu moddiy oqimlarni boshqarishning mamlakatning turli mintaqalarida yoki turli mamlakatlarda joylashgan sanoat korxonalari va tashkilotlari, turli idoralarning vositachilik, savdo va transport tashkilotlarini qamrab oluvchi yirik tizimdir. Bunday tizimning vazifalariga quyidagilar kiradi:

- mahsulotni taqsimlashning umumiy konsepsiyasini ishlab chiqish;
- transport turlarini tanlash;
- moddiy oqimlar harakatining ratsional yo‘nalishlarini tanlash;
- moddiy oqimlarni optimallashtirishni hisobga olish bilan omborlar tizimi tarmog‘ini loyihalash va tashkil qilish va boshqalar.

SHunday qilib, makrologistik tizim makonda taqsimlash, funksional-yo‘naltirilgan va tijorat tuzilmalarini o‘z ichiga oladi.

Mikrologistik tizimlar tagtizimlar – makrologistik tizimlarning tuzilmaviy tarkib toptiruvchilari bo‘lib hisoblanadi. Ularga turli ishlab chiqarish va savdo korxonalari, hududiy ishlab chiqarish majmualari kiradi. Moddiy-texnik resurslarni taqsimlash sxemasini tanlash va omborlar tarmog‘ini yaratishni mikrologistikaning eng muhim vazifalari deb atash lozim bo‘ladi. Mikrodarajada logistikaga firmaning strategik maqsadlari va asosiy operativ jarayonlarni optimallashtirish

pozitsiyalaridan qaraladi. SHunday qilib, mikrologistik tizim o'zida makonda konsentratsiyalangan, ob'ektga yo'naltirilgan ishlab chiqarish-tijorat tuzilmasini taqdim qiladi.

Bunday tizimlar funksional mo'ljallanishi bo'yicha birinchi darajaning tizimlari (ishlab chiqarishni ham, tashqi kontaktlar va aloqalarni ham qamrab oladigan korxona logistikasi) va ikkinchi darajaning tizimlariga (rejalashtirish, ishlab chiqarish, sotish va ta'minot jarayonlarini integratsiyalaydigan ishlab chiqarishning ichidagi logistika) bo'linadi..

Logistik tizimlar **foydalaniladigan logistik zanjirlarning murakkabligi bo'yicha** to'g'ri bog'lanishga ega bo'lgan logistik tizimlar, qayishqoq tizimlar va eshelonlangan (ko'p kaskadli) tizimlarga bo'linadi.

To'g'ri bog'lanishlarga ega bo'lgan logistik tizim – bu unda moddiy oqim iste'molchiga vositachilarning ishtirokisiz, to'g'ridan-to'g'ri xo'jalik aloqalari asosida yetkazib beriladigan tizimdir.

Qayishqoq logistik tizim – bu unda moddiy oqimni iste'molchiga yetkazib berish to'g'ridan-to'g'ri bog'lanishlar bo'yicha ham, vositachining ishtiroki bilan ham yetkazib beriladigan tizimdir. Bunday tizimga ehtiyot qismlar bilan ta'minlash misol bo'lib xizmat qila oladi. Bunday holda talab kam bo'lgan detallarni bevosita qabul qilib oluvchiga jo'natish markaziy ombordan, standart va talab yuqori bo'lgan detallarni jo'natish – vositachining omboridan amalga oshiriladi.

Eshelonlangan (ko'p kaskadli) logistik tizim – bu unda moddiy oqim ishlab chiqaruvchidan iste'molchigacha bo'lgan yo'lda hech bo'lmaganda bitta vositachi orqali o'tadigan ko'p darajali tizimdir [5, 77-bet].

Hozirgi kunda zamonaviy jahon iqtisodiyotida xalqaro (global) logistik tizimlarning shakllanishi muhim voqe'likka aylangan. Xalqaro logistik tizimlarga bir nechta mamlakatlar va hatto qit'alar darajasida shakllantiriladigan davlatlararo tizimlar kiradi.

Tahlillarning ko'rsatishicha, jahon iqtisodiyotining globallasuvi logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishining xalqaro standartlari shakllanishiga olib kelgan. Mijozlarga xizmat ko'rsatishning kerakli standartini o'rnatishda tashkiliy

muammolarni hal qilish logistik servisni bazaviy darajadagi asosiy ko'rsatkichlar – erishiluvchanlik, funksionallik va ishonchlilikni bajarishga yo'naltirish yo'li bilan ta'minlanadi.

Bazaviy logistik xizmat ko'rsatishning yuqori standartlari jahon iqtisodiyotining globallashuvi, jahon bozorlariga foydalanuvchilarga xizmat ko'rsatishni erishiluvchan, ishonchli va funksional servis bilan ta'minlashga qodir bo'lgan, xalqaro savdoning aksariyat yo'nalishlari va marshrutlarini qamrab oladigan logistik tizimlarni qurgan yirik logistik provayderlarining chiqishi tufayli tarkib topgan.

Turli mamlakatlarda joylashgan korxonalarni turli tashkiliy shakllarda integratsiyalash va umumiy vazifalarni amalga oshirishda ularning samarali o'zaro harakatlarini ta'minlash uchun ularning har birida ochiq logistik tizim harakat qilishi zarur bo'ladi.

Ochiq logistik tizim – bu korxonaning ma'lumotlarning yetkazib beruvchilar va iste'molchilar bilan birlashtirsa bo'ladigan kirish va chiqishlariga ega bo'lgan axborot logistik tizimidir, bu yetkazib berishlar zanjirining shaffofligi, boshqariluvchanligi va elastikligini ta'minlaydi, ishtirokchilarga ishlab chiqarish va taqsimlash markazlarini joylashtirish, shuningdek oxirgi iste'molchilarga xizmat ko'rsatishning zaruriy darajasi to'g'risida birgalikda optimal qarorlar qabul qilish imkonini beradi. Xo'jalik yurituvchi sub'ektlarning faoliyatini bunday tashkil qilish xalqaro ko'lamlarda ayniqsa foydali bo'ladi [5, 36-bet].

Xalqaro logistik zanjirning barcha ishtirokchilari umumiy maqsadlar, vazifalarni tan olishlari va jamlanma logistik xarajatlarning o'lchami va tarkibidan kelib chiqish bilan (logistik xarajatlar tovarning narxiga qaraganda tezroq pasayishini hisobga olish bilan) narx siyosatini qurishlari lozim bo'ladi. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirida korxonalarning ochiq logistik tizimini shakllantirish uning samarali faoliyat ko'rsatishiga erishish maqsadida asoslangan global (butun xalqaro yetkazib berishlar zanjiri darajasida) va mahalliy (alohida korxonalarning faoliyati bilan bog'lanadigan) qarorlar qabul qilish imkonini beradi.

Logistika rivojlanishining hozirgi zamonaviy bosqichini tahlil qilish shuni ko'rsatadiki, milliy darajada ham, xalqaro darajada ham logistik tizimlarni shakllantirishga nisbatan uchta asosiy yondashuv mavjud [15, 16-bet]:

– birinchi yondashuv shundan iboratki, logistik operatsiyalarni tashkil qilish va amalga oshirishda asosiy urg'u logistik tizimlarda moddiy oqimlarni boshqarish jarayonini takomillashtirishga beriladi. Bu yondashuvni operatsion yondashuv, ya'ni logistik tizimlarda operatsiyalarni takomillashtirishga yo'naltirilgan yondashuv deb atash mumkin;

– ikkinchi yondashuv shundan iboratki, logistika qayishqoq va iste'molchilarning talablarining mumkin bo'lgan o'zgarishlariga tezda reaksiya ko'rsatishga qodir bo'lishi lozim. Bu yondashuvni qayishqoq yondashuv deb atash mumkin va uning mohiyati mijozlarning ehtiyojlarini tez va qayishqoq tarzda qanoatlantirishdan iborat bo'ladi;

– uchinchi yondashuv milliy yoki xalqaro darajada faoliyat ko'rsatadigan logistik tizimlar doirasidagi logistik tizimlarning barcha ishtirokchilarni integratsiyalash va ularning ishlashini muvofiqlashtirishga e'tibor qaratadi. Bu yondashuvni integratsiyalash yondashuvi deb atash mumkin.

Biroq zamonaviy bozor sharoitlari va iste'molchilarga logistik xizmat ko'rsatishning sifatini kafolatlash va logistik tizimlarning aniq va samarali faoliyat ko'rsatishini ta'minlash nuqtai-nazaridan logistikaning oldiga qo'yiladigan talablarda logistika bir paytning o'zida ham operatsion, ham qayishqoq, ham integratsiyalangan bo'lishi lozim.

Zamonaviy xalqaro biznesda raqobat kuchayishi bilan kompaniyalar tomonidan xalqaro logistikaning qo'llanilishi ortadi, bunda uning asosi mumkin qadar kamroq xarajatlar bo'lib hisoblanadigan an'anaviy (logistikagacha bo'lgan) yondashuvga optimal logistik xarajatlarni tanlashga yo'naltirilgan logistik yondashuv qo'shiladi.

Logistik xarajatlar – bu logistik tizimda vujudga keladigan barcha xarajatlardir. Xalqaro logistikada logistik xarajatlarni tahlil qilish mahsulot va xizmatlarning tannarxining milliy chegaralarni kesib o'tishda hosil bo'ladigan tarkibini aniqlashdan iborat bo'ladi.

Xalqaro logistik xarajatlar quyidagilarga bo'linishi mumkin:

- tovarlarning davlatlarning chegaralari orqali ko'chishi bilan bog'lanadigan xarajatlar (transport xarajatlari, bojxona rasmiylashtirishi xarajatlari);
- tovarlarni xalqaro tashishda zahiralarini saqlash xarajatlari (mahsulotni oraliq omborlarda saqlash xarajatlari, ularni qayta o'rash, yuklarni birlashtirish xarajatlari va boshqalar);
- sotishdan keyingi xizmat ko'rsatishning tovarlarning chegara orqali ko'chishi bilan bog'lanadigan xarajatlari va hokazolar.

Tovarning tarkibiga kiritilgan logistik tarkib toptiruvchi bilan logistik xarajatlar – tovarlarni yetkazib berishga ketadigan umumiy logistik xarajatlarni aniq ajratish lozim bo'ladi.

Logistik tarkib toptiruvchi – bu xarajatlarning oldi-sotdi shartnomasini tuzishda sotuvchi yoki xaridor tomonidan belgilanadigan va tovarning narxiga kiritiladigan shartnomaviy solishtirma kattaligidir. U shartnomaning bazis shartlariga muvofiq yukni xaridorga yetkazib berishni tashkil qilishdagi xarajatlarni qoplash uchun mo'ljallanadi.

Logistik xarajatlar – bu berilgan mahsulotni yetkazib berish bilan bog'lanadigan barcha xarajatlarning yig'indisidir. Bu xarajatlarni kelishuvga ko'ra yoki sotuvchi, yoki xaridor, ko'pincha esa – shartnomaning bazis shartlariga ko'ra har ikkalasi ko'taradi.

Xalqaro biznesda ishtirok etadigan korxonalarda xarajatlarni optimallashtirish maqsadida logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishining konseptual asoslariga keladigan bo'lsak, bugungi kunda butun dunyoda **“aniq muddatiga” logistik konsepsiyasi** (just-in-time – JIT) – ishlab chiqarish, ta'minot va taqsimlashda logistik tizimni zahiralarini saqlash bilan bog'lanadigan xarajatlarni minimallashtirish maqsadida mahsulotni kerakli paytda zaruriy miqdorlarda yetkazib berishni tashkil qilishga asoslangan qurish konsepsiyasi keng tarqalgan va unga talab juda katta.

“Aniq muddatiga” konsepsiyasining tamoyillaridan foydalanadigan logistik tizimlar “tortuvchi” tizimlar bo'lib hisoblanadi, ularda zahiralarini to'ldirishga

buyurtma berish faqatgina logistik tizimning ma'lum bir zvenolarida ularning miqdori kritik darajaga etganda sodir bo'ladi, bunda zahiralar taqsimlash kanallari bo'yicha yetkazib beruvchilardan "so'rib olinadi". Tortuvchi logistik tizimga misol qilib KANBAN yapon tizimini ko'rsatish mumkin, u Toyota Motor kompaniyasi tomonidan ishlab chiqilgan. Uni firmaga joriy qilishga qariyb 10 yil vaqt ketgan. Ushbu tizimning mohiyati shundan iboratki, zavodning barcha ishlab chiqarish bo'linmalarini ta'minlash faqatgina buyurtmani bajarish uchun zarur bo'ladigan miqdorda va ishlab chiqarish jadvalida belgilangan vaqtda amalga oshiriladi.

Shuningdek dunyoda **resurslarga bo'lgan ehtiyojlarni rejalashtirish** (requirements/resource planning – RP) logistik konsepsiyasi ham keng tarqalishga ega bo'lgan, uning asosida materiallarga bo'lgan ehtiyojni rejalashtirish/materiallarga bo'lgan ehtiyojni ishlab chiqarish rejalashtirishi (materials requirements planning – MRP I, manufacturing resource planning – MRP II) itaruvchi logistik tizimlar, distribyusiyada (taqsimlashda) esa – mahsulotni/resurslarni taqsimlashni rejalashtirish (distribution requirements/resource planning – DRP) tizimlari yaratilgan.

MRP I tizimi XX asrning 50-yillarining o'rtalarida AQSH da ishlab chiqilgan, biroq XX asrning 70-yillariga kelibgina keng qo'llanilishga ega bo'lgan, bu hisoblash texnikasining rivojlanishi bilan bog'lanadi. MRP I itaruvchi tipdagi tipik tizim bo'lib hisoblanadi, uning uchun ishlab chiqarishni qat'iy belgilangan ishlab chiqarish jadvaliga muvofiq tashkil qilish xarakterli bo'ladi. Evropada XX asrning 80-yillarining boshlarida bu tizimlarning ikkinchi avlodi – MRP II yaratilgan, ular o'zlarida moliyaviy rejalashtirish va logistik operatsiyalar birlashtirilgan integratsiyalangan logistik tizimlarni taqdim qilgan.

Yana bir logistik konsepsiya tejamkor ishlab chiqarish (lean production – LP) nomini olgan. U KANBAN va resurslarga bo'lgan ehtiyojlarni rejalashtirish tizimining elementlarini o'z ichiga oladi, u mahsulotning yuqori sifatini, ishlab chiqarish partiyalarining unchalik katta bo'lmagan o'lchamini, zahiralarining past darajasini ta'minlaydi, uni amalga oshirish uchun esa yuqori malakali xodimlarni bo'lishi va qayishqoq ishlab chiqarish texnologiyalarini qo'llash zarur bo'ladi.

LP konsepsiyasining mohiyati quyidagi beshta tamoyil bilan ifodalanadi:

mahsulotning yuqori sifatiga erishish;

mahsulot partiyasining o'lchamini kichraytirish va ishlab chiqarish vaqtini qisqartirish;

zahiralarining past darajasini ta'minlash;

yuqori malakali xodimlarni tayyorlash;

qayishqoq asbob-uskunalar va ularni yo'lga qo'yishning qisqa muddatlaridan foydalanish [3, 62-bet].

Konsepsiyada ommaviy ishlab chiqarishning katta hajmlari va mahsulotning turli-tumanligida past tannarxga erishish bilan kichik seriyali ishlab chiqarishning qayishqoqligini birlashtirish g'oyasi amalga oshiriladi. Xuddi "aniq muddatiga" konsepsiyasidagi kabi LP tizimida ham asosiy rollardan birini ishonchli yetkazib beruvchilar bilan o'zaro munosabatlar o'ynaydi. Logistik tizimning LP konsepsiyasining tamoyillari bo'yicha faoliyat ko'rsatishi natijasida mahsulot sifatining yuqori standartlari, past ishlab chiqarish xarajatlari, asbob-uskunalarni tezda qayta shaylash va bozor talabiga tezkor reaksiya ko'rsatishga erishiladi, bu - kompaniyalar xalqaro bozorda ishlaganda ayniqsa muhim bo'ladi.

Korxonalarining xalqaro bozorda logistik tizimlar sifatida faoliyat ko'rsatishining muhim aspekti xalqaro logistik zanjirlarda qarorlar qabul qilish zarurligi bo'lib hisoblanadi. Bundan oldin spetsifik uslublar yordamida biznes-jarayonlarni ob'ektiv tahlil qilish zarur bo'ladi [5, 41-bet]:

– **benchmarking** – bu o'zining faoliyat ko'rsatkichlarini yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlarni belgilab olishga ko'maklashuvchi ma'lumotlarni olish maqsadida tashkilotning biznes-jarayonlarini uzluksiz o'lchash va dunyodagi etakchi firmalarning ko'rsatkichlari bilan taqqoslash jarayonidir;

– **biznes-jarayonlarni reinjinirlash** (business process reengineer-ing – BPR) – yanada sifatliroq natijani olish uchun (iloji boricha pastroq xarajatlar bilan) uni dekompozitsiyalash va tizimni qayta konstruksiyalashni amalga oshirish maqsadida kompaniya uchun asosiy bo'lgan jarayonni aniqlashga yo'naltiriladi;

– **qiymat yaratish zanjirini tahlil qilish** – Maykl Porter konsepsiyasiga asoslangan uslub: «raqobat ustunligining borligini aniqlash uchun firmaning firmaga konkret tarmoqda raqobat qilish imkoniyatini ta'minlaydigan qiymat yaratish zanjirini aniqlash zarur bo'ladi»; bunda, Porterning fikriga ko'ra, tashkilotning faoliyati beshta soha sifatida ko'rib chiqiladi: moddiy-texnik ta'minot, ishlab chiqarish jarayonlari, sotishni moddiy-texnik ta'minlash, marketing va sotishlar, xizmat ko'rsatish (servis faoliyati);

– **muvozanatlangan ko'rsatkichlar tizimi uslubi** (balanced scorecard – BSC) – R.S. Kaplan va D.P. Norton uslubi, kompaniyaning butun faoliyat yo'nalishlari bo'yicha maqsadlari o'zaro bog'lanishi, ularning logistik boshqarishning moliya, marketing va operatsion maqsadlari bilan mos kelishiga asoslanadi. Bunda tahlil qilish quyidagi yo'nalishlar bo'yicha amalga oshiriladi: moliyaviy natijalar; mijozlar bilan munosabatlar; ichki biznes-jarayonlar; xodimlarni o'qitish va rivojlantirish. Uslub global va mahalliy logistik qarorlarni bog'lash, xalqaro yetkazib berishlar zanjirining strategik maqsadlarini uning zvenolari – korxonalarning strategik maqsadlariga transformatsiyalash imkonini beradi.

8.3. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlari xalqaro logistikaning ob'ekti sifatida

Zamonaviy bozor iqtisodiyotida raqobat muhitining bo'lishi unda faoliyat ko'rsatayotgan korxonalarni faqatgina o'zining biznesini emas, balki yetkazib berishlar zanjirini boshqarish zarurligi, ya'ni zanjir bo'yicha yuqorida joylashgan va korxonaning logistik tizimini kiruvchi moddiy oqimlar bilan ta'minlaydigan (xomashyo, boshlang'ich materiallar, butlovchilar va hokazolar ko'rinishida) korxonalar tarmog'ini ham, zanjir bo'yicha quyida joylashgan va mos keluvchi mahsulotni chiquvchi moddiy oqimlar ko'rinishida iste'molchiga yetkazib berish va sotishdan keyingi xizmat ko'rsatish uchun javob beradigan korxonalar tarmog'ini ham boshqarishda ishtirok etish zarurligi to'g'risidagi xulosaga kelishga majbur qiladi.

Yetkazib berishlar zanjiri deganda yetkazib beruvchidan oxirgi iste'molchiga boradigan moddiy, axborot, moliya va servis oqimlarini birgalikda nazorat qilish,

boshqarish va takomillashtirishni amalga oshiraligan o‘zaro bog‘langan va bir-biriga bog‘liq bo‘lgan tashkilotlar tarmog‘i tushuniladi [6, 28-bet].

Yetkazib berishlar zanjirini boshqarishda asosiy urg‘u bu zanjirning barcha ishtirokchilari uchun yanada yaxshiroq natijalarga erishish maqsadida o‘zaro munosabatlarni boshqarishga beriladi. Samarali yetkazib berishlar zanjirlari o‘zaro ishonch tamoyiliga asoslanadigan optimal foydali echimlarni qidirish yo‘li bilan boshqariladi.

Keyingi yillarda butun dunyoda yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish tizimlarining (SCM) shiddat bilan joriy qilinishi kuzatilmoqda. Keyingi o‘n yilda bunday tizimlarni joriy qilish loyihalariga qo‘yilgan investitsiyalar milliardlab dollarni tashkil qiladi. Yaxshi yo‘lga qo‘yilgan yetkazib berishlar zanjiri rejalashtirish tizimini takomillashtirish, ombor zahiralarini optimallashtirish, yetkazib berishlarni o‘z vaqtida amalga oshirish, taklifning talabga muvofiqligini ta’minlash, xarajatlarni kamaytirish, va bularning oqibati sifatida, kompaniyaning bozordagi mavqeini oshirishga ko‘maklashadi [1, 42-bet].

Yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish (supply chain management, SCM) –bu yetkazib berishlar zanjirlarining ishtirokchilari uchun katta raqobat ustunligini ta’minlash maqsadida yetkazib berishlar zanjirlariga kiradigan barcha korxonalarni o‘zaro hamkorlik, samarali biznes-jarayonlar va axborotdan birgalikda foydalanishning yuqori darajasi asosida logistik integratsiyalash va boshqarishdir [6, 27-bet].

SCM ning asosiy maqsadi, xuddi logistikadagi kabi, bozorda, jumladan xalqaro bozorda biznes tashkilotining raqobatbardosh pozitsiyalarini ta’minlash bo‘lib hisoblanadi.

Yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarishning ob’ekti sifatida ishtirokchilarning logistik funksional sikllari chiqadi. Ular yetkazib berishlar zanjirining iste’molchilarga xizmat ko‘rsatish vazifasiga javob beradigan operatsion tuzilmasini shakllantiradi. Funksional sikllarni makon va zamonda muvofiqlashtirishga logistik muvofiqlashtirish vositasida erishiladi.

Yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarishning asosiy vazifalari quyidagilardir:

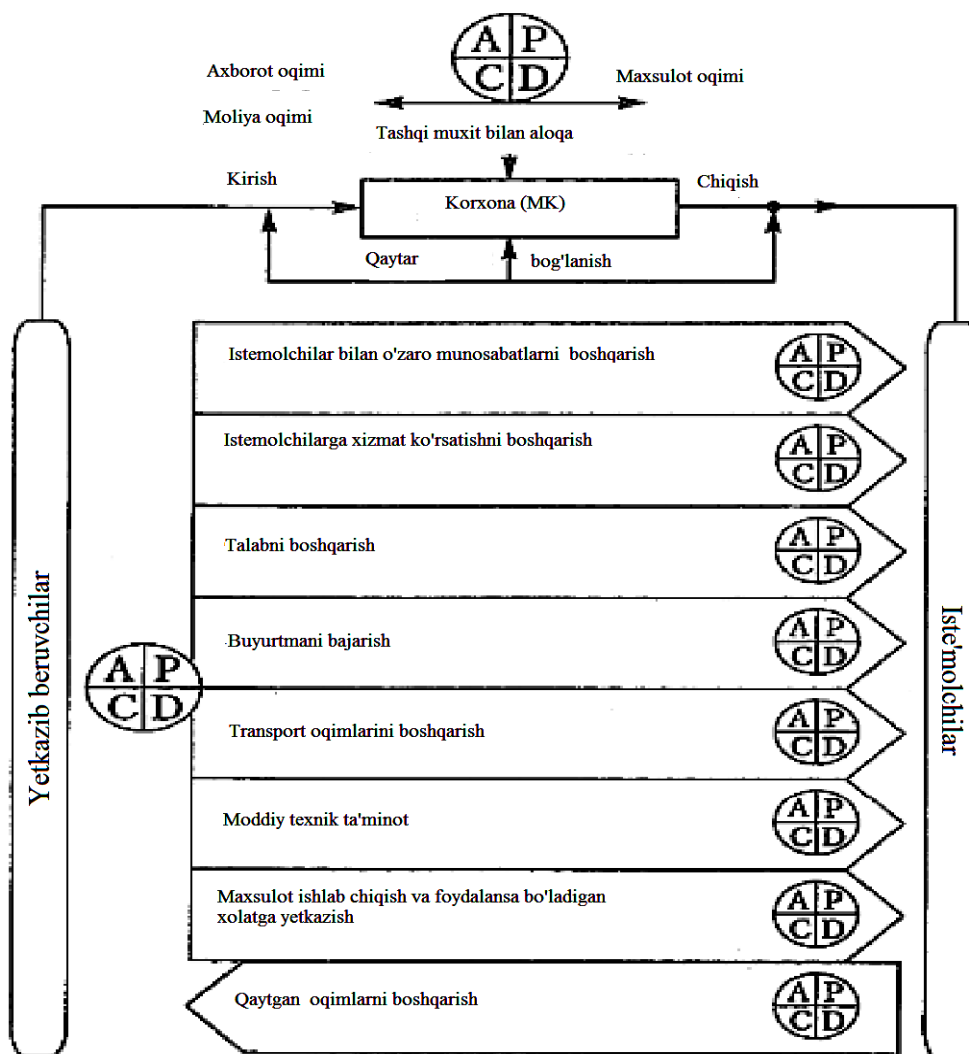
- yetkazib berishlar zanjirlarida oqimli jarayonlarni rejalashtirish, nazorat qilish va muvofiqlashtirish;
- ishlab chiqarish bilan bog‘lanadigan moddiy oqimlarni tashkil qilish;
- axborot oqimini tashkil qilish;
- tayyor mahsulot oqimini shakllantirish (taqsimlash);
- vakolatlarni taqsimlash va etakchilikni o‘rnatish;
- xavf-xatarlar va mukofotlarni taqsimlash;
- yetkazib berishlar zanjirida ishonch munosabatlari bo‘yicha korporativ madaniyatni shakllantirish.

Zamonaviy sharoitlarda, xalqaro tavsiyalarni hisobga olish bilan SCM konsepsiyasiga nisbatan takomillashgan yondashuv maqsadga muvofiq bo‘lib hisoblanadi, uning mohiyati yetkazib berishlar zanjirining barcha qatnashchilariga (markaziy kompaniya, shuningdek yetkazib beruvchilar, vositachilar, iste’molchilar) ochiq tizimlar sifatida qaralishidan iborat bo‘ladi.

O‘z navbatida, mahsulot, moliya va axborot oqimlarini, shuningdek biznes-jarayonlarni boshqarish o‘zida 2.2 rasmda ko‘rsatilgan Deming–Shuxart siklini taqdim qiladi (PDCA: rejalashtirish – P, faoliyat – D, nazorat qilish – S va takomillashtirish – A) [16, 13-bet].

Bunda yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarish (SCM) [16, 12-bet] mahsulot, axborot, moliya oqimlarini, shuningdek sakkizta biznes-jarayonlarni boshqarishga keltiriladi (2.2 rasm), aynan esa:

- 1) iste’molchi bilan o‘zaro munosabatlar;
- 2) iste’molchilarga xizmat ko‘rsatish;
- 3) talab;
- 4) buyurtmalarni bajarish;
- 5) ishlab chiqarish oqimi;
- 6) ta’minot;
- 7) mahsulotni ishlab chiqish va uni foydalansa bo‘ladigan holatgacha etkazish;
- 8) qaytgan oqimlar.



8.2 rasm. SCM konsepsiyasining sxematik tasviri.

Ko'rsatilgan biznes-jarayonlarni boshqarish o'zida yetkazib berishlar zanjirlarini boshqarishning asosiy funksiyalarining mazmunini taqdim qiladi.

Shunday qilib, SCM – bu ko'pgina almashinish harakatlarini bir paytda ko'rib chiqish va hisobga olishni talab qiladigan majmuaviy va tizimli yondashuvlardir. Ko'rib chiqilayotgan konsepsiya tashkilotning chegaralaridan tashqariga chiqadi, chunki uning ichida ham, uning tashqarisida ham sodir bo'ladigan almashinish jarayonlarini o'z ichiga oladi. Har bir holatda bu almashinishlarning tarkibi zahiralarda qayerda saqlanishi va u yoki bu faoliyat turi qayerda bajarilishiga bog'liq bo'ladi.

Xalqaro yetkazib berishlar zanjirini shakllantirishning asosida eksport va import bo'yicha kelishuvlar yotadi, ular logistik boshqarishning operatsion, marketing va moliyaviy funksiyalarining samaradorligini shartlaydi. Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlarini shakllantirishga quyidagi omillar ta'sir ko'rsatadi:

- katta geografik masofalar va vaqtdagi farqlar;
- bir nechta milliy bozorlarning qamrab olinishi;
- operatsiyalarning turli mamlakatlarning hududlariga joylashtirilishi;
- talab va taklif shartlarining turli-tumanligi bilan shartlanadigan katta potensial.

Xalqaro yetkazib berishlar zanjirlari uchun ularni yaratishning zaruriy sharti xalqaro iqtisodiy integratsiyadan korxonalarni baynalminallashtirish orqali **umumiy logistik tizimga** o'tish bo'lib hisoblanadi. bu jarayonning grafik tasviri 2.3 rasmda keltirilgan [5, 82-bet].

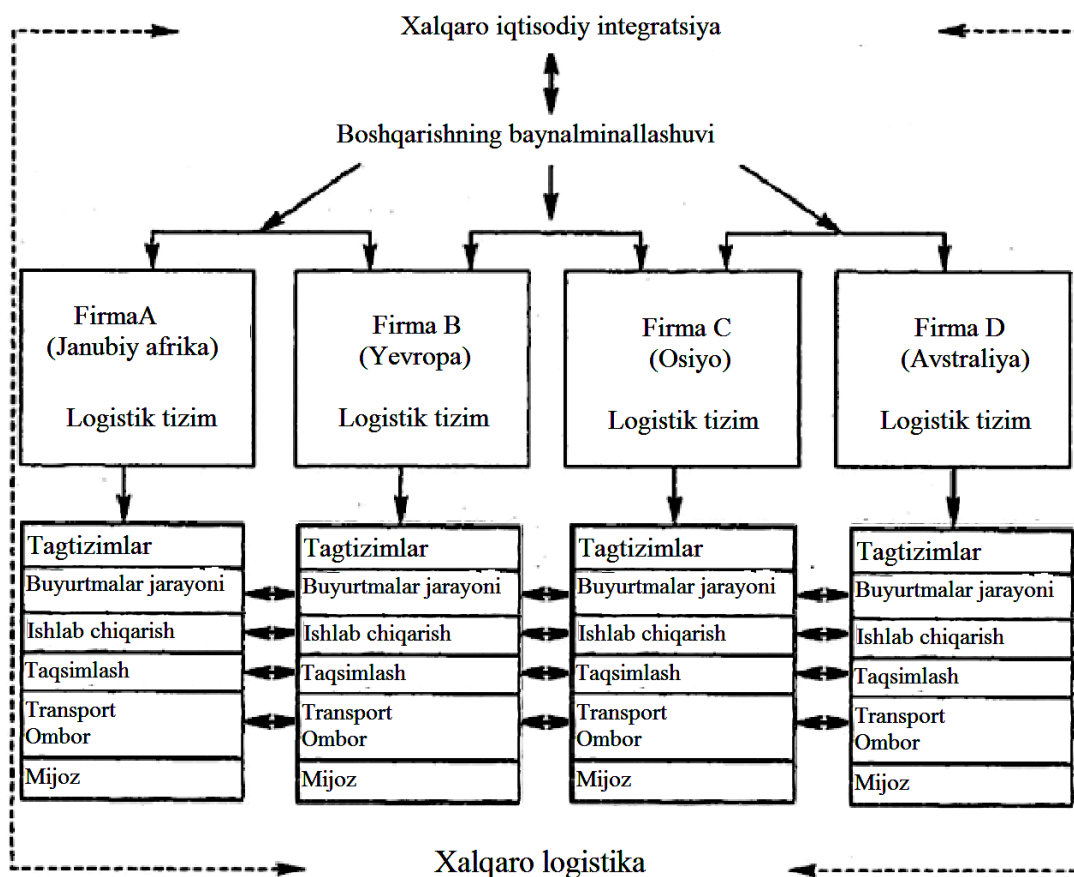
Xalqaro yetkazib berishlar zanjirini shakllantirishga to'rtta asosiy **kenglik omillari** ta'sir ko'rsatadi: globallashtirish, texnologiya, talab, makroiqtisodiyot.

SHunday qilib, xalqaro logistik zanjirni yaratishda globallashtirish jarayonlari bilan bir qatorda makroiqtisodiyotning keng kontekstida texnologiyalarning rivojlanishi ham katta rol o'ynaydi.

SHuni esdan chiqarmaslik kerakki, global zanjirlarni shakllantirishda muhim salbiy aspekt sifatida ularda ko'p sonli manbalar bilan bog'lanadigan **qo'shimcha xarajatlarning** vujudga kelishi chiqadi:

- ishlab chiqarish xarajatlari – materiallarni xarid qilish, mehnat xarajatlari, asbob-uskunalarni xarid qilish va ekspluatatsiya qilish xarajatlari;
- ko'chirish xarajatlari – transport xarajatlari, bojlar, yo'lda tovarlar va rezerv zahiralarini saqlash xarajatlari;
- rag'batlantirish va subsidiya xarajatlari – ustamalar va subsidiyalar;
- moddiy bo'lmagan xarakterdagi xarajatlar – sifatni ta'minlash, mahsulotni moslashtirish yoki takomillashtirish, muvofiqlashtirishga ketadigan xarajatlar;
- nakladnoy xarajatlari – jamlanma joriy doimiy xarajatlar;

- omillar bo'yicha uzoq muddatli xarajatlar – unumdorlik, ish haqi, valyuta kurslari, mahsulotning dizayni va bazaviy vakolatning o'zgarishi bilan bog'lanadigan xarajatlar [5, 73-bet].



8.3 rasm. Xalqaro iqtisodiy integratsiyalanish natijasida global logistik tizimlarning shakllanishi.

Bunda global yetkazib berishlar zanjirining samaradorligini oshirish jarayoni, muvaffaqiyatli ishlayotgan xorijiy firmalarning tajribasiga ko'ra, quyidagi chora-tadbirlarni o'z ichiga oladi:

- yetkazib berishlar zanjirida zvenolarning joylashish joyi va tashish rejimini o'zgartirish hisobiga yetkazib berishlar zanjirlarini ratsionallashtirish;
- bufer tovar-moddiy zahiralarni va yetkazib berishlar zanjiridagi ketma-ket bosqichlar orasidagi vaqtni qisqartirish;
- yetkazib berishlar zanjirlarining geografik va xalqaro qamrovini kengaytirish;
- ularga yetkazib berishlar zanjirlari vositasida erishish mumkin bo'ladigan tovarlar va xizmatlarning murakkabligini oshirish.

Shuningdek xalqaro logistik zanjirni shakllantirishning muhim sharti uning zvenolari o'rtasida **xavf-xatarlarni taqsimlash**, tashkilotlarning xalqaro logistika doirasida faoliyat ko'rsatishining samaradorligi ularga bog'liq bo'ladigan omillar jamlanmasini aniqlash bo'lib hisoblanadi. Kompaniya menejerlarining ushbu yo'nalishdagi tahliliy ishlari asosiy va yordamchi operatsiyalar o'rtasidagi mos tushishlarni qidirish, shuningdek ularning bajarilishini shartlaydigan, kompaniyaning faoliyatiga katta darajada bog'liq bo'lgan ("yumshoq") va kamroq darajada bog'liq bo'lgan ("qattiq") omillarni qidirishni ko'zda tutadi.

8.4.Xalqaro logistikani tartibga solishning huquqiy asoslari

Bugungi kunda xalqaro tashishlarni rivojlantirish, transport vositalarini takomillashtirish, yuklar va yo'lovchilarni harakatlantirishdagi to'siqlarni bartaraf qilish masalalari bilan milliy tashkilotlar ham, xalqaro tashkilotlar ham shug'ullanmoqda. O'z navbatida ular hukumat tashkilotlari va nohukumat tashkilotlariga bo'linadi.

Xalqaro transport tashkilotlariga quyidagilar kiradi:

- BMT Evropa iqtisodiy komissiyasining ichki transport Qo'mitasi;
- Evropa hamjamiyatining transport komissiyasi;
- Ekspeditorlik assotsiatsiyalarining xalqaro federatsiyasi (FIATA);
- Xalqaro avtomobil transporti uyushmasi (IRU).

Ozbekiston Respublikasida quyidagi nohukumat tashkilotlari tuzilgan: Ozbekiston avtomobillar bilan xalqaro tashuvchilar assotsiatsiyasi va Ozbekiston xalqaro ekspeditorlar assotsiatsiyasi, ular mos ravishda IRU va FIATA tarkibiga kiradi.

Davlatlararo aloqalarning faol rivojlanishi jarayonida, jumladan xalqaro tashkilotlarning sa'y-harakatlari tufayli rivojlanishi jarayonida XX asrning oxiri va XXI asrning boshida xalqaro logistikaning masalalarini bevosita yoki bilvosita tarzda tartibga soladigan ko'p sonli **xalqaro shartnomalar va konvensiyalar** paydo bo'lgan:

- 1922 yilda Bryusselda tuzilgan dengiz huquqi bo'yicha xalqaro konvensiya;

- konosament to‘g‘risidagi ba’zi bir qoidalarini unifikatsiyalash to‘g‘risida Bryussel konvensiyasi (Gaaga qoidalari);
- yuklarni dengiz orqali tashish to‘g‘risida 1978 yildagi BMT konvensiyasi va Gamburg qoidalari;
- temir yo‘llar orqali xalqaro tashishlar to‘g‘risida 1980 yildagi konvensiya;
- xalqaro yuk bog‘lanishlari to‘g‘risidagi kelishuv;
- yuklarni yo‘llar orqali tashish to‘g‘risida 1956 yildagi konvensiya;
- yo‘lovchilar va bagajni avtomobillar bilan tashish to‘g‘risida 1973 yildagi konvensiya;
- xalqaro avtomagistrallar to‘g‘risida 1975 yildagi Evropa kelishuvi;
- yuklarni xalqaro tashishlar uchun foydalaniladigan yo‘l-transport vositalarini soliqqa tortish to‘g‘risida 1950 yildagi konvensiya;
- xavfli yuklarni xalqaro tashish to‘g‘risida 1957 yildagi Evropa kelishuvi;
- yo‘llar orqali xalqaro tashish daftarchasini qo‘llash bilan yuklarni xalqaro tashish to‘g‘risida 1975 yildagi bojxona konvensiyasi (TIR konvensiyasi) va boshqalar.

Shuningdek xalqaro huquqning global logistikaning masalalarini tartibga soladigan manbalariga xalqaro tashkilotlarning logistika, mamlakatlarning milliy qonunchiligi, ikki tomonlama va ko‘p tomonlama xukumat kelishuvlari bilan bog‘lanadigan masalalar bo‘yicha rezolyusiyalari kiradi [17, 77-bet].

Korxonalar bilan logistik provayderlar o‘rtasidagi o‘zaro munosabatlarning asosiy tamoyillarini o‘rnatgan muhim xalqaro hujjat xalqaro aralash tashishlar to‘g‘risida 1980 yildagi BMT konvensiyasi bo‘lib hisoblanadi, u:

- logistik provayderlarning o‘sha payt uchun ko‘proq ilg‘or bo‘lgan ish amaliyotini birlashtirgan va keyingi yillarda, jumladan XXI asrning boshini ham o‘z ichiga olgan holda, ularning ishlashining asosini tashkil qiladigan asosiy tamoyillarni shakllantirgan;
- logistik provayderlarning huquqiy maqomini belgilab bergan (konvensiyada ular aralash tashish operatorlari deb ataladi, bu o‘sha paytlardagi terminologiyaning aks etishi bo‘lib hisoblanadi). ular mijoz-yukning egasi bilan

tuzilgan shartnomada belgilangan shartlarda yukni yetkazib berish bo'yicha majburiyatlarni zimmasiga oladigan har qanday yuridik shaxs bo'lishi mumkin;

–operator yukning egasi bilan yukni yetkazib berish bo'yicha maxsus kelishuv bilan rasmiylashtiriladigan shartnoma tuzadi va uni amalga oshirishdagi barcha xavf-xatarlarni zimmasiga oladi. Agar yuk bilan biror narsa sodir bo'lsa, aybdor tomon – operator har doim ko'rilgan zararni qoplaydi;

– operator uchun boshdan oyoq tarif stavkasining kotirovkasi zarur bo'lishini belgilab bergan (boshdan-oyoq stavka tovarni yetkazib berish bo'yicha barcha xarajatlarni o'z ichiga oladi);

– tovarni yetkazib berish shartnomasi sifatida chiqadigan hujjatning asosiy mazmunini belgilab bergan.

Konvensiyaning qoidalarining oldingi amaliyotdan prinsipial farqlari operator – logistika provayderining subpudratchining oldida tovarni yetkazib berish bo'yicha majburiyatlarni bajarish bo'yicha barcha choralarni ko'radigan yuridik shaxs sifatidagi maqomining mustahkamlanganligidan iborat.

1984 yilda xalqaro savdo-sanoat palatasi tomonidan xalqaro tashishlarda yetkazib berish shartnomasi funksiyasini bajaradigan hujjat ishlab chiqilgan. Ushbu hujjat «Aralash tashish shartnomasi» (Combined Transport Document) deb nomlangan. Garchi hujjatning nomida “tashish” so'zi bor bo'lsada, u tovarni yetkazib berish shartnomasi sifatida talqin qilinadi. Ko'rsatilgan hujjatdan xalqaro savdoda boshqa bir hujjat – 1980 yilgacha kompaniyalar-logistik provayderlar tomonidan tovarni yetkazib berish (tashish) hujjati sifatida qo'llanilgan boshdan-oyoq konosamentga (Through Bill of Lading) qo'shimcha sifatida foydalaniladi.

Logistik provayderlar faoliyatining yuridik asoslarining rivojlanishiga YUNKTAD (BMT savdo va rivojlanish konferensiyasi) va MTP (Xalqaro savdo palatasi) tomonidan “Aralash tashishlarga transport hujjatlari uchun qoidalar” ning qabul qilinishi muhim hissa qo'shgan, bu qoidalar 1994 yil 1 yanvardan kuchga kirgan. Ushbu hujjat operatorlarning (logistik provayderlarning) yuklarni aralash tashishni tashkil qilish va ta'minlash bo'yicha asosiy majburiyatlarini belgilab bergan. Operator yuk egasi bilan tashish shartnomasini tuzadi va unga aralash

tashish hujjati – **boshdan-oyoq konosamentni** beradi – va shu asosda o‘zining harakatlari va jalb qilinadigan agentlar va subpudratchilarning harakatlari uchun to‘liq javobgarlikni zimmasiga oladi.

Shuningdek tashish operatorlarining (logistik provayderlarning) yuridik maqomini belgilash va unifikatsiyalashga “Xalqaro savdo palatasining aralash tashishlarning hujjatlariga tegishli bo‘lgan unifikatsiyalangan qoidalari” (№ 298 nashr), BMT ning dengiz orqali tashishlar to‘g‘risida 1978 yildagi konvensiyasi (Gamburg qoidalari), Xalqaro savdo palatasining hujjatli akkreditivlar uchun unifikatsiyalangan qoidalari (№ 500 nashr), Konosamentni qo‘llash to‘g‘risidagi ba’zi bir qoidalarni unifikatsiyalash to‘g‘risidagi Gaaga va Gaaga-Visbiy qoidalari (1971 yil) katta hissa qo‘shgan [18, 98–103 betlar].

Shunday qilib, keyingi o‘n yilliklarda xalqaro logistika sferasida ishlaydigan kompaniyalarning faoliyatini reglamentlaydigan huquqiy baza shakllangan. Ko‘pgina davlatlar o‘zlarining ichki qonunchiligini o‘zgartirgan, uni xalqaro talablarga moslab transformatsiyalagan.

Shuni qayd qilish lozimki, korxonalarning tashqi iqtisodiy faoliyatini amalga oshirishda shartnomaviy o‘zaro munosabatlarning asosi yuklarni xalqaro tashish shartnomasi va xalqaro oldi-sotdi shartnomasi bo‘lib hisoblanadi. Keyingisi asosida, xususan, korxonaning boshqa davlatlardagi kontragentlar bilan tashqi savdo tovar almashinishi amalga oshiriladi.

Xalqaro tashish deganda ikkita va undan oshiq davlatlar o‘rtasida bu davlatlar o‘rtasidagi xalqaro kelishuvlar bilan o‘rnatilgan shartlar asosida bajariladigan yuklarni tashish tushuniladi. Yuklarni xalqaro tashishlar temir yo‘l, avtomobil, havo va dengiz transporti bilan amalga oshiriladi.

Ushbu sferada huquqiy tartibga solish tashishlarning asosiy masalalarini xalqaro kelishuvlar – transport konvensiyalari vositasida hal qilishni ko‘zda tutadi, ular yuklarni xalqaro tashish shartlarini bir qiymatli tarzda belgilaydigan unifikatsiyalangan me‘yorlarni o‘z ichiga oladi:

- tashish hujjatlariga qo‘yiladigan talablar;
- yukni tashishga qabul qilish va belgilangan punktda uni berish tartibi;

- tashuvchining javobgarligi;
- tashuvchiga da'volar va arizalarni taqdim qilish protsedurasi.

Bir qiymatli moddiy-huquqiy me'yorlar bo'lmagan taqdirda transport konvensiyalarining me'yorlari va milliy qonunchilik me'yorlari amal qiladi. Yuklarni xalqaro tashish shartnomalarini tuzishning spetsifikasi ko'rib chiqilayotgan tashishda foydalaniladigan transport vositalarining turlari va ularning kombinatsiyalariga bog'liq bo'ladi.

Xalqaro oldi-sotdi shartnomasi – bu kelishuvdagi bir tomon (sotuvchi) shartnomada ko'rsatilgan tovarni (yoki kelishilgan boshqa predmetni) boshqa tomonga (xaridorga) berish majburiyatini zimmasiga olganligini, ikkinchi tomon esa, o'z navbatida tovarni qabul qilib olish va tovar uchun belgilangan haqni to'lash majburiyatini zimmasiga olganligini tasdiqlaydigan hujjatdir.

Ikkala tomon (eksportyor va importyor) bitimning barcha shartlari bo'yicha kelishuvga erishganda shartnoma tuzilgan deb hisoblanadi.

Xalqaro oldi-sotdi shartnomalarining quyidagi turlari ajratiladi:

- bir martalik yetkazib berish shartnomasi – belgilangan sanaga (muddatga, davrga) kelishilgan miqdordagi tovarni yetkazib berish bo'yicha kelishuv;
- davriy yetkazib berish shartnomasi, shartnomaning shartlarida ko'rsatilgan - qisqa muddatli (odatda bir yil) va uzoq muddatli ((5-10 yil, ba'zan undan ham ko'p) davr mobaynida tovar partiyalarining ma'lum bir miqdorini muntazam (davriy ravishda) yetkazib berishni ko'zda tutadi;
- asbob-uskunalar jamlanmasini yetkazib berish shartnomalari asbob-uskunalarining eksporteri, xaridor-importer va asbob-uskunalarni jamlashda ishtirok etadigan ixtisoslashtirilgan firmalar o'rtasida bog'lanishlarning bo'lishini ko'zda tutadi;
- tovar uchun haq to'lashga bog'liq ravishda pul shaklida haq to'lanadigan shartnomalar va tovar shaklida (to'liq yoki qisman) haq to'lanadigan shartnomalar farqlanadi.

Ikki yoki undan ko'p tomonning ularning ishlab chiqarish va xo'jalik faoliyati (savdo faoliyatini ham o'z ichiga olgan holda) jarayonida tuziladigan tashqi savdo

bitimlari, qoidaga ko'ra, yozma ravishda shartnoma bilan rasmiylashtiriladi. Shartnomadan vujudga keladigan munosabatlar shartnoma munosabatlari, tomonlarning shartnomadan kelib chiqadigan majburiyatlari esa – shartnoma bo'yicha majburiyatlar deb ataladi.

Tashqi savdo shartnomasi – bu tashqi savdo operatsiyasining tomonlar o'rtasida erishilgan bitimdan guvohlik beruvchi asosiy tijorat hujjatidir. Tashqi savdo shartnomasining predmeti tovar oldli-sotdisi, pudrat ishlarini bajarish, ijara, litsenziyalash, sotish huquqini taqdim qilish, konsignatsiya va boshqalar bo'lishi mumkin [5, 130-bet].

Tashqi savdo shartnomasining tuzilishi va mazmuni, qoidaga ko'ra, kelishuv predmetining spetsifikasi va kontragentlarning yaqinlik darajasiga bog'liq ravishda individual xarakterga ega bo'ladi. Shunga qaramasdan, shartnomaning asosiy moddolari ma'lum bir ketma-ketlikda joylashadi:

- shartnomaning tomonlari va predmetini aniqlash;
- shartnomaning predmetining miqdor va sifat tavsiflari;
- shartnomaning qiymati;
- yetkazib berish muddati va sanasi;
- shartnomaning bazis shartlari;
- to'lov shartlari (naqd pulda yoki chek bilan to'lash, bank ko'chirmalari, inkasso, akkreditiv, kredit hisobiga);
- jarima choralari;
- o'rash va tamg'alash shartlari;
- kafolatlar;
- sug'urta shartlari;
- fors-major va arbitraj holatlari.

Tashqi savdo shartnomasining maxsus masalalari (masalan, texnik shartlar, o'rash va tamg'alashning xarakteri) shartnomaning asosiy matniga kiritilishi yoki ilovalar ko'rinishida rasmiylashtirilishi mumkin, bu ilovalar shartnomaning ajralmas qismi bo'lib hisoblanadi.

Xalqaro logistika pozitsiyalaridan tashqi savdo shartnomasining muhim moddasi “Shartnomanig bazis shartlari” punkti bo‘lib hisoblanadi. Shartnomani tuzishda tomonlar tovarni sotuvchidan iste’molchiga yetkazib berish bilan bog‘lanadigan ko‘p sonli majburiyatlarni o‘zaro aniq taqsimlab olishlari lozim (tashish, yo‘lda sug‘urtalash, bojxona hujjatlarini rasmiylashtirish va boshqalar). Yetkazib berishning bazis shartlari shartnomanig tomonlarining huquq va majburiyatlarini tushunishini unifikatsiyalash uchun ishlab chiqilgan. Ular sotuvchi va xaridorning tovarlarni yetkazib berish bo‘yicha majburiyatlarini belgilaydi, tovarning tasodifan halokatga uchrashi yoki shikastlanishi xavfining sotuvchidan xaridorga o‘tish momentini belgilaydi, tovarlarni yetkazib berish operatsiyalarini soddalashtiradi. Bazis shartlari xalqaro savdoda umum tomonidan tan olingan bo‘lib hisoblanadi, va qoidaga ko‘ra, alohida mamlakatlar, portlar, savdo tarmoqlarining tijorat amaliyotida tarkib topgan savdo urf-odatlariga bog‘liq bo‘ladi.

Xalqaro savdo palatasi tijorat atamalarini talqin qilishga nisbatan umumiy yondashuvni ishlab chiqish bo‘yicha katta ishlarni amalga oshirgan. U 1936 yildan buyon “Atamalarni talqin qilishning xalqaro qoidalari” ni («Inkoterms») nashr qiladi, uning oxirgi tahriri 2010 yilda chiqqan.

«Inkoterms» (Incoterms, International commerce terms) – bu lug‘at formatidagi xalqaro qoidalar bo‘lib, tashqi savdo sohasida ko‘proq keng foydalaniladigan savdo atamalarining, avvalambor javobgarlikning sotuvchidan xaridorga o‘tishini bir qiymatli talqin qilinishini ta’minlaydi. Xalqaro savdo atamalari o‘zida xalqaro oldi-sotdi shartnomalarining oldindan xalqaro tan olingan hujjatda belgilangan standart shartlarini belgilaydi.

«Inkoterms» qoidalari shartnomada ularga yo‘llanmalar bo‘lgan taqdirda inobatga olinadi. Shartnomaning shartlari «Inkoterms» ning moddasiga mos kelmagan taqdirda shartnomaning shartlari ustivor bo‘ladi. «Inkoterms-2010» ning barcha 11 ta atamasi 4 ta bazis kategoriyalarga (C, D, E, F guruhlar) guruhlangan, bu 8.1 jadvalda aks ettirilgan.

«Inkoterms-2010» qoidalarining tuzilishi [5, 135-bet].

Guruh	Qabul qilingan belgilanish	Atamaning qiymati	
E guruh	EXW	Departure	Jo‘natish
		Ex works (... named place)	Franko-zavod (o‘zi olib chiqish)
G‘ guruh		Main carriage unpaid	Asosiy tashish to‘lanmagan
	FCA	Free carrier	Jo‘natish punktidagi franko
		(... named place)	tashuvchi
	FAS	Free alongside ship (... named port of shipment)	Jo‘natish portida kemandi borti bo‘ylab franko
	FOB	Free on board (... named port of shipment)	Jo‘natish portida kemandi franko-borti
S guruh		Main carriage paid	Asosiy tashish to‘langan
	CFR	Cost and freight (... named port of destination)	Belgilangan portgacha narx va fraxt
	CIF	Cost, insurance and freight (... named port of destination)	Belgilangan portgacha sug‘urta narxi va fraxt
	CPT	Carriage paid to (... named place of destination)	Belgilangan joygacha tashish to‘langan
	CIP	Carriage and insurance paid to (... named place of destination)	Belgilangan joygacha tashish va sug‘urta to‘langan
D guruh		Arriva	Etib kelish
	DAT	Delivered at terminal (... named place)	Terminalda yetkazib berish
	DAP	Delivered at place (... named place of destination)	Belgilangan joyda yetkazib berish
	DDP	Delivered duty paid (... named place of destination)	Yetkazib berilgan, boj to‘langan

E guruh o'z ichiga ularga ko'ra xaridor jo'natishga tayyor tovarni sotuvchining omboridan oladigan shartlarni o'z ichiga oladi (EXW – fran-ko-zavod). Bu shartlarga ko'ra sotuvchi o'ziga tegishli binoda tovarni xaridor olishi mumkin qilib qo'yganda yetkazib berish bo'yicha o'zining majburiyatlarini bajargan bo'lib hisoblanadi. Bunday holda sotuvchining korxonasidan belgilangan punktga etkazishda vujudga keladigan barcha xarajatlar va xavf-xatarlarni xaridor zimmasiga oladi.

F guruh uchta shartni o'z ichiga oladi (FCR; FAS; FOB), ularga ko'ra sotuvchi tovarni xaridor ko'rsatgan asosiy transport vositasigacha yetkazib berishi, shuningdek yana ba'zi bir logistik operatsiyalarni bajarishi shart.

FCA shartlariga ko'ra – «tashuvchigacha (kelishilgan punktga) etkazish)» – yetkazib beruvchi eksport rasmiyatchiliklarini amalga oshirgandan keyin tovarni kelishilgan punktda xaridorga (yoki tashuvchiga) bergandan keyin o'zining majburiyatlarini bajargan bo'lib hisoblanadi.

FAS shartlari – «kemaning bortiga joylashtirish (kelishilgan jo'natish portida)» – yuqorida sanab o'tilgan shartlarga ko'rsatilgan jo'natish portida tovarni kemaning bortiga joylashtirish qo'shiladi.

FOB shartlari – «kemaning bortiga etkazish (ko'rsatilgan jo'natish portida)» – oldinga operatsiyalarga qo'shimcha ravishda tovarni jo'natish portida vositachilar yordamida ko'chirish imkoniyatini ko'zda tutadi.

S guruh to'rtta shartni o'z ichiga oladi (CFR; CIF; SRT; CIP), sotuvchi tashish shartnomasini tuzishi lozimligini, biroq tovarning yo'qolish yoki shikastlanish xavfini va tovar jo'natilgandan keyin vujudga keladigan hodisalar bilan bog'lanadigan qo'shimcha xarajatlarni zimmasiga olmasligini ko'zda tutadi.

CFR – narx va fraxt (belgilangan portning nomi). Sotuvchiga tovarni belgilangan portga yetkazib berish uchun zarur bo'ladigan xarajatlar va fraxt yuklanadi. Tovarning yo'qolish yoki shikastlanish xavfi, shuningdek tovarni kemaning bortiga yetkazib bergandan sodir bo'ladigan hodisalar oqibatida vujudga keladigan har qanday qo'shimcha xarajatlar tovar jo'natish portida kemaga yuklangan momentdan boshlab sotuvchidan xaridorga o'tadi.

CIF – narx, sugʻurta va fraxt (belgilangan portning nomi). Bu holda sotuvchi “Narx va fraxt” shartlaridagi xuddi oʻsha majburiyatlarni zimmasiga oladi, biroq u yukni yukning yoʻqolish yoki shikastlanish hodisasidan sugʻurtalashi zarur boʻladi.

SRT – fraxt (belgilangan joyning nomi) gacha toʻlangan. Sotuvchi tovarni koʻrsatilgan joygacha tashish uchun fraxtni toʻlaydi. Tovarning yoʻqolish yoki shikastlanish xavfi, shuningdek tovar tashuvchiga yetkazib berilgandan keyin vujudga keladigan har qanday qoʻshimcha xarajatlar tovar tashuvchining tasarrufiga oʻtgan momentdan boshlab sotuvchidan xaridorga oʻtadi.

CIP – fraxt va sugʻurta (belgilangan joyning nomi) gacha toʻlangan. Sotuvchi “fraxt (belgilangan joyning nomi) gacha toʻlangan” shartidagi xuddi oʻsha majburiyatlarni zimmasiga oladi, biroq u yukni tashish paytida yukning yoʻqolish yoki shikastlanish hodisasidan sugʻurtalashi zarur boʻladi.

D guruh uchta shartni oʻz ichiga oladi (DAT; DAP; DDP), ularga koʻra sotuvchi tavakkal qiladi va yukni belgilangan punktga yetkazib berish bilan bogʻlanadigan barcha xarajatlarni zimmasiga oladi.

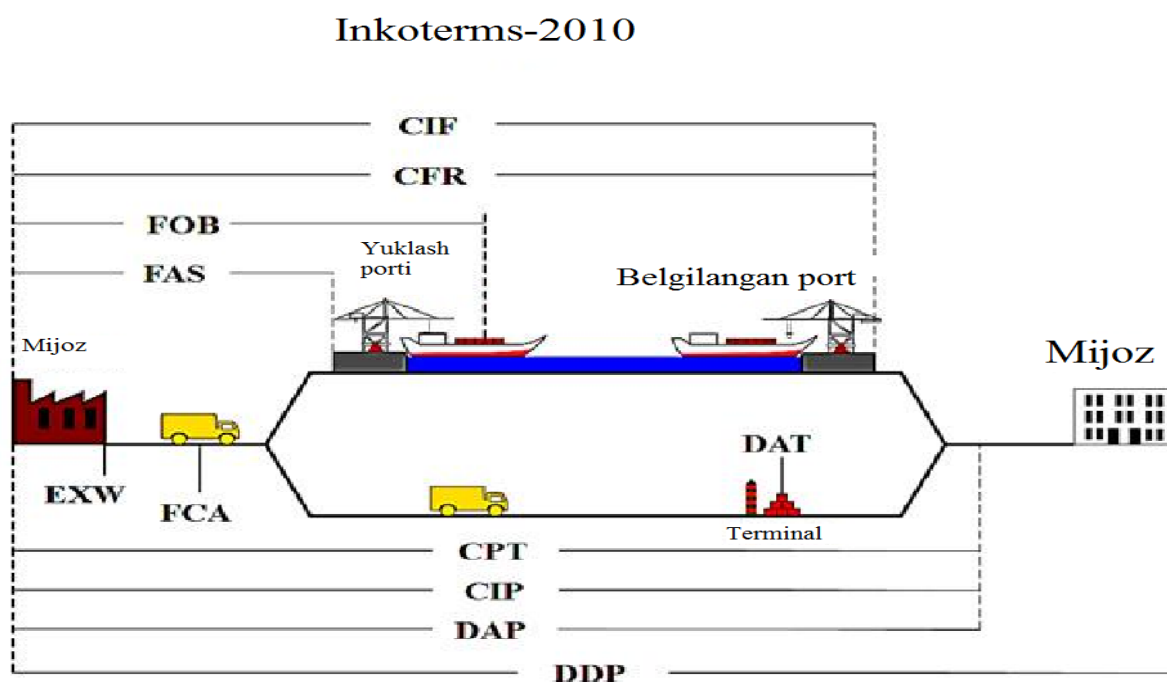
DAT – terminalda yetkazib berish. Tovar belgilangan port yoki joydagi kelishilgan terminalda etib kelgan transport vositasidan tushirilgandan keyin va xaridorning tasarrufiga taqdim qilingandan keyin sotuvchi yetkazib berishni amalga oshirgan boʻlib hisoblanadi. «Terminal» tushunchasi prichal, ombor, konteyner hovlisi kabi ochiq yoki yopiq boʻlgan har qanday joyni, shuningdek avtomobil, temir yoʻl yoki aviakargoterminalni oʻz ichiga oladi. Sotuvchi tovarni belgilangan port yoki joydagi kelishilgan terminalga yetkazib berish va tushirish bilan bogʻlanadigan barcha xavf-xatarlarni zimmasiga oladi.

DAP – belgilangan joyda yetkazib berish. Sotuvchi tovar kelishilgan joyga etib kelgan transport vositasidan tushirishga tayyor holda boʻlganda va sotuvchining ixtiyoriga taqdim qilinganda yetkazib berishni amalga oshirgan boʻlib hisoblanadi. Sotuvchi tovarni koʻrsatilgan joyga yetkazib berish bilan bogʻlanadigan barcha xavf-xatarlarni zimmasiga oladi.

DDP – bojni toʻlash bilan yetkazib berish (belgilangan joyning nomi). Sotuvchi tovarni importer mamlakatning koʻrsatilgan joyiga yetkazib berganda oʻzining

majburiyatlarini bajargan bo‘lib hisoblanadi. Sotuvchiga import uchun bojxona bojlari va to‘lovlarini to‘lashni ham o‘z ichiga olgan holda, tovarni yetkazib berish bo‘yicha barcha xarajatlar va barcha xavf-xatarlar yuklanadi. DDP sotuvchiga maksimal majburiyatlarni yuklaydi [19, 389-bet].

«Inkoterms-2010» atamalarining amal qilish sohalarining grafik tasviri 3.1 rasmda keltirilgan.



8.4- rasm. «Inkoterms-2010» atamalarining amal qilish sohalari.

DAT va DAP shartlari sotuvchidan agar tovarni olib chiqish qo‘llanilsa – bojxona rasmiyatchiliklarini bajarishni talab qiladi. Sotuvchiga olib kirish bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish, har qanday import bojlari to‘lash va olib kirish uchun boshqa bojxona rasmiyatchiliklarini bajarishni yuklash ko‘zda tutilgan taqdirda DDP shartidan foydalanish maqsadga muvofiq bo‘ladi.

«Inkoterms- 2010» ning 11 ta atamasidan 7 tasini asosiy tashishning har qanday transport turiga nisbatan qo‘llasa bo‘ladi (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP), 4 tasini esa faqatgina dengiz transporti va territorial suvlarning transporti uchun qo‘llash mumkin (FOB, FAS, CFR, CIF).

Xalqaro logistika sferasini reglamentlaydigan muhim aspekt sifatida **xalqaro tovar-transport hujjatlariga** qo‘yiladigan amaldagi talablar chiqadi. Uning tarkibiga xalqaro tovar-transport nakladnoyi (SMR) va barcha ilova qilinadigan

hujjatlar – jo‘natish spetsifikatsiyasi, yukning shartnoma qiymatining hisob-fakturasi (invoice), sifat va kelib chiqish setrifikatlari, karantin va veterinariya sertifikatlari, avtomobilni yuklash dalolatnomasi kiradi. Ko‘rsatilgan hujjatlar jo‘natuvchi mamlakatning tilida tuziladi. Ularning blankalari tipografiyada tayyorlangan bo‘lishi va to‘ldirilgan holatda yukni tashuvchiga berilishi lozim.

Tovar-transport nakladnoyi (CMR) – bu avtomobillar bilan xalqaro tashishlarni rasmiylashtirish uchun yukni jo‘natuvchi, tashuvchi va qabul qilib oluvchi o‘rtasida shartnoma bitimining borligini tasdiqlaydigan hujjatdir. CMR-nakladnoyi tashish shartnomasi tuzilganligi, bu shartnomaning shartlari, yukning tashuvchi tomonidan qabul qilib olinganligining isboti bo‘lib hisoblanadi va tashish paytida transport vositasining bortida bo‘lishi lozim bo‘lgan nazorat hujjati bo‘lib xizmat qiladi.

CMR nakladnoyi eng kamida etti nusxada rasmiylashtiriladi. Bunda nakladnoyning birinchi to‘rtta nusxasi raqamlanadi va tashish shartnomasining ishtirokchilariga beriladi:

- birinchi nusxa – yukni jo‘natuvchiga;
- ikkinchi nusxa – yukni qabul qilib oluvchiga;
- uchinchi nusxa – tashuvchiga;
- to‘rtinchi nusxa – hisob kitoblar uchun.

Qolgan nusxalar – bojxonadan o‘tish, chegarani kesib o‘tish uchun va hokazolarga beriladi.

Jo‘natish spetsifikatsiyasi tovarning turi, miqdori, nomi, xarakteridan qat’iy nazar, hamma eksport tovarlarga tuziladi va boshqa hujjat bilan almashtirilishi mumkin emas. U namunaviy shaklda yoki buyurtmachi tomonidan o‘rnatilgan boshqa shaklda tuziladi.

Hisob-faktura (invoice) yuk bir korxonadan boshqasiga jo‘natiladigan barcha hollarda tuziladigan ish hujjati bo‘lib hisoblanadi. Ushbu hujjatda bitimda ishtirok etadigan har bir tomonning rekvizitlari, bitim tuzilgan sana, yukning miqdori, yuk birligining narxi va umumiy narx, shuningdek ba’zi bir boshqa rekvizitlar keltiriladi.

Sifat (muvofiglik) sertifikatini eksport qilinadigan tovarning bitta tashish hujjati (nakladnoy) bo'yicha jo'natiladigan har bir partiyasiga beriladi va boshqa hech qanday hujjat bilan almashtirilishi mumkin emas. O'rnatilgan shakl bo'yicha faqatgina sanoat tovarlariga beriladi.

Hayvonlar, oziq-ovqat mahsulotlari va hayvon kelib chiqishli xomashyoni xalqaro tashishlarda ularni olib kirish va olib chiqish faqatgina davlat xizmatida ishlaydigan veterinariya shifokorlari tomonidan beriladigan veterinariya sertifikatlari bor bo'lganda amalga oshiriladi.

Ba'zi bir mamlakatlarning bojxona organlari bojxona bojlarini belgilash uchun tovarning kelib chiqish sertifikatini talab qiladi. Bu tovarning kelib chiqish mamlakatini e'lon qiladigan imzolangan deklaratsiyadir. Ba'zi bir hollarda bu sertifikat tijorat hisob-fakturasiga kiritilishi mumkin. Qoidaga ko'ra, u savdo palatasi tomonidan tasdiqlanishi lozim.

Tovarlarni transport vositasiga (konteynerga) mansabdor shaxslarning ishtirokisiz yuklash holatida eksport qilinadigan mahsulotni ishlab chiqaruvchilar tovarlarni yuklash dalolatnomasini tuzishlari lozim. U uch nusxada tuziladi va mahsulotni ishlab chiqaruvchi uning faoliyat zonasida ro'yxatdan o'tgan bojxona organiga taqdim qilinadi.

Xalqaro logistikani huquqiy tartibga solish masalalarini ko'rib chiqish doirasida xalqaro tashishlarni amalga oshirishda **tarifikatsiyalash** va **soliqqa tortishning** qonunchilik asoslarini aniqlash ham muhim bo'ladi.

Masalan, yuklarni avtomobillar bilan xalqaro tashishlarni amalga oshirishda **narxlarni erkin shakllantirish** amal qiladi. Tashish haqi va tashish uchun hisob-kitob qilish shartlari buyurtmachi bilan tashuvchi o'rtasida tuzilgan shartnomada ko'rsatiladi. Tomonlarning kelishuviga ko'ra shartnoma shartlari tashuvchi konkret xalqaro yuklarni tashishni amalga oshirganligi bilan bog'lanadigan qo'shimcha xarajatlarni buyurtmachi qoplashi zarurligi majburiyatini o'z ichiga olishi mumkin.

Xarajatlar qonunchilikka muvofiq, mahsulotning (ishlar, xizmatlar) tannarxini o'z ichiga oladigan, xarajatlarning tarkibini belgilaydigan rejalashtirilgan tannarxga kiritiladi. Bunda tadbirkorlik faoliyati tomonidan qabul qilingan hisobni

yuritish siyosatini hisobga olish bilan mahsulotning (ishlar, xizmatlar) tannarxini rejalashtirish, hisobga olish va kalkulyasiyalash bo'yicha tarmoq tavsiyalaridan foydalanilishi mumkin.

Tannarxga kiritiladigan xarajatlar agar qonunchilikda boshqa holatlar ko'zda tutilmagan bo'lsa, tadbirkorlik faoliyati sub'ekti tomonidan tasdiqlanadigan me'yorlar (normativlar) bo'yicha hisoblanadi [19, 89-bet].

Soliqlar va soliq to'lovlari qonunchilikda belgilangan miqdorda va tartibda sotish narxlari va tariflariga kiritiladi. O'zbekiston Respublikasiga karantin ostidagi materiallarni olib kirishga eksporter mamlakatning davlat karantin xizmati organlari yoki o'simliklarni himoya qilish organlari tomonidan berilgan, olib kiriladigan mahsulotning karantin holatini shahodatlaydigan karantin (fitosanitariya) sertifikatini bor bo'lganda yo'l qo'yiladi. O'zbekiston Respublikasiga karantin ostidagi materiallarni olib kirishga eksporter mamlakatning davlat karantin xizmati organlari yoki o'simliklarni himoya qilish organlari tomonidan berilgan, olib kiriladigan mahsulotning karantin holatini shahodatlaydigan karantin (fitosanitariya) sertifikatini bor bo'lganda yo'l qo'yiladi. O'zbekiston Respublikasida soliqlarni to'lash O'zbekiston Respublikasining Soliq Kodeksiga muvofiq amalga oshiriladi.

Soliq stavkalari (bazaviy va pasaytirilgan) va unifikatsiyalangan soliq stavkalari O'zbekiston Soliq Kodeksi bilan belgilangan. Chet davrlarning hududida bo'lish bilan yuklar va yo'lovchilarni xalqaro tashishlarni amalga oshiradigan avtotransport vositalari tashishni amalga oshirish bilan bog'lanadigan turli soliqlar va yig'imlarni to'lashda milliy qonunchilikka amal qiladi (xalqaro shartnomalarda boshqa holatlar ko'zda tutilmagan hollarda) [19, 89-bet].

8.5. Xalqaro logistikaning bo'jona ta'minotining asoslari

Logistikada ishlab chiqarish, transport, ombor, axborot, moliya va tijorat tarkib toptiruvchilar o'zaro organik bog'lanishda bo'ladi. Agar gap xalqaro logistika doirasida tashqi savdo oqimlarini boshqarish xususida boradigan bo'lsa, u holda ularning tutashmasida yana bo'jona elementi ham vujudga keladi, u

logistikaning o'zining tamoyillari, uslublari va instrumentlariga ega bo'lgan mustaqil tarmog'ini tashkil qiladi.

Bojxona logistikasi bojxona tarif va notarif tartibga solish tizimiga asoslanadi, uning faoliyat ko'rsatish tamoyili tashqi savdo bitimining barcha ishtirokchilarining manfaatlari yo'lida tovarlarning bojxona chegaralari orqali ko'chishi va keyinchalik iqtisodiy aylanmaga kiritilishi bilan bog'lanadigan protseduralarni amalga oshirishga ketadigan vaqt sarflari va moliyaviy sarflarni optimallashtirish bo'lib hisoblanadi [20, 167-bet]. Jahon iqtisodiyotining globallashtirish jarayoni iqtisodiy kenglikda tovar, axborot, moliya oqimlarining miqdor va sifat jihatidan o'sishini chaqiradi va ularni o'z vaqtida yetkazib berish muhim omil bo'lib hisoblanadi.

Shunday qilib, manfaatdor shaxslar qatoriga faqatgina tovarni jo'natuvchi va qabul qilib oluvchi emas, balki tashuvchi, ekspeditor, ombor terminalining sohibi, bojxona organlari va boshqa davlat boshqarish organlari kiradi. Shu sababli logistik yondashuvda yagona tovar o'tkazuvchi tizimni transport, ombor, axborot, bojxona elementlariga ajratish bilan alohida tarkib toptiruvchilarga ajratish juda qiyin.

Xalqaro logistik zanjirning har bir ishtirokchisi o'zining iqtisodiy maqsadlariga qarab intiladi, ularni logistik tizimni qurishning umumiy maqsadiga transformatsiyalaydi. Masalan, davlat pozitsiyasidan logistik yondashuvning qo'llanilishi tashqi savdo aylanmasi va bojxona to'lovlari hajmining ortishiga olib kelishi lozim. Eksporterlar va importerlarning fikriga ko'ra, samarali xalqaro logistika tizimlarini qurish moliyaviy xarajatlar va vaqt sarflarini optimallashtirish imkonini beradi. Logistik autsorserlar logistik yondashuvni amalga oshirishdan eksport-import oqimlari hajmlarining ortishi, va shundan kelib chiqqan holda, daromadlarning ortishi tufayli manfaatdor bo'ladi.

Bojxona ishini logistikalashtirishning keng instrumentariysi mavjud. Yo'nalishlarning bir qismi tarif orqali tartibga solish protseduralarini optimallashtirish – iqtisodiy bojxona rejimlari (qayta ishlash, vaqtinchalik olib kirish (vaqtinchalik olib kirishga ruxsat berish), erkin bojxona zonasi), imtiyozlar,

preferensiyalar va hokazolardan foydalanishga asoslanadi. Kvotalar, litsenziyalar, ruxsatnomalardan samarali foydalanish – notarif tartibga solish choralarini optimallashtirish yo‘li bo‘lib hisoblanadi, bojxona rasmiylashtirish punkti va vaqtinchalik saqlash omborining joyini tanlash esa (yuklarga ishlov berishning optimal shart-sharoitlari borligini va narxlarni hisobga olish bilan) xalqaro logistika zanjirining ombor tarkib toptiruvchisini ham, transport tarkib toptiruvchisini ham optimallashtirish imkonini beradi. Xalqaro bog‘lanishlarda kombinatsiyalangan tashishlarni optimallashtirish bo‘yicha sxemalarni amalga oshirish ham bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish bilan bog‘lanadi.

Odam faoliyatining har qanday sohasidagi kabi, XXI asrning boshlarida eng yangi axborot texnologiyalarining qo‘llanilishi logistikada ham oldingi planga chiqqan. Logistikada bu - tashuvchilarning vaqt sarflari va moliyaviy xarajatlarini qisqartirish imkonini beradigan oldindan xabardor qilish protseduralaridan foydalanish, shuningdek bojxona va biznesning o‘zaro harakatlarida elektron hujjat aylanmasini qo‘llashdir.

Bojxona logistikasidan moddiy oqim bojxona chegarasini kesib o‘tadigan quyidagi hollarda foydalaniladi:

- xorijiy ishlab chiqaruvchilarning tayyor mahsuloti yoki xomashyosidan foydalanishga zarurat bo‘lganda;
- agar biznesning vazifalaridan biri – xorijiy ishlab chiqaruvchining distribyutori bo‘lish bo‘lsa;
- tovarni jahon bozoriga olib chiqish imkoniyati bor bo‘lganda.

Logistikada bojxona tarkib toptiruvchisi xalqaro logistikada moddiy, moliyaviy va axborot oqimlarini boshqarishga bo‘lgan majmuaviy yondashuvning ajralmas qismi bo‘lib hisoblanadi va undan O‘zbekiston Respublikasida samarali foydalanilishi mumkin. Mamlakatda bojxona logistikasining rivojlanishi bilan bog‘lanadigan tashkiliy masalalarni hal qilish maqsadida **zamonaviy ilg‘or bojxona texnologiyalaridan** foydalanishga katta e‘tibor qaratilmoqda, ularga quyidagilar kiradi:

- oldindan xabardor qilish;

- elektron deklaratsiyalash;
- nointruziv nazorat;
- vakil qilingan iqtisodiy operator institutini rivojlantirish;
- “yagona bekat” va “yagona darcha” tamoyillarini joriy qilish [20, 172-bet].

Oldindan xabardor qilish yo‘nalishini alohida qayd qilish lozim bo‘ladi. Ushbu texnologiya rivojlanish uchun ko‘proq istiqbolli bo‘lib hisoblanadi. yaqin yillarda uni amalga oshirish chegarani kesib o‘tishni tezlashtirish bilan faqatgina tranzitda emas, balki tovarlarni har qanday bojxona protsedurasiga muvofiq olib chiqishda ham samaradorlikni pasaytirmasdan turib bojxona nazoratini o‘tkazish, bojxona rasmiyatchiliklarini bajarishni anchagina tartibga solish imkonini beradi. Bunda oldindan xabardor qilishni to‘liq hajmda joriy qilish xavf-xatarlarning oldini olish tizimidan tegishlicha foydalanishni ta‘minlash va shu tariqa xalqaro yetkazib berishlar zanjirini terrorizm, narkotik savdosi, qurol-yarog‘ va o‘q-dori kontrabandasi, shuningdek tijoratdagi firibgarliklardan himoyalash imkonini beradi.

Tovarlarni eksport qilishda foydalaniladigan **elektron deklaratsiyalash** texnologiyasini alohida qayd qilish lozim bo‘ladi. U xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarda bir necha yildan buyon qo‘llanilish natijasida o‘zining samaradorligini isbotladi, chunki u bojxona bilan deklarantning Internet tarmog‘i orqali muloqot qilishiga asoslanadi va tovarlarni bojxona organiga jo‘natish joyida taqdim qilishni ko‘zda tutmaydi. Ushbu texnologiyadan foydalanishda bojxonachi va tashuvchi chegarani kesib o‘tish paytida birinchi marta uchrashadi.

Nointruziv nazorat qilish texnologiyasini joriy qilish doirasida o‘tkazish punktlarida sanoqli minutlarda yuk bo‘lmasini ochmasdan turib uning ichidagi narsalarni tekshirish va bojxona deklaratsiyasida ko‘rsatilmagan tovarlarni aniqlash imkonini beradigan skanerlash qurilmalaridan foydalanish kengayadi. Bunday yondashuv tovar oqimining harakatini tezlashtiradi, bu xalqaro tashishlarga ayniqsa ijobiy ta’sir ko‘rsatadi.

Tranzit uchun **vakil qilingan iqtisodiy operator** maqomini qo‘llashning dolzarbligini alohida ta’kidlash zarur bo‘ladi. Ularning doirasida tovarlarni

bojxona tranziti protsedurasi bo'yicha xo'jalik yurituvchi sub'ektlar tomonidan yaratilgan bojxona nazorati zonalariga yetkazib berish, tovarlarni bojxona tranzitining bojxona protsedurasiga bevosita harakat kanallarida joylashgan o'tkazish punktlarida taqdim qilish, tovarlarni tranzit qilishda yuk operatsiyalarini xo'jalik yurituvchi sub'ektlar tomonidan yaratilgan bojxona nazorati zonalarida amalga oshirish imkoniyatlarini o'rganish bo'yicha bir qator eksperimentlar o'tkazilmoqda.

«Yagona bekat» va «yagona darcha» tamoyillarini amalga oshirishga keladigan bo'lsak, shuni qayd qilish lozim bo'ladiki, bu shunchaki texnologiya emas, bu - jahon bojxona tashkiloti tomonidan ishlab chiqilgan strategiyadir.

Zamonaviy bojxona rasmiylashtirishini bojxona operatsiyalarini kompyuterlashtirishsiz va kompyuterlashgan zamonaviy tizimlarni yaratmasdan turib amalga oshirib bo'lmaydi. Tovarlarni bojxona tranzitining bojxona protsedurasiga joylashtirish va uni nazorat qilish uchun O'zbekiston bojxona organlari kompyuterlashtirilgan maxsus tizimdan foydalanadi. Bugungi kunda u Rossiya Federatsiyasi va Qozog'iston Respublikasi bojxona organlarining xuddi shunday tizimlari bilan hamkorlik qilmoqda. Bu uchta davlatning bojxona organlariga tovarlarning yo'nalishi va kirib kelishi to'g'risida elektron xabarlar bilan almashinish asosida samarali axborot o'zaro harakatlarini yo'lga qo'yish imkonini bergan.

Huquqiy nuqtai-nazardan yuklarni xalqaro tashishning alohida turi turli mamlakatlarning bojxona organlari va ularning bojxona ittifoqlarining **nazorati ostida tashish** bo'lib hisoblanadi. Bunda tovarni jo'natuvchi - jo'natuvchi bojxona, yukni qabul qiluvchi esa – qabul qiluvchi bojxona bo'lib hisoblanadi. Bunday tashishning shartlari xalqaro tashish shartnomasi bilan emas, balki marshrutdagi bojxona hududida amal qiladigan bojxona qonunchiligi me'yorlari bilan belgilanadi. Mamlakatlarni qamrab olish va maxsus bojxona hujjatlaridan foydalanish alomati bo'yicha yuklarni bojxona nazorati ostida tashish protseduralari milliy (bitta mamlakatning bojxona hududi doirasida) va xalqaro (bir nechta mamlakatning va ularning ittifoqlarining bojxona hududida)

protseduralarga bo‘linadi. Xalqaro protseduralar xalqaro konvensiyalar bilan global va mintaqaviy darajalarda o‘rnatiladi.

MDH mamlakatlarida avtomobillar bilan xalqaro tashuvchilar orasida ko‘proq ommaviylashgani **MDP daftarchalarini qo‘llash bilan yuklarni xalqaro tashish to‘g‘risida BMT bojxona konvensiyasi** bo‘lib hisoblanadi. Mintaqaviy bojxona protseduralari orasida tashuvchilar uchun “ST” Evropa protsedurasi va «SAD» yagona ma‘muriy hujjatidan foydalanadigan “umumiy tranzit” protsedurasi ko‘proq muhim bo‘lib hisoblanadi [19, 245-bet].

Bojxona Ittifoqining Bojxona Kodeksi kuchga kirishi munosabati bilan O‘zbekiston, Rossiya va Qozog‘iston bojxona hududlarida amal qiladigan yagona moliyaviy kafolatlar tizimini ishlab chiqish zarurati vujudga kelgan.

Mustaqil Davlatlar Hamdo‘stligi (MDH) doirasida bojxona logistikasining rivojlanishida 2007 yilda Dushanbe shahrida imzolangan bir qator MDH mamlakatlarining yagona bojxona hududini yaratish va Bojxona Ittifoqini shakllantirish to‘g‘risidagi Shartnoma muhim voqea bo‘lgan. Uning yuqori organi davlat boshliqlari va hukumat boshliqlari darajasidagi davlatlararo kengashlar, doimiy faoliyat yurituvchi tartibga soluvchi organ esa – Bojxona Ittifoqining komissiyalari bo‘lib hisoblanadi.

Bojxona Ittifoqining yuqori organi va Bojxona Ittifoqi komissiyasining faol ishlashi tufayli 2009 yilda tomonlar Yagona Bojxona tarifi, Bojxona Kodeksi, Bojxona Ittifoqi Sudining maqomini ham o‘z ichiga olgan holda, Bojxona Ittifoqining shartnoma-huquqiy bazasini shakllantirishni nihoyasiga etkazish bo‘yicha bir qator tadbirlarni amalga oshirganlar.

2010 yil 1 iyuldan boshlab yangi Bojxona Kodeksi Rossiya bilan Qozog‘iston o‘rtasidagi munosabatlarda qo‘llanila boshlagan, 2010 yil 6 iyuldan boshlab esa ularga O‘zbekiston Respublikasi qo‘shilgan. Yagona bojxona hududini shakllantirish nihoyasiga etgan, va uchta davlatning Bojxona Ittifoqi kuchga kirgan. Tez orada unga Qirg‘iziston va Tojikistonning qo‘shilishi kutilmoqda.

Bojxona Kodeksida «bojxona rejimi» tushunchasining o‘rniga «bojxona protsedurasi» tushunchasi kiritilgan, bu deganda bojxona maqsadlari uchun

Bojxona Ittifoqining bojxona hududi yoki undan tashqarida tovarlardan foydalanish va (yoki) ularni tasarruf qilish talablari va shartlarini belgilaydigan me'yorlar jamlanmasi tushuniladi. Shunday qilib, har bir bojxona protsedurasi ko'p jihatdan bojxona to'lovlarini hisoblash va to'lash tartibini, shuningdek ularning miqdorini belgilaydi.

Qonunchilik tomonidan **bojxona protseduralarining 17 ta turi** o'rnatilgan:

- 1) tovarlar va xizmatlarni ichki iste'mol uchun ishlab chiqarish;
- 2) eksport;
- 3) bojxona tranziti;
- 4) bojxona ombori;
- 5) bojxona hududida qayta ishlov berish;
- 6) bojxona hududidan tashqarida qayta ishlov berish;
- 7) ichki iste'mol uchun qayta ishlov berish;
- 8) vaqtinchalik olib kirish;
- 9) vaqtinchalik olib chiqish;
- 10) reimport;
- 11) reeksport;
- 12) boj to'lamasdan savdo-sotiq qilish;
- 13) yo'q qilish;
- 14) davlat foydasiga voz kechish;
- 15) erkin bojxona zonasi;
- 16) erkin ombor;
- 17) maxsus bojxona protsedurasi [5, 156-bet].

Bajaradigan roli nuqtai-nazaridan bojxona protseduralarini shartli ravishda ikkita guruhga ajratish mumkin:

birinchi guruh – tovarlardan foydalanishning qandaydir bir shartlari yoki cheklashlarning yo'qligi bilan tavsiflanadigan ichki iste'mol, eksport, reimport, reeksport uchun ishlab chiqarishning bojxona protseduralari;

ikkinchi guruh – tovarlardan faqatgina qat'iy belgilangan maqsadlarda foydalanishga yo'l qo'yadigan qolgan barcha bojxona protseduralari.

Bir qator bojxona protseduralari tovarlarning kelib chiqish mamlakatiga nisbatan qo‘shimcha talablarni qo‘yadi. Bojxona protsedurasini erkin tanlash va o‘zgartirish tamoyili sababli shaxs har qanday bojxona protsedurasini tanlash yoki uni boshqasiga almashtirish huquqiga ega. Tanlash tovar hali bojxona maqsadlari uchun maqomga ega bo‘lmagan paytda amalga oshiriladi. Bojxona protsedurasini tanlash huquqi, masalan, shaxs tovarlarni Bojxona Ittifoqining bojxona huduliga olib kirganda yoki ularni bu hududdan olib chiqqanda amalga oshiriladi. Bojxona protsedurasini boshqasiga o‘zgartirish faqatgina rejimning amal qilish davrida mumkin bo‘ladi. Qoidaga ko‘ra, bunga sabab shaxsning Bojxona Ittifoqining bojxona chegarasi orqali olib o‘tilgan tovarga nisbatan maqsadining o‘zgarishi yoki tanlangan bojxona protsedurasining amal qilish muddatining tugashi bo‘lib hisoblanadi.

Endi Bojxona Ittifoqi doirasida amal qiladigan **bojxona protseduralarining** mohiyatini qisqacha ko‘rib chiqamiz:

- ichki iste‘mol uchun ishlab chiqarish: Bojxona Ittifoqining bojxona hududiga joylashtiriladigan xorijiy tovarlardan uning hududida hech qanday cheklashlarsiz foydalaniladi va tasarruf qilinadi;

- eksport – berilgan bojxona hududi chegaralaridan tashqarida doimiy joylashtirish uchun mo‘ljallangan tovarlarni Bojxona Ittifoqining bojxona hududining chegaralaridan tashqariga olib chiqish;

- bojxona tranziti: tovarlar jo‘natuvchi bojxona organidan qabul qiluvchi bojxona organigacha butun Bojxona Ittifoqining bojxona hududi bo‘ylab, shuningdek, Bojxona Ittifoqiga a‘zo bo‘lmagan davlat hududi orqali bojxona nazorati ostida, bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan, ta‘qiqlar va cheklashlarni qo‘llash bilan (notarif va texnik tartibga solish choralaridan tashqari) tashiladi;

- bojxona ombori: xorijiy tovarlarni bojxona omborida bojxona nazorati ostida belgilangan muddat davomida bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan saqlash. Ushbu protsedura yaroqlilik muddati va (yoki) ularni sotish muddati ular deklaratsiyalangan kunda 180 taqvim

kunidan kam bo'lgan xorijiy tovarlarga, shuningdek Bojxona Ittifoqi komissiyasining qarori bilan belgilangan ro'yxatga kiritilgan tovarlarga nisbatan qo'llanilmaydi;

- bojxona hududida qayta ishlov berish – xorijiy tovarlardan Bojxona Ittifoqining bojxona hududida belgilangan muddatlarda, olib kirish bojxona bojlari va soliqlarini to'lashdan to'liq shartli ozod qilish bilan va notarif tartibga solish choralarini qo'llamasdan, qayta ishlangan mahsulotlarni keyinchalik Bojxona Ittifoqining bojxona hududi chegaralaridan tashqariga olib chiqish bilan qayta ishlash bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish uchun foydalanish;

- bojxona hududidan tashqarida qayta ishlov berish – bojxona Ittifoqining tovarlari belgilangan muddatlarda, olib chiqish bojxona bojlari va soliqlarini to'lashdan to'liq shartli ozod qilish bilan va notarif tartibga solish choralarini qo'llamasdan, qayta ishlangan mahsulotlarni keyinchalik Bojxona Ittifoqining bojxona hududiga olib kirish bilan Bojxona Ittifoqining zonalaridan tashqarida qayta ishlash bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish uchun bojxona hududidan tashqariga olib chiqiladigan bojxona protsedurasini;

- ichki iste'mol uchun qayta ishlov berish – xorijiy tovarlardan Bojxona Ittifoqining bojxona hududida belgilangan muddatlarda, olib kirish bojxona bojlari va soliqlarini to'lamasdan, ta'qiqlar va cheklashlarni qo'llash bilan, jumladan maxsus himoyalash, antidemping va kompensatsiyalash choralarini qo'llash bilan bog'lanadigan cheklashlarni qo'llash bilan, qayta ishlangan mahsulotlarni keyinchalik qayta ishlash mahsulotlariga qo'llaniladigan stavkalar bo'yicha olib kirish bojxona bojlarini to'lash bilan ichki iste'mol uchun ishlab chiqarish bojxona protsedurasiga joylashtirish bilan qayta ishlash bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish uchun foydalaniladigan bojxona protsedurasini;

- vaqtinchalik olib kirish – xorijiy tovarlardan Bojxona Ittifoqining bojxona hududida belgilangan muddatlarda, olib kirish bojxona bojlari va soliqlarini to'lashdan shartli ozod qilish (to'liq yoki qisman) bilan va notarif tartibga solish choralarini qo'llamasdan, keyinchalik reeksport bojxona protsedurasiga

joylashtirish bilan foydalaniladigan bojxona protsedurasini. Ushbu rejim – talab eng katta bo‘lgan rejim bo‘lib hisoblanadi;

– vaqtinchalik olib chiqish – tovarlar olib chiqish bojlari to‘lashdan to‘liq ozod qilish bilan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan, keyinchalik reimport bojxona protsedurasiga joylashtirish bilan Bojxona Ittifoqining bojxona hududidan tashqariga olib chiqiladigan va belgilangan muddat davomida bojxona hududidan tashqarida foydalaniladigan bojxona protsedurasini;

– reimport – Bojxona Ittifoqining bojxona hududidan oldin olib chiqilgan tovarlar olib kirish bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan qaytarib olib kiriladigan bojxona protsedurasini;

– reeksport – Bojxona Ittifoqining bojxona hududiga oldin olib kirilgan tovarlar yoki bojxona hududida qayta ishlov berish bojxona protsedurasiga joylashtirilgan tovarlarni qayta ishlash mahsulotlari olib chiqish bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan va (yoki) to‘langan olib kirish bojlari va soliqlarini qaytarib berish bilan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan bu hududdan olib chiqiladigan bojxona protsedurasini;

– boj to‘lamasdan savdo-sotiq qilish – tovarlar boj to‘lamasdan savdo-sotiq qilinadigan do‘konlarda Bojxona Ittifoqining bojxona hududidan tashqariga chiqadigan jismoniy shaxslarga, yoki xorijiy diplomatik vakolatxonalarga, xularga tenglashtirilgan xalqaro tashkilotlarning vakolatxonalari, konsullik muassasalari, shuningdek diplomatik agentlar, konsulliklarning mansabdor shaxslari va ularning ular bilan birga yashaydigan oila a‘zolariga bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan sotiladigan bojxona protsedurasini;

– yo‘q qilish – xorijiy tovarlar bojxona nazorati ostida olib kirish bojxona bojlari va soliqlarini to‘lamasdan va notarif tartibga solish choralarini qo‘llamasdan yo‘q qilinadigan bojxona protsedurasini. Tovarlarni yo‘q qilish deganda tovarlarni zararsizlantirish, to‘liq yo‘q qilish yoki ular o‘zlarining iste‘mol xususiyatlari va (yoki) boshqa xususiyatlarini to‘liq yoki qisman yo‘qotadigan,

iqtisodiy foydali usul bilan boshlang'ich holatga qayta tiklanmaydigan boshqa biror holatga keltirish tushuniladi;

- davlat foydasiga voz kechish – xorijiy tovarlar bojxona to'lovlarini to'lamasdan va notarif tartibga solish choralari qo'llamasdan qaytarib bermaslik sharti bilan davlat tasarrufiga – Bojxona Ittifoqining a'zosining tasarrufiga o'tkaziladigan bojxona protsedurasi;

- erkin bojxona zonasi bojxona protsedurasi – erkin iqtisodiy zonaning rezidenti tomonidan uning uchun belgilangan bojxona zonasida uning faoliyat ko'rsatish muddati davomida xorijiy tovarlarni saqlash, foydalanish, shuningdek qayta ishlashga (jumladan, mos keluvchi operatsiyalarda Bojxona Ittifoqi hududida ishlab chiqarilgan tovarlardan foydalanish bilan) yo'l qo'yiladigan bojxona protsedurasi;

- erkin ombor – xorijiy tovarlar bojxona bojlari va soliqlarini undirmasdan va ularga nisbatan iqtisodiy siyosat choralari qo'llamasdan mos keluvchi hududiy chegaralarga yoki binolarga (joylarga) joylashtiriladigan va foydalaniladigan, Bojxona Ittifoqi hududida ishlab chiqarilgan tovarlar esa eksport bojxona rejimiga muvofiq olib chiqishda amal qiladigan shartlarda joylashtiriladigan va foydalaniladigan boj'ona protsedurasi;

- maxsus bojxona protsedurasi – Bojxona Ittifoqining bojxona hududida yoki uning segaralaridan tashqarida tovarlarning ba'zi bir kategoriyalaridan bojxona maqsadlari uchun foydalanish va (yoki) tasarruf qilishning talablari va shartlarini belgilaydi. Ushbu protsedura davlatlar – Bojxona Ittifoqining a'zolarining amaldagi qonunchiligi bilan, shartlarga muvofiq va Bojxona Ittifoqi komissiyasining qarori bilan belgilangan tovar kategoriyalariga nisbatan o'rnatiladi [5, 174-bet].

Suni qayd qilish lozimki, amaldga bojxona protseduralari potensial jihatdan mamlakatda xalqaro logistikani rivojlantirishning muhim omili bo'lib hisoblanadi, chunki ular logistik protseduralarning faol tarzda rivojlanishiga ko'maklashishi ham, ularni sekinlashtirishi ham mumkin.

8.6. Xalqaro logistikaning axborot infratuzilmasi

Hozirgi kunda moddiy oqimni ma'lumotlarga ishlov berishni amalga oshirmasdan boshqarib bo'lmaydi, u moddiy oqimning tashabbuslantiruvchisi bo'lib hisoblanadi, uning yo'nalishi, shiddati, mazmunini belgilaydi va butun harakat yo'li davomida unga hamrohlik qiladi. Logistikada axborot texnologiyalarini joriy qilish va ulardan foydalanishning dolzarbligi ishlov berishga tortilishi lozim bo'lgan ma'lumotlar hajmining tobora o'sib borayotganligi bilan shartlanadi. Moddiy oqim ko'rinishidagi ma'lum bir tadqiq qilish va boshqarish ob'ektiga ega bo'lgan logistikada axborot spetsifik xarakterga ega. Logistik axborot – tovarlar va xizmatlarni ishlab chiqarish, taqsimlash va iste'mol qilish to'g'risidagi iqtisodiy faoliyatning turli sohalarida mavjud bo'lgan va aylanadigan, bu faoliyatni boshqarish uchun katta ahamiyatga ega bo'ladigan ma'lumotlardir [21, 361-bet].

Moddiy oqimning butun o'tish yo'lida axborot oqimlarini boshqarish **axborot logistikasining mazmuni** bo'lib hisoblanadi. Logistikaning ushbu funksional yo'nalishining asosiy maqsadi kerakli joyda, kerakli vaqtda zaruriy mazmundagi (qaror qabul qiladigan shaxs uchun) minimal xarajatlar bilan kerakli axborotni (moddiy oqimlarni boshqarish uchun) yetkazib berishni ta'minlaydigan axborot tizimlarini qurish va ekspluatatsiya qilish bo'lib hisoblanadi [3, 163-bet].

Global axborot va kommunikatsiya texnologiyalarining rivojlanishining zamonaviy yutuqlari iqtisodiy faoliyat uchun global elektron muhitning (axborot infratuzilmasining) shakllanishiga olib kelgan, bu o'z navbatida biznesda va odamning ijtimoiy-iqtisodiy faoliyatining boshqa sferalarida yangi imkoniyatlar eshigini ochgan. **Global axborot infratuzilmasi** jahon ko'lamida qo'yilgan maqsadlarga muvofiq logistik axborotni to'plash, tashkil qilish va tashishga yo'naltirilgan.

Xalqaro axborot logistikasining asosiy tushunchalari axborot oqimi va axborot tizimi bo'lib hisoblanadi.

Axborot oqimi – bu logistik tizimda logistik tizim bilan tashqi muhit o'rtasida aylanadigan, logistik operatsiyalarni boshqarish va nazorat qilish uchun zarur

boʻladigan xabarlar jamlanmasidir. Axborot oqimi qogʻoz va elektron hujjatlar koʻrinishida mavjud boʻlishi mumkin [6, 172-bet].

Axborot oqimlarini tasniflashning koʻplab kriteriylari mavjud:

- 1) logistik operatsiyalar va funksiyalarga nisbatan: elementar, majmuaviy, asosiy, bazaviy;
- 2) logistik tizimga nisbatan: ichki, tashqi, gorizontal, vertikal, kiruvchi va chiquvchi;
- 3) axborotni eltuvchilarning turi boʻyicha: qogʻoz eltuvchilarda, magnit eltuvchilarda, elektron, boshqalar;
- 4) Vujudga kelish vaqti va foydalanish davriyligi boʻyicha: muntazam, davriy, operativ, real vaqt rejimida, muntazam boʻlmagan vujudga kelish va foydalanish;
- 5) axborotning moʻljallanishi boʻyicha: direktiv, meʼyoriy-maʼlumot beruvchi, hisobni yuritish-tahliliy, maʼlumot beruvchi;
- 6) Ochiqlik darajasi va ahamiyatlilik darajasi boʻyicha: ochiq, yopiq (maxfiy), oddiy, buyurtmali;
- 7) Maʼlumotlarni uzatish usuli boʻyicha: kurer, pochta, telefon, telegraf, teletayp, elektron pochta, faks, telekommunikatsiya tarmoqlari.

Adabiyotlarda logistik axborot tizimi tushunchasining talqin qilinishiga nisbatan ikkita yondashuv mavjud. Bir tomondan, logistik axborot tizimi deganda moddiy oqimning harakatini boshqarish masalalarini hal qilishni taʼminlaydigan hisoblash texnikasi vositalari, spravochniklar va dasturlashtirish vositalarining oʻzaro bogʻlangan tashkil qilingan jamlanmasi tushuniladi. Boshqa tomonlama esa, kengroq tushunishda – bu logistik menejment tomonidan logistik tizimning, jumladan global logistik tizimning faoliyat koʻrsatishini rejalashtirish, tartibga solish, nazorat qilish va tahlil qilish uchun foydalaniladigan axborot oqimi bilan birlashtirilgan xodimlar, asbob-uskunalar va texnologiyalarni (protseduralarni) oʻz ichiga oladigan interfaol tuzilmadir.

Logistik axborot tizimi oʻz navbatida ikkita tagtizimga boʻlinadi:

- 1) funksional, hal qilinadigan vazifalarning maqsadning umumiyliги alomati bo'yicha guruhlashtirilgan jamlanmasidan tashkil topadi;
- 2) ta'minlovchi, texnik ta'minlash (texnik vositalar), axborot bilan ta'minlash (spravochniklar, klassifikatorlar, kodifikatorlar) va dasturiy ta'minlashni (ma'lumotlarga ishlov berish vositalari) o'z ichiga oladi [6, 173-bet].

Logistik axborot tizimlarini qurishda ma'lum bir tamoyillarga amal qilish zarur bo'ladi:

Apparat va dasturiy modullardan foydalanish tamoyili: boshqarishning turli darajalarida hisoblash texnikasi va dasturiy ta'minotning birlashuvchanligini ta'minlash, logistik axborot tizimlarining faoliyat ko'rsatishining samaradorligini oshirish, ularning narxini pasaytirish, ularni qurishni tezlashtirish;

– tizimni bosqichma-bosqich yaratish imkoniyati tamoyili: zamonaviy elektron tizimlar bazasida qurilgan logistik axborot tizimlari, xuddi boshqa avtomatlashtirilgan boshqarish tizimlari kabi, doimo rivojlanib boruvchi tizimlar bo'lib hisoblanadi;

– tutashuv joylarini aniq belgilash tamoyili: tutashuv joylarida moddiy oqimlar va axborot oqimlari korxonaning alohida bo'linmalarining yoki mustaqil tashkilotlarning vakolatlari va javobgarligi chegaralarini kesib o'tadi. Tutashuv joylarini rejalashtirilgan bosib o'tishni ta'minlash logistikaning muhim vazifalaridan biri bo'lib hisoblanadi;

– tizimning qayshqoqlik tamoyili: konkret qzllanilishning spetsifik talablari nuqtai-nazaridan qaralganda;

– tizimning qo'l keluvchanligi tamoyili: «odam–mashina» dialogidan foydalanuvchi uchun [3, 167-bet].

Logistik axborot tizimlarining faoliyat ko'rsatishining asosida ilg'or axborot texnologiyalarini qo'llash yotadi. Ulardan xalqaro logistikada foydalaniladigan asosiylari quyidagilardir:

– ma'lumotlarni global sinxronlashtirish – CGI xalqaro tashkiloti tomonidan «ikkita yoki undan ko'p turli tizimlar o'rtasida tovarlarning atributlarining

qiymatlarini uzluksiz uyg'unlashtirishdir, natijada atributlarning qiymatlari hamma tizimlarda bir xil bo'lib qoladi» deya ta'riflangan;

- radiochastotali identifikatsiyalash texnologiyalari (radio frequency identification – RFID) – zamonaviy kontaktsiz axborot tizimlarini qurish uchun xizmat qilgan va ob'ektlarga yopishtirilgan – identifikatsion ma'lumrlarni yoki boshqa ma'lumotlarni eltuvchi belgilarni radiochastotali tanib olishdan iborat bo'lgan uslub;

- elektron tijorat – umuman savdo jarayonini – “biznes-biznes” bitimi (V2V, xaridorlar pulni tekshirilgan bank hisob raqamiga o'tkazadi) va “biznes-iste'molchi” bitimining (V2S, pulni oxirgi iste'molchi to'laydi) samaradorligini oshirish imkonini beruvchi bir qator texnologiyalarning umumlashtirilgan nomi;

- GIS geoaxborot tizimi (geographic(al) information system – GIS) – kenglik-vaqtdagi ma'lumotlarni to'plash, saqlash, ishlov berish, aks ettirish, tarqatish uchun, shuningdek bu ma'lumotlarga kirishni ta'minlash uchun mo'ljallangan avtomatlashtirilgan axborot tizimi. Boshqacha qilib aytganda, bu ma'lumotlar bazasining kengaytirilgan shakli bo'lib, unda har bir ob'ekt an'anaviy atributlardan tashqari o'zining geografik joylashuvi bilan ham tavsiflanadi;

- GPS (global positioning system) yoki «Navstar» global sun'iy yo'ldoshli pozitsiyalash tizimi (NAVSTAR – navigation satellite providing time and range) – amalda Er sharining har qanday nuqtasida va har qanday vaqtda harakatlanuvchi ob'ektlarning joylashgan joyining koordinatalarini operativ tarzda aniqlaydi [5, 210-bet].

Keltirilgan zamonaviy axborot texnologiyalarini xalqaro logistikada qo'llash quyidagi imkoniyatlarni beradi:

- xalqaro yetkazib berishlar zanjirining konfiguratsiyasi bo'yicha va mijozlarga xizmat ko'rsatadigan zanjirlarni aniqlash bo'yicha qarorlar qabul qilish uchun zarur bo'ladigan axborotni olish;

- axborot bilan almashinish va uning ishtirokchilarining o'zaro harakatlarini ta'minlash;

– xalqaro yetkazib berishlar zanjirining faoliyat ko‘rsatishining samaradorligini nazorat qilish va operativ korrektsiyalash qarorlarini qabul qilish.

Moddiy oqimlar va hamrohlik qiluvchi axborotni ko‘p darajali avtomatlashtirilgan boshqarish tizimini yaratish asosan bir tomondan, tizimning ko‘p funktsionalliligini, ikkinchi tomondan, uning yuqori darajali integratsiyasini kafolatlashi lozim bo‘lgan dasturiy ta‘minotni ishlab chiqish sohasidagi kattagina xarajatlar bilan bog‘lanadi. SHu munosabat bilan global logistik sferasida avtomatlashtirilgan boshqarish tizimlarini yaratishda nisbatan arzon standart dasturiy ta‘minotdan – uni mahalliy sharoitlarga moslashtirish bilan foydalanish imkoniyatini tadqiq qilish lozim bo‘ladi.

8.7. O‘zbekiston Respublikasidagi tashkilotlarning jahon logistika tarmog‘iga integratsiyalanishi

Hozirgi kun shart-sharoitlarida O‘zbekiston Respublikasining ichki va tashqi siyosatining ustivor yo‘nalishlaridan biri uning savdo va transport majmualarini jahon logistika kengligiga tezlashtirilgan integratsiyalash, tovarlar, xizmatlar, kapital va ishchi kuchining erkin ko‘chishi uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish bo‘lib hisoblanadi.

2015–2018 yillarda O‘zbekiston Respublikasida logistika tizimini rivojlantirish dasturi va tranzit potensialini rivojlantirish davlat dasturi amalga oshirilgan, ular ko‘p jihatdan bir-birini to‘ldiradi. Chunki tovarlarni tranzit qilish va xalqaro transport logistikasi davlatda **infratuzilma ob’ektlarining umumiy jamlanmasi** bo‘lishini talab qiladi – bu transport-logistika markazlari, avtomobil yo‘llari tarmog‘i (xalqaro avtomobil yo‘laklarining uchastkalarini ham o‘z ichiga olgan holda, yo‘l yoqasidagi servis ob’ektlaridir.

8.7.1. O‘zbekistondagi avtomobil yo‘llari

O‘zbekiston Respublikasida xalqaro logistikani rivojlantirishning muhimligi ko‘p jihatdan uning hududida logistik infratuzilmaning muhim elementi – umum foydalanadigan avtomobil yo‘llari tarmog‘ining borligi bilan belgilanadi.

Respublika hududida 1 km² ga to‘g‘ri keladigan avtomobil yo‘llarining zichligi 0,4

km ni tashkil qiladi (masalan, Rossiyaning Evropa qismida bu ko'rsatkich 0,2 km ga teng).

Respublikamizdagi jami avtomobil yo'llar tarmog'i 184 ming km uzunlikda bo'lib, undan 42695 kilometri – umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llaridir. Bundan tashqari, shahar ko'chalari (7126 km), tuman markazlari ko'chalari (12529 km), qishloq aholi punktlari ko'chalari (64839 km), ichki xo'jalik yo'llari (32066 km) hamda korxona va tashkilotlarning idoraviy yo'llari (24745 km) ham mavjud. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 14 fevraldagi "Yo'l xo'jaligini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Farmoniga asosan Avtomobil yo'llari qurish va foydalanish davlat-aksiyadorlik kompaniyasi ("O'zavtoyo'l" DAK) tugatilib, O'zbekiston Respublikasi Avtomobil yo'llari davlat qo'mitasi tashkil etildi.

Avtomobil yo'llarini boshqarish bo'yicha maxsus vakolatlarga ega bo'lgan davlat organi sifatida Davlat qo'mitasining asosiy vazifalari va faoliyat yo'nalishlari etib: avtomobil yo'llari sohasida yagona texnik siyosatni olib borish; avtomobil yo'llari tarmoqlarini rivojlantirish va takomillashtirish istiqbollari belgilash; avtomobil yo'llarining xalqaro tranzit yo'laklarini shakllantirish; avtomobil yo'llari sohasida kadrlarni tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirish va boshqa vazifalar belgilangan.

O'zbekiston Markaziy Osiyening markazida, sharqdan, shimoldan va janubdan keladigan savdo yo'llarining chorrahasida joylashganligi xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan avtomobil yo'llarining shakllanishini shartlagan (Transevrova transport yo'laklari tarkibida). Respublika hududi bo'ylab «E-40» kategoriyali xalqaro avtomobil yo'llaridan O'zbekiston orqali o'tadigan Qo'ng'iroq- Nukus - Dashxovuz - Buxara –Navoi- Samarkand- Jizzax -Toshkent marshrutlari mavjud.

Transport oqimlarining O'zbekiston Respublikasining nisbatan tor geografik maydonidagi tranzit yo'laklar doirasida konsentratsiyalanishi yuklarni qayta yuklashning avtomobil transportidan foydalanish nuqtai-nazaridan bir-biridan optimal masofada joylashgan terminalli transport tugunlariga to'planganligi mamlakatni xalqaro logistika tarmog'iga integratsiyalash bilan, dunyoda yuk

oqimlarining o'sib borishi kontekstida mamlakatning tranzit potensialidan samarali foydalanish imkonini beradi.

O'zbekiston Respublikasida logistika tizimini rivojlantirish dasturi qabul qilingunga qadar mamlakatda xalqaro logistikaning yana bir muhim infratuzilmaviy elementini shakllantirish jarayoni boshlangan: yuklarni jo'natuvchidan qabul qilib oluvchiga yetkazib berish logistik sxemalarini amalga oshirish jarayonida, jumladan xalqaro yetkazib berishlar zanjiri tarkibida amalga oshirish jarayonida bajariladigan transport-ekspeditorlik xizmatlari va hamrohlik qiluvchi boshqa xizmatlarni amalga oshiradigan bir nechta transport-logistika markazlari (TLM) yaratilgan va jihozlangan. Ushbu transport-logistika markazlarida ombor infratuzilmasi yaratilgan, ularga muhandislik tarmoqlari, kirish-chiqish yo'llari, kommunikatsiya vositalari o'tkazilgan.

8.7.2 O'zbekiston logistika markazlari

O'zbekiston Respublikasida funksionallikning turlicha darajalari bilan tavsiflanadigan logistika markazlari foydalanishga topshirilgan:

- Navoi ESIZ si;
- Angren MSZ si ;
- Jizzax MSZ si;

Shuningdek logistik infratuzilmaning amaldagi ob'ektlari qatoriga mamlakatda mavjud bo'lgan yuk terminallarini kiritish mumkin.

Logistik infratuzilma ob'ektlari tarmog'ining yanada rivojlantirish 2016-2020 yillarda Respublikada logistika tizimi va tranzit potensialini rivojlantirish davlat dasturi bilan reglamentlangan.

Maxsus qayta yuklash va saqlash shart-sharoitlarini talab qiladigan yuklarning yanada kengroq spektrini yetkazib berish imkoniyatlarini kengaytirish, qayta ishlanadigan yuklarning hajmlarini modernizatsiyalash va oshirish maqsadida ko'rsatilgan korxonalar o'zlarining faoliyat sferalarini o'zlarining mablag'lari, kredit resurslari hisobiga kengaytirishni rejalashtirmoqda, shuningdek xorijiy investorlar bilan birgalikdagi loyihalarni amalga oshirish choralarini ko'rmoqda.

Keyinchalik xalqaro logistikani rivojlantirish doirasida yangi logistika markazlarini yaratish rejalashtirishda yo‘l qo‘yilgan ba’zi bir xatolarni to‘g‘irlash bilan amalga oshirilishi lozim. Ularning qatoriga ratsional bo‘lmagan ixtisoslashtirish, kirish-chiqish temir yo‘llarining yo‘qligi (multimodal tashishlar amaliyotini kengaytirish uchun zarur bo‘ladigan), suv va havo transportiga etarlicha e‘tibor qaratmaslik va hokazolarni kiritish mumkin. SHunday qilib, logistika markazlarini loyihalashda mamlakatning transport-logistika tizimini rivojlantirishga investitsiyalarni jalb qilish uchun texnik-iqtisodiy asoslashlarni yanada detalliroq ishlab chiqish talab qilinadi.

Yo‘l yoqasidagi servisni rivojlantirish. Jahon amaliyotida xalqaro logistikaning tranzit bilan bog‘lanadigan daromadlarining katta qismini logistik servis ko‘rinishida ham (yuklash-tushirish, yuklarni qayta jamlash va hokazolar), yo‘l yoqasidagi servis ko‘rinishida ham (ovqatlanish, yashash va boshqalar) ko‘rsatiladigan hamrohlik qiluvchi xizmatlar tashkil qiladi

Respublikaning avtomobil yo‘llarida bir turdagi ob‘ektlar o‘rtasidagi o‘rtacha masofa yoqilg‘i quyish stansiyalari uchun , ovqatlanish punktlari uchun , texnik yordam ko‘rsatish punktlari tashkil qiladi.

O‘zbekiston Respublikasida xalqaro logistikaning rivojlanish darajasini tadqiq qilish doirasida **Respublikaning tranzit va logistika potensialini amalga oshirishning samaradorligiga xorijda berilgan baholar** katta qiziqish uyg‘otadi. Masalan, dunyodagi mamlakatlarda logistikaning rivojlanishini samarali baholash maqsadida 2007 yilda Jahon Banki tomonidan mamlakatdagi logistika tarmog‘ining joriy holatini baholash imkonini beruvchi uslubiyat ishlab chiqilgan. U logistik tizimning samaradorlik indeksini (logistics performance index – LPI) hisoblashdan iborat. Tadqiqotlarning natijalari 2016-2017-2018 yillarda e‘lon qilingan. Bugungi kunda LPI besh balli shkala bo‘yicha oltita baholash kriteriyalarini hisobga olishni o‘z ichiga oladi:

- 1) bojxona organlari tomonidan rasmiylashtirish jarayonining samaradorligi («bojxona»);
- 2) logistik transport-axborot-texnologik infratuzilmaning sifati («infratuzilma»);

- 3) xalqaro yetkazib berishlarning oddiyligi va erishiluvchanligi («xalqaro tashishlar»);
- 4) logistik xizmat ko'rsatishning layoqatlilik darajasi («xizmatlarning sifati va layoqatliligi»);
- 5) xalqaro yetkazib berishni kuzatib borish imkoniyati («yuklarning o'tishini kuzatib borish»);
- 6) yetkazib berishlarni to'liq tugallashning o'z vaqtidaligi («yetkazib berishlarning o'z vaqtidaligi»).

O'zbekistonning LPI indeksi bo'yicha Evroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi (EAES) mamlakatlari orasidagi holatining dinamikasi bo'uyicha tadqiqotlar olib borilypti. 8.5 jadval.

LPI reytingida Evroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi mamlakatlarining o'rni.

Mamlakat	Yillar bo'yicha LPI reytingidagi o'rni				
	2014	2015	2016	2017	2018
Belarus Respublikasi	74	-	91	99	120
Rossiya Federatsiyasi	99	94	95	90	99
Qozog'iston Respublikasi	133	62	86	88	77
Armaniston Respublikasi	131	111	110	92	141
Qirg'iziston Respublikasi	103	91	130	149	146

Ma'lumotlarga ko'ra, 2014 yildan buyon Evroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi mamlakatlari orasida LPI indeksining qiymati bo'yicha Qozog'iston etakchi bo'lib hisoblanadi. O'z navbatida Belarus eng yuqori ballni 2007 yilda ko'rsatgan, 2017 yilda – ikkinchi natija , 2014 yilda – to'rtinchi va 2018yilda – uchinchi natijani ko'rsatgan.

O'zbekistonning foydali geografik joylashuviga nisbatan LPI qiymatining pastligi mamlakatda xalqaro transport logistikasining rivojlanishini tezlashtirish va xalqaro tashuvchilar uchun uning tranzit jalb qiluvchanligini oshirish zarurligidan dalolat beradi.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Zamonaviy xalqaro logistikaning muammolari nimalardan iborat.
2. Xalqaro logistik tizimlarning faoliyat ko'rsatishining konseptual jihatlari qanday
3. Xalqaro logistikani tartibga solishning huquqiy asoslari sanab bering
4. Xalqaro logistikaning axborot infratuzilmasi nima
5. LPI reytingida Evroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi mamlakatlarining o'rnini qanday?
6. Yo'l yoqasidagi servisni rivojlantirish nimalardan iborat?

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Sh. Mirziyoyev. Erkin va farovon demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. – T.: O'zbekiston, 2016.
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining “O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi” to'g'risidagi Farmoni (“Xalq so'zi”, gazetasi, 2017 yil, 8 fevral)
3. Sh. Mirziyoyev. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash – yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. T.: O'zbekiston, 2017y.
4. Samatov G.A., Samatov R.G., Choriyev X.Sh. “Logistikada axborotlashtirish tizimi va intellectual transport tizimlari”. T: O'zbekiston, 2019 y.
5. Irisbekova M.N. “Marketing tamoyillari asosida transport xizmatlari bozorini optimallashtirish” iqtisodiyot fanlari doktori ilmiy darajasini olish uchun taqdim etilgan dissertasiya/2017 y 78-100 b.
6. Аникин, Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / Б.А. Аникин; под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2014. – 344 с.
7. Ивуть, Р.Б. Логистика / Р.Б. Ивуть, С.А. Нарушевич. – Минск : БНТУ, 2004. – 328 с.
8. Курочкин, Д.В. Логистика : курс лекций / Д.В. Курочкин. – Минск : ФУ «Аинформ», 2012. – 272 с.
9. Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики : учебник / Н.К. Моисеева. – Москва : ИНФРА-М, 2008. – 528 с.
10. Зорина, Т.Г. Международная логистика : учебное пособие / Т.Г. Зорина, М.А. Слонимская. – Минск : БГЭУ, 2012. – 244 с.
11. Логистика : терминологический словарь-справочник / сост.: С.В. Бондарь [и др.]. – Минск : МИТСО, 2012. – 299 с.
12. Самойлова, А.Г. Логистика : учебно-методический комплекс для студентов специальности 1-26 02 05 «Логистика» : в 4 ч. / А.Г. Самойлова. – Новополюцк : ПГУ, 2013. – Ч. 2 : Методология логистики. – 304 с.

13. Мировая экономика и международный бизнес : учебник / В.В. Поляков [и др.]; под общ. ред. В.В. Полякова и Р.К. Щенина. – Москва : КНОРУС, 2008. – 688 с.
14. Сергеев, В.И. Глобальные логистические системы / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич. – Санкт-Петербург : Издательский дом «Бизнес-пресса», 2001. – 228 с.
15. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. – Минск : Беларуская навука, 2009. – 356 с.
16. Bowersox, D.J. Logistical Management. The Integrated Supply Chain Process / D.J. Bowersox, D.J. Closs. – New York : McGraw-Hill Companies, 1996. – 496 p.
17. Аникин, Б.А. Логистика : учебник / Б.А. Аникин; под ред. Б.А. Аникина. – Москва : ИНФРА-М, 2002. – 368 с.
18. Базовые концепции логистики : учебно-методическая разработка и задания к контрольной работе по дисциплине «Логистика» / сост.: Ю.С. Алексеев, Е.В. Пустынникова. – Ульяновск : УлГУ, 2008. – 60 с.92
19. Ивуть, Р.Б. Логистические системы на транспорте : учебнометодическое пособие / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель, В.С. Холупов. – Минск : БНТУ, 2014. – 76 с.
20. Саркисов, С.В. Международные логистические системы в условиях глобализации : автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.14 / С.В. Саркисов. – Москва, 2008 – 53 с.
21. Немогай, Н.В. Логистика. Управление цепочками поставок : ответы на экзаменационные вопросы / Н.В. Немогай. – Минск : Тетралит, 2013. – 224 с.
22. Губский, М.И. Развитие международной логистики в Республике Беларусь: правовой и таможенный аспект / М.И. Губский // Научные труды Академии управления при Президенте Республики

- Беларусь. – Минск : Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2009. – Вып. 11; Ч. 2. – С. 77–85.
18. Саркисов, С.В. Формирование международных логистических систем предприятиями России в условиях глобализации мировой экономики / С.В. Саркисов. – Москва : Анкил, 2007. – 264 с.
23. Карабанович, И.И. Международные автомобильные перевозки : учебное пособие / И.И. Карабанович. – Минск : Центр «БАМЭЭкспедитор», 2014. – 468 с.
24. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве / Р.Б. Ивуть [и др.]; Белорусский национальный технический университет, Астраханский государственный технический университет. – Астрахань : АГТУ, 2012. – 404 с.
25. Маргунова, В.И. Логистика : учебное пособие / В.И. Маргунова [и др.]; под общ. ред. В.И. Маргуновой. – Минск : Вышэйшая школа, 2011. – 508 с.
26. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2010–2015 : статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редкол.: И.В. Медведева (председатель) [и др.]. – Минск : Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2016. – 115 с.
27. Wannenwetsch, H. Vemetztes Supply Chain Management. Berlin, Heidelberg, New York: Berlin, 2005
28. Sethi, S.P., Thompson, G.L. Optimal Control Theory: Applications to Management Science and Economics, Second Edition. Berlin: Springer, 2006
29. Ouyang Y. The effect of information sharing on supply chain stability and the bullwhip effect. European Journal of Operational Research 2007, Vol. 182, pp. 1107- 1121.
30. Porter, M.E. From Competitive Advantage to Corporate Strategy. Harvard Business Review 2005, pp. 43-59. pp. 11-23.