

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

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

**Y.K.KARRIEVA, I.U.NEMATOV, A.A.MASHARIPOV,
G.A. ABDILAKIMOV**

**TASHQI IQTISODIY FAOLIYATDA TRANSPORT
TA'MINOTI**

O'zbekiston Respublikasi Oliy va o'rta maxsus, kasb-xunar ta'limi o'quv
metodik birlashmalar faoliyatini Muvofiqlashtiruvchi Kengash tomonidan
5A340301-Marketing(tashqi iqtisodiy faoliyat) mutaxassisligi magistr'lari uchun
o'quv qo'llanma sifatida tavsiya etilgan.

TOSHKENT-2009

Karrieva Ya.K. Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti: O'quv qo'llama .- T.:TDIU, 2009.-109 b.

Ushbu darslikda tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda transport va uning ahamiyati, transport ta'minoti, xalqaro yuk tashuv ishlarini optimal tashkil etish va boshqarish, yuklarning tasniflanishini amalga oshirish, transport koridorlarining yo'nalishlarini belgilash, optimal marshrutlarni tanlash, xalqaro transport turlarining iqtisodiy-texnik ko'rsatkichlarini rejalashtirish, xalqaro yo'nalishlarda yuk avtomobillarining harakatini tashkil etish kabi masalalar ko'rib chiqilgan.

Mazkur darslik "Marketing(tashqi iqtisodiy faoliyat)" mutaxassisligi magistrleri uchun mo'ljallangan.

Ma'sul muxarrir:

i.f.d,prof. Bekturodov A.Sh.

Taqrizchilar:

i.f.d,prof. Kucharov A.S.

t.f.n,dostent . Nazarov A.

Карриева Я.К. Транспортное обеспечение во внешнеэкономической деятельности: Учебное пособие.-Т.:ТГЭУ, 2009.-109 стр.

В данном учебнике излагаются значение транспорта во внешнеэкономической деятельности, транспортное обеспечение, оптимальное организация и управление международных грузовых перевозок, классификация международных грузов, определение направления транспортных коридоров, выбор оптимальных маршрутов, планирование технико-экономических показателей видов международных транспортов, организация движений грузовых автомобилей в международных направлениях.

Учебник предназначен для магистрантов, обучающихся по специальности "Маркетинг(внешнеэкономическая деятельность)".

Ответственный редактор:

д.э.н,проф. Бекмуратов А.Ш.

Рецензенты:

д.э.н,проф. Кучаров А.С.

т.ф.н,доцент Назаров А.

Karrieva Y.K. Transport provision of foreign economic activity:The manual.-T:TSUE, 2009.-109 p.

Following issues are exposed in this textbook, such as importance of transport in foreign economic activity, transport provision, optimal organization and management of international cargo transportation, specification of international cargo, determining the directions of transport corridors, choosing of optimal routes, planning of feasibility studies and types of international transport, organization of movement of cargo vehicles in international routes.

This textbook is designed for the students taught at Masters level on major 5A340301 "Marketing" (foreign economic activity).

majoring in «Marketing (foriegn economic activity)».

Editor in chief:

P.h.d., prof. Bekturadov A.Sh.

Reviewers:

P.h.d., prof. Kucharov A.S.

T.h.d . dochent Nazarov A.

© Toshkent Davlat iqtisodiyot univrsiteti, 2009.

MUNDARIJA

KIRISH

1-Bob. "Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti" fanining predmeti, mazmuni va vazifalari.

1.1.Fanning mazmuni va uni o'rganishning kerakligi. Fanning boshqa fanlar bilan aloqadorligi.....	8
1.2.O'zbekistonda xalqaro iqtisodiy munosabatlar va uni dunyo hamjamiyatiga kirishi.....	9
1.3. Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport va uning ahamiyati.....	11

2-Bob. Transport va transport jarayoni. Tashqi iqtisodiy faoliyatni rivojlantirishda transportning ahamiyati

2.1.Transport jarayoni ,uning elementlari va ishtirokchilari.....	13
2.2.Transportning xorijiy davlatlar bilan savdo-iqtisodiy va madaniy munosabatlarni rivojlantirishdagi roli.....	15
2.3. Yo'llar. Avtomobil transportidan foydalanish.....	16

3-Bob. Xalqaro transport tashkilotlari va dasturlari

3.1.Transport va xalqaro tashkilotlar.....	24
3.2.Xalqaro umumtransport tashkilotlari	28

4-Bob Xalqaro transport sistemasi uchun chegaraviy rivojlanish shart-sharoitlari. Transport jarayoni va uning tarkibiy qismlari

4.1.Transport tizimining rivojlanishi uchun chegaraviy shart-sharoitlar.....	41
4.2.Ekologiyani transport siyosatiga ta'siri: Evropa Ittifoqining transport siyosati va uning O'zbekiston uchun ahamiyati.....	43
4.3. Sanoat va savdoda transportga bo'lgan talabning o'zgarishi.....	46

5-Bob. Xalqaro transport-eksport marketingining tarkibiy qismi sifatida. Tashish bozorining o'zgarishi.

5.1.Tashqi savdoda transportga bo'lgan talabning o'zgarishi.....	49
5.2.Transport risklarining (tavakkalchiligining) taxlili va taqsimlanishi.....	51
5.3.Transportda sug'urtalash.....	52
5.4.Tovarni tashishda transport bilan bog'liq risklar tahlili.....	53

6-Bob. Yuklar va ularning klassifikatsiyasi

6.1.Yuklar. Yuklarni belgilariga qarab klassifikatsiyalanishi.....	57
6.2.Yuklarning sinfi va solishtirma ogirligi.....	59
6.3.Yuk tashish hajmi. Yuk aylanmasi va yo'nalishi.....	60

7-Bob Xalqaro transport turlari faoliyatining iqtisodiy-texnik ko'rsatkichlarini rejalashtirish

7.1.Transport turlari faoliyatini xarakterlovchi ko'rsatkichlar majmuasi. Transport turlari faoliyatining unumdorlik, texnik, ekspluatatsion va iqtisodiy ko'rsatkichlari.....	63
7.2.Yuk tashish tannarxi, ekspluatatsion xarajatlar. Asosiy ishlab chikarish fondiining qaytishi.....	68
7.3.Tashish faoliyatidan olinadigan daromad, foyda va rentabellik.....	70

8-Bob. Xalqaro yo'nalishlarda yuk avtomobillarining harakatini tashkil etish.

8.1.Avtomobillarni harakatini tashkil etish yo'nalishi-marshrut. Marshrutlarning turlari.....	73
8.2.Xalqaro yo'nalishlarda tashishni tashkil etishda transportning turini tanlash.....	74
8.3.Bir xil qiymatga ega bo'lgan masofa.....	76
Xulosa.....	78
Izohli lug'at.....	80
Testlar.....	83
Masalalar.....	96
Foydalanilgan adabiyotlar.....	100

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВЕДЕНИЕ

Глава 1. Предмет, сущность и задачи дисциплины "Транспортное обеспечение во внешнеэкономической деятельности".

1.1. Сущность дисциплины и необходимость ее изучения. Связь с другими дисциплинами.....8

1.2. Международные экономические отношения Узбекистана и ее вхождение в мировое сообщество.....9

1.3. Транспорт во внешнеэкономической деятельности и ее значение.....11

2-Боб. Транспорт и процесс транспортировки. Значение транспорта в развитии внешнеэкономической деятельности.

2.1. Процесс транспортировки, ее элементы и участники.....13

2.2. Роль транспорта в развитии торгово-экономических и культурных отношений с зарубежными странами.....15

2.3. Дороги. Пользование автомобильным транспортом.....16

3-Боб. Международные транспортные организации и программы.

3.1. Транспорт и международные организации.....24

3.2. Международные транспортные организации.....28

4-Боб. Определённые условия для развития международной транспортной системы. Процесс транспортировки и ее структура.

4.1. Определённые условия для развития транспортной системы.....41

4.2. Влияние экологии на транспортную политику: Транспортная политика Евросоюза и ее значения для Узбекистана.....43

4.3. Изменении спроса на транспорт в торговле и промышленности.....46

5-Боб. Международный транспорт - как часть экспортного маркетинга. Изменение рынка перевозок.

5.1. Изменении спроса на транспорта в во внешнеэкономической деятельности.....49

5.2. Анализ и распределение транспортных рисков.....51

5.3. Страхование в транспорте.....52

5.4. Анализ транспортных рисков при перевозке товаров.....53

6-Боб. Грузы и их классификация.

6.1. Грузы. Классификация грузов по признакам.....57

6.2. Категории грузов и их сравнительная масса.....59

6.3. Объем грузовых перевозок.оборот и направление грузов.....60

7-Боб. Планирование технико-экономических показателей видов транспортировки.

7.1. Комплекс показателей характеризующих видов транспортировки. Экономические, технические, эксплуатационные показатели видов транспортировки.....63

7.2. Себестоимость грузовых перевозок, эксплуатационные издержки. Отдача основных производственных фондов.....68

7.3. Получаемые доходы, прибыли, а также рентабельность от грузовых перевозок.....70

8-Боб. Организация движений грузовых автомобилей в международных направлениях.

8.1. Направление организация движений автомобилей-маршрут. Виды маршрутов.....73

8.2. Выбор вида транспорта при перевозке международных направлениях.....74

8.3. Расстояние одинаковой стоимости.....76

Заключение.....78

Глоссарий.....80

Тесты.....83

Задачи.....96

Литература.....100

CONTENTS

Preface

Chapter 1. The subject, essence and problems of discipline " Transport maintenance in foreign trade activities ".

- 1.1. Essence of discipline and necessity of its studying. Communication with other disciplines.....8
- 1.2. The international economic attitudes of Uzbekistan and its occurrences in the world community..9
- 1.3 Transport in foreign trade activities and its value.....11

Chapter 2. Transport and process of transportation. Value of transport in development of foreign trade activities.

- 2.1. Process of transportation, its elements and participants.....13
- 2.2. The role transport in development of trade and economic and cultural attitudes with foreign countries..... 15
- 2.3. Roads. Using motor transport.....16

Chapter 3. The international transport organizations and programs.

- 3.1. Transport and the international organizations.....24
- 3.2. The international transport organizations.....28

Chapter 4. the certain conditions for development of the international transport system. Process of transportation and its structure.

- 4.1. The certain conditions for development of transport system.....41
- 4.2. Influence of ecology on the transport policy: the Transport policy of the European Union and its value for Uzbekistan.....43
- 4.3. Change of demand for transport in trade and the industry.....46

Chapter 5. The international transport - as a part of export marketing. Change of the market of transportations.

- 5.1. Change of demand on transport in in foreign trade activities.....49
- 5.2. The analysis and distribution of transport risks.....51
- 5.3. Insurance in transport.....52
- 5.4. The analysis of transport risks by transportation the goods.....53

Chapter 6. Cargoes and their classification.

- 6.1. Cargoes. Classification of cargoes to attributes.....57
- 6.2. Categories of cargoes and their comparative weight.....59
- 6.3. Volume of freight traffic. A turn and a direction of cargoes.....60

Chapter 7. Planning of technical and economic parameters of kinds of transportation.

- 7.1. The complex of parameters of describing kinds of transportation. Economic, technical, operational parameters of kinds of transportation.....63
- 7.2. The cost price cargo transportation, costs. Feedback of the basic production assets.....68
- 7.3. Received incomes, profits, and also rafitablate from freight traffic.....70

Chapter 8.. The organization of movements of lorries in the international directions.

- 8.1. A direction the organization of movements of cars-routes. Kinds of routes.....73
- 8.2. A choice of a type of transport by transportation the international directions.....74
- 8.3. Distance of identical cost.....76

Conclusion.....78

Glossary80

Test.....83

Case study.....96

Bibliography.....100

Kirish

Demokratik jamiyatda transport siyosati bir-biridan farq qiladigan manfaatlar ta'sirida bo'ladi. Shuning uchun jamiyatdagi mavjud tendensiyalarni o'z vaqtida anglab olib, o'rta muddatli va istiqbolli rejalarni belgilash, juda muhim hisoblanadi. Globallashuv jarayonlarini kuchayishi o'z navbatida tashqi iqtisodiy faoliyatda transport siyosatini muvofiqlashtirish, raqobat strukturasi o'zgartirish va tashish ishini baynalminallashtirish masalalarining tadqiqoti, transport harakatini, tashish jarayonini, xalqaro transport tizimini va transport bozorini tadqiq etish, o'zgaruvchan sharoitlarda transport tizimining ahamiyatini ilg'ab olish, xalqaro yuklar va yo'lovchilarning harakati to'g'risida hamda transport va savdo hujjatlari to'g'risida bilim va malakaga ega bo'lishni, shuningdek amalda qo'llay olishni taqazo etmoqda.

Ushbu darslikda tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda transport va uning ahamiyati, transport ta'minoti, xalqaro yuk tashuv ishlarini optimal tashkil etish va boshqarish, yuklarning tasniflanishini amalga oshirish, transport koridorlarining yo'nalishlarini belgilash, optimal marshrutlarni tanlash, xalqaro transport turlarining iqtisodiy-texnik ko'rsatkichlarini rejalashtirish, xalqaro yo'nalishlarda yuk avtomobillarining harakatini tashkil etish, transport tizimi, transport zanjiri, transport siyosati hamda yuklarni va yo'lovchilarni tashish bozori, tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minotining o'rni, transportning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy ahamiyati, logistika tizimning ishtirokchilari faoliyatini muvofiqlashtirish uslublari kabi masalalar ko'rib chiqilgan.

Davlat iqtisodiy taraqqiyotining muhim shartlaridan biri tovar va xizmatlarni izchillik bilan jahon bozoriga kirib borishdan iboratdir. Bu jarayonni amalga oshirishda esa, transport muhim omil hisoblanadi.

O'zbekiston mintaqada qulay geografik o'rinni egallab turgan bo'lsada, dunyoni qit'alarini o'zaro bog'lovchi eng yaqin dengiz bandargohiga chirish uchun kamida ikkita mamlakatdan o'tib borishi kerak bo'ladi. Bu hol esa bu sohadagi iqtisodiy, xuquqiy-siyosiy masalalarni echishni taqozo etadi.

Shulardan kelib chiqib, bozor iktisodiyotining tez o'zgaruvchan sharoitlariga javob beradigan, malakali kadrlar tayyorlash masalasi muhim vazifadir.

Mazkur darslik bu sohada malakali kadrlar etishtirishga yordam berishiga umid bildiramiz.

1-Bob. "Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti" fanining predmeti, mazmuni va vazifalari.

1.1.Fanning mazmuni va uni o'rganishning zarurligi.Fanning boshqa fanlar bilan aloqadorligi.

Davlat iqtisodiy taraqqiyotining muhim shartlaridan biri tovar va xizmatlarning jahon bozoriga izchillik bilan kirishidan iboratdir. Rivojlangan mamlakatlar tajribasi shuni ko'rsatadiki, transport aloqalari jahon bozoriga kirib borishni jadallashtirishning muhim omilidir.

O'zbekiston Respublikasi mustaqilligi e'lon kilinganidan so'ng, avvalambor, transport majmuasi aloqalariga e'tibor kuchaytiradi. O'zbekiston geografik o'rnini dengizlar, bandargohlar va yirik transport tarmoqlarga bevosita chiqish yo'llarining yo'qligini e'tiborga oladigan bo'lsak, transport chiqish tizimlari va aloqalarini rivojlantirish bilan bog'liq muammolar va masalalarni hal etish ustivor strategik ahamiyat kasb etishi ma'lum bo'ladi. O'zbekiston Evropa va Sharqiy Osiyoning quruqlikdagi va havo orqali o'tadigan muhim chorrahalarda joylashganligi tufayli tranzit tashishda istiqbolli xalqaro transport punkti hisoblanadi.

O'zbekiston mintaqada qulay geografik o'rinni egallab turgan bo'lsa-da, shu xususiyati bilan ham ajralib turadiki, u dunyoning qit'alarni o'zaro bog'lovchi eng yaqin dengiz bandargohiga chiqishi uchun kamida ikki mamlakatdan o'tib borish kerak bo'lgan ozchillikni tashkil etuvchi davlatlardan biridir. Ikkinchi tomondan, xalqaro yuklarni avtomobil transportlari orqali tashishda O'zbekiston haydovchilari yo'lida turli xil moddiy va nomoddiy to'siqlar mavjuddir.

Tashish ishini tashkil etish samaradorligini baholashda yuklarni ortish-

tushirish, omborlarga joylashtirish, xalqaro yo'nalishlarda transport sohasi rivojlanishining ma'nosini tushunish uchun ijtimoiy-siyosiy, iqtisodiy va texnik bilimlar talab etiladi. Agarda transport ta'minotining asosiy ob'ekti transport vositalari, yuklar, ortish-tushirish mexanizm-lari, portlar, yuk stanstiyalari, konteynerlar, yuk jo'natuvchilar (sotuvchilar) va yuk qabul qilib oluvchilar (sotib oluvchilar) hamda yo'lovchilar bo'ladigan bo'lsa, ularni o'rganish, tushunish, boshqarish va tadqiqot etish uchun psixologiya, geografiya, fizika, matematika, biologiya, texnologiya fanlarini bilish birlamchi ahamiyatga egadir.

Kursiyotni o'rganishda axborotlar texnologiyasi, kompyuter texnikasi, investitsiyalarning loyihaviy tahlili va logistika fanlarisiz muvoffaqiyatga erishib bo'lmaydi. «Tashqi iqtisodiy faoliyatning transport ta'minoti» o'quv rejasida belgilangan «Marketingni boshqarish va strategiyalar», «TIFda korxona strategiyasi», «Xalqaro raqobat», «Jahon bozori kon'yunkturasini tahlili va istiqbollash», «TIFda reklama» kabi fanlar bilan ayniqsa chambarchas bogliqdir.

1.2.O'zbekistonda xalqara iqtisodiy munosabatlar va uni dunyo hamjamiyatiga kirishi.

Qadimdan insoniyat madaniyatining taraqqiyoti transport koridorlarini shakllantirish bilan bog'liq bo'lgan. Ko'p asrlar mobaynida Sharq va G'arbni o'zaro bog'lagan qadimgi Ipak yo'lini eslaylik. Aynan shu yo'l ilm, fan, texnika, texnologiya, millatlararo va xududlararo munosabatlarning jadal rivojlanishiga, madaniy qimmatliklar ayirboshlanishiga yordam bergan. Hozirgi paytda uning tarixiy ahamiyati tiklanmoqda. Ming yillar ilgari bo'lganidek, u Sharq va G'arb o'rtasidagi ko'priklardan biri bo'ladi. Dunyoning ko'plab mamlakatlari ushbu yo'lga tutashgan. O'zbekiston qadimda ham ushbu ulkan yo'lining asosiy savdo va transport tarmoqlaridan biri bo'lgan. Bugungi kunda O'zbekiston Buyuk ipak yo'lini tiklash tashabbuskori va Evropa Ittifoqining Evropa - Kavkaz - Osiyo transport koridorini Kavkaz va

Markaziy Osiyoning yangi mustaqil davlatlari bilan birgalikda rivojlantirishga texnik yordam ko'rsatishga oid TRA-SEKA - dasturining faol ishtirokchisi sifatida o'zining noyob geografik ahamiyatini saqlab qoldi.

Hozirgi paytda XX asrning oxirida Xitoyni TRASEKA koridori orqali Evropa bilan tutashtiruvchi Yangi ipak yulini tiklash g'oyasi, avvalambor, ishtirokchi-mamlakatlar. shuningdek, jahon hamjamiyati, Evropa Ittifoqi xatti-harakatlari yordamida amalga oshmoqda.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.Karimov EKO ishtirokchi mamlakatlari hukumatlari va davlatlari rahbarlarining 1998 yilning mayida Olma-ota shahrida bo'lib o'tgan Beshinchi uchrashuvida va «Buyuk ipak yo'li» xududi davlatlari rahbarlarining Baku shahrida bo'lib o'tgan uchrashuvida so'zlagan nutqlarida uchrashuv ishtirokchilarining e'tiborini o'zaro aloqalarning rivojlangan, zamonaviy tizimni shakllantirish masalalariga qaratdi.

Zamonaviy tizimni shakllantirish masalasi juda murakkab va ko'plab savollar echimini talab qiladi:

- transport yo'laklardagi temir, avtomobil yo'llarni zamonaviy talablarga ko'ra yangilash;
- transport bo'g'inlarni texnik ta'mirlash;
- avtomobil, temir yul, havo va dengiz transportda harakatdagi tarkibni zamonaviy vositalar bilan ta'minlash;
- xalqaro yuk tashishdagi me'yoriy xujjatlarni muvofiqlashtirish va yangilarini qabul qilish va x.k.

1.3.Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport va uning ahamiyati.

Ma'lumki plyuralistik jamiyat transport siyosati manfaatlari bir-biriga mos tushmaydigan ishtirokchilarni birlashtirgan bo'ladi. Shuning uchun jamiyatdagi o'zgarishlarni o'z vaqtida anglab, kerakli paytda joriy va

istiqbolli rejalarni tuzish imkoniyatiga ega bo'lish lozim. Chunki bozor munosabatlariga o'tish sharoitida yangi texnika oldingiga qaraganda tezroq kirib keladi, xalqaro raqobat texnologik ustunlikni tez orada moliyaviy ustunlikka aylantiradi.

Yuqorida qayd etilganlarni inobatga olib, «Tashqi iqtisodiy faoliyatning transport ta'minoti» kursiyotining asosiy maqsadi etib quyidagilar belgilangan:

- transport tizimi, transport siyosati, transport zanjiri va tashishni tashkil etish bozori bilan tanishtirish;
- bir tomondan bozor munosabatlarining iqtisodiy-siyosiy yo'nalishi bo'lgan, ikkinchi tomondan protekstionizm bilan bog'-lik bo'lgan xalqaro iqtisodiy munosabatlarning transport ta'minoti to'g'risida nazariy bilimlarni berish va ularni hayotga tadbiq etish ko'nikmalarini hosil qilish;
- transportning sotsial-iqtisodiy va siyosiy ahamiyatini uqtirish;
- logistik tizim qatnashchilarining faoliyatini muvo-fiqlashtirish va boshqalar.

Bulardan kelib chiqib kursiyotning asosiy vazifasi quyidagilardir:

- jamiyatni, xalqaro iqtisodiy faolnyatni, transport siy-satini tadqiqot etish, ya'ni raqobat strukturasining o'zgarishi va tashishni tashkil etishning baynalminolligi va muvofik-lashtirishni tadqiqot etish;
- transport harakati, tashishni tashkil etish, transport tizimi va transport xizmatlarining bozorini o'rganish;
- o'zgaruvchan sharoitlar va talablarda transport tizimi-ning ahamiyatini aniqlash;
- transport turlarining o'zaro hamkorlik va muvofiq-lashtirish prinstiplarini, transportning faoliyati bilan bog'-lik bo'lgan risklarni boshqarish bo'yicha talabalarda ko'nikma-lar hosil qilish;
- transport tizimining kelajagi va faoliyati ko'rsatkich-larini baholash;
- yuklar va yulovchilar xalqaro yo'nalishlari to'g'risida axborotlar berish va kerakli xujjatlar tizimi bilan tanish-tirish va boshqalar.

Nazorat uchun savollar:

- 1.Fanni o'rganishdan qanday maqsad ko'zlangan va u nima uchun kerak?
- 2.Fanning vazifasi va maqsadi nimada ?
- 3.Fanni o'rganishda qanday vazifalar qo'yilgan?
- 4.Tashqi iqtisodiy faoliyatni tashkil etishda transportning ahamiyati nimada ?
- 5.Dunyo iqtisodiy hamjamiyatiga O'zbekistonni qo'shilishi uchun qanday qiyinchiliklar yoki noqulayliklar mavjud?
- 6.Fanni o'rganishda qanaqa bilimlar kerak bo'ladi va u qaysi fanlar bilan chambarchas bog'langan?

2-Bob. Transport va transport jarayoni. Tashqi iqtisodiy faoliyatni rivojlantirishda transportning ahamiyati.

2.1.Transport jarayoni, uning elementlari va ishtirokchilari.

Xalqaro iqtisodiy faoliyatda transportning ahamiyatini tushunmoq va bu borada uning samaradorligini oshirish uchun eng avvalo transport tushunchasi va jarayoni bilan bog'liq bo'lgan asosiy tamoyillarni ko'rib chiqamiz.

Transportning harakati – tovarlar, yulovchilar va axborotlarning harakati bo'lib, bunda transport vositalari va odamlarning o'z joylarini o'zgartirishlari ham tushuniladn.

Transport jarayoni - tovarlarni, to'lovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir. Transportning harakati transport jarayonidan farqli o'laroq o'z joylarining bir korxona yoki tashkilot chegarasidan tashqariga chiqishini

ham nazarda tutadi. Bunga qo'shimcha ravishda quyidagi farqlar ham mavjud:

- o'z joyini o'zgartirishning soni;
- transport vositalarining bo'sh yurishini qamrab oladi.

Transport tizimi - turli transport turlari, ularga xizmat qiluvchi infratuzilmalar, tashish jarayoni bilan bog'-liq axborotlar, ishchi kuchlari va boshqalardnr.

Transport vositalari - tovarlar va yulovchilarning joylarini almashtirishga xizmat qiluvchi vositalardir.

Transport stanstiyalari - tashish jarayonida, tashishni boshlansin, uzilishi yoki tugatilishga xizmat qiladigan inshootlardir (terminal, to'xtash joyi, ortish-tushurish punktlari. aeroportlar va boshqalar).

Ortish-tushirish. yuklarni qayta tashish. Yuklarni ta-shish, skladlarda joylashtirish, saqlash, ortish, tushirish ya'ni yuklarni transport vositasida, undan boshqa transportga qayta ortganda yoki manzilga etganda bajariladigan operastiyalar tu-shiniladi.

Transporting harakatlanish asoslari:

- Avtomobil yo'llari;
- Temir yo'llari;
- Dengizlar;
- Daryo va kanallar;
- Havo xavzasi;
- Quvurlar.

Yuklarni tashishni tashkil etish markazlari (YuTTM). YuTTM larni tashishni katta miqdorlarda, turli xil transport turlarida, turli yo'nalish, masofalar va davlatlarda tashkil etuvchi yirik sub'ektdir.

YuTTM tashish jarayoni bilan bog'liq bo'lgan barcha qatnashchilarni hamkorlik qilish imkoniyatini yaratadi va harakatlanish asoslarida xududni va strukturaviy muammolarni echish imkoniyatini

yaratadi.

Ortish vositalari.

Poddonlar: bir martalik poddonlar; ko'p martalik poddonlar; yarim poddonlar.

Yashiklar: panjarali yashiklar, panjarali g'ildirakli yashiklar.

Konteynerlar.

Bochkalar va boshqalar.

2.2.Transportning xorijiy davlatlar bilan savdo-iqtisodiy va madaniy munosabatlarni rivojlantirishdagi roli.

Bozor iqtisodiyoti nuqtai nazaridan tashqi iqtisodiy faoliyatda transport harakati quyidagi to'rtta funkstiyaga ega:

- 1.Bazis yoki (vositachilik) funkstiyasi, ya'ni transportning harakati har xil punktlarni birlashtiradi.
- 2.Xususiy yoki innovativ funkstiyasi, ya'ni transport harakati orqali ayrim tovarlarni iste'mol qilish imkoniyati yaratiladi. Masalan, ayrim tovarlar texnika taraqqiyoti tufayli bozorga kirib keladi, masalan banan, apelsin, ananas va boshqa-lar.
- 3.Iqtisodiy-xududiy funkstiyasi, ya'ni transportning harakati nafaqat uni bosib o'tish, balki uni yaratish hamdir.
- 4.Ijtimoiy funkstiyasi, ya'ni transport harakati odamlarni bir-biri bilan kontaktga kirishiga imkon beradi.

Xalqaro transport faoliyati rivojlanishini va uning iqtisodiyotga ta'sirini quyidagi uch bosqich yordamida aniqlash mumkin:

- 1.Transport faoliyatining oldingi yillardagi ko'rsatkichlari va keyingi rivoji.

Albatta bozor munosabatlarning taraqqiy etishi kelajakda raqobatning kuchayishini, transport turlari va xizmatlarining ko'payishini taqozo etadi.

2.Transport korxonalarining boshqa korxonalar qaraganda katta-kichikligi (mablag'ning aylanishi, foyda, ishchi o'rinlar va boshqalar).

Tashishni amalga oshirish va ekspeditorlik bozorida 80-yillarning boshidan buyon konstantriyashuv jarayoni kuzatilmokda. Masalan, Germaniyaning «Shenker-Renus» firmasi «Stines» firmasi bilan birgalikda «Veba» kompaniyasiga. «Tissen Xondel Lodjistik» firmasi doimiy yuklarni tashishda «Doyche Bon AT» bilan hamkorlikda umumiy nom bilan «Bantrans» faoliyat ko'rsatmoqda.

Bu korxonalarning xaddan tashqari yiriklashuvi mono-poliyaga qarshi korxonalar tomonidan taqib ostiga olinmoqda. O'zbekistonning «O'zbekiston havo yo'llari», «O'zbekiston temir yo'llari», «Uzintrans», «Uzvneshtrans», «O'rta Osiyo trans» transport korxonalari yuqorida qayd etilgan yiriklashuv-konstantriyaning yorqin misolidir. Qolgan korxonalar esa o'rta va kichik biznes sub'ektlariga kiradi. Ularning raqobatbardoshligi ancha past va sheriklar uchun jozibadorligi kam.

3. Transport korxonalarining chet eldagi transport korxonalari bilan solishtirish.

Transport korxonalari ichida eng yiriklari yaponiyadadir. Evropa davlatlarining transport korxonalari unchalik katta emas. Markaziy Osiyoda yuqoridagi bandda eslatib o'tgan korxonalar eng yiriklardan hisoblanadi.

2.3.Yo'llar.Avtomobil transportidan foydalanish.

Transport jarayonini to'liq tushunish uchun avtomobil transporti misolida yuqorida ko'rib chiqilgan umumiy tushunchalarni aniqlashtiramiz va ketma-ketlikda ko'rib chiqamiz.

Transport jarayoni alohida stikllardan:

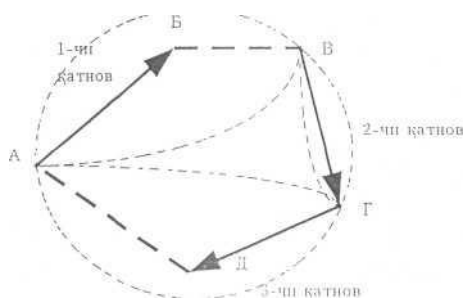
-qatnov

-aylanuvdan iboratdir.

Qatnov deb, transport jarayoning tugatilgan stikliga ay-tilib, u yukni yuklash, avtomobilni yuk bilan harakati, yukni tushirish va avtomobilni yangi yuklash uchun qo'yilishidan ibo-rat.

Avtomobilning katnovni bajarish jarayonida ortish punktidan yukni tushirish punktigacha bosib o'tgan masofasi yuk-li yo'l deyiladi, bunda avtomobil bosib o'tgan yo'l - yukli qatnov yo'li deyiladi.

Aylanuv deb. yuklarni tashish jarayonida bir yoki bir kecha qatnovlar bajarilishiga aytiladi, qachonki avtomobil o'zi-ning marshrutdagi (yo'nalishdagi) birinchi punktga qaytib kelsa.



2.1.-Chizma. 3-qatnovni o'z ichiga olgan aylanuv
A B



2.2.Chizma bir qatnovdan tashkil topgan aylanuv Avtomobillarning soni quyidagi kattaliklar bilan xarakterlanadi:

A_i - xo'jalikning balansida bo'lib, inventarlar kitobida qayd etilgan avtomobillar soni;

A_{ts} - texnik soz holdagi avtomobillar soni. Texnik soz deb, to'liq jamlangan, yog'-moy materiallarining sarfi bo'yicha normalarni ta'minlaydigan va harakat xavfsizligini ta'min-laydigan avtomobillar tushuniladi;

A_e - ekspluatasiyada (ishda) bo'lgan avtomobillar soni. Ish hajmi va vaqtidan kat'iy nazar tashish ishini bajarish uchun yo'lga chiqqan avtomobillar soniga ekspluatasiyadagi avtomobillar deyiladi;

A_{txt} - texnik xizmat va ta'mirlashda bo'lgan avtomobillar soni;

A_{tt} - texnik soz. ammo to'xtab turgan avtomobillar soni (yoqilg'i materiallari yo'qligi, yo'llarning nosozligi, yuklarning tayyor emasligi va boshqalar). Shunday qilib.

$$A_i = A_e + A_{\text{txt}} + A_{\text{tt}} \quad (2.1)$$

Avtotransport korxonasining avtomobil-kunlari soni quyidagilar bilan xarakterlanadi

AK_I - inventar yoki ro'yxatdagi avtomobil-kunlar soni;

AK_{TS} - texnik soz holda bo'lgan avtomobil-kunlar soni;

AK_E - avtomobillarning yo'lda ekspluatasiyada bo'lgan kunlari soni;

AK_{TXT} - avtomobillarning texnik xizmatda va ta'mirlashda bo'lgan kunlari soni;

AK_{TT} - har xil sabablarga ko'ra (texnik xizmat va ta'mirlashdan tashqari) avtomobillarning to'xtab turgan avtomobil-kunlar soni, yoki

$$AK_i = AK_E + AK_{\text{TXT}} + AK_{\text{TT}} \quad (2.2)$$

Texnik sozlik koeffitsienti deb texnik soz avtomobil-kunlari sonining inventar avtomobil kunlari soniga bo'lgan nisbatiga aytiladi, ya'ni $\alpha_{\text{ts}} = AK_{\text{TS}} / AK_I$

(2.3)

Avtomobil saroyining bir kunlik texnik sozlik koeffitsienti

$$\alpha_{\text{ts}} = AK_{\text{TS}} / A_i \quad (2.4)$$

Bir avtomobil uchun

$$\alpha_{\text{ts}} = K_{\text{TS}} / K_k \quad (2.5)$$

K_{ts} - avtomobillarning texnik soz holda bo'lgan kunlari soni;

K_k - kalendar kunlari soni

Avtomobil saroyidagi avtomobillardan foydalanish koeffitsienti deb, ekspluatasiyadagi avtomobil-kunlar sonining inventardagi avtomobil-kunlari soniga bo'lgan nisbatiga aytiladi.

$$\alpha_f = AK_{\text{ts}} / AK_I \quad (2.6)$$

Avtomobil saroyining bir kunlik foydalanish koeffistienti.

$$\alpha_f = K_e / K_I \quad (2.7)$$

Bir avtomobildan foydalanish koeffistienti.

$$\alpha_f = A_e / A_I \quad (2.8)$$

Avtomobilning umumiy bosib o'tgan yo'li quyidagicha aniqlanadi

$$l_{um} = l_o + l_{yub} + l_{bo'sh} \quad (2.9)$$

bunda,

l_{um} - avtomobillarning umumiy bosib o'tilgan yo'li, km;

l_o - avtomobillarning to'xtab turish joyidan birinchi yuk

ortish punktigacha va oxirgi yuk tushirgan punktdan

to'xtash joyigacha bo'lgan pastda, km;

l_{yub} - avtomobillarning yuk bilan yurgan yo'li, km;

$l_{bo'sh}$ - avtomobillarning yuksiz yurgan yuli, km.

Bosib o'tgan yo'ldan foydalanish koeffistienti quyidagicha aniqlanadi.

$$\beta = l_{yub} / l_{um} \quad (2.10)$$

Bu koeffistient yuk oqimlarining yo'nalishidan, avto-xo'jalikning qaerda joylashganligidan va tashish ishlarini tashkil etishda qanchalik optimallashtirilganligiga marshrutlashtirish bog'liqdir.

Harakat vositalarining ishlash vaqti quyidagilar bilan xarakterlanadi:

T_n - naryaddagi vaqti, ya'ni avtomobillarning avtoxo'ja-likdan chiqib, unga qaytib kelguniga qadar bo'lgan vaqtni o'z ichiga oladi. Bunda dam olish va ovqatlanish uchun ketgan vaqt hisobga kirmaydi. Xar 3-4 soat ishdan so'ng xaydovchiga 0,5 soat-dan 1,0 soatgacha dam olish uchun vaqt beriladi.

$$T_n = t_h + t_{ot} + t_{tt} \quad (2.11)$$

bunda,

t_h - avtomobilning harakatdagi vaqti, soat;

t_{ot} - normalar chegarasida, yuklarni ortish-tushirish uchun ketadigan vaqt, soat;

t_{tt} -xar xil sabablarga ko'ra to'xtab turish vaqti, shu jumladan normadan tashqari ortish-tushirish uchun ketgan vaqt, soat.

Avtomobilning marshrutdagi vaqti quyidagicha topiladi.

$$T_m = T_n - t_0 \quad (2.12)$$

t_0 - 1o uchun ketgan vaqt, soat Texnik tezlik quyidagicha aniqlanadi

$$V_{tex} = l_{um} / t_h, \text{ km/soat} \quad (2.13)$$

Ekspluatatsion tezlik

$$V_e = l_{um} / T_n, \text{ km/soat} \quad (2.14)$$

Bu formulalarni solishtirib quyidagini yozishimiz mumkin.

$$t_h < t_n, V_e < V_{tex}$$

Harakat tezligi

$$V_h = l_m / T_m, \text{ km/soat} \quad (2.15)$$

bunda,

l_m - marshrutning uzunligi, km Unda,

$$T_m = t_h + t_{to} = (l_m / V_t) + t_{to} \quad (2.16)$$

bunda, t_{to} - avtomobilning marshrutda oraliq to'xtash vaqti.

Unda,

$$V_h = l_m / (d_m / V_T + t_{TO}) = (l_m V_T) / (t_m + V_T t_{TO}) \quad (2.17)$$

yoki

$$V_c = V_T / (1 + (V_T t_{TO} / l_m)) \quad (2.18)$$

$$V_c = V_t / (1 + (t_{TO} / t_h)) \quad (2.19)$$

Avtomobil parkining umumiy yuk ko'tarish qobiliyati quyidagicha aniqlanadi.

$$N = \sum A_i q_n = A_{i1} q_{n1} + A_{i2} q_{n2} + \dots + A_{in} q_{nn} \quad (2.20)$$

Avtomobilning o'rtacha yuk ko'tarish qobiliyati quyidagicha aniqlanadi

$$q_{o'rt} = \sum A_i q_n / \sum A_i \quad (2.21)$$

Avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish koeffitsientlari:

$$\text{Statik koeffitsient} \quad \gamma_s = Q_{haq} / q_n Z_q \quad (2.22)$$

$$\text{Dinamik koeffitsient } \gamma_s = W_{\text{haq}} / q_n 1_{\text{yub}} Z_q = (2.23)$$

$$= W_{\text{haq}} / q_n L_{\text{yub}}$$

Bunda, Q_{haq} - avtomobilda xaqiqatda tashilgan yuk miqdori, tonna;

q_n - avtomobilning nominal yuk ko'tarish qobiliyati;

Z_q - avtomobilning qatnovlari soni;

W_{haq} - avtomobilning xaqiqatda bajargan yuk aylanmasi.

tkm

L_{yub} - avtomobilning bir kunda yuk bplan yurgan yuli, km

O'rtacha tashish masofasn tonna-kilometrlarni tonnalar summasiga bo'lish yo'li bilan topnladi.

$$l_{\text{tm}} = Q l / \sum Q = (2.24)$$

$$= (Q_1 l_1 + Q_2 l_2 + \dots + Q_n l_n) / (Q_1 + Q_2 + \dots + Q_n) \text{ O'rtacha yuk bilan qatnov masofasi}$$

$$1_{\text{qm}} = \sum 1_{\text{yub}} / \sum Z_q (2.25)$$

Qatnovlar soni

$$Z_q = T_m / t_q (2.26)$$

t_q - bir qatnov uchun ketgan vaqt.

$$t_q = t_h + t_{tt} (2.27)$$

$$t_h = l_{\text{qm}} / \beta_q V_t (2.28)$$

β_q - bir qatnov uchun bosib o'tgan yo'ldan foydalanish koeffitsienti Unda,

$$t_q = l_{\text{qm}} / \beta_q V_T + t_{ot} = (l_{\text{qm}} + \beta_q V_T t_{ot}) / (\beta_q V_T) (2.29)$$

(2.29) ifodani (2.26)ga qo'ysak

$$Z_q = T_m / ((l_{\text{qm}} + \beta_q V_T t_{ot}) / (\beta_q V_T)) (2.30)$$

$$Z_q = (T_m \beta_q V_T) / (l_{\text{qm}} + \beta_q V_T t_{ot}) (2.31)$$

Avtomobilning kunlik unumdorligi;

$$\text{tonnalarda} \quad Q_{\text{kun}} = (q_n \gamma_s T_m \beta_q V_t) / (1_{qm} + \beta_q V_t t_{ot}) \quad (2.32)$$

$$\text{tkm da} \quad W_{\text{kun}} = (q_n \gamma_d 1_{qm} T_m \beta_q V_t) / (1_{qm} + \beta_q V_T t_{ot}) \quad (2.33)$$

Avtomobilning unumdorligini oshishiga β_q ning oshishi ijobiy ta'sir ko'rsatadi, chunki bunda qatnovlar soni oshadi. sutkalik bosib o'tadigan masofa kamayadi, natijada yokilg'i sarfi kamayadi va tashish tannarxi ham pasayadi.

Texnik tezlikning oshishi bilan ham unumdorlik oshadi, ammo to'g'ri proporsional tarzda emas, chunki V_{tex} formulaning ham sur'atida ham maxrajida ishtirok etadi. V_{tex} ning mehnat unumdorligiga ta'siri 1_{qm} ning oshishi bilan ortadi.

1_{qm} ning oshishi bilan Q_{kun} kamayadi, W_{kun} esa ko'payadi.

t_{ot} ning kamayishi unumdorlikning oshishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. 1_{qm} ning oshishi munosabati bilan t_{ot} ning ta'siri kamayadi.

Nazorat u chun savollar:

1. Transport jarayoni qanday elementlardan tashkil topgan?
2. Transport harakati nima?
3. Transport tizimiga nimalar kiradi?
4. Transport vositalari deganda nimani tushunasiz ?
5. Transport stanstiyalarining vazifasi nimalardan iborat?
6. Transporting harakatlanish asoslari nimalardan iborat?
7. Transport harakatining funkstiyalarini sanab o'ting.
8. Transport faoliyatining iqtisodiyotga ta'sir etuvchi uch bosqichni sanab o'ting.
9. Qatnov va yo'lanuv nima, uni sxema tarzida tushuntirib bering.
10. Avtomobillarning soni qanday kattaliklar bilan xarakterlanadi ?
11. Avtotransport korxonasiniig avtomobil-

kunlari soni qanday kattaliklar bilan harakterlanadi?

12. Texnik sozlik koeffistienti qanday topiladi?

13. Avtomobillardan foydalanish koeffistienti qanday topiladi?

14. Bosib o'tgan yo'ldan foidalanish koeffistient qanday topiladi va uning ahamiyati nimada?'

15. Harakat vositalarining ishlash vaqtining tarkibiy qismlarini tushuntirib bering.

16. Avtomobillarning texnik, ekspluatasion va harakat tezligi qanday topiladi?

17. Avtomobillarning yuk ko'tarish qobiliyati va undan foydalanishning statik va dinamik ko'rsatkichlarini tushuntirib bering.

18. O'rtacha tashish masofasi va o'rtacha yuk bilan qatnov masofasining o'zaro bog'liqligi va farqli tomonlarini tushuntirib bering.

19. Qatnovlar soni qanday topiladi?

20. Avtomobillarning tonnalaridagi va tkm dagi kunlik soatlik unumdorligi qanday aniqlanadi? Unga qaysi omillar qay darajada ta'sir etadi?

3-Bob. Xalqaro transport tashkilotlari va dasturlari.

3.1.Transport va xalqaro tashkilotlar.

Transport - iqtisodiyot moddiy bazasining asosiy bug'in-laridan biri hisoblanadi.

Transport iqtisodiyotning normal faoliyatini ta'min-laydi, ijtimoiy ishlab chiqarish kuchlarini xomashyo resurslari va xududiy iste'molga mos ravishda joylashuviga imkon yaratadi.

Transportning jamiyatning sotsial muammolarini, siyosiy muammolarini, tashqi iqtisodiy faoliyatini ta'minlashdagi roli beqiyosdir. Chunki O'zbekiston Respublikasining mustaqil-ligiga erishishi munosabati bilan. qo'shni davlatlar va boshqa mintaqa va qit'alarda joylashgan aloqalari har tomonlama rivojlanib bermoqda. Bu aloqalarni keskin sur'atlarda rivojlanishi transport turlarining rivoji, transport yo'laklarining rivoji bilan bog'liqdir. Albatta bu aloqalarning rivojlanishi xalqaro transport tashkilotlari bilan hamkorlik-ni kuchaytirishga, O'zbekistondagi transport korxonalari. birlashmalari va umuman transport tizimining dunyo transport tashkilotlari hamjamiyatiga kirishi aktual muammolar qatoriga kiradi.

Hozirgi kunda 100 dan ortiq xalqaro transport tashkilotlari mavjud bo'lib ular umumtransport yoki transport turlarining ayrimlariga mansubdir.

Transport korxonalari faoliyatini o'rganish uchun ularni ma'lum tizimga keltirish va o'rganish lozim bo'ladi. Biz asosan umumtransport xalqaro tashkilotlari faoliyatiga to'xtaymiz.

Birlashgan millatlar tashkilotining savdo va rivojlanish bo'yicha Konfereniyasi (YuNKTAD) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

Manzili: Palais des Nations, 1211. Geneve 10 Switzerland.

Tashkil etilishi va maqsadlari: Savdo va ish bilan ta'minlash Konferenstiyasining 1947 yil 21 noyabrdan 1948 yil 24 martgacha Gavanada bo'lib o'tgan majlisida bu tashkilotning Nizomi tasdiqlangan.

1964 yil 23 mart-15 iyunda Jenevada Konferenstiya YuNKTADni BMTning organi sifatida tashkil etishni taklif etdi.

1964 yil 30 dekabrda BMTning XIX sessiyasi bu taklif-ni, qo'llab-quvvatladi va YuNKTADning asosiy vazifasi etib:

-iqtisodiy rivojlanishni ta'minlashda xalqaro savdo-sotiq ishlarini rag'batlantirish;

-xalqaro savdo-sotiq prinsiplari va siyosatini ishlab chiqish;

-xalqaro tashkilotlar va davlatlarning savdo-sotiqni amalga oshirishdagi siyosatini muvofiqlashtirish va boshqalar.

BMTning a'zolari, MAGATE yoki BMTning maxsus tashkilotlari a'zolari davlatlar YuNKTADning a'zosi bo'lishlari mumkin.

YuNKTADning boshqaruv organlari:

-Konferenstiya:

-Savdo va rivojlanish Kengashi:

-Dengiz transportida tashishni tashkil etish bo'yicha qo'mita:

-Kotibiyat.

Dengiz transportida tashishni tashkil etish qo'mitasi 1965 yil 29 aprelda transport muammolari bilan shug'ullannish uchun tashkil etilgan.

YuNKTAD faoliyatini BMT moliyalashtiradi. Hozirgi vaqtda bu tashkilot quyidagi namunaviy qonun-qoidalarni ishlab chiqib amalga oshirmoqda:

-Uglevodorod yoki ilg'irlarni tashishni reglamentastiyalash;

-Dengiz transportida tashishni tashkil etishning xalqaro xuquqiy normalarini ishlab chiqish;

-Yo'nalishlar bo'yicha Konferenstiyalar o'tkazishni reglamentastiya qilish;

-Kemalarni ro'yxatga olish muammolari;

- Dengiz transportida xuquqbuzorlikni oldini olish;
- Kadrlar tayyorlashda texnik yordam va boshqalar. Ekspeditorlar uyushmasining xalqaro federastiyasi (FIATA) International Federation of Freight Forwarders Association (FIATA)

Manzili: 29 Brauertrasse, Po'b 177, GH 7026, Zurich, Switzerland.

Tashkil etilishi va maqsadlari. 1926 yilning 31 mayida 16 ta milliy ekspeditorlar uyushmasi tomonidan Venada tashkil etilgan. FIATA - nodavlat, notijorat xalqaro tashkilotdir. FIATAning asosiy maqsadi xalqaro ko'lamda ekspeditorlar manfaatlarini ta'minlashdan iboratdir. FIATAning asosiy vazifalari:

- ekspeditorlikni tarmoq sifatida birlashtirish;
- axborot vositalari va maxsus ishlab chiqilgan va chop etilgan qo'llanmalar orqali ekspeditorlik sifatini oshirish bo'yicha tadbirlarni jamoatchilikka etkazish;
- ekspeditorlik xujjatlarining standartlarini ishlab chiqish;
- savdo shart-sharoitlarining standartlarini ishlab chiqishga qatnashish;
- ekspeditorlik sohasida axborotlar tizimini yo'lga qo'yish va tadqiqotlar olib borish;
- boshqa xalqaro tashkilotlar oldida ekspeditorlar manfaatlarini himoya qilish;
- xalqaro miqyosda professional o'qitishni tashkil etish;
- texnik muommolarning echimlarini topish;
- yuk tashuvchilar bilan o'zaro hamkorlikni yo'lga qo'yish;
- xalqaro savdo va tovar olmashtiruviga ko'maklashish va boshqalar.

FIATAg a'zolikning ikki turi mavjud;

- xaqiqiy a'zolar;
- birlashgan a'zolari

Xaqiqiy a'zo sifatida milliy ekspeditorlar uyushmasi yoki ushbu davlatda ro'yxatdan o'tgan yagona firmalar qabul qilinadi.

Birlashgan a'zolikka xususiy ekspeditorlik firmalari, brokerlar va boshqalar kiradi.

Hozirgi kunda 130 dan ortiqroq davlatdan 35 mingdan ortiqroq ekspeditorlik firmalari mavjud. FIATANing boshqaruv organlari:

- Bosh assambleya;
- Ijroya Qo'mitasi;
- Prezidium;
- Kotibiyat va qo'mitalar.

Moliyaviy faoliyati badallik, to'lovlari asosida amalga oshiriladi. Yillik badallar 4-5 ming Shveystariya franki miqdoridadir.

Transport xizmatchilari kasaba uyushmalarining xalqaro birlashmasi (MOP)

Trade Unions International of Transport Workers (TUJ). Manzili: Vact ut 6979, 1139, Budapest, Hungary.

Tashkil etilishi va maqsadlari: 1953 yilning 12-18 martida, Butun dunyo profsoyuzlari tarkibidagi mustaqil tashkilot sifatida, ikkita tashkilotning qo'shilishi: Daryo va dengiz transportining xalqaro profsoyuz tashkiloti hamda er usti transporti turlari xalqaro profsoyuz tashkilotlari asosida tashkil topgan.

MOP transport sohasida faoliyat ko'rsatayotgan ishchilarning xuquqlarini ximoya qilish va ularni ekspluatastiya qilishga qarshi kurashishdan iboratdir.

MOPning Nizomiga ko'ra uning maqsadlari quyidagilar:

- sostial va iqtisodiy rivojlanish hamda tinchlikni mustahkamlash uchun transport sohasida ishlaydigan xodimlarni birlashtirish;
- transport, port ishchilari, baliq sanoati ishchilarini monopoliyalarga, milliy va xalqaro ekspluatastiyaga qarshi birlashtirish;
- profsoyuzlarning real ish haqini oshirish ish vaqtini kamaytirish, ishchilar va ularning oilalarini ishsizlikdan ximoya qilish, sostial va iqtisodiy tengsizliklarni yo'q qilish borasidagi faoliyatini muvofiqlashtirish.

MOPning a'zolari: temir yo'l avtomobil, daryo va dengiz, havo transportlari, portlar va baliq ovlovchilar kasaba uyush-malaridir.

Hozirgi kunda 60 dan ortiq davlatdan 20 000 000 dan ko'proq a'zoni o'ziga birlashtiradi. MOPning boshqaruv organlari:

- Xalqaro profsoyuz konferenstiyasi;
- Administrativ qo'mita;
- Administrativ qo'mitaning byurosi;
- Kotibiyat.

3.2.Xalqaro umumtransport tashkilotlari.

Xalqaro umumiy foydalanish transporti ittifoqi (MSOT)
International Union of Public Transport (JUPT)
Manzili: International Union of Public Transport. 19. Ave-nus de L'Uruguay, Brussels 5. Bel grum.

Tashkil etilishi va maqsadlari: 1885 yilda Bryusselda tramvaychilar. temiryo'lcilar va avtomobilchilar ntnfoqi sifatida tashkil etilgan. 1939 yilda Xalqaro umumiy foyda-lanish transporti ittifoqi nomini olgan. Asosiy vaznfalari:

- transport turlari faoliyatn bilan bog'liq bo'lgan barcha muammolarni o'rganib, ularning echnmlarini topish;
- transport turlarining iqtisodiy texnik va njtimoiy maqsadlar nuqtai nazaridan rnvojlanihiga ko'maklashish. A'zolikning 3 xili mavjud:
- xakikiy;
- birlashgan nomlangan a'zolik;
- nufuzln.

Hozirgi kunda 70 dan ortiq davlat MSOTning a'zolari-dir.
MSOTning boshqaruv organlari:

- Bosh assambleya;
- Administrativ qo'mita;
- Bosh kotibiyat;

Moliyalashtirish a'zolik badallari hisobiga amalga oshiriladi.

Xalqaro yo'nalishlarda konteynerlardan birgalikda foydalanish Ittifoqi (SPK) Manzili: Str. General Floresku № 1, 7005V - Buxarest, Ruminiya.

Tashkil etilishi va maqsadlari: 1974 yil 29 iyunda tashkil topgan va 1976 yil 5 sentyabrdan faoliyat boshlagan. SPKning vazifalari quyidagilar:

- konteynerlardan birgalikda foydalanishni tashkil etishda bitimlarni bajarilishini ta'minlash;
- yuqori yuk sig'imli bo'lgan konteynerlarni tashishda HISOB-kitoblar, ro'yxatga olish, tahlil, axborotlar almashuvi va shu kabi ishlarni amalga oshirish.

Konteynerlardan birgalikda foydalannsh uchuk Bitimga kirgan har bir davlat SPKning a'zosi bo'lishi mumkin. SPKning a'zosi bo'lgan har bir davlat konteynerlarda tashishni tashkil etish uchun mas'ul qilib belgilanadi va bu tashkilot konteynerlar bilan bog'liq barcha masalalarni hal qiladi va javob beradi.

SPKning boshqaruv organlari: -SPK Ittifoqi; -SPK Byurosi.

SPK faoliyatini moliyalashtirish tomonlarning a'zolik badallari hisobiga amalga oshiriladi.

Konteynerlardan birgalikda foydalanilganda o'zaro hn-sob-kitoblar foydalanuvchilar tomonidak SPKning byurosi yor-damida olib beriladi. Avtomobil, temir yo'l havo va suv transporti orqali aralash tashuv amalga oshirnlganda yuk jo'natuvchi va yuk qabul qilib oluvchi davlatlarning ushbu fao-liyatga mas'ul bo'lgan tashkilotlari tomonidan hisob-kitoblar amalga oshiriladi.

SNK o'z faoliyati davomida quyidagilarni amalga oshi-radi:

- mavjud konteynerlarni tashish yo'nalishlariga o'zgarti-rishlar va takliflar kiritish;

-SPK Ittifoqi qatnashchilarining ma'lumotlariga asosan xalqaro yo'nalishlarda turli xil transportlar turlari buyicha konteynerlarda tashish hajmlarini aniqlash va bu ma'lumotlarni davriy ravishda aniqlab borish;

-SPK Ittifoki tomonidan takdim etiladigan axborotlarning muddatlari va hajmini kelmishib olish;

-birlashmada foydalaniladigan xalqaro yo'nalishlarda foydalaniladigan konteynerlarning bir vaqtdagi royxatini olish;

-konteynerlar o'zining balansini tartibga solish buyicha takliflarni ishlab chikish va uni amalga oshirish;

-konteynerlarda yuk tashishni tashkilot etish buyicha. ular-dan foydalanish buyicha ilmiy izlanishlar natijalari bilan SPK qatnashchilarni tanishtirib borish va boshqalar.

Osiyo va Tinch okeani buyicha BMTning iqtisodiy va sotsial komissiyasi (ESKATO) United Nations Economic and Social Commission

for Asia and Pacific (ESCAP)

Manzili: United Building, Rajadamnern. Bangkok 2. Thailand.

Tashkil etilishi va maqsadlari: ESKATO 1947 yilda unga a'zo davlatlarning iqtisodiy muammolarining xududiy iqtisodiy komissiyasi sifatida tashkil etilgan.

ESKATO birlashgan millatlar tashkilotining Iqtisodiy va Sotsial Kengashiga qo'shimcha organ hisoblanadi. ESKATO ko'pgina ishlarini amalga oshiradi: -xududdagi davlatlarning o'zaro va boshqa davlatlar bilan iqtisodiy tiklanish va rivojlanish buyicha olib borayotgan faollatlarni boshqarishga kumaklashish;

-xududiy rivojlanish muammolari buyicha tadqiqotlar olib borish yoki uni tashkil etish;

-xududiy va xalqaro rivojlanish muammolari buyicha axborotlar toplash va

tarkatish;

-konsalting xnzmatlarini olpb borish va boshqalar. ESKATOga BMTga a'zo bo'lgan xuddagi xar bir davlat a'zo bo'lish xukukiga ega. Hozirgn kunda 50 dan ortik davlatlar ESKATOga a'zo.

ESKATOning boshqaruv organlari:

-Komissiya;

-Qo'mitalar;

-Xududiy markazlar;

-Doimiy konfederastiya va institutlar;

-Kotibiyat.

ESKATO kotibiyatida 300 dan ortik mutaxassislar ish-laydiG Ularnyng asosiy kismi BMTning byudjetidan maosh ola-dilar.

Moliyalashtirish asosan BMTning doimiy byudjeti xi-sobiga amalga oshiriladi. (20 mln.AKSh dollaridan ko'prok).

ESKATO bajaradigan amaliy ishlar:

-a'zo davlatlarning iktisodiy va sostial rivojlanishiga kumaklashish maqsadida uch boskichdan iborat dastur ishlao chiqadi: xududiy, subxududiy; aloxida davlatlar chegarasida:

-kishlok xujaligini rivojlantirishning uzaro xa.mkor-lik dasturini ishlab chiknsh;

-avtomobil yullarini rivojlantirish. portlar va kemalar kiradigan yo'nalishlarni rivojlantirish;

-fan va texnika borasida hamkorlik;

-mineral resurslar. axolining joylashuvn, sostpal ta-dkikotlar va boshqalar.

ESKATOning barcha turdagi transport faoliyati bilan bog'liq ishlari uning kemalar harakati. transport va aloqa Qo'mitasi (KSTS) orqali amalga oshirpladi.

Qo'mitada. dengizlarda tashishni tashkil etnsh. portlash va ichki suv yullari hamda transport, aloqa. turizm, xalkari transport okimlariga

kumaklashish bulimlari mavjud olpp ularga tegishli faoliyatni amalga oshiradi.

INKSTERMS - 1990 International Commercial terms

Inkoterms - bu yuklarni manzilga etkazish buyicha shartlar tuplamidir.

Parijda savdo Palatasi tomonidan chop etilgan Inkoterms quyidagilarni amalga oshirishga imkon beradi:

-sotish va sotib olish bilan bog'liq bo'lgan shartnomalar-ni tuzishni onsonlashtiradi;

-shartnomalarni bir xilda global interpretatsiya qilishga imkon beradi va sudlar jarayonini onsonlashtiradi.

Inkotermsni sanoatda qullaniladigan normalar bilan solishtirishimiz mumkin. Standartlar va normalarni kullash orqali til bilan bog'liq tusiklarni yangish onsonlashadn.

Inkotermsda quyidagi masalalar kun tartibiga ko'pila* dp:

-tovar kachon manzilga va egasiga etkazilgan deb xisoblanadi?

-tovarlarni tashishni kim tashkil etadi va tashish uchun kim pul tolaydi?

-yuk yo'qotilganda yoki shikastlanganda tashish bilan bog'liq risk kimning javobgarligida bo'ladi?

Inkotermsning har bir shartida asosiy e'tiborni yuk jo'natuvchi (sotuvchi) va yuk kabul qiluvchiga (sotib oluvchi) qaratadi.

Inkotermsning bosh vazirlari: -xarajatlarni kimga utishini aniqlash; -risklarni kimga utishini aniqlash: Pkknchi darajali funktsiyasi:

-eksport va importni bajarilish majburiyati);p. shu jumladan risk va xarajatlarni kimga tomonidan bajariladi.

-xujjatlarni olish majburiyatlarni;

-xabar berish majburiyati (masalan fraxtni brik etilganligi to'g'risida);

-fraxtni olish majburiyati:

-upakovka va inspeksiya tuzilishidagi majburiyat; -ayrim xollarda yukni (tovarni) tashish bilan bog'liq risklarni qoplash.

Risklarni yo'q qilish yoki kamaytirishning asosiy sharti tovarlarni krnkretlashtirishdir, ya'ni x.ar bir tovarni oluvchi uchun tovarlar aniqlashtirilishi talab kilinadi. Masalan: O'zbekiston Yaponiyaga dengiz orqali paxta eksport qiladi. Ke-maga 10000 tonna A oluvchi uchun, 10000 tonna B oluvchi uchun paxta ortilgan. Hammasi bo'lib 20000 tonna. Kemaga suv kirishi sababli 2000 tonna paxta xo'llanib ishdan chiqdi. Bunda ushbu buzilgan 2000 tonna paxta kimga tegishli ekanligi aniq bo'lishi lozim, chunki har bir upakovka nomerlash orqali yoki farqlana-digan belgilar orqali A yoki B oluvchiga tegishli ekanligp ol-dindan aniqlangan bo'lishi lozim.

Agar sotuvchi o'z majburiyatlarini bajargan bo'lsa, demak oluvchi ham o'z majburiyati ya'ni tovarning narxini to'lashi lozim.

Quyidagi Inkoterms shartlarining strukturaviy tuzilishini ko'rib chiqamiz (3.1.jadval). Bunda hamma shartlar yagona bir tizim buyicha tuzilgan, shuning uchun sotuvchi va oluvchining majburiyatlari oynaviy karama-karshidir. Chunki hamma shartlarning tuzilishi hamma vaqt bir xil bo'lib qoladi.

Endi, eng muhim shartlardan xalqaro yuklarni tashishni tashkil etishda ishtirokchilardan kimning qanaqa majburiyatlari va vazifalari mavjud, qanday sharoitlarda, kaysilari birlamchi va qaysilari ikkilamchi, nimalarga acociy etibirni qaratish lozimligini ko'rib chiqamiz.

Yuk tashuvchida bemalol (FCA). FCA umumiy shart sifatida hamma turdagi transportlapga mos keladi. FCA asosan havo transporti va multimodal transport uchun ko'prok mos keladi,

Inkotermsning strukturaviy tuzilishi

3.1.-jadval

A	Sotuvchining majburiyatlari	V	Sotib oluvchining majburiyatlari
A.1	Tovarni narxiga muvofiq jo'natish	V.1	Tovarni narxini tulashtirish
A.2	Listenziyalar, maqullash va rasmiyatchilik	V.2	Listenziyalar, maqullash va rasmiyatchilik
A.3	Yukni tashish va sug'urtalash to'g'risida shartnoma	V.3	Yukni tashish to'g'risida shartnoma
A.4	Yukni, tovarni etkazish	V.4	Yukni (tovarni) kabul qilish
A.5	Risklarni bir-biriga o'tishi	V.5	Risklarni bir-biriga utishi
A.6	Xarajatlarni o'zaro bo'lish	V.6	Xarajatlarni o'zaro bo'lish
A.7	Sotib oluvchiga xabar berish	V.7	Sotuvchiga xabar berish
A.8	Yukni etkazganlik to'g'risida isbot, transport xujjati yoki elektron xabar	V.8	Yukni etkazganlik to'g'risida isbot, transport xujjati, elektron xabar
A.9	Tekshiruv-Upakovka-Belgilash	V.9	Tovarni tekshirish
A.10	Boshqa majburiyatlar	V.10	Boshqa majburiyatlar

masalan dengiz orqali konteynerlarni tashish donalao ta-shiladigan yuklar uchun FOB sharti mos keladi. Bu shartning kamchmligi sifatida shuni ko'rsatish mumkin; bunda xarajat va risklarni sotib oluvchi utishi ko'zda tutilgan, bu esa uz navba-tida transport turiga bog'liqdir. Shuning uchun uni kullash unchalik oson emas.

Bort yonida bemalol (FAC). FAC sharti kemalarda odatdagi tashish ishlarini amalga oshirishda foydalaniladi. Bu shart ko'p miqdordagi yuklarni va donabay yuklar tug'ridan-tug'ri kemaga ortilsa qo'l keladi.

Kemada bemalol (FOB). FOB odatdagi yuklarni dengizda jo'natishga moslashgan. Kema ma'muriyati xarajatlar va risklar buyicha yuk jo'natilayotgan portda asosiy javobgarlikni oladi. FOB avtomobil, temir yo'l, havo transportida va konteynerlar tashishda qo'llanilmaydi.

Xarajatlar va fraxt (CFR). CFR ham kemalarda odatdagi yuklarni jo'natishga mo'ljallangan. Odatda yuk jo'natuvchi (sotuvchi) va yukni kabul

qilib oluvchi (xaridor)ning manfaatlari kemani tanlashda bir-biriga mos kelmasligi mumkin. shuning uchun xarajatlari va risklar ikki tomonga bo'linishi mumkin. Portlarda o'rnatilgan tartib va transportning turiga qarab yuk jo'natuvchi yuk kabul qilish oluvchiga etib borganga kadar yok kema portdan junashiga kadar fraxt bilan bog'liq xarajatlarni o'z buyiniga oladi.

Xarajatlari, sug'urta, fraxt (CIF). CIFNING CFRdan fairki shundaki, yuk jo'natuvchi (sotuvchi) yuk tashishni sug'urtalaganda yuk egasining (xaridorning) manfaatlari ham nazarda tutadi.

Xaridorning manfaatlari nuktai nazaridan CFR sharti CIFra qaraganda foydalirok, chunki u uzning sug'urta kompaniyasiga yukni sug'urtalasa risk kamayadi va zararni koplash to'g'ri kelganda ish osonroq kuchadi.

Yuk kabul kilib olukchida fraxtsiz bemalol (SRT). Hamma turdagi transportlar uchun shartlar bir xildir. Risklar birinchi yuk tashuvchiga yuklanadi. Yuk jo'natuvchi (sotuvchi)yuk jo'natish bilan bog'liq bo'lgan xarajatlarni uz zimmasiga oladi.

Fraxt bemalol sug'urtalangan (CIP). Umuman olganda shartlar xuddi SIFdagicha uxshash.

Kemadan jo'natilgan (DES). VEBda asosan yukning kelish shartlari bayon kilingan. Bunda, risklarni echish, boshqalarga utkazish yuklarni tashishning oxirida amalga oshiriladi. DES shartlarini bajarish uchun yukning narxi xujjatli akkreditiv yoki inkasso yordamida sug'urtalangan bo'lishi kerak. Bu xol yukni egasiga etib kelmasligini oldini oladi. DES shartlari kemalarda ko'p miqdordagi yuklarni tashishda ayniksa qo'l keladi.

Qirg'oqdandan jo'natilgan (DEQ). DEQ yuk jo'natuvchiga (sotuvchiga) bojxona rasmiyatchiligini va tulovlarini import kilayotgan davlatda va tranzit davlatda amalga oshirish maj-buriyatini yuklaydi. Bu shartni kullash uchun import kilinayotgan davlat, tranzit davlat norezidentlar uchun ushbu tulovlarni amalga oshirish imkoniyatiga

ega yoki yo'qlig aniqlanishi lozim. Bunga qo'shimcha ravshda import aylanmasidan kelayotgan solikni qaytishi mumkinligi aniqlanishi kerak.

Chegarada jo'natish (DAF). DAF shartlari zamonaviy transport turlari uchun kullash imkoniyatigacha ko'tarilgani yo'q. Risklar va xarajatlar bir-biriga o'tishi kerak bulgakda yuk tashuvchining o'zgarishi yoki almashinuvi ko'zda tutilmagan Ushbu shartlarga muvofik yuk tashish jarayonida kesib utiladigan chegaralar uz ahamiyatini yo'qotadi. Oxir-okibatda DAFni kullashga to'g'ri kelsa, chegarani kesib utish albatta aniq ko'rsatilishi kerak.

Bojxona orqali jo'natilgan (DDP) va bojxonasiz jo'natilgan (DDU). Ayrni xollarda bojxona orqali jo'natilganga alternativ ravishda bojxonasiz jo'natilgan versiyasini ham kullashga Tyg'pi keladi. Buning asosiy sababi yuk jo'natuvchi (sotuvchi) yuk kabul kilib oluvchi davlatlarda bojxonaxona rasmiyatchiligini bajarishiga to'g'ri keladn (DEQ sharchp) DDP shartini sotuvchi fakat shu paytda uziga olish mumkin-ki kachonki restoranlar, chakana savdo firmalari va boshqa katta iste'molchilar, import kiluvchi firmalar va ulgurji bozorlarsiz to'g'ridan-to'g'ri tovarlar olishga manfaatdor bo'lsalar.

Yuqorida ko'rib utilgan 13 ta shartning qaysi birini kullash mumkinligini ularning biz uchun nomaqbul ekanlarini «o'chirish» yo'li bilan amalga oshiriladi. Shartlarni tanlashning boshida og'irroq tamoyillardan boshlash kerak, keyinroq yumshoqroq shartga o'tish kerak.

Tanlashda, qaysi shartlar ko'zda tutilgan tashish ishini tashkil etishda mos keladi, tashish narxlari, risklarni kamko'pligi. tashish jarayonini nazorat qilish muommolari muhim xisoblanadi.

Eng avval shartlar ularning qo'llash xarakteriga qarab tanlanadi. Masalan, kemalarda tashishni tashkil ztishda klassik shartlardan

bo'lgan FOB, CFR va S1Flarni kemalarda kon-teynerlarni tashishda va havo transportida kullash muammi-rokdir. Bir tomondan bor'tdagi ma'sulni topish qiyinroq. ik-kinchidan doimo paydo bo'ladigan xarajatlarni kimga yuklashni aniqlash qiyinroqrok. Ammo amaliyotda ushbu shartlar yuqorida kayd etilgan transportlarda qo'llanib kelinmokda.

Quyidagi shartlar tanlovini "Qaysi tur transportiga to'g'ri keladi" va "Qaysisi kabul kilinishi kerak" omillari yordamida birmuncha engillashtiruvchi matrista taklif kilinadi. (3.2.-jadval). Inkoterms shartlariga muvofpk Siz o'zingizga eng kam xarajatlar, risk va vazifadar (EXW) olmoqchimisiz yoki ko'proqmi, ular quyidagi tamoyillarga bog'liqdir:

Bozordagi holat. Agarda sotuvchilar va sotib oluvchilar bozorida sizdan iloji boricha ko'prok xizmatlar talab kilinsa va EXW. FOB shartlari talab kilinsa sizning ushbu kontraktda yutishingiz ehtlmoli kamrok bo'ladi.

Yuklarni tashishni tashkil etish imkoniyatlari. Katta sheriklar uzlariga kattarok vazifalarnii olishlari lozim. Chunki katta sheriklarning sug'urta kompaniyalari, transport korxonalari bilan aloqalari yaxshi bo'ladi, natijada xarajatlar kamroq bo'ladi.

3.2.-jadval

Guruh	Shart.par.ni qisqacha belgisi	Shartlar	Kema	Havo transporti	Temir yul transporti	Avtomobil transporti	Multi- modal transport
E yuklarni jo'natish shartlari	EXW	Franko-zavod	X	X	X	X	X
F eng asosiy transport xizmati sotuvchi tomonidan tulanmagan	FCA	Yuk tashuvchida bemalol	X	X	X	X	X
	FAS	Bort yonida bemalol	X				
	FOB	Kemada bemalol	X				
S eng asosiy transport xizmati sotuvchi tomonidan tulangan	CFR	Xarajatlar va	X				
	GIF	Xarajatlar, sug'urta, fraxt	X				
	CPT	Yuk kabul kilib oluvchida fraxtsiz	X	X	X	X	X
	CIP 1	Fraxt bemalol sug'urtalangan	X	X	X	X	X
D Yuklarni kelish shartlari	DAF	Chegarada	X		X	X	
	DES		X				
	DEQ		X				
	DDV	Bojxonasiz	X	X	X	X	X
	DDP	Bojxona orqali	x	X	X	X	X

Nazorat uchun savollar:

1.Transportning xalqaro iktisodiy munosabatlardagi ahamiyati nimadan iborat?

2.Xalqaro transport tashkilotlari klassifikatsiyasini keltiring.

3.Umumtransport xalqaro tashkilotlardan qaysi birlarini bilasiz?

4.BMTning YuNKTAD xalqaro tashkilotining faoliyatini tariflab bering.

5.Ekspeditorlar uyushmasining xalqaro federatsiyasi nima ishlar bilan shug'ullanadi?

6.Transport xizmatlari kasaba uyushmalarining xalqaro birlashmasi transport xizmatlarini yaxshilash borasida qanday ishlarni amalga oshiradi ?

7.Xalqaro umumiy foydalanish transporti Ittifoqning maqsadlari nimalardan iborat?

8.ESKA TO faoliyatiga Uzbekistonning ishtirokini qanday kilib ta'minlash mumkin?

9.Inkoterms shartlarini kullash yuklarni tashishni kanchalik engillashtirishi mumkin?

10.Sotish va sotib olish shartlari, tashish shartlari, Inkoterms shartlari buyicha amalga oshirilayotganligiga qay tarzda ishonchingiz komil bo'ladi?

11.Inkotermsga muvofiq tovarlarni aniqlashtirish talab etiladi. Bu aniqlashtirish nimani nazarda tutadi va u nima uchun muhim?

12.CIF va S1R shartlari sotuvchi tomonidan tashishni sug'urtalash majburiyatini uziga olishni ko'zda tutadi. Ammo sug'urtalash bilan risk turlari echilmaydi. Tushuntirib bering.

4-Bob. Xalqaro transport sistemasi uchun chegaraviy rivojlanish shart-sharoitlari. Transport jarayoni va uning tarkibiy qismlari.

4.1.Transport tiziminiyag rivojlanishi uchun chegaraviy shart-sharoitlar.

Transport siyosati iktisodiy siyosatning tarkibiy kismi xisoblanadi. Transport iktisodiy va siyosiy kengliklarda xa-rakat kilib, bir tomondan bozor iktisodiyoti, ikkinchi tomondan tartibga solish va protekstionizm bilan chegaralanadi. Trans-portning harakati tashki muxit ximoyasi, soglikni saklash v a boshqa omillar bilan chambarchas bog'liqdir. Shuning uchun uning faoliyati chukur taxlil va kelishuvni talab qiladi. Shu muno-sabat bilan, quyida transport faoliyati bilan bevosita aa bil-vosita bog'liqlikda bo'lgan jamiyatdagi, iktisodietdagi, texnologiya dagi va xukukiy sohadagi muhim bog'liqlik konuniyatlarni qarab chikamiz.

A) Ijtimoiy sohada:

- tadbirkorlik faoliyati tankidiy nuktai nazardan baxo berilmokda. Tabiatni muxofaza qilish xissiyoti axoliningbarcha tabakalarida mavjuddir;
- tadbirkorlik faoliyati yoki transport infratuzilmasining tarakkiy etishi administrativ yullar bilan sikib kuyiladi;
- mexnatga bo'lgan munosabatni o'zgarishi;
- ish vaqtining qisqarishi va sharoitga qarab uzgaruvchan ish grafigi;
- demokratik rivojlanish;
- strukturaviy ishsizlikni oshishi;
- jamiyatdagi kadriyatlarning almashinuvi:

- avtoritetlarning pasayishi;
- talablarning oshishi;
- uz-uzining imkoniyatlarini kengaytirish yullari;
- bush vaqtning kadrini oshuvi;
- rivojlanishga bo'lgan ishonchning kamayishi.

B) Iktisodiyot sohasida: -xalqaro konkurenstiyaning oshuvi; -mexnat taqsimotining yangi pogonasi; -valyutaning turbulentligi; - yiriklashuvga bo'lgan tuxtovsiz harakat; -odatdagi bozorlarning tulganligi; -yangi usuvchi bozorlarning paydo bo'lishi; -xaridorlarning fel-atvoridagi o'zgarishlar; -bozor assortimentining usishi; -xomashyo resurslarining kamayishi va x.k.

V) Texnologik soha:

- revolyustion bazaviy texnologiyalar orqali inovastion sa-krashlar;
- texnika, aloqa va ma'lumotlarni uzatish xisobiga telekommunikastiya davri;
- asosiy omil sifatida axborotlar va texnologiyalar yordamida boshqaruv";
- mexnatga xak tulashning yangi formalari xisobiga pul aylanmasining usishi;
- tovarlarning xayotiy stiklini kamayishi.

G) Siyosiy-xukukiy soha

- siyosiy sohadagi chegaraviy konunchilikning o'zgarishi:
- atrof-muxitni ximoya ETISH;
- energiya iste'moli:
- ish o'rnida soglikni ximoya etish;
- monopoliyaga karshi konunchilik;
- mexnat va ijtimoiy xukuk;
- ijtimoiy xayotning byurokratlashuvi;

-kattik konun-koidalar xisobiga strukturaviy o'zgarishlarni amalga oshirish kiyinlashadi.

4.2.Ekologiyanning transport siyosatiga ta'siri: Evropa Ittifoqining transport spyosati va uning O'zbekiston uchun ahamiyati.

70-chi yillarning boshidan Germaniya, Franstiya va Avst-riyada atrof-muxitni ifloslanishdan ximoya qilish masalalari ko'tarila boshlandi. Hozirgi kunda barcha davlatlar va mamlakatlar bu muammoni nafakat mux.okama etish, balki ularni xal etish, ustida bosh qotira boshlashdi, shu jumladan O'zbekiston ham. Ma'lumki xalqaro yo'nalishlarda transport muammolariga ta'sir etuvchi katnashuvchilar mavjud. Umumiy holda transport siyosatini belgilovchi quyidagi ijtimoiy guruhlarni ko'rsatish mumkin:

- yuk ortuvchilar;
- transport vositalarini mshlab chikaruvchilar; -yuk tashuvchilar;
- transport muammolari bmlan shugullanuvchi tadkikotchilar;
- kasaba qo'mitalari;
- transport vositalari soxiblari va boshqalar.

Demak xalqaro yuklarni tashish jarayonibir vaqtning uzida turli xil, bir-biriga karama-karshi bo'lgan xolatlarga javob berishi kerak. Yuklarni tashishni optimal holda tashkil etish, tashish jarayoni bilan bog'liq bo'lgan xarajatlarni kamaytirishni takozo etadi. Iste'molchilar yuqori sifatli tovarlarni, xalqaro tovarlar bozoridan eng kerakligini olishni, yuklarni olishda, ularni tashish va kuzatish bilan bog'liq bo'lgan barcha ishlarni bajarilishini talab qiladilar. Yuklarni ortish-tushirish bilan bog'liq bo'lgan xizmatlar esa kapitalni boglab kuymaslik uchun yuklarni turib kolishlarini kamaytirishga, ularni

eskirishdan va buzilishdan saklashga harakat qiladilar.

Bundan tashkari avtomobillarda tashishni tashkil etishning negativ okibatlarini kamaytirish uchun yuklarni kechalari tashishni, dam olish kunlarida tashishni takiklash, yuklarni majburiy ravishda avtomobillardan temir yul transportiga utkazish talab etiladi.

Yuqorida kayd etilganlar asosida, x.ozirgi kunda logistikaning «just-in-time» ya'ni «aniq uz vaqtida» degan tendenstiyasini modifikastiyalash talab etiladi.

Shu munosabat bilan, marketologlarning ekologik jix.atdan eng kulay transport vositasi to'g'risidagi fikrlari diqqatga sazovor bo'lib kolmokda.

Transportning dinamik ravishda rivojlanishi ekologik muammolarni kundalang kilib kuymokda. Chunki transportning zararli okibatlari sifatida odamlardagi yurak xastaligi, kon bosimi, nafas olish yullarining yalliglanishi va boshqalarni keltirish mumkin. Bu tendenstiya kuchayishi mumkin. chunki agar-da 1987 yilda SO₂ning inson salomatligiga zararli okibati 25%ni tashkil etgan bo'lsa. 2005 yilga kelib 30-40%ni tashkil etishi kutilmokda. Bularga qo'shimcha ravishda azot oksidi, uglevodorod va er kobigiga yakin bo'lgan ozonni keltirishi mumkin.

Transport rivojlanishining salbiy okibatlarini ka-maytnrinishning eng avvalo texnik yullari samaralidir. Ularga: transport vositalarini harakatlantiruvchi eng ekologik yokilgilarga utish, yuklarni tashishda turli xil transport xara-jatlarini optimal taqsimlash muammolari kiradi.

Kayd eti l ga n muammolarni echish borasida Evropa davlatlari urnak ko'rsatmokdalar: 1957 yilda Rim Kelishuvi amalga oshirildi. 1987 yilda Yagona Evropa Pakti tashkil etilib, unga asosan Evropa Ittifokining "Iktisodiy Ittifoki" va «Valyuta Ittifoki» tashkil etildi, Evropa Ittifokining transport borasidagi siyosati quyidagilarga asosiy

e'tiborni qaratdi:

- sanoat ishlab chikarishning strukturasi uzgartirilib, ishlab chikarish shaxarlardan sanoat xududlariga (zonalari) kuchirildi;
- Evropa Ittifoki (EI) ichida iktisodiy integratsiya amalga oshirildi;
- ishlab chikarishning yangi jarayoni, tovar strukturasi samaradorligi oshib, skladlarda saklash muddati qisqardi;
- xizmatlar sektorining ahamiyati oshdi;
- mutaxassisliklarning mobilligi oshdi; -daromadlar oshdi, avtomobillar soni va bush vaqt miqdori ko'paydi.

EIning yalpi ichki maxsulotida transportning ulushi 7%ni tashkil etib, 12 davlatda unga band bo'lganlar soni 5.6 mln. kishini tashkil etdi.

Ma'lumki, transport turi chegaralarni kesib utmasa asosiy ikki prinsip:

- tovarlarning ozod harakati va -kishilarning ozod harakati amalga oshmaydi.

Transevropa turining kengayishi xiso-biga markazlashuv kamaydi, natijada o'rta va kichik korxona-larning faoliyati aktivlashdi. Quyidagi loyihalar amalga oshirilmokda:

- Milliy davlatlar, EI, EIdan tashkari davlatlar xudu-di bilan kesishadigan transport turlarida transport sohasidagi rejalarni muvofiklashtirish (katta tezlikdagi temir yullar, yul kurilishi, aeroportlar va dengiz portlari infrastrukturasini, transport chikindilarning emissiyasi (kamayishi) va boshqalar).
- Keng kamrovchi informatsion to'rtburchi kurilishini kullab-kuvvatlash;
- Investorlar, sanoatdan, transportdan foydalanuvchilar va tadkikotchilar orasidagi aloqalarni kullab-kuvvatlash;
- Uzaro hamkorlikni kullab-kuvvatlovchi umumiy norma-larni yaratish;
- Xususiy investorlarni ragbatlantirish;
- Muhim investitsion loyihalarni kredit berish orqali kullab-kuvvatlash.

Ushbu tadbirlarga karamasdan quyidagilar EIda muammo bo'lib turibdi:

- harakatning xaddan tashkari tig'izligi;
- ekologiya;

- harakat xavfsizligi;
- transport vositalarini xaddan tashkari ishlatilishi va boshqalar.

4.3.Sanoat va savdoda transportga bo'lgan talabning o'zgarishi.

Oxirgi 20 yilda EI transporti tomonidan tovarlarning tashilishi 50%ga ko'paygan. Bu ko'payish quyidagicha taqsimlana-di:

avtomobil yullari orqali	70%;
temir yul orqali	19%;
daryo transporti orqali	9%.

Yulovchi tashish buyicha:

engil avtomobillarda	79%;
temir yulda	7%;
samoletlarda	6%.

SO₂ning emissiyasi:

avtomobil yullarida	80%;
samoletlarda	11%;
temir yullarda	4%;
dare transportida	<1%.

Xulosa kilib shu narsani kayd etish mumkinki, plyuralistik jamiyatda transport siyosati bir-biriga karama-karshi turgan manfaatlarning tuknashuvi asosida amalga oshiriladi. Shuning uchun O'zbekistonlik transport xidimlari uchun hozirgi zamon talabini uz vaqtida ilg'ab olib, menejment uchun o'rta muddatli rejalarni tezkorlik bilan amalga oshirish lozim bo'ladi. Chunki yangi texnikaning bozorga kirib kelishi oldingiga qaraganda ancha tez amalga oshmoqda, buning asosiy sababi xalqaro raqobatning keskinlashuvi, texnologik g'oliblikni moliyaviy g'oliblikka aylanuvi jarayonining tezlashuvidir,

liderlik tez-tez almashinishi mumkin.

Nazorat uchun savollar:

- 1.Kelajakda transportning faoliyatiga jamiyat rivojlanishining qaysi yo'nalishlari ta'sir ko'rsatadi ?
- 2.Eng avvalo qaysi texnologiya o'zgarishlar ustidan kuzatuvni amalga oshirmog'i lozim?
- 3.Mobillik chegarasi qaerda?
- 4.Transport siyosatiga qaysi guruhlar, qaysi maqsadlar uchun ta'sir qiladilar?
- 5.Milliy davlatlar qaysi yo'nalishlarda transport siyosati ustidan uz xukmranligini yustotadi ?
6. Transport sohasida liberillashuv nima bilan xarakterlanadi ?
- 7.Sanoat va savdoda yangi muhim talablarni eslatib va munosabat bilan transport xizmatlariga nimalar kushiladi?
- 8.Logistik tizimda ekspeditorlar va xizmatlarni taklif kyaluvchilar orasidagi farqni kursa tib bering.
- 9.O'rta hajmdagi korxonalar uchun qanday tadbirkorlik strategiyasi paydo bo'ladi?

5-Bob. Xalqaro transport-eksport marketingining tarkibiy qismi sifatida. Tashish bozorining o'zgarishi.

5.1.Tashqi savdoda transportga bo'lgan talabning o'zgarishi.

Tashqi savdoda quyidagi xizmatlarga bo'lgan talabning kuchayishini kuzatish mumkin:

- kadoklash materiallarning chegaralanishi;
- ishlab chikarish chikindilarining kamayishi;
- sklادلarda saklash;
- etiketkalar bilan ta'minlash;
- logistika sohasida konsalting;
- korxona ichidagi transport xizmati;
- transport faoliyatini tashkil etish.

Savdoda quyidagi xizmatlarga bo'lgan talab kuchayadi;

- etiketkalar bilan ta'minlash;
- korxona ichidagi transport;
- transport faoliyatini tashkil etish.

Transport xizmatiga bo'lgan mijozlarning talablarini o'zgarishi «xarajatlarni kamayishi», mijozlarning talablariga qarab ishni tashkil etish» kabi kategoriyalar orqali quyidagicha amalga oshiriladi:

1. “Xarajatlarni kamayishi”

- yuklarni qayta ishlashni engil formada tashkil etish;
- skladdagi va aylanma yuklarni minimallashtirish;
- ishlab chikarishga yuklarni aniq kelishilgan vaqtda etkazish;
- transport korxonalari, ishlab chikaruvchilar va boshqa xizmat ko'rsatuvchi

korxonalar orasidagi axborot almashinuvini yulga kuyish.

2. «Mijozlarning talablariga qarab ishni tashkyl etish»:

- mijozga moslashuv; -yaxshi sifatlar; -ko'prok transport xizmatlari;
- tovarlar assortimenti va miqdorining ko'payishi; -buyurtmalar sonining kamayishi, buyurtmalar orasidagi intervalning kamayishi;
- asosiy jabxalarni kamrab oluvchi axborotlar. Yuklarni jo'natish bilan shugullanuvchi masul tashkilotlarning asosiy vazifasi logistika bilan bog'liq bo'lgan okibat vazifalarni osonlashtirish maqsadida ishlab chikaruvchilarga ta'sir utkazishdan iborat bo'lishi kerak.

Bu narsa quyidagilarda ifodalanishi mumkin: -yuklar shunday dizaynga ega bo'lishi kerakki, ularni konteynerlarga yuklash imkoniyati bulsin;

- harakat vositalari hajmi va yuk ko'tarish qobiliyati bilan tovarlarning hajmi va miqdorini uzaro mosligini (kratnost) ta'minlash;
- sotish bulimida uz vaqtida talabga ega bo'lishi, transportda jo'natishga tayyor bo'lishi.

Masala shunday xal kilinishi lozimki, tovar ishlab chikqarilgunga kadar ularni iste'molchilarga etkazish muammolari xal etib kuyilishi lozim, buning natijasida xalqaro logistika xarajatlarini 10-40% ga kamaytirish mumkin. Bunda shu narsani ta'kidlash lozimki, tovarlar nafakat ularning sifat va xususiyatlariga qarab sotilishi mumkin, balki xaridor tovarni narxiga va ko'rsatilgan xizmatlarga qarab sotib olishi mumkin.

5.2.Transport risklarining (tavakkalchiligining) taxlili va taqsimlanishi.

Transport jarayoni doimo risk bilan bog'liqdir. Bunda risk ikki xil omil bilan bog'liq:

1. Tovarning narxi bilan bog'liq risk;
2. Yuklarni ko'rsatilgan manzilga uz vaqtida, kerakli sifatda etkazmaganlik bilan bog'liq risk.

Tovarning narxi bilan bog'liq riskni aniqlash unchalik kiyin emas. Ammo ikkinchi xil riskni aniqlash anchalik muammo xisoblanadi, chunki bu narsa uchinchi tomonlar bilan, ekologiya bilan, kechiktirish va sifat ko'rsatkichlarning pasayishi xisobiga yo'qotilgan manfaatlar va boshqalar bilan bog'liqdir.

Odatda risklarning strategiyasi 4 boskichdan iborat bo'ladi:

- 1-Riskni chetlab utish yoki kamaytirish;
- 2.Riskni boshqa kishiga (firmaga) yuklash;
- 3.Riskni kompensatsiya qilish;
- 4.Riskni kuchirish (sug'urtalash).

Bu strategiyani transport risklari uchun kullash imkoniyati mavjud, masalan:

Riskni chetlab utish yoki kamaytirish:

- obruyi baland, e'tiborli transport korxonasini tanlash (ugirliklardan ximoya kilingan);
- konteynerlarda tashishni tashkil etish. Riskni boshqalarga yuklash - transport korxonasiga, sheriklarga (yuk jo'natuvchi yoki kabul kilib oluvchi).

5.3.Transportda sug'urtalash

Riskni sug'urta qilish - yuk tashishni sug'urtalash, ekspeditorlikni sug'urtalash va boshqalar o'z ichiga oladi.

Ammo, transport bilan bog'liq risklarni tomoman yo'qotishning imkoniyati yo'q. Shuning uchun sug'urtalash bilan bog'liq jarimalarni tulamaslik uchun albatta barcha risk xolatlarini sug'urtalash lozim bo'ladi.

Bo'lishi mumkin bo'lgan moddiy zararni oldindan ko'ra bilish uchun quyida keltirilgan olingan axborotni taxlil etish lozim bo'ladi.

Tashiladigan tovarlarga etkazilgan zarardan tashkari quyidagi moddiy zararlari ham mavjud:

- tovarlarni tashishda kechiktirishlar tufayli paydo bo'ladigan zarar;
- ishlab chsharishni tuxtab kolishi;
- konvenstiyalar bilan bog'liq jarimalar;
- ekologik zarar;
- akkreditiv buyicha karzdorlik;
- tovarning kelib chikishi to'g'risidagi belgilarni uchirilmaslik;
- eksport va import jarayonida bojxonaga keraksiz holda murojaat etish;
- transport vositasini noto'g'ri tanlash;
- yuklarning adresini noto'g'ri ko'rsatish, x.ujjatlarni noaniq tuldirish;
- transport sug'urtasini amalga oshirmaslik;
- boshqalar.

5.4. Tovarni tashishda transport bilan bog'liq risklarning taxlili.

Ko'rsatilgan risklarni doimo taxlil etib ularni kamaytirish yullarini ishlab chikish mumkin. Shuning uchun ularning ayrimlarini ko'rib chiqamiz.

1.O'rash-qadoqlash .(upakovka)

Upakovkalarining acociy vazifasi tovarlarning buzilishdan saklashdir. Ammo upakovkaning maxkamligi, materiali va turi yukning va transport vositasining turiga bog'liqdir. Chunki yuklar avtotransportda tashiladigan bo'lsa upakovkalarga bir xil talab kuyiladi, dengiz transportida tashilsa boshqa talab kuyiladi.

Masalan dengiz transportida upakovkaga kuyiladigan bosimlar (nagruzkalar):

- kemaga taxlashda yoki omborxonaga taxlashda to'g'ri keladigan bosim (agar Sizning yashigingiz eng pastda joylashgan bo'lsachi!);
- ob-x.avoning o'zgarishiga qarab nagruzkaning o'zgarishi (masalan suvning kondensastiyasi xisobiga);
- silkinishlar, chaykalishlar xisobiga bo'ladigan bosimlar;
- yuklarni ortish-tushirishda bo'ladigan nagruzkalar;
- dengiz suvining va yomg'ir suvlarining ta'siri.

Transport bilan bog'liq risklarning tahlili

Maxsulot: Mevalar		Toshkentdan -Bandar-Abbosgacha		
Fizik transport risklari	Ob-havo bilan bog'liq bo'lgan transport risklari	Ximik transport risklari	Biologik transport risklari	Transport risklarining boshqa turlari
-bosim	-quyosh tasiri	-gazlar	-pupanak	-ugirlik
-egilish	-temperatura	-tuzlik	-gribok	-yong'in
-sinish	-namlik	tuman	-bakteriya	-suv oqimi
-tushib ketish	-bosim	-sanoat	-qushlar	yoki suv
-ogdarilish	-shamol	chiqindilar	-ilonlar	sachrash
-to'ntarilish	-yomg'ir	-parlanish	-termitlar	-suvga
-to'qnashish	-muz	-okib ketish	-kemiruvchilar	cho'kish
-silkitish	-qor		-mayda	yoki suv
-vibratsiya	-shudrnng		jonivorlar	bosish
-radiatsiya	-do'l		-hasharotlar	-qum
	-tuman			-chang

Yuklarning ichki upakovkasi va berkitilishi ham muhim ahamiyatga ega (bush joylarni tuldirish, katta stanok va uskunalarni boltlar bilan tashki upakovkaga kotirish va shu kabilar).

2.Markalash

Kam-kustsiz markalash tashish jarayoni katnashchilariga kerakli axborotlarni etkazib berish va identifikastiya uchun kerak. U quyidagicha bo'lishi kerak:

- yaxshi uqiladigan (shablonlar bilan yozilgan); -engil kurinadigan va tushuniladigan;
- yozuvlarning chidamliligi (kartonda yoki mel bilan yozilishi mumkin emas);
- eng kamida ikkita karama-karshi tomonda joylashuvi; -x.arflarning min razmeri 4 sm kam bulmasligi, kelish porti nomi 10 sm dan ko'p bo'lishi lozim;
- yukni jo'natuvchi yoki kabul kilinuvchining identifikastiya belgisi;
- yukni jo'natuvchi va kabul kiluvchining nomi; -yukning oxirgi makoni; -brutto-ogirligi.

Maxsus yuklar bo'lsa (xavfli yuklar, juda katta hajm va ogirlikdagi yuklar) aloxida belgilar ham ko'rsatiladi.

Transport korxonasini to'g'ri tanlash ham transport risklarini kamaytirish uchun katta ahamiyat kasb etadi. Yuklarni jo'natishdan oldin transport korxonasining faoliyati bilan korxonani uziga borib tanishmok maqsadga muvofikdir, chunki narxi juda kimmat bo'lgan yukni Siz bu korxonaga ishonmokdasiz.

Transport riskini transport korxonasiga yuklashda ikkita asosiy savolga javob olish lozim bo'ladi:

1.Qaysi zarar uchun transport korxonasi javob beradi?

2.Qaysi summagacha transport korxonasi ma'sullikni o'ziga oladi?

Endi umumiy holda xalqaro yuklarni tashish shart-sharoitlari bilan

tanishib chikamiz.

Nazorat uchun savollar

1. 5.1-jadvalda berilgan fizik transport risklari asosida quyidagi ikki xol uchun transport risklarini taxlil eting:
 - a) Toshkentdan Samarkandgacha beton plitalari yuk avtomobillarida tashilganda;
 - b) Toshkentdan Termizgacha televizorlar, yuk avtomobillarida tashilganda;
2. Siz EXMlarini eksport kilmokchisiz. Qanday kilib markirovka va upakovkalar yordamida EXMlarni ugirlanish riskini kamaytirishingiz mumkin?
3. Transport tashkilotiga Siz transport bilan bog'liq risklarin yuklamokchisiz. Buning uchun eng avvalo qaysi ikki savolga javob topishingiz lozim bo'ladi?
4. SMR shartlariga asosan maksimal javobgarlikning miqdori kncha bo'lishi mumkin?
5. Transportda sug'urtalash ko'rsatilgansug'urta summasini koplaydi. Qaysi kiymatlar sug'urta summasiga kirishini tushuntirib bering.

6-Bob. Yuklar va ularning klassifikatsiyasi

6.1.Yuklar. Yuklarni belgilariga qarab klassifikatsiyalanishi.

Yuk deb, tashishga kabul kilinib, kabul kilib oluvchnga etkazib berilgan predmetlar va tovarlarga aytiladi. Yuklarning saklanishini ta'minlash uchun ular upakovka kilinadilar.

Yukning toza ogirligi - netto deyiladi. Yuk solingan idish yoki upakovkaning ogirligi - tara deyiladi. Yukning u solingan idish yoki upakovka bilan birgalikdagi ogirligi - brutto deyiladi.

Tashish jarayonida yuklarning ogirligi bruttolarda xisobga olinadi. Vaxolanki boshqa paytlarda ular metrlarda, kubometrlarda. donalarda o'lchanishi mumkin.

Yuklar bir kancha xususiyatlariga qarab klassifikatsiya-lanadi.

1.Yuklarni ortish-tushirish usullarini belgilovchi fizik xususiyatiga qarab: tukiluvchi va sochiluvchi. taralik donabay va tarasiz, okiziladigan va suyuk, turlarga bo'linadi.

Ularning xar birini tashish uslublari mavjud.

2. Yuklarning ogirligiga qarab: odatdagi - donabay uchun - 250 kg gacha, dumalatadigan donabay - 400 kg gacha;

3. juda ogir yuqoridagilardan ogirroq yuklar.

4. O'lchamiga qarab: gabaritli yuklar - standart avtomobillarning bortida tashiladi; nogabarit yuklar. kachonki eni 2m dan ko'p, balandligi 2.5 m dan ko'p va uzunligi 3 m dan ko'p bo'lgan yuklar kiradi. Nogabarit yuklar maxsus uzun bortli avtomobillarda tashiladi.

5. Xavflilik darajasiga qarab etti guruhga bo'linadi:

1 - guruh - kam xavfli (kum, gisht, tuprok, ...)

2 - guruh - tez yonadigan (benzin, asteton,

kinoplenka va boshqalar)

3 - guruh - changiydigan va issik (stement, oxak, asfalt va boshqalar)

4 - guruh - uyuvchi suyukliklar (kislotalar, ishkorlar va boshqalar)

5 - guruh - ballonlardagi sikilgan va suyultirilgan gazlar;

6 - guruh - o'z razmeriga qarab xavfli yuklar (nogabarit yuklar)

7 - guruh - radioaktiv, portlaydigan va zaxarli yuklar.

5. Transport vositalarining yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish darajasiga qarab 4 ta sinfga bo'linadi (6.1. jad-val).Shuni kayd etish lozimki, bir yukning uzi uning upakov-kasiga qarab x.ar xil sinfga kirishi mumkin.Masalan parket pachkalangan bo'lsa 1-sinfga kiradi, asarda tukma holda taxlanmasdan tashilsa 2-sinfga mansub buladp va harakat vositasining yuk ko'tarish qobiliyati 20%gacha kamayadi.

6. Tashish shart-sharoitlariga qarab yuklar maxsus transport vositasi talab kilmaidigan; maxsus transport vositalari va maxsus sanitariya va temperaturani saklashni talab qiladigan tez buziluvchi yuklar; maxsus moslashtirilgan harakat vositalarini talab qiladigan utkir xidli yuklar va boshqa maxsus yuklarga bo'linadi.

7. Saklash shart-sharoitlariga qarab: qor-yomg'ir va temperaturaning o'zgarishiga qarab buzilmaydigan, ochikjoylarda saklanadigan yuklar; kor-yomg'ir ta'sirida buziladigan va temperaturaning o'zgarishidan kurkmaydigan, yopik naveslar tagida saklanadigan yuklar; kor-yomg'ir va temperatura ta'siridan buziladigan va yopik omborxonalarda saklanadigan yuklar; maxsus temperatura rejimini va boshqa sharoitlarni talab qiladigan, maxsus skladlarda va rezervuarlarda saklashni talab qiladigan yuklar.

6.2.Yuklarning sinfi va solishtirma og'irligi.

6.1. jadval

Yuklarning sinflarga bo'linishi

Sinf	Yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish koeffitsienti	Yuk ko'tarish qobiliyatidan o'rtacha foydalanish koeffitsienti
1	1,0	1,0
2	0,99-0,71	0,8
3	0,70-0,51	0,6
4	0,5va kam	0,5

Taralar yuklarni tashish, ortish-tushirish, saklash pay-tida buzilishdan saklaydi. Taralar mustaxkam. engil, ko'p marta kullash imkoniyatini beradigan, engil tamirlanadigan. arzon materiallardan kilmnishi lozim. Ularga kuyiladigan talabning eng asosiysi - harakat vositasiga ortilishi - tushirishishi va joylashishi kulay bo'lishi lozim.

Taralar maxsus va universal bo'lishi mumkin. Maxsus taralarda fakat bir xil yuklar tashilishi mumkin (eglar uchun bochkalar. kislotalar uchun shisha idishlar, gaz uchun ballonlar va boshqalar).

Univesral taralarda bir necha xil tovarlarni tashish nmkoniyati bor (koplar, yashiklar, bochkalar va boshqalar).

Aksariyat xollarda tovarlar bir nechta taralarda upak-voka kilinadi. Qo'shimcha tara supertara deyiladi. Masalan yoglar va vinolar butilikalarga

kuyilib yashiklarda tashiladi. Yashiklar uz navbatida konteynerlarga joylanishi mumkin. Bunda butilkalar tara, yashiklar supertara deb yuritiladi.

Taralarni tayyorlashga xarajatlarning ko'pligini xi-sobga olib ularni maxsus, moslashtirilgan transport vositalarida tashishni tashkil etish mumkin.

Taralarga quyidagi markirovkalar kuyilishi mumkin:

1)tovar uchun - ishlab chikargan zavod, yukning turi va ogirligi:

2)yuk uchun - yuk kabul kilib olinadigan punkt va yuk ni kabul kilib oluvchi, yuk jo'natilgan punkt va yuk jo'natuvchi;

3)transport uchun - transport nakladnoyining № va jo'natilgan yuklar soni (joyi). (Masalan: №194608-10, demak yuk № 194608 rakamli nakladnoy bilan jo'natilgan, jo'natilgan joylar soni - 10).

4)maxsus -ortish, tushurish, tashish va saklashda yuk bilan muamola qilish tartibini ko'rsatuvchi belgilar. Ularga rioya qilish yuklarni ortish, tushirish, tashish va om-borxonalarda saklash bilan mashgul bo'lgan shaxslar uchun bajarilishi majburiydir.

6.3.Yuk tashish hajmi. Yuk aylanmasi va yo'nalishi.

Yuk aylanmasi - ma'lum vaqt ichida bajarilgan yoki bajari-lishi lozim bo'lgan. tonna-kilometrlarda o'lchanadigan transport ishidir.

Tashish hajmi - ma'lum vaqt ichida tashilgan yoki tashi-lishi lozim bo'lgan tonnalarda o'lchanadigan yuk miqdoridir.

Yuklar yo'nalishi - bir tomonga yunalgan. tonnalarda o'lchanadigan yuk miqdoridir.

Yuk aylanmasi va yuklar yo'nalishi miqdoriga, nomenklatu-rasiga, sinfiga va tashilish muddatiga qarab klassifikastiya-lanadi.

Yuk jo'natish punktlari - yuk paydo kiluvchi: yuk kabul kilib olish punktlari yuk simiruvchi, yuk kabul kilib oluvchi va yuk

jo'natuvchi punktlar birga bo'lsa kombinastiyalashgan punkt-lar deb, agarda punktlarda yuklar ortilsa yoki tushirilsa -tranzit punktlar deb ataladi.

Yuk aylanmasi va tashish hajmi yil davomida xar xil mik-dorga ega bo'ladi.

Xalqaro yo'nalishlarning xar biri buyicha oylik o'rtacha yuk aylanmasining miqdori quyidagicha topiladi:

$$W_{ypt} = I W_{ytl} / 12 \cdot t_{km} \quad (6-1)$$

$I W$ yil - yillik yuk aylanmasining umumiy miqdori. Yuk aylanmasining notekisligi quyidagi koeffistient bilan xarakterlanadi

$$N = W_{max} / W_{urt}$$

Tashish x.ajmining notekisligi kuiidagicha aniqlanadi

$$N' = Q_{max} / Q_{urt}$$

Q_{max} - yuk hajmining maksimal miqdori, tn;

Q_{ypT} - yuk hajmining o'rtacha oylik miqdori. tn.

Odatda N va N' lar bir-biriga teng bulmaydi.

Ular quyidagi xollarda teng bo'lishi mumkin: agarda xar oyda yuklar bir xil miqdorda tashilsa yokb yuklarni tashish bir xil masofada amalga oshirilsa.

Yuklar, ortish tushurish xisobiga va boshqa turdagi transportga uzatilishi xisobiga tashish hajmi yuklarning fizik miqdoridan ko'p bo'lishi mumkin. Masalan. yuklar temir yuldan avtomobil transportiga yoki dengiz transportiga uzati-lishi mumkin, demak yuk istemolchiga etib borguncha kadar ikki marta tashiladi.

Shuning uchun tashishning qaytarilishi koeffistienti aniqlanadi:

$$N_{qayt} = Q_{tash} / Y_{fiz.mik}$$

Q_{tash} " tashilgan yuklarning hajmi. tn. $Q_{fiz.mik}$ - yuklarning fizik

miqdori. tn.

Nazorat uchun savollar:

1. Yuklar qaysi xususiyatlariga kara b klassifikastiyalanadi?
2. Netto, tara, brutto nima?
3. Yuklarning xavflilik darajasiga kara6 guruhlanishini tushuntirib bering.
4. Yuklarning nechta sinfi mavjud va u nimaga bog'liq?
5. Taralarga kuyiladigan markirovkalardan qanday axborotlarni bilib olish mumkin?
6. Yuk aylanmasi nima ?
7. Yuk hajmi nima ?
8. Oylik o'rtacha yuk aylanmasining miqdori qanday topiladi?
9. Yuk obrotining va tashish hajmpning notekisligi qanday topiladi? 10. Tashishning qaytarilish koeffistienti qanda y topiladi ?

7-Bob. Xalqaro transport turlari faoliyatining iqtisodiy-texnik ko'rsatkichlarini rejalashtirish.

7.1.Transport turlari faoliyatini xarakterlovchi ko'rsatkichlar majmuasi. Transport turlari faoliyatining unumdorlik texnik, ekspluatatsion va iqtisodiy ko'rsatkichlari.

Ma'lumki transport turlarining ish faoliyati rivojlanish samaradorligi ma'lum ko'rsatkichlar majmuasi bilan o'lchanadi. Ammo, xalqaro yuklarni tashishda transportning deyarli barcha turlari ishtirok etishadi va uzaro faoliyatlari bir-biriga chambarchas holda kechadi. Transport turlarining samaradorlik ko'rsatkichlarini taxlil etib, ularning ichki moxiyati va miqdoriy o'lchamlarini taxlil etilib bir tizim shakliga keltirilmasa, xalqaro yuklarni tashishning ustivor yo'nalishlarini tanlab olish kiyin kechadi. (3)

Shuning uchun quyida ko'rsatkichlar tizimini ko'rib chikamiz: Harakat vositasi birligidan foydalanishning unumdorligi transport harakatining samaradorligini baxolovchi asosiy ko'rsatkichlardan biri bo'lib xisoblanadi, uning unumdorlik miqdori barcha asosiy iqtisodiy ko'rsatkichlar bilan bog'liq va harakatdagi tarkib birligiga to'g'ri keluvchi bajarilgan transport ishining miqdori bilan o'lchanadi Bunda

W- T xisobdagi vaqt davrida harakatlanadigan transport vositasi birligining ish unumdorligi; $1Q_{lv} \gg i$ " T xisobdagi vaqt davri uchun transportning yuk aylanishi, t-km (t-min);

Q- yuk miqdori, t;

1- I t yuk tashishning o'rtacha masofasi, km;

Xq- harakatdagi tarkibning yuk ko'tara olishda nakd tonna miqdori ($Zq = A_p q$),

Ar- transport harakat tarkibining ruyxatlagi o'rtacha soni, dona;

q-harakatdagi vositasining o'rtacha yuk ko'tara olish qobiliyati, t.

Harakatdagi vositasi birligining ish unumdorligi xar bir transport turida uning yuklar bilan ishlash texnologiyasini va vujudga kelgan istikbolni aniqlash tizimini xisobga olgan holda aniqlanadi. Temir yul transportida :

$$W_v = Q_1 \text{urt} * Y_{\text{urt}} / Q_1 \quad W_v = 241 \text{urt} q_{\text{urt}} Y / (1+B) Y'_{\text{urt}} (V_1 \text{urt} + Z_1 t) + R_{\text{jdk}}$$

bunda: W_v - vagon ishchi jamlamasining kunlik unumlorligi. g-km/vagon;

$l_{\text{Ch}|1}$ - vagonning sutkada o'rtacha pul yurishi. km xisobida; u , - ikspluatation tarif va tonna-k.m.larning nisbati: $|3$ - vagonning bush yul yurish koefhistient!! (yuksiz yu.1 yurshi-ning yuk bilan yurishga munosabati):

V_v - yuk tashuvchi poezdlarning o'rtacha uchastkaviy tezligi. km/s; t , - vagonning bitta texnik stanstiyada o'rtacha tuxtab krlishi; vaqti, s;

Z , - vagonning elkasi yoki bitta texnik stanstiyaga to'g'ri keladi-gan tranzit vagonining o'rtacha yul yurishi, km; K_j - joylik ish koefhistienti;

t_{K} - bitta yuk operastiyasida vagonning o'rtacha turib kolish vaqti, s;

u_{mk} - vagonning yuk ko'tara olishidan foydalanish koefhistienti; q_{yp} - vagonning o'rtacha yuk ko'tara olishi. t; V , - yuk tashuvchi poezdlarning texnik tezligi, km/s; K , - tezlik koefhistienti; Y' - yuk ortilgan vagonning dinamik yuk ortilishini statistik

yuk ortilishiga bo'lgan munosabati; $1_{,,1K}$ - yuk ortilgan vagon reisining o'rtacha uzoklign. km: l_t - bushagan vagon reisining o'rtacha uzokligi, km.

Dengiz transportida:

$$W_j = Y_{\text{yuk}} V_v D_x$$

$$W_j = 1_{\text{ur}} / 1_{\text{ur}} + 2Q \quad Y_{\text{yuk}} = Y_v * (1-b) / \quad V_v = M_1 K_1$$

$$M_v = M'_v K_1 + M''_v (1-K_1)$$

W_j - sutkalik foydalanish davrida dengiz transport floti kemalarining 1 t yuk ko'tara olish qobiliyatining ish unumdorligi, t-mil/tonna;

V_v - yuk ko'tara olish qobiliyatidan foydalanish koefitsientiga.

V_n - yalpi ekspluatatsiya tezlik. mil/kun;

Q_{hk} - transport kemalarining kemalar gushtidagi joylarning o'rtacha yuk ko'tara olishi. g;

V_{Ip} - portlardagi yuk ko'tarish; ishlarining o'rta sutkalik intensivligi;

u_{11} - yuklash koefitsienti;

3(5) - ballast yul yurish koefitsienti;

5 - yukning almashtirish koefitsienti;

M_p^s, M_p'' - turli xil portlardagi yuk ishlarining o'rta sutkalik intensivligi, t;

$K_{..}$ - portlardagi kemalar tuxtab turishining davomiyligini ko'rsatuvchi koefitsient.

Dare transportida:

$$W_t = V_1 V_1 B_{yuk}$$

bu yerda V_{V_t} - kemalar suzishi mumkin bo'lgan davrning sug'asiga; uip-j transport floti kemalarining 1 t yuk ko'tara olish qobiliyatining unumdorligi. t-km;

u - 1 t yuk ko'tara olish qobiliyatining o'rtacha yuk o'rta sutkalik ko'tara olish qobiliyatidan foydalanishning dinamik koefitsienti. t;

V - yuk ortilgan kemalar harakatining o'rtacha texnik tezligi. km/sut;

$K_{..}$ - yul tezligi koefitsienti;

$p_{11(k)}$ - yuk bilan 11 yurish koefitsientiga; - kema o'rtacha yuk ko'tara olishi. ch;

$q_{v>}$ - yuk o'rta sutkalik o'rta sutkalik ishlarining o'rtacha intensivligi. t/sut;

M_{1r} - kemal ketayotgan yuldagi kushimcha yuk ishlarini $\backslash k: oG >$.; oluvchi

$K_{..}$ - kemalarning turli texnik va boshqa operastiyalar (yuchish va yuk tushirish bilan portlarlagi turidagi kishini xisobga olish) koeffitsient;

operastiya vaqtidan va vagonlarning saralash stansiyasidan to portgacha bo'lgan yuldagi vaqtiga bog'liq.

Vagonlar bir sutka lavomila bir tekisda berilsa ularning tupla-nish vaqti:

$$t = 2U. (7.9)$$

intensiv davrda vagonlar sutkalik okimi notekis bo'lsa;

$$t = Jn. (7.10)$$

bunda: $K_{..}$ - intensiv lavr mobaynidagi bir sutkala utkazishlar soni;

bunda: $G_{..}$ - mo'ljallangan prichal (soxil) frontiga ketaetgan sutkalik vagon okimi;

$l_{..}$ - mo'ljallangan vagonning uzunligi;

$Z_{..}$ - tuxtash joyi chizigining yuk ortish-yuk tushirish front-ning uzunligi, m;

$T_{..}$ - tayinlangan poezdning intensiv kelish vaqti, s: Yuk ortish-yuk tushirish operastiyalari uchun ketadigan vaqt kemaga yuklovchi mexanizmlarning unumdorligini xisobga olish bilan belgilanadi.

Barcha transportlardagi ekspluatatsion ko'rsatkichlar ko'p sonli iktisodiy va ijtimoiy, texnik va tashkiliy-xukukiy omillar ta'siri ostida uzgaradi. Masalan, bir turdagi transport doirasida 1 t yukni ta-shishning o'rtacha uzokligi eng avvalambor iktisodiy omillarga bog'liq: ishlab

chikarishni joylashtirish, transport-iktisodiy aloqalar tizimlari, transport turlari o'rtasida tashiladigan yuklarni taqsimlash. Yuk tashishning o'rtacha masofasiga, shuningdek texnik va tashkiliy-texnik omillar ham ta'sir qiladi. *Misol uchun, temir yul liniyalari tarmoklari, kanallar, kuvur yullari tizimlari, avtomobil yullarining rivojlanishi bilan uzgaruvchi transport tarmoklarining konfigurastiyasi hamda bir necha turdagi transportlarning ishtiroki bilan to'g'ri aralash yullar-ni tashkil qilish.

(7.1 - 7.12) ifodalarni taxlil etib quyidagilarni ta'kidlash mumkin: transportdagi mexnat unumdorligi to'g'ridan-to'g'ri mutanosib ravishda harakat vositasining va undan foydalanishning barcha ekspluatation ko'rsatkichlari (transport vositalaridan foydalanish koefitsientlari. yuk ko'tara olishdan foydalanish va foydali yul yurish. ish vaqti. foydalanish tezligi, bitta harakat vositasining o'rtacha yuk ko'tara olishi) miqdoriga va aksincha mutanosib ravishda ishlovchilar soniga bog'liq. Transportda ilmiy-texnika tarakkiyoti yutuklarini joriy kila turib ko'pgina ekspluatation ko'rsatkichlarni (harakat vositasining yuk ko'tara olishi. yuk ko'tara olishdan foydalanish koefitsienti transport vositasidan foydalanish koefitsienti 'ekspluatation tezlik yaxshilash va shuning zvasiga mexnat unumdorligiga erishish mumkin. Yuk tashish va yuk or-tish-yuk tushirish jarayonini tashkil etish yclubini takomillashtira turib, transport ishining ekspluatation ko'rsatkichlarini anchagina yaxshilash va ularning miqdorini uzgartiriish xisobiga mexnat unumdorligini ustirishga ega bo'lish mumkin.

7.2.Yuk tashish tannarxi, ekspluatation xarajatlar.Asosiy ishlab chikarish fondiining qaytishi.

Yuk tashishning tannarxi, fondlarning qaytimi, foyda, rentabellik transportning ishini samaradorligini ifolaydigan asosiy iktisodiy ko'rsatkichlardan bo'lib xisoblanadi. Shu barcha iktisodiy ko'rsatkichlar

ilmiy-texnik yuksalishni joriy etish va texnologik jarayonni takomillashtirish buyicha tashkiliy-texnik tadbirlar natijasida uzgaruvchi asosiy ekspluatatsion ko'rsatkichlarning o'zgarishiga bog'liq,

Avtomobil transportidagi yuk tashishning tannarxini quyidagi ifoda buyicha aniqlash mumkin:

$$St_{km} = (S_{kmL} + C_{iA}C_{hi} + MX_x) / V_{tkm} = S_{km} / q_{yb} + C_q / V_{eqyb} + C_t / (I + C_{km}) K \quad (7.13)$$

$$St = (C_{kmL} + C_{iA}C_{hi} + MX_x) / V_t = S_{kmLur} / q_{yb} + C_{t,,} / q_y + ((C_t + S_{kmLur}) K$$

bunda: S_{1km} , S_{-1tkm} va 1 t yukning tegishli yuk tashishning tannarxi. sum;

S_{km} , $S_{-1 km}$ yul yurish va ish soatiga mutanosib ekspluatatsion xarajatlar, sum;

$S_{,,}$, S_{1KM} - 1 t yukning va 1 tkm tegishli ishbay asosiga kurilgan baxolar, sum;

L - avtomobilning yurgan yul, masofasi km;

$AS_{,,}$ - avtomobilning ish soatlari, s;

MX_L - xaylovchilarning ish xaklari, sum;

$V_{,,}$, V_{1KL} - tkm va tonnalarida bajarilgan *ish* hajmi. t;

$t_{,,}$ - yuk ortish-yuk tushirshi operastiyalarining vaqti. s;

K - yukning darajasini xisobga oluvchi koeffitsient. Olib kelingan bir tonna yukni yuk jo'natuvchidan yuk kabul kilib oluvchiga etkazish davridagi ekspluatatsion xarajatlari quyidagi kurinishda ifolalanishi mumkin

$$E_i = S_{iLv} + S_{vLv} + S_{otQot} + Q_{eik} + S_{dvImt}$$

bunda" $E_{,,}$ - 1 t yukni etkazish buyicha umumiy ekspluatatsion xara-

rajatlar

$S_{,,}$ - magistral transportda yukni tashish davridagi tkm ning tannarxi, sum;

S_n - magistral transportidan yukni olib chikish davrida, tkm ning tannarxi;

S_{O1} - 1 t yukga ketadigan ortish - tushirish operastiyalarining tannarxi, sum;

$E_{||K}$ - I t yukga tegishli bo'lgan magistral transportdagi dastlabki va oxirgi operastiyalar buyicha xarajatlar; S_m - 1 tkm ga tegishli bo'lgan magistral transportda yuk tashishning tannarxi (yuldagi turli xil operastiyalarni, qayta shakllantirishni. shlyuzlash va xokazolarni kushgan holda)- sum; $1_I, [,,, I_{VII}$ - yukni magistral transportiga olib kelish, olib ketish va magistral transport bilan tashib utishning o'rtacha masofasi, km;

$Q_{,,}$ - 1 t yukni barcha yullardan olib utishga to'g'ri keluvchi ortish tushirish operastiyalarining miqdori.

Transportda fondlar qaytimi asosiy ishlab chikarish fondlari kiymatining 1 sumdan olingan daromadlar miqdori bilan o'lchanadi:

$$.F=D/AIF=StAsi365aTi qyVV ("16)$$

bunda: $F_{,,}$ - asosiy ishlab chikarish fondlarining 1 sumga to'g'ri keladigan sumdagi daromadni kelishi; D - daromadlar, sum;

AIF - asosiy ishlab chikarish fondlarining kiymati. s\'m.

7.3.Tashish faoliyatidan olinadigan daromad, foyda va rentabellik.

Transportdagi foyda daromadlarining oshishiga va yuk tashish tannarxining pasayishiga bog'liq:

$$P = D - EX=Asi365aTi qybV(a-S)AIF.$$

bunda: P - foyda;

a - daromad stavkasi, sum/!O tkm;EX - ekspluatastion xarajatlar, sum;
Rentabellik quyidagi ifoda buyicha aniqlanishi mumkin:

$$R = \frac{A_{ai}365aTqyVi(a-S)}{AIF} \quad (7.18)$$

Shunday kilib, barcha transport turlarining samaradorligi asosiy texnik-iktisodiy ko'rsatkichlar va ekspluatastion ko'rsatkichlarning uzga-rishiga bog'liq ya'ni: harakat vositasini yulga chikarish koefhistientiga, harakat tarkibi ishlash vaqtining miqdoriga, yuk ko'tara olishdan foyda-lanish koefhistientiga, olib borish va orkaga qaytish reysida harakat vositasini yuklanishiga, ishsiz turib.kolish va yuk ortish tushirish ope-rastiyalarini amalga oshirilayotganda turib kolishga ketgan vaqt capfiga. transportning harakatlanish va uning oxirgi va oralik punktlardagi turib krlish vaqtiga. foyda stavkasi va yuk tashishning tannarxiga.Tannapx miqdori uz navbatida bir kator ekspluatastion ko'rsatkichlarga bog'liq, ma-salan: harakat vositasidan birining yuk ko'tara olishi va yuk ko'tara olishdan foydalanish koefhistienti; o'rtacha ekspluatastion tezlik va harakat vositasini bushatilishi, yuklarning jo'natish tezligi, turli texno-logik operastiyalar davrida harakat vositasining tuxtab kolish vaqtini qisqartirish.

7.3. 7.8, 7.13, nfodalarni taxlil kilib shuni ta'kidlab utish mum-kinki, ishlab chikarishni intensifikastiyalash sharoitlarida unumsiz tu-rib kolishlarning vaqtini, yuk ortish tushirish operastiyalarining vaqti-ni qisqartirish. poezdlar, avtomobillar, kema harakatlanishining jadal va ekspres yo'nalishlarini joriy qilish aloxida ma'noga ega bo'ladi. Bu ko'rsatkichni yaxshilashga texnologiyani takomillashtirish va yuk tashish jarayonini tashkil qilish va boshqarish; buyicha tadbirlar muvofik ksla-di.

Nazorat uchun savollar:

1. Transport turlari faoliyatini xarakterlovchi kanlay ko'rsatkichlarni bilasiz?
2. Qaysi ko'rsatkichlar texnik ko'rsatkichlarga kiradi?
3. Qaysi ko'rsatkichlar iktisodiy ko'rsatkichlarga kiradi?
4. Transport ishining miqdori: temir yul transportida, avtomobil transportida, suv transporti turlarida. Qaysi ko'rsatkichlari bilan xarakterlanadi?
5. Transport turlari ishining uzluksizligini ta'minlash qaysi ko'rsatkichlar bilan belgilanadi?
6. Yuk tashishning tannarxi kadlay annklanadi?
7. Transportda ekspluatasion xarajatlar qanday aniqlanadi?
8. Fondlar qaytimi qanday annklanadi?
9. Transport turlari faolnyatining natijalari foydava rentabellik qanday aniqlanadi?

8-Bob. Xalqaro yo'nalishlarda yuk avtomobillarining harakatini tashkil etish.

8.1.Avtomobillarni harakatini tashkil etish yo'nalishi-marshrut.Marshrutlarning turlari.

Xalqaro yo'nalishlarda avtomobillarda yuk tashishni tashkil etishda eng yuqori umumdorlikni ta'minlash va eng kam tannarxga erishish talab etiladi.

Avtomobillarning harakati oldindan belgilab olingan eng samarali ma'lum bir yo'nalish-marshrut orqali amalga oshiriladi.

Marshrutlar shunday tashkil etilishi kerakki, uning yo'nalishi iloji boricha yuklar okimi bilan to'g'ri kelishi, karama-karshi tashishlar bilan, qaytadan tashish bilan to'g'ri kelmasligi lozim. Harakat eng yaxshi yullardan, harakat xavfsizligini ta'minlagan holda harakat intensivligi kamrok bo'lgan yullardan yurish rejalashtiriladi.

Avtomobillarning marshrut buyicha harakati asosan ikki xil bo'ladi:

- mayatnik tarzida (2.2 chizmaga karalsin);
- xalka tarzda (2,1 chizmaga karalsin).

Mayatnik shaklidagi marshrutlarda avtomobillarning ikki punkt orasidagi harakati ko'p marta qaytariladi. Mayatnik marshrutlari uch xilda bo'ladi

- teskari tomonga yuksiz;
- teskari tomonga yuk bilan; -teskari tomonga kisman yuk bilan.

Xalka marshrutlarda x.arakatdagi avtomobillar ma'lum punktlardan qayta-qayta utadi va birinchi punktga qaytib keladi. Xalka marshrut tula yuk bilan va kisman yuk bilan amalga oshishi mumkin. Barcha xollarda r 0,5 dan ko'p bo'lishi lozim.

8.2.Xalqaro yo'nalishlarda tashishni tashkil etishda transportning

turini tanlash.

Transport vositasi turini tanlash tashiladigan yukning turi va miqdoriga, yul sharoitlariga, upakovkaning turiga, ortish-tushirish buyicha shart-sharoitlarga, tashish tannarxiga, davlatlar urttasidagi munosabatlarga bog'liq bo'ladi.

Misol tarikasida, ma'lum xalqaro yo'nalishda yuklarni tashishni tashkil etish uchun avtomobillarni yoki tyagachlarni tanlash samaradorligini ko'rib chikamiz. Bunda shu narsani kayd etish lozimki avtomobillarning ortish-tushirish operastiyalariga ketadigan vaqti, pristepnlarni (tirkagichlarni) avtomobilga tirkash vaqtidan ko'pdir. Shuning uchun kam masofalarda yuklarni pristepni tyagachlarda tashish afzalrok bo'ladi.

Ikkinchi tomondan, hozirgi kunda xalqaro yo'nalishlar buyicha yuklar asosan zamonaviy pristepni tyagachlarda tashilmokda, chunki tyagachlarga turli rusumdagi va turli yuklarni tashishga mo'ljallangan, geometrik razmerlari, ulash mexanizmlari va texnik xarakteristikasi bir xil bo'lgan pristepnar ulanmokda. Pristepnlarni tyagachlarga ulash mexanizmlari shu darajada mukammallashtirilganki, ulash-uzishga ketadigan vaqt juda ham qisqa va katta mexnat sarfi talab etilmaydi.

Demak, avtomobil bilan pristepni tyagachning kullanish samaradorligi darajasini aniqlash uchun bir xil kiymatga ega bo'lgan masofani aniqlaymiz. Uning kiymati quyidagicha aniqlanadi:

Avtomobilning soatlik unumdorligi aniqlanadi.

$$Q_{ca} = (q_{ay} R V_T) / (1_{yub} + R V_T t_{0T}) \quad (8.1)$$

Tyagachning soatlik unumdorligi

$$Q_{car} = (q_{at} y_c P V_{TT}) / (1_{yu6} + R V_{TT} t_{0Tn}) \quad (8.2)$$

bunda

Yaat " yarim pristep yoki pristepni yuk ko'tarish qobiliyati;

V_{TT} - tyagachning texnik tezligi, km/soat; t_{0Tn} - tyagachga pristepni tirkash vaqti, soat.

$Q_{ca} \sim Q_{cax}^{ga \text{ teng}}$ bo'lganda, $1_{yub} = \backslash_{Gsh}$ bo'ladi, bunda $1_{y,}$ -bir xil qiymatga ega bo'lgan masofa, km. Demak,

$$(q_{aT} \text{ yC } P^{V_{TT}}) / (1_{bk} + R V_T t_{0T}) = \quad (8.3)$$

$$(q_{aT} \text{ yC } P^{V_{TT}}) / (1_{bk} + P V_{TT} t_{0Tn})$$

Bu x.ol uchun $u_s \text{ — } P$ deb k.abul kilsak

$$q_a V_T 1_{bk} + q_a V_T p V_{TT} t_{0TT} = \quad (8.4)$$

$$q_{at} V_{tt} 1_{yub} + q_{at} V_{tt} R V_t Tot$$

$$q_a V_T 1_{yub} - q_{at} V_{TT} 1_{bk} = \quad (8.5)$$

$$q_{at} V_{tt} R V_t It - q_a V_t R V_{tt}$$

bundan,

$$Ir (q_a V_t - q_{at} V_{TT}) = R V_T V_{TT} (q_{at} tot - q_a toti) \quad (8.6)$$

$$1_{bk} = R V_{TT} (q_{at} t_{0T} - q_a t_{0Tn}) / (q_a V_T - q_{aT} V_{TT}), KM \quad (8.7)$$

8.3.Bir xil qiymatga ega bo'lgan masofa.

Bir xil qiymatga ega bo'lgan masofani aniqlab, uni tashish masofasi bilan solishtiramiz. Agar tashish masofasi bir xil kmymatga

ega bo'lgan masofadan kam bo'lsa, bu holda tyagachni kullash lozim, aks holda avtomobillarni kullash lozim bo'ladi.

Xalqaro yo'nalishlarda yuklarni tashishni tashkil etishda yana bir masala kundalang bo'lib turadi, u ham bo'lsa, ma'lum marshrutdagi yuklarni tashishni amalga oshirish uchun qanaqa yuk ko'tarish qobiliyatiga ega bo'lgan va qaysi rusumli avtomo-bilni tanlamok kerak?

Buning uchun bir tkm yuk aylanmasining tannarxi aniqlanadi.

Bir tkm ning tannarxi to'rt qismdan iborat:

- doimiy yoki o'zgarmas xarajatlar: haydovchilarning ish xaki; admmnmstrativ va texnik xodimlarning ish xaki; bino va inshootlar bilan bog'liq xarajatlar; administrativ-xujalik xarajatlari va boshqalar;
- uzgaruvchan xarajatlar: avtomobilning bosib utgan ma-sofasiga bog'liq bo'lgan xarajatlar bo'lib, ekilgi-moylash materiallari; avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash xarajatlari; shinalarning eyilishi va ularni tiklash, amartizastiya va boshqa xarajatlar;
- yukning u yoki bu transport turida tashilganda yo'qotilishi mumkin bo'lgan kiymati;
- tashilgan yuklarni ortish-tushirish xarajatlari.

Yuqorida keltirilganlarga asosan, 1 tkm ning tannarxi quyidagicha aniqlanadi:

$$S = (R_{doim} St + R^{zg} (1yub / R_{Ch}) + R_{okt} + Rot t_{OT}) / W_4, \quad (8-8)$$

AFJDI doll.

Bunda,

R_{doim} " avtomobilning 1 soat ishlashiga to'g'ri keladigan doimiy xarajatlar, AKSh doll.;

$R^{zg} \sim$ avtomobilning 1 km bosib u'tgan yulida to'g'ri keladigan xarajatlar summasi, AKSh doll.;

R_{ykt} - bir tonna tashiladigan yukning narxi, AKSh doll.;

R_{ot} - ortish-tushirish uchun 1 t yukka sarf bo'ladigan xarajatlar, AKSh doll.;

$W^{\wedge}$ - bir katnovga to'g'ri keladigan tkm lar miqdori.

$$S = (R_{doim} (l + t_{0T}) + R_{Gzg} (l_{yu6} / r,)) + \quad (8.9)$$

$t + Rot t_{0T}) / (q Y W,)$. AKSh doll.

f 8.9) formulaga muvofik turli rusumli avtomobillarda yuk tashishning samaradorligi aniqlanadi.

Nazorat uchun savollar:

1. Avtomobillarning xarakatini tashkil etishdagi qanday tamoyillarga e'tibor berish kerak?
2. Marshrut nima va uning qanday turlari mavjud*
3. Xalqaro yo'nalishlarda yuklarni tashishni tashkil etishda transportning turlarini tanlashning uslubiyatini tushuntirib bering
4. Bir xil qiymatga ega bo'lgan masofa tushunchasi nima uchun kiritilgan va undan qanday kilib foydalaniladi
5. Xalqaro yuklarni tashishni tashkil etishda avtomobillarni ularning yuk ko'tarish qobiliyatiga qarab tanlash uslubiyatini tushuntirib bering va bunda nlmaga tayaniladi?

Xulosa

Globallashuvning tobora keng ko'lamda yoyilishi har bir mamlakat tashqi iqtisodiy faoliyatini yanada rivojlantirishni zaruratini keltirib chiqarmoqda. Tashqi iqtisodiy faoliyat esa o'z navbatida transport ta'minlangan holdagini amalga oshiriladi. Buning uchun transport koridorlarini barpo qilish va rivojlantirish, chet ellarga olib chikuvchi yo'nalishlarning me'yorida ishlashi uchun zaruriy shart-sharoitlar, xalqaro transportni hukukiy bazasini yaratish, xalqaro tashkilotlar va

xalqaro konvenstiyalarga milliy transport koidalarini moslashtirish kabi masalalarni magistrnlarga dasturulamal bo'lishi uchun tayyorlangan ushbu darslik ularga bilim berishda foydadan holi bo'lmaydi.

Qadimdan insoniyat madaniyatining taraqqiyoti transport koridorlarini shakllantirish bilan bog'liq bo'lgan. Ko'p asrlar mobaynida Sharq va G'arbni o'zaro bog'lagan qadimgi Ipak yo'lini eslaylik. Aynan shu yo'l ilm, fan, texnika, texnologiya, millatlararo va xududlararo munosabatlarning jadal rivojlanishiga, madaniy qimmatliklar ayirboshlanishiga yordam bergan. Hozirgi paytda uning tarixiy ahamiyati tiklanmoqda. Ming yillar ilgari bo'lganidek, u Sharq va G'arb o'rtasidagi ko'prik bo'ladi. Dunyoning ko'plab mamlakatlari ushbu yo'lga tutashgan. O'zbekiston qadimda ham ushbu ulkan yo'lning asosiy savdo va transport tarmoqlaridan biri bo'lgan. Bugungi kunda O'zbekiston Buyuk ipak yo'lini tiklash tashabbuskori va Evropa Ittifoqining Evropa - Kavkaz - Osiyo transport koridorini Kavkaz va Markaziy Osiyoning yangi mustaqil davlatlari bilan birgalikda rivojlantirishga texnik yordam ko'rsatishga oid TRASEKA dasturining faol ishtirokchisi sifatida o'zining noyob geografik ahamiyatini saqlab qoldi.

Shundan kelib chiqib, darslikda tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda transport va uning ahamiyati, transport ta'minoti, xalqaro yuk tashuv ishlarini optimal tashkil etish va boshqarish, yuklarning tasniflanishini amalga oshirish, transport koridorlarining yo'nalishlarini belgilash, optimal marshrutlarni tanlash, xalqaro transport turlarining iqtisodiy-texnik ko'rsatkichlarini rejalashtirish, xalqaro yo'nalishlarda yuk avtomobillarining harakatini tashkil etish kabi masalalar ko'rib chiqilgan.

Mazkur darslik bugungi kunda magistrnlarni malakali kadrlar bo'lib etishishida, O'zbekistonni tenglar ichida teng bo'lishi uchun, jahon bozorida o'z o'rnini topishi uchun keng ko'lamdagi ishlar, xususan tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minotini yanada yaxshilashga xizmat qilishiga ishonamiz.

Izohli lug'atnoma

ISO standarti- Xalqaro standartlashtirish tashkiloti.

UN-EDIFACT- Elektron axborot almashinuvi standarti.

Biznes — reja— kushma korxona yoki kompaniyaning qisqa davrga mo'ljallangan rejasi.

Bojxona fakturasi - bojxona tulovlari FOB narxi buyicha xisoblanadigan davlatlar uchun (masalan ASh11, Kanada) kerak. Bu xujjaga muvofik.. FOB ning narxi schet-fakturaga qo'shilishi yoki olib tashlanishi kerak.

Global logistika- barkaror makrologistik tizimlar tuzishning taktika va strategiyasidir.

Invoys— sug'urta shartnomalarida qullaniladigan schet.

Inkoterms— 2000— Xalqaro yuk tashish atamallari.

Intermodal yuk tashish— bir nechta turdagi transportda

Yo'l— transport vositalarini harakatlanishi uchun ajratilgan maydon.

Yo'lovchi— bir ob'ektdan boshqa ob'ektga etkazilishi kerak yulovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir.

Konsullik fakturasi - schet-faktura bilan birgalikda ayrim davlatlar tomonidan suraladi. Bu xujjat joylardagi konsullik idoradlari tomonidan legalizastiya qilish uchun beriladi.

Logistika- iktisodiy faoliyat jarayonida vujudga kelib, bir-biri bilan yagona tizim sifatida boglangan moddiy moliyaviy va axborot okimlarini boshqarishning yangi uslub va uslubiyotlari tizimidir.

Sug'urtalash sertifikat - yuk tashishni tashkil etish buyicha tuzilgan shartnomada yuklarni sug'urta kilinganligining isboti sifatida xizmat qiladi va sug'urta tulovlarini tulash uchun asos bo'ladi.

Tara - ortish va tushirish, tashish va saklov operastiyalarida foydalaniladi.

Terminal - xalqaro yuklarni ortish, tushirish etkazib berish, saklash upakovkalash, markirovkalash va yuklarni jo'natish ishlarini uz ichiga oluvchi xujalik.

Tranzit yuk tashish - xalqaro yuklarni tashish maqsadida bir yoki bir nachta chegaralarni kesib utish asosida yuklarni tashilishi.

Transport koridori— bir kancha transport turlari katnashadigan, bir kancha davlat xududlaridan tranzit utadigan, O'zbekistonni dengiz yoki kuruklik orqali chet ellar va MDX mamlakatlar bilan boglay oladigan transport

Transport tizimi — Turli transport turlari va ularga xizmat kiluvchi infratuzilmalar, tashish jarayoni bilan 6OBLIKaxborotlar, ishchi kuchlari va boshqalar.

Transport hujjatlari— nakladnoy, konosament.

TRASEKA— Evropa — Kavkaz Osiyoni boglovchi transport faktura.

Xalqaro savdo (international trade)— jahon hamjamiyati barcha mamlakatlari tashqi savdosining jami.

Xalqaro portlar - davlatlararo yuklarni tashuvchi kemalarni qabul qiluvchi portlar.

Xalqaro texnik ko'maklashish (technical assistance) — texnologiya, maxsulotlar va boshqaruv sohasida jahon hamjamiyati tomonidan rivojlanayotgan mamlakatlar va o'tish iqtisodiyoti mamlakatlariga ko'rsatiladigan yordam.

Xalqaro transport yulaklari — geografik xududlar orasidagi yo'laklar.

Xalqaro ekspeditorlar kompaniyasi - mijozlar bilan shartnoma xalqaro yuk tashish turi.

Xizmat— natijasi kishilarning biron —bir extiyojlarini qondiradigan faoliyat.

Yuk— bir manzildan ikkinchi manzilga tashish uchun yuk va yulovchi tashishni ta'minlovchi milliy yoki xalqaro

yuk tashish shartlari tizimi.

YuNKTAD — BMTning savdo va rivojlanish buyicha anjumani —BMT Bosh assambleyasi organi, uning ishi xalqaro savdoni rivolantirishga yordam berishga, xalqaro iktisodiy aloqalarni tartibga solish konun — koidalarini ishlab chikishga yunaltirilgan

«Tashqi iqqisodiy faoliyatda transport ta'minoti»

fanidan test savollari

1. Transport koridorlari deganda nimani tushunasiz?

- a) Transportni xar hil turlaridan iborat bo'lgan, ikkita yoki bir nechta davlatlarni bog'laydigan transport kommunikastiyalaridir.
- b) Davlatlarni bog'laydigan, bir nechta transport turlaridan iborat bo'lgan ma'lum marshrut.
- v) O'zbekistondan chet ellarga chiqadigan transport yo'nalishi.
- g) Bir qancha transport turlari qatnashadigan, bir qancha davlat xududlaridan tranzit o'tadigan, O'zbekistonni dengiz yoki quruqlik orqali chet ellar va MDX mamlakatlar bilan bog'lay oladigan transport yo'nalishi.
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

2. Tashqi iqtisodiy faoliyatda transportni roli nimadan iborat?

- a) Tashqi savdo shartnomalarini amalga oshirishdan iborat.
- b) Davlatlararo ijtimoiy-iqqisodiy, madaniy munosabatlarni bog'laydi.
- v) Eksport-import operastiyalarini bajarishdan iborat.
- g) O'zbekistonni Dune bozoriga chiqishini ta'minlaydi.
- d) Barcha javoblar to'g'ri.

3. Dunyoni qaysi yirik portlarini bilasiz?

- a) Shanxay porti (Xitoy), Konstanstiya (Ruminiya).
- b) Poti porti (Gruziya), Varna (Bolgariya).
- v) Lyanyungon (Xitoy), Zeyd (Abu-Dabi).
- g) Gamburg (Germaniya).
- d) a, b, v - javoblar to'g'ri.

4. Terminallar nima?

- a) Yuklar saqlanadigan joy.
- b) Ortish-tushirish ishlari amalga oshiriladigan joy.
- v) Yuk omborxonalari.
- g) Yuklar saqlashga mo'ljallangan sovuq xonali xona.

d) Xalqaro yuklarni tashishda ortish-tushirish, saqlash, upakovkalash va boshqa operatsiyalar amalga oshiriladigan ilg'or texnika va texnologiyalar bilan jixozlangay, ilg'or axborot tizimi bilan jihozlangan xo'jalikdir.

5. «Inkoterms-2000» nima?

a) Yuk tashishni barcha sharoitlarini qo'llanilishini ko'rsatadigan xujjat

b) Tashqi savdo shartnomalarida amalga oshirishda foydalaniladi.

v) Sug'urtaga oid shartnomalarida amalga oshirishda foydalaniladi.

g) Oldi-sotdi operag'iyalarda qo'llaniladi.

d) Inkotrems har 10 yilda ishlab chiqilib, TIF ni rivojlantirishda (iqtisodiy) tashqi savdo shartnomalarni amalga oshirishda yuk tashishni barcha sharoitlarini ko'rsatib beradi.

6. Invoys nima?

a) Sug'urta shartnomalarida qo'llaniladigan schet-faktura.

b) Sug'urta kompaniyalaridan sug'urta mukofotini olishda taqdim etiladi.

v) Yuklarni sug'urtalashda qo'llaniladi.

g) Sug'urta pulini undirib olishda zarur bo'ladigan hujjat.

d) Hammasi to'g'ri.

7. Sug'urta polisi nima?

a) Sug'urta kompaniyasi tomonidan tasdiqlanib, sug'urtachining kompaniyaga a'zo ekanligini bildiruvchi hujjatdir.

b) Sug'urta kompaniyasidan sug'urta pulini undirib olishga zarur bo'ladi.

v) Oldi-sotdi shartnomalarni bajarilishida qo'llaniladi.

g) Tashqi savdo operatsiyalarani eng asosiy negizi.

d) a, b, v - javoblar to'g'ri.

8. Transport jarayoni nima?

a) Transport jarayoni - tovarlarni, yo'lovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir.

b) Yuklarni bir manzildan boshqa joyga eltib qo'yish.

v) Yo'lovchilarni tashish, o'z manziliga etkazib berish.

g) Transport va yo'lovchilarni o'z joylarini o'zgartirishi.

d) Hamma javoblar noto'g'ri.

9. Transport stanstiyalari deganda nimani tushunasiz?

- a) Yuklarni ortish-tushirishga mo'ljallangan joy.
- b) Yo'lovchilar tashiydigan transportlarni to'xtash joyi.
- v) Barcha transportlarni to'xtash joyi.
- g) Faqat poezdlar to'xtaydigan ixirgi bekatlardir.
- d) Tashish jarayonida tashishini boshlanishiga, tugatili-shiga xizmat qiladigan, to'xtash joylari, ortish-tushirish punktlari, aeroport va terminallardir.

10. Transport tizimi nima?

- a) Turli transport turlari va ularga xizmat qiluvchi in-fratuzilmalar, tashish jarayoni bilan bog'liq axborot-lar, ishchi kuchlari va boshqalar.
- b) Tovarlar va yo'lovchilarning joylarini almashtirishga xizmat qiluvchi vositalar.
- v) Davlatlarni bir-biri bilan bog'laydigan tizim.
- g) O'zbekistonni tashqi iqqisodiy faoliyatini amalga oshirishda asosiy soha.
- d) Hamma javob noto'g'ri.

11. Xalqaro yuklarni tashiyotgan qaysi yirik korxonalarni bilasiz?

- a) O'zbekiston havo yo'llari.
- b) O'zbekiston termir yo'llari.
- v) O'zintrans korxonasi.
- g) O'ztashintrans, O'rta Osiy trans korxonasi.
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

12. O'zbekistondan chet ellarga chiqadigan qaysi transport koridorlarini (yo'laklarini) bilasiz?

- a) O'zbekiston-Eron (Toshkent-Bender-Abbas).
- b) O'zbekiston-Turkiya (Toshkent-Mersin).
- v) O'zbekiston-Xitoy (Toshkent-Shanxay).
- g) O'zbekiston-Evropa, TRASEKA koridori (Toshkent-Poti), (Poti-Varna, Poti-Konstanstiya).
- d) Hammasi to'g'ri.

13. «TIF da transport ta'minoti» fanini o'rganishdan maqsad nima?

- a) TIF ni rivojlantirishda asosiy omil ekanligi uchun.
- b) O'zbekistonni chet ellarga chiqish imkoniyatini o'rganish uchun.
- v) Tashqi savdoni amalga oshirishda transportni rolini o'rganish uchun.
- g) O'zbekistonni dengiz portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati yo'qligi uchun, Dune bozoriga chiqishda bir qancha iqqisodiy, siesiy, huquqiy sohadagi transport bilan bog'liq masalalarni echish zarurligi uchun.

d) Hamma javoblar to'g'ri.

14. Qanday xalqaro transport tashkilotlarini bilasiz?

- a) YuNKTAD - tashkiloti.
- b) FIATA - tashkiloti.
- v) MOP - tashkiloti, SPK - ittifoqi.
- g) ESKATO - tashkiloti, MSOT - ittifoqi.

d) Barcha javoblar to'g'ri.

15. Buyuk Ipak Yo'li yo'nalishiga hozirgi kunda qaysi transport koridori mos keladi?

- a) O'zbekiston-Eron.
- v) Evropa-Xitoy.
- g) TRASEKA - koridori.
- d) Hamma javoblar noto'g'ri.

16. TRASEKA - koridori qaysi yo'nalishlarni o'z ichiga oladi?

- a) Xitoy hamda Evropani bog'laydi.
- b) Yangi Ipak Yo'li - yo'nalishini.
- v) Evropa-Kavkaz-Osiyo - yo'nalishini.
- g) Evropa ittifoqining transkavkaz koridori.
- d) Xitoy-O'zbekiston-Baku-Turkmaniston-Gruziya-Evropa - yo'nalishi.

17. Transport marketingi nimani o'rganadi?

- a) Tashish bozorining o'zgarishini.
- b) Transportga bo'lgan talabni.
- v) Transport sohasidagi talab va taklifni o'rganish, marketing tadqiqotlari o'tkazish va

hayotga tadbiq qilishni o'rganadi.

- g) Transport ekspeditorlik sohasiga bo'lgan talabni.
- d) Transport yuklarni sug'urta bozorini o'rganadi.

18. Sanoat va savdo logistikada qanday talablarga ega?

- a) Logistika sohasida konsalting.
- b) Korxona ichida transport xizmati.
- v) Omborxonalarda saqlash.
- g) Etiketkalar bilan ta'minlash.
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

19. Yuklar qaysi xususiyatlariga qarab klassifikastiyalandi?

- a) Fizik xususiyatlariga qarab (to'kiluvchan, sochiluvchan, tarali, suyuq va ax.k.)
- b) Og'irligiga qarab (donabay uchun - 250 kg, dumalatila digan uchun - 400 kg, juda og'ir).
- v) O'lchamiga qarab (gabaritli yuklar, nogabarit yuklar).
- g) Xavfsizlik darajasiga qarab (kam xavfli, tez yonadigan, changiydigan, o'yuvchi suyuq, siqilgan gaz, radioaktiv, zaharli va x.k.)
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

20. Taralarga qo'yilgan markirovkalardan qanday axborotlar olish mumkin?

- a) Yuk to'g'risida axborotlar (yuk qabul qilib olinadigan punktlar, yuk jshnatuvchi).
- b) Tovar uchun axborotlar (ishlab chiqargan zavod, yuk turi va og'irligi).
- v) Transport uchun axborot (transport nakladnoyi nomeri, yuklar soni, joyi).
- g) Maxsus axborot uchun (ortish-tushirish, tashish va sakdashda muomala qilish tartibi).
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

21. Xalqaro yuklarni tashishni ustuvor yo'nalishlarini tanlab olish samaradorligi qanday aniqlanadi va nimalarga bog'liq?

- a) Har bir transport turi alohida hisoblanib, umumiy integral ko'rsatkichga olib kelinadi.

b) Transport turlari samaradorligi texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlar va ekspluatag'ion o'zgarishiga bog'liq.

v) Foyda stavkasi va yuk tashishning tannarxiga bog'liq.

g) Texnologiyalarni takomillashtirish va yuk tashish jarayonini tashkil qilish va boshqarishga bog'liq.

d) Hamma javoblar to'g'ri.

22. $S=(R_{doim}(1u+Y_{ut})+R_{o'zg}(1yub/rkg)+R_{yukt}+R_{ot1ot}/(yau1yub))$, AQSh doll. - formula orqali nima aniqlanadi?

a) Ushbu formulaga nisbatan turli xil rusumli (markadagi) avtomobillarda yuk tashishning samaradorligi aniqlanadi.

b) Barcha turdagi transportlarni samaradorligi aniqlanadi.

v) Faqat avtomobillarni yuk tashish unumdorligi aniqlanadi.

g) Faqat tagachlarni unumdorligi aniqlanadi.

d) b), v), g) javoblar to'g'ri.

23. Yuklarni ortish-tushirish uchun ketadigan vaqt nimalardan iborat?

a) Ortish-tushirish punktlariga harakat vositasini qo'yish va manevr qilishdan iborat.

b) Ortish yoki tushirish ishlarini kutishdan.

v) Ortish va tushirish daqiqalaridan.

g) Hujjatlarni rasmiylashtirish vaqtidan.

d) Barcha javoblar to'g'ri.

24. Transport tizimi faoliyatini muvofiqlashtirish tamoyillari qaysi olimlar tomonidan ishlab chiqilgan?

b) Ford va Falkersonlar tomonidan.

v) Ya.T.Bronshtney tomonidan.

g) G.V.Bolonenkovlar tomonidan.

d) Barcha javoblar to'g'ri.

25. Savdo hujjatlariga kimalar kireda?

a) Schet-faktura.

- b) Bojxona fakturasi.
- v) Upakovka varag'i.
- g) Inspeksiya, sug'urta va medistina sertifikati.
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

26. Transport hujjatlariga nimalar kiradi?

- a) Nakladnoy.
- b) Konosament.
- v) Ekspeditorlik hujjati.
- g) Charter, buking-nota.
- d) Barcha javoblar to'g'ri.

27. Yuklarni ortish ishlari nimalarni o'z ichiga oladi?

- a) Yuklarni oldindan tayyorlash.
- b) Harakat vositasini ortishga qo'yish.
- v) Hujjatlarni rasmiylashtirish.
- g) Yuklarni taxlash, mahkamlash.
- d) Hamma javoblar to'g'ri.

28. Xalqaro yuklarni tushirish ishlari nimalardan iborat?

- a) Yuklarni bo'shatish va qoplamalarni echish.
- b) Harakat vositalarini yuklarni tushirishga qo'yish.
- v) Yuklarni harakat sostavidan olish.
- g) Yuklarni tortish yoki sana shva saqlash joyiga eltib qo'yish,
- d) Barcha javoblar to'g'ri.

29. Xalqaro transport koridorlarini ustuvor yo'nali-shini tanlashning biznes-rejasini tuzishda ni-malardan foydalanish zarur.

- a) Xalqaro yuklarni tashishda transport tariflaridan.
- b) Xalqaro yuk tashishda qatnashayotgan transport korxonalari ma'lumotlaridan.
- v) TRASEKA dasturi ma'lumotlaridan.
- g) Xalqaro Tashkilotlar ma'lumoti va xalqaro yuk tashuvchi korxonalarning tariflari, yoqilg'i moylash mahsu-lotlarining narxlaridan, firma va kompaniyalar ma'lumotlaridan.

d) Hamma javoblar noto'g'ri.

30- Biznes-reja deganda nimani tushunasiz?

a) Ma'lum bir transport korxonasining qisqa davrga mo'ljallangan rejasi.

b) Qo'shma korxona yoki kompaniyaning rivojlanish strategiyasini belgilab beradigan hujjat.

v) Transport-ekspeditorlik korxonasini faoliyatini u cheki besh yilga mo'ljallangan rejasi.

g) Transport faoliyatining boshqarish yo'nalishlarini ko'rsatuvchi hujjat.

d) Hamma javoblar to'g'ri.

31. Sug'urtaning mohiyati nima?

a) Transport yuklarini o'z vaqtida etkazib berish.

b) Sug'urta kompaniyasi tomonidan qarz berilishi.

v) Insonlar hayotini va mol-mulkklarini garovga qo'yishi.

g) Transport korxonalarida va hayotda noqulay hodisalarni yomon oqibatlarini oldiniolishi.

d) Tashqi savdo operatsiyalarini, insonlar o'zlarini hayotlarini kutilmagan har xil xavf-xatarlardan himoya qilish usuli.

32. Transport bo'yicha qanday qo'shma korxonalarni bilasiz?

a) SamKo'chAvto.

b) O'zDEUAvto.

v) Mercedes-Benst.

g) Xunday, Shkoda-servis korxonalari.

d) Barcha javoblar to'g'ri.

33. TRASEKA koridorini marshrutini belgilab Bering.

a) Toshkent-Turmanboshi.

b) Turmanboshi-Baku.

v) Baku-Poti.

g) Poti-Varna, Konstanstiya-Evropa.

d) Barcha javoblar to'g'ri.

34. Konosament hujjati nima?

- a) Avtomobil transportida qo'llaniladigan xujjat.
- b) Termir yo'l transportida eng zarur hisoblanadi.
- v) Havo transportida asosiy xujjat.
- g) Dengiz transportida kema egasi bilan yuk egasi o'rtasida kemalami vaqtli bron qilish uchun tuziladigan hujjat.
- d) Quvur transportida yuk tashishda ishlatiladigan hujjat.

35. O'zbekiston avtomobillarda yuk tashish bo'yicha BMTning «Xalqaro yuk tashish to'g'risidagi konvenstiya» siga qachon a'zo bo'lgan?

- a) 1994 yilda
- b) 199X yilda
- v) 1996 yilda
- g) 1998 yilda
- d) 2002 yilda

36. O'zbekistonni fors ko'rstasiga chiqish marshrutini ko'rsatib bering.

- a) Toshkent-Seraxs
- b) Seraxs-Meshxed
- v) Meshxed-Bender-Abbas
- g) Toshkent-Bender-Abbas
- d) O'zbekiston-Eron

37. Seraxs-Meshxed (Turkmaniston-Eron) temir yo'li qachon ishga tushdi?

- a) 1991 yilda
- b) 1993 yilda
- v) 1998 yilda
- g) 1996 yilda
- d) 2001 yilda

38. TRASEKA-koridori qachon faoliyat ko'rsatishni boshladi?

- a) 1991 yilda
- b) 1993 yilda

- v) 1998 yilda
- g) 2002 yilda
- d) Barcha javoblar to'g'ri.

39.O'zbekistonda ekspeditorlar assostastryasi qachon tashkil topgan?

- a) 1995 yilda
- b) 1993 yilda
- v) 1996 yilda
- g) 1998 yilda
- d) 2001 yilda

40.«O'zbekinvest» sug'urta kompaniyasi faoliyati nimalardan iborat?

- a) Tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda kafolat beradi.
- b) Savdo shartnomalarini bajarishda kafolat beradi.
- v) Transport yuklarini manzilga etkazishda qatnashadi.
- g) Insonlar xayotini xavf-xatalrdan himoya qiladi.
- d) Savdo opyorastiyalari, transport operastiyalarini, insonlar hayotini xavf-xatarlardan sug'urta qiladi va chet ellarga birgalikda ishlovchi aloqalarga ega.

41. O'zbekiston ekspeditorlar uyushmasi xalqaro ekspeditorlar federastiyasiga qachon a'zo bo'ldi?

- a) 1996 yilda
- b) 1998 yilda
- v) 1995 yilda
- g) 1999 yilda
- d) 2002 yilda

42.Transkontinental koridori qaysi yo'nalish hisoblanadi?

- a) Xitoy-Evropa
- b) Lyanyungan-Rotterdam
- v) Atlantika okeani region iva Tinch okeani.
- g) Xitoy-Niderlandiya
- d) Barcha javoblar to'g'ri.

43.Toshkent-Urumchi yo'nalishi qachon ishga tushdi?

- a) 1991 yilda
- b) 1992 yilda
- v) 1995 yilda
- g) 1998 yilda
- d) 2000 yilda

44.Qamchiq va Rezak dovonlarini ishga tushishi nima beradi?

- a) O'zbekistonni Pokiston bilan bog'laydi
- b) O'zbekistonni Qirg'izistonga chiqishini ta'minlaydp
- v) Toshkent-Qarochi koridorlarini ish faoliyatini boshlanishini ta'minlaydi
- g) O'zbekiston bilan Tojikistonni bog'laydi
- d) Toshkent-Osh-Irkeshtan - marshrutini ishga tushishini ta'minlab turadi.

45.O'zbekiston uchun qaysi transport koridori eng samarasti hisoblanadi?

- a) Toshkent-Qarochi
- b) Toshkent-Bender-Abbas
- v) Toshkent-Shanxay
- g) Toshkent-Mersin
- d) Toshkent-Poti

46.Buyuk Ipak Yo'li qaysi davrlarda faoliyat ko'rsatgan?

- a) Eramizdan avvalgi II asming oxiridan, eramizning XVI asri oxirigacha
- b) XV asmi oxirigacha
- v) X-XUSh asrlarda
- g) Eramizdan avvalgi asrlarda
- d) X1-XX asrlarda

47.O'zbekiston Qora dengiz orqali qaysi davlatlarga chiqa oladi?

- a) Turkiyaga
- b) Germaniyaga, Turkiyaga, Bolgariyaga, Ruminiyaga, Franstiyaga
- v) Eronga
- g) Pokistonga

d) Xitoyga

48.UUGAM-tashkiloti qachon tashkil topdi va nima bilan shug'ullanadi?

a) 2001 yilda, transport kommunikastiyalarini rivojlantirish maqsadi

b) 2002 yilda, transport koridorlarini mohiyati

v) 1998 yilda, xavfsizlik masalalari bilan

g) 1995 yilda, chegaralarni mustahkamlash bilan

d) b), v), g) javoblar to'g'ri

49.Transport koridorlarini rivojlantirishda qaysi moliyaviy institutlar qatnashmoka?

a) ETTBanki

b) OTBanki

v) Jahon banki

g) Amerika taraqqiyot savdo agentligi

d) Yaponiya XIX fondi

50.O'zbekiston transport sohasida qaysi davlatlar bi lan bitimlar imzolangan?

a) Turkiya bilan - 4 ta

b) Eron bilan - 6 ta

v) EKO-a'zosi bo'lgan davlatlar bilan - 40 ta

g) Amerika qo'shma shtatlari bilan - 2 ta

d) Xitoy bilan - 6 ta bitim imzolangan

«Tashqi iqqisodiy faoliyatda transport ta'minoti»

fanidan masalalar.

1-masala.

Uzunligi 1080 km. bo'lgan avtomobil yo'lida xalqaro yuk ta-shish (MDX bo'yicha) amalga oshiriladi (MDX bo'yicha) amalga oshiriladi. Avtomobil sutkasiga 12 soat harakatda bo'ladi. Avtomobilning texnik tezligi $V_t = 30$ km/soat. Sirotda manzilgacha yuklarni etkazib berish tezligini xisob-

XV, 1G?

Javob: $V = 15 \text{ km/soat}$. Yuklarni etkazib berish tezligi

2-masala.

Kishloq, xo'jalik mahsulotlarini eksport qilishda dare porti-ga a mahsulotlar ZIL-130 avtomobilida va ularning avtopoezdlarida tashiladi. Quyidagi sharoit mavjud bo'lganda a! opo-ezdlarni avtomobillardan ish unumdorligi (soatbay)necha f<-chzga ortiqcha. Avtomobil uchun: $\wedge p = 5 \text{ t.}$, $4st - 1$, $Eeg = 70 \text{ km}$,

VI -35

km/chas. $T_{pr}=30$ min. ($Z_e=0,5$

Avtopoezd uchun: $stp = 10 \text{ t.}$, $U_{ee} = 1$, $eeg = 70 \text{ km/soat}$,

VI = 30 km/soat , $X_{p-r} = 66 \text{ min}$, ($3=0,5$ Javob: $P_g - 56,4 \%$.

3-masala.

Konteynerlar stanstiyasida brutto ogirligi 5t. bo'lgan universal avtomobil konteynerlarini yuklash va tushirishni yuk ko'taruvchanligi - 6 t bo'lgan K- 6 krani amalga oshiradi.

Kranning texnik ish unumdorligi undan foydalangan-Ds i ish unumdorligidan necha foizga ortik,, agar $= 6m$, $U_1 = 8 \text{ m lin}$;

Ulovni (telejka) uzunligi - 10 m , kranning uzunligi -! $\backslash -1$, $V_{ulov} = 30 \text{ m/min}$, $V_{kr} = 50 \text{ m/min}$, $I_z \sim 15 \text{ s}$, $1g' = 18 \text{ sek}$,

$= \frac{1}{75}$;

Javob: $\backslash U = 60,5 \%$.

4-masala.

Marshrutning (Samarkand turistik shahrining) uzunligi - 8 k;
 Bu marshrutda Yuta «Otayul» avtobusi xizmat ko'rsatadi. $V = 24$ km/soat;
 $t_{p-r} = 30$ sek, $N_r = 16$, $t_{po} = 2$ min. X; oakat chastotasini - N va
 harakat intervalini - U aniqlang.

Javob: $N = 6$ min. $U = 10$ avt/soat.

5-masala.

48 tonna yukni portgacha avtomobil va temir yo'l transpor-T1
 :a etkazib berish kerak bo'lsin. Avtomobil - temir yo'l tashuv-t i
 uchun ijaraga olinishi kerak bo'lgan kuzovlarni - X_{sk} (yuk
 ku aruvchanligi 2 t. bo'lgan MAZ - 9398 yarim presteplini, MAZ -(u
 :2 avtomobillari uchun) sonini (bo'lgan extiyojni) aniqlang. A 1r
 kunlik yuk olib chiqib ketish (} sut. 48 t.ni tashkil etsa va ya] 1m
 pristep kuzovli yuk ko'taruvchanligidan foydalanish koeffi-sh .'nti -
 0,92 ga teng. Kuzov aylanishi (aylanmasi) ni davomiyligi D, - 3 sut.
 Javob: $X_k = 6$ ta kuzov olinishi kerak.

6-masala.

Avtomobil konteynerlariga - X_k bo'lgan extiyojni aniqlang, agar
 ularni yuk ko'taruvchanligi - 10 t. bo'lgan KAMAZ - 5322
 avtomobildarda tashilsa. Konteynerlarning brutto ogirligi $\Delta_k = 1$ t.,
 avtomobilni yu ko'taruvchanligidan foydalanish koeffistienti - $U = 1$,
 masofa-n! bosib o'tishdan foydalanish - $re = 0,5$. avtomobilni
 marshrut-d; bo'lgan vaqqi $T_m = Y_{us}$. 1ta konteynerga yuk yuklash
 vaqqi- 1pkyuk t\ shrish vaqqi - 1rk bir xil, ya'ni 6 min. Masofani yuk
 bilan bo-S1) o'tilgan qismi - 17 km., yuk tashish hajmi 350 t.ni tashkil

etadi, te nik tezlik $V = 24$ km/soat.

Javob: $X_k = 190$ ta konteyner kerak bo'ladi.

7-masala.

Aralash avtomobil - temir yul bo'yicha yuk tashildi har sutkada 6 t. har xil yuklar 20 tonnalik konteynerlarda tashiladi: $U_g = 0,8$, $t_k = 6$ soat, $T_m = 10$ soat KAMAZ - 5410 avtomobil birda-n ga 2 ta konteynerni yuklashi mumkin. Konteynerlarni kontey-n;)lar stanstiyasigacha etkazib berishda X_k , A_m ni va ularni xaraka-t! li hisoblang. Bir tomonga yuk tashish masofasi - 18 km avtomobil t| shsportida $a = 300$ km temir yul transportida. F chedalanish tezligi $U_e = 18$ km/soat avtomobil transportida. $V = 100$ km/soat temir yul transportida. 0 borda saqdash muddati $I = 10$ soat. $T = 18$ soat, temir yul transportida Javob : $X_k = 243$.

8-masala.

Yuk ko'taruvchanligi $yap = Yut$ bo'lgan KAMAZ - 53212 avtomo-b; t metal buyumlarni (yuk koeffistienti $U = 1$) tashishni texnik -E1 pluatastion holatini ta'minlovchi rentabelligini aniqlang, a! r yuk tashish Moskvada 20 km masofada amalga oshirilayotgan b; tsa. Masalani echish uchun boshlangich ko'rsatkichlar sifatida quy-i,, lgi texnik ekspluatastion korsatkichlarni qabul qilamiz. - ($3 = 0$. $Dpr = 1$; $VI = 24$ km/soat.

Javob: $R_2 = 18\%$.

TAVSIYA ETILADIGAN ADABIYOTLAR.

1. O'zbekiston Respublikasi Qonunlari.

1.O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi. – T.: O'zbekiston, 2005 y. (Yangi tahriri)

2.1999 yil 26 fevralda Moskvada imzolangan Bojxona Ittifoqi va Yagona iqtisodiy hudud to'g'risidagi Shartnomaga O'zbekiston Respublikasining qo'shilishi haqida: O'zbekiston Respublikasi 2006 yil 13 oktyabrdagi O'RQ-61 son qonuni //O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami.-2006.-№ 41.- 407

3.O'zbekiston Respublikasining “Tashqi iqtisodiy faoliyat to'g'risida”gi Qonuni. // «Xalq so'zi», №56, 2000 y.

2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmonlari.

4.Ishlab chiqarishni modernizastiyalash, texnik va texnologik qayta jihozlashni rag'batlantirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni. 2007 yil 14 mart. //Xalq so'zi-2007 № 52. 15 mart.- 1b.

5.Yirik sanoat korxonalari bilan kasanachilikning rivojlantirish asosidagi ishlab chiqarish va xizmatlar o'rtasida kooperastiyani kengaytirishni rag'batlantirish chora-tadbirlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni. 2006 yil 5 yanvar. //Xalq so'zi-2006-№ 4. yanvar-1b.

6. "Mikrofirmalar va kichik korxonalarini rivojlantirishni rag'batlantirish borasidagi qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida" Farmon. 2005 yil 20 iyun //O'zbekiston Respublikasi moliyaviy qonunlari. 2005.- №1-8.-25 b.

7.Tashqi iqtisodiy va savdo aloqalari, xorijiy investistiyalarni jalb etish sohasida boshqaruv tizimini takomillashtirish to'g'risida: Farmon. 2005 yil 21 iyul //O'zbekiston Respublikasi moliyaviy qonunlari-2005.- № 1-10. 7b. 6.

3. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi Qarorlari.

8.2006 yilda Respublikani ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari hamda 2007 yilda iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishning eng muhim ustuvor yo'nalishlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi Majlisi Qarori. 2007 yil. 12 fevral. //O'zbekiston Respublikasi moliyaviy qonunlari.-2007. I-2.-64b.

9.Elektron tijoratni rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi Majlisi Qarori. 2007 yil 30 yanvar, 21-son. //O'zbekiston Respublikasi moliyaviy qonunlari.-2007. I-3.-29b.

10.Investistiya loyihalarini ekspertizadan o'tkazish samaradorligini oshirish borasidagi qo'shimcha chora-tadbirlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori. 2007 yil 4 yanvardagi PQ-554-son Qarori. //O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami.-2007.-№ 1-2.-6b.

11.O'zbekiston Respublikasining 2007 yilgi asosiy makroiqtisodiy ko'rsatkichlari prognozi va davlat byudjeti parametrlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Qarori.-2006 yil 28 dekabr.-10b. //Soliq to'lovchining jurnali.-2007.-№ 1.-10b.

12.2006-2008 yillarda to'qimachilik sanoati korxonalarini modernizatsiya qilish va texnikaviy qayta jizohlash dasturi to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Qarori. 2006 yil 13 noyabr. //Soliq to'lovchining jurnali.-2006.-№

12.-5b.

13.O'zbekiston Respublikasining 2007 yilgi investitsiya dasturi to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori. 2006 yil. 9 oktyabr. PQ-84-son. //Bank axborotnomasi.-2006.-№ 44.-1 noyabr.-3b.

14.O'zbekiston Respublikasida 2006-2010 yillarda xizmat ko'rsatish va servis sohasini rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Qarori. PQ-325, 2006 yil 17 aprel. //Xabarnoma.-2006. № 2. 31b.

15.Qimmatli qog'ozlar bozorini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Qarori. 2006 yil 27 sentyabr. //Xalq so'zi.-2006.-№ 190.-28 sentyabr.-1b.

16.Tashqi iqtisodiy faoliyat va savdo aloqalari, xorijiy investitsiyalarni jalb etish sohasida boshqaruv tizimini takomillashtirish to'g'risida: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti PF-3631, 2005 yil 21 iyul Qarori. //Xabarnoma.-2005.№ 3.-16b.

4. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti asarlari.

17.“O'zbekistonning 16 yillik taraqqiyot yo'li”. Prezident I.A.Karimovning O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi, Vazirlar Mahkamasi va Prezident Devonining O'zbekiston mustaqilligining 16 yilligiga bag'ishlangan qo'shma majlisidagi ma'ruzasi. “Xalq so'zi” gazetasi, 2007 yil, 31-avgust.

18.“Yangilanish va barqaror taraqqiyot yo'lidan yanada izchil harakat qilish, xalqimiz uchun farovon turmush sharoiti yaratish-asosiy vazifamizdir”. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimovning 2006 yilda mamlakatni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari va 2007 yilda iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishning eng muhim ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan Vazirlar Mahkamasi majlisidagi ma'ruzasi. “Xalq so'zi” gazetasi, 2007 yil, 13 fevral.

6. Darsliklar

6.1. O'zbekiston Respublikasida chop etilgan

19.Rashidov.K.K. Xalqaro ko'lamda yo'lovchi va yuk tashishning huquqiy asoslari.”Adabiyot “Toshkent .2004. 128 bet.

20. Alimov A. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' Respubliki Uzbekistan. T.: Uzbekistan, 2002 g.

6.2. Rossiyada chop etilgan

21. Chudakov A.D. Logistika. Uchebnik. M.: OOO «Izdatel'stvo RDL», 2005g

22. Mejdunarodnyye transportnyye organizatsii. Pod obshchey redaktsiei V.V. Serebryakova. Moskva, «Transport», 2004g. Novoe izdanie .

6.3. Boshqa xorijiy mamlakatlarda chop etilgan

23. Kearney A.T. Logistics Productivity the Competitive edge in Europe.- Chicago. 2004

7. O'quv qo'llanmalar

7.1. O'zbekiston Respublikasida chop etilgan

24. Qorieva Yo.K., Xodjamuratova G.Yu., “Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti” fanidan talabalarning mustaqil ishini tashkil etish bo'yicha uslubiy ko'rsatma. T.: TDIU, 2007, 11 b.

25. Xodjamuratova G.Yu., Nematov I.U. “Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti” fanidan amaliy mashg'ulotlarni tashkil etish bo'yicha uslubiy ko'rsatma. T.: TDIU, 2007, 12 b.

26. Qorieva Yo.K., Xodjamuratova G.Yu. “Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti” fanidan talabalar bilimini baholashni tashkil etish bo'yicha uslubiy ko'rsatma. T.: TDIU, 2007, 11 b.

27. Qorieva Yo.K. “Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti” fani bo'yicha o'quv-uslubiy majmuasi. “Iqtisodiy ta'limdagi o'qitish texnologiyasi” seriyasidan. T.: TDIU, 2006, 100 b.

28. Qorieva Yo.K. “Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti” fani bo'yicha o'quv-uslubiy ta'lim texnologiyasi. Uslubiy qo'llanma. “Iqtisodiy ta'limdagi o'qitish texnologiyasi” seriyasidan. T.: TDIU, 2006, 192 b.

29. Samatov G'.A., Qorieva Yo.K. Logistika. Uslubiy qo'llanma. T., 2005 yil.

7.2. Rossiyada chop etilgan

30. Marketing v otraslyax i sferax deyatel'nosti: Uchebnoe posobie. / Pod red. d-

ra ekon. Nauk, prof. N.A Nagapetyansta. – M.: Vuzovskiy Uchebnik, 2006. - 272s.

31.Nikolaychuk V.E. Logistika. Uchebnoe posobie. Izd. Piter, Sankt-Peterburg., 2004g

32. Yaxontova E.S. Effektivnost upravlencheskogo liderstva: Ucheb. posob. - M.: TEIS, 2004. - 501 s.

33.Svixunov V.G. Tamojenno-tarifnoe regulirovanie vneshneekonomicheskoy deyatelnosti. Ucheb. posobie. - M.: Ekonomist, 2004.-155 s.

7.3. Boshqa xorijiy mamlakatlarda chop etilgan

34. Ballou R.H Buisness logisitics. New York. 2003.438p

35. Magee J. Capacino W. Rosenfiueld D. Modern logistics management. –New York. 2002

8. Ilmiy monografiyalar, maqolalar

8.1. O'zbekiston Respublikasida chop etilgan

36. Yo.K.Qorieva. Globallashuv jarayonida xalqaro transport logistik tizimi faoliyatining samaradorligi. Toshkent 2004 yil. Monografiya

37.Samatov G.A., Qorieva Yo.K., Payziev B.B. Raqobat muhitida xalqaro transport tizimi faoliyatining logistik ishonchliligi.Toshkent.2004.

38.Camatov G'.A., Akbarov I.T., Qorieva Yo.K. Xalqaro yuklarni tashishni optimallashtirish. Toshkent. 2003y.

8.2. Rossiyada chop etilgan

39.Kovalev A. Prostess segmentirovaniya rynka tovarov proizvodstvenno-texnicheskogo naznacheniya. //Marketing.-2006.-№6. 5 s.

40.Korotkova T. Vliyanie sostialno-eticheskogo marketinga na ekonomicheskuyu effektivnost biznesa. //Marketing.-2006. - № 6.

41.Kovaleva V.D. Sistema ostenki effektivnosti marketingovoy informastii v predprinimatelskoy deyatelnosti. //Rossiyskoe predprinimatelstvo.-2006.-№8. 73 s.

42.Naglovskiy S.N.Ekonomika i nadyojnost logisticheskix konteynernyx

sistem.Monografiya. Rostov- na –Donu: Izdatelstva RGEA, 2005, 137 str.

43.Region na perekrestke Vostoka i zapada: globalizatsiya i konkurentosposobnost. Korporativnaya logistika: 3000 otvetov na voprosy professionalov. Pod red. V. N. Sergeeva.- M.: INFRA-M, 2004.-976 s. Kollektivnaya monografiya.

8.3.Boshqa xorijiy davlatlarda chop etilgan

44.Storm over globalization // The Economist, November 27, 2005.

45.Time to make the case // Financial Times, December 2, 2005.

46.The real leap forward // The Economist, November 20, 2005.

47. Monitoring Environmental progress: a Report Work in progress. Washington, The World Bank – 2002, 82 p.

48. Monitoring Environmental progress: a Report Work in progress. Washington, The World Bank – 2002, 82 p.

49.Marketingni boshqarish tizimi: xorij tajribasiga nazar. //Hamkor.-2006.-№20 26 oktyabr.- 4 s.

9. Doktorlik, nomzodlik va magistrlik dissertatsiyalari

9.1.O'zbekiston Respublikasida himoya qilingan

50.Fattaxov A.A. Ulgurji savdoda marketing strategiyasi va uning samardorligini oshirish yo'llari. Doktorlik dissertatsiyasi. T.:TDIU.-2006.-250 b.

51.Kudaybergenov A.Sh. Effektivnost ispolzovaniya informatsionno-kommunikatsionnykh texnologiy na predpriyatiyax. Dissertatsiya kandidanta ekonomicheskix nauk. T.:TGEU. - 2006.

52.Yo.K.Qorieva.O'zbekistonni jahon bozoriga chiqishi uchun xalqaro yo'laklardan samarali foydalanishning logistik transport muammolari. Doktorlik dissertatsiyasi. Toshkent.2004.

53. A.S.Kamolov.Ekonomicheskaya ostenka kachestva ekspluatatsii avtomobiley na mejdunarodnykh marshrutax. Nomzodlik dissertatsiyasi. 2004.

54. Xegay.Yu.A. Issledovanie logisticheskix aspektov upravleniya avtomobilnym transportom v mejdunarodnykh transportnykh koridorax.

Avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchyonoy stepeni k.e.n., T. 2004.

55.Xoliyarov N.A.Sovershenstvovanie organizatsii raboty avtomobilnogo transporta pri perevozke mejdunarodnykh грузов.2004.

56.Matchonov X. Milliy iqtisodiyotni erkinlashtish sharoitida transport xizmatlarini boshqarishni takomillashtirish. Toshkent. 2004. Magistrlik dissertatsiyasi.

9.2. Rossiyada himoya qilingan

57.Efremov N.A. Mejdunarodnaya rynochnaya konkurenstiya kak faktor povysheniya konkurentosposobnosti rossiyskoy ekonomiki. Dissertatsiya kandidata ekonomicheskix nauk, Cheboksary, 2006.

58. Magomedova D.A. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' regiona i mexanizm ee regulirovaniya. Dissertatsiya kandidata ekonomicheskix nauk, Moskva, 2005.

59.Soldatenkov V.V. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' kak faktor ekonomicheskoy bezopasnosti. Dissertatsiya kandidata ekonomicheskix nauk, Moskva, 2005.

10. Bitiruv malakaviy ishlari.

60.Teshabaev X.K.Investitsiya va investitsion muhitning davlat boshqaruvi. Bitiruv malakaviy ishi, TDIU, 2007 y.

61.Majidova M.K.Qo'shma korxonalar faoliyatida strategik marketing. Bitiruv malakaviy ishi, TDIU, 2007 y.

62.Ergasheva D.A.Tashqi bozorda tovar siyosati. Bitiruv malakaviy ishi, T1DIU, 2007 y.

11. Ilmiy-amaliy anjumanlar ma'ruzalari to'plamlari.

63. "Iqtisodiyotni erkinlashtirish sharoitida tashqi iqtisodiy faoliyatni roli" mavzusidagi xalqaro ilmiy-amaliy anjumani materiallari. T.: TDIU, 2005.

64."O'zbekistonda marketingni takomillashtirishning iqtisodiy mexanizmi" mavzusidagi xalqaro ilmiy-amaliy anjumani materiallari. T.: TDIU, 2005.

65.O'zbekistonda iqtisodiyotni erkinlashtirish shariotida tashqi iqtisodiy faoliyat

va marketingni roli. 2005 y, 24 may.

12. Gazeta va jurnallar

12.1.O'zbekiston Respublikasida chop etilgan

66.Istoriya Velikogo Shelkovogo puti. //Biznes-Vestnik Vostoka.-2007.-31 may.-№ 65. -13 s.

67.Tretya trassa Velikogo Shelkovogo puti – Stepnoy put proxodil k severu ot Sredney Azii. //Biznes-Vestnik Vostoka.-2007.-10 aprel.-№ 43. -14 s.

68.Dorogi Shelkovogo puti //Biznes-Vestnik Vostoka.-2007.-mart.-13 s.

69.Vodnye dorogi Velikogo Shelkovogo puti. //Biznes-Vestnik Vostoka.-2006.-may.-№ 27. -12 s.

12.2.Rossiyada chop etilgan

70 Kryukov V. i dr. Problemy modernizatsii truboprovodnogo transporta. //Ekonomist.-2006.-№ 6.-51 s.

71.Marchenko V.M. Metodologicheskie aspekty upravleniya transportnymi prostessami pri organizatsii perevozki грузов. //Rossiyskoe predprinimatelstvo.-2006.-№ 10.-103 s.

72.Baldin A.V. i dr. Faktornyy i klasternyy analiz osnovnykh pokazateley proizvodstvennoy deyatel'nosti predpriyatiy transportnogo kompleksa. //Rossiyskoe predprinimatelstvo.-2006.-№ 1.-56 s.

73.Orlov A. Jeleznodorojnyy transport: neobxodimost operejayushchego razvitiya. //Ekonomist.-2006. № 5. 45 s.

13. Statistika ma'lumotlar to'plamlari

74."O'zbekiston Iqtisodiyoti" axborot va tahliliy sharh. – T.: 2007.

75.Uzbekistan i strany SNG. Statisticheskiy ejegodnik. – T.: 2006.

76."O'zbekiston Iqtisodiyoti" axborot va tahliliy sharh. –T.: 2006.

14. Virtual kutubxona elektron darsliklari va o'quv qo'llanmalari

77. Qorieva Yo.K., Xodjamuratova G.Yu. Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport ta'minoti. - elektron o'quv qo'llanma. TDIU. 2005 y.-1,3 Mb.

15. Internet saytlar

78. www.gov.uz–O'zbekiston Respublikasi Davlat hokimiyati portali
79. www.press-service.uz–O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Matbuot xizmati rasmiy sayti
80. www.mfer.uz–O'zbekiston Respublikasi Tashqi iqtisodiy aloqalar, investitsiya va savdo Vazirligining rasmiy sayti
81. www.omad.uz–Biznes rivoji uchun axborot portali
82. www.UzA.Uz–O'zbekiston milliy axborot agentligi rasmiy sayti
83. www.review.uz – “Ekonomicheskoe obozrenie” jurnalining rasmiy sayti
84. www.cer.uz – Iqtisodiy tadqiqotlar Markazining rasmiy sayti
85. www.uzreport.com – biznes axborotlari portali
86. www.eurasianews.com – EvroOsiyo tadqiqotlar Markazining rasmiy sayti
87. www.vip.lenta.ru – Internet nashriyoti
89. www.InternetNews.com – yangiliklar serveri.

**Y.K.KARRIEVA, I.U.NEMATOV, A.A.MASHARIPOV,
G.A. ABDILAKIMOV**

TASHQI IQTISODIY FAOLIYATDA TRANSPORT TA'MINOTI

Bosishga ruxsat etildi 15.10.07y., qog'oz bichimi 60x84,
“Times New Roman” shriftida terildi.
Bosma tobog'i 7,0. Adadi 500 nusxa

**Toshkent Davlat iqtisodiyot univrsiteti bosmaxonasida chop etildi. Toshkent
sh., Olmazor ko'chasi 181-uy.**