

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

Po`latxo`jaeva D.M.

Logistika infratuzilmalari

O`QUV QO`LLANMA

O‘zbekiston Respublikasi Oliy va o‘rta maxsus ta‘lim vazirligi huzuridagi Muvofiqlashtiruvchi Kengash tomonidan 5230400-Marketing (logistika) bakalavriat ta‘lim yo‘nalishida tahsil olayotgan talabalar uchun oquv qo‘llanma sifatida tavsiya etilgan

TOSHKENT - 2021

Logistika infratuzilmalari. Po`latxo`jaeva D.M. - O`zbekiston Respublikasi Oliy va o`rta maxsus ta`lim vazirligi - T.: «YANGI NASHR», 2021. - ___ bet. ISBN: 978-9943-05-691-6.

Mazkur o`quv qo`llanmada respublikamizda logistika sohasida transport va yuklarni qayta ishlashni ta'minlaydigan infratuzilma obyektlarini tashkil etish va rivojlantirish asosida muhandislik-texnik inshootlar, aloqa vositalari va ma'lumotlar almashinuvi kompleksini, xo'jalik yurituvchi sub'ektlar o'rtasida tijorat-huquqiy va iqtisodiy aloqalar tizimini o'z ichiga olgan tovar ayirboshlash jarayonlarini boshqarishda logistikaning asosiy rolini zamonaviy konsepsiyasini aks ettiradi. O`quv qo`llanmada logistika infratuzilmalarining nazariy asoslari va mexanizmlari to'g'risida so'z yuritilgan bo'lib, u 5230400 -"Marketing (logistika)" bakalavriat ta'lim yo'nalishining "Logistika infratuzilmalari" fanidan o`quv qo`llanma sifatida tavsiya etiladi.

В данном учебном пособии отражена современная концепция основной роли логистики в управлении процессами товарооборота, включающая комплекс инженерно-технических сооружений, средств связи и обмена информацией, систему торгово-правовых и экономических связей между хозяйствующими субъектами на основе создания и развития объектов инфраструктуры, обеспечивающих транспортировку и переработку грузов в сфере логистики в республике. В учебном пособии говорится о теоретических основах и механизмах логистических инфраструктур, что рекомендуется в качестве учебного пособия по дисциплине "Логистические инфраструктуры" направления подготовки бакалавров 5230400- "Маркетинг (логистика)".

This textbook reflects the modern concept of the main role of logistics in managing the processes of trade turnover, including a complex of engineering and technical structures, communication and information exchange facilities, a system of trade, legal and economic relations between economic entities based on the creation and development of infrastructure facilities that provide transportation and processing of goods in the field of logistics in the republic. Logistics of transport and warehouse services involves the process of providing all types of services for the transportation, processing and distribution of goods, the totality of commodity, financial and information flows. The textbook talks about the theoretical foundations and mechanisms of logistics infrastructures, which is recommended as a textbook for the discipline "Logistics infrastructures "Bachelor's degree programs 5230400 -"Marketing (logistics)".

© Po`latxo`jaeva D.M.

Mundariga

| | |
|---|------------|
| KIRISH..... | 4 |
| 1-BOB. LOYIHALASHNING IQTISODIY ASOSLARI VA LOGISTIKA INFRATUZILMASINI YARATISH..... | 9 |
| 1.1. Logistika infratuzilmasining mohiyati va mazmuni..... | 9 |
| 1.2 Logistika infratuzilmasini loyihalashtirish va tashkil etishning iqtisodiy asoslari..... | 26 |
| Nazorat uchun savollar..... | 45 |
| II-BOB. LOGISTIKA INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISH..... | 46 |
| 2.1. Logistika infratuzilmasini huquqiy tashkil etish tamoyillari..... | 46 |
| 2.2. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik qarorlarni asoslash usullari..... | 72 |
| 2.3. Logistika infratuzilmasini rivojlantirishda omborxonalar logistikasini tashkil etish tamoyillari..... | 86 |
| Nazorat uchun savollar..... | 101 |
| III-BOB. LOGISTIKA INFRATUZILMASINI TASHKIL ETISH..... | 102 |
| 3.1. Logistika infratuzilmasini huquqiy tashkil etish tamoyillari..... | 102 |
| 3.2. Investision loyihalarni samaradorligi va transport-logistika infratuzilmalarini rivojlantirish dasturi..... | 112 |
| 3.3. Transport yo`laklarini logistik infratuzilmalari tizimidagi o`rni..... | 123 |
| 3.4. Logistik xizmatlar darajasini oshirishda klaster tizimi..... | 154 |
| Nazorat uchun savollar..... | 166 |
| Glossariy..... | 167 |
| Foydalanilgan adabiyotlar ro`yxati..... | 170 |

KIRISH

O‘zbekiston Respublikasini 2017-2021 yillarda rivojlantirishning beshta ustuvor yo‘nalishlari bo‘yicha Harakatlar Strategiyasining iqtisodiyotni rivojlantirish va liberallashtirishning ustuvor yo‘nalishariga bag‘ishlangan bandida ”Tarkibiy o‘zgartirishlarni chuqurlashtirish, milliy iqtisodiyotning yetakchi tarmoqlarini modernizasiya va difersifikasiya qilish hisobiga uning raqobatbardoshligini oshirish, erkin iqtisodiy zonalar, texnoparklar va kichik sanoat zonalarni tashkil etish, amaldagi zonalarning samaradorligini oshirish, klasterlar faoliyatini tashkil etish, xizmatlar ko‘rsatish sohasini jadal rivojlantirish, yalpi ichki mahsulotni shakllantirishda xizmatlar roli va ulushini oshirish, ko‘rsatilayotgan xizmatlarning tuzilmasini eng avvalo xizmatlarning zamonaviy yuqori texnologik turlari hisobiga tubdan o‘zgartirish, logistika va yo‘l-transport infratuzilmasini yanada rivojlantirish, iqtisodiyot, ijtimoiy sohaga, boshqarish tizimiga raqamlashtirish usullarini joriy etish, qishloq xo‘jaligi mahsulotlarni saqlash, transportirovka qilish va sotish, moliyaviy va boshqa zamonaviy bozor xizmatlarni ko‘rsatish infratuzilmasini yanada kengaytirish”kabi vazifalar keltirilgan.¹

O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Senatining 2020-yil 20-noyabrdagi SQ-175-IV-sonli Qarori bilan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasiga mamlakatimiz maxsus iqtisodiy zonalarining (MIZ) raqobatbardoshligini oshirish bo‘yicha qabul qilinayotgan choralar to‘g‘risida yuborilgan parlament so‘roviga berilgan javobni muhokama qilib, O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Senati bu borada muayyan ishlar amalga oshirilganligini qayd etadi. Birinchidan, normativ-huquqiy hujjatlarni “Maxsus iqtisodiy zonalar to‘g‘risida”gi [Qonunga](#) muvofiq lashtirish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining ayrim hujjatlariga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”gi Farmoni va Vazirlar Mahkamasining “Maxsus iqtisodiy zonalar faoliyatini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori loyihalari ishlab chiqilgan.

¹ www.economyjournal.uz

Mazkur hujjat loyihalari bilan O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 6 ta qaror va farmonlariga, Vazirlar Mahkamasining 22 ta qaroriga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish hamda ayrim me‘yoriy-huquqiy hujjatlarni o‘z kuchini yo‘qotgan deb topish nazarda tutilgan.

Ikkinchidan, investitsiya muhitini yaxshilash va MIZning raqobatbardosh ustuvorliklarini amalda ta‘minlash maqsadida “O‘zbekiston Respublikasida erkin iqtisodiy zonalarni 2020 — 2025-yillarda rivojlantirish konsepsiyasi” loyihasi ishlab chiqilgan. Hujjat loyihasida erkin iqtisodiy zonalar (EIZ)da yo‘l-transport, muhandislik-kommunikatsiya va ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirish, EIZ direksiyalari faoliyatini raqamlashtirish, eksport bo‘yicha maqsadli ko‘rsatkichlarni belgilash kabi chora-tadbirlar nazarda tutilgan. Uchinchidan, MIZda zamonaviy muhandislik-kommunikatsiya va ijtimoiy infratuzilmalarni shakllantirish hamda takomillashtirish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 18-dekabdagi “Hududlarda muhandislik-kommunikatsiya infratuzilmasini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-4929-sonli [qarori](#) qabul qilingan.²

Shulardan kelib chiqqan holda, bugun mamlakatimizni modernizatsiya qilish va yangilash, yangi O‘zbekistonni yaratish, iqtisodiyotimizning sifat jihatdan yangi, zamonaviy tarkibiy tuzilmasini shakllantirish, hududlarimizni kompleks rivojlantirish bo‘yicha barcha rejalarimizning muvaffaqiyatli amalga oshirilishi yo‘l-transport va kommunikatsiya infratuzilma tarmoqlarini yuksak sur‘atlar bilan rivojlantirishga uzviy bog‘liqdir. O‘zbekistonda oxirgi yillarda logistikani, klasterlarni, innovasion faoliyatni, raqamlashtirishni shiddat bilan rivojlantirish masalalari davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo‘nalishlaridan biri bo‘lib qoldi. Bu esa o‘z o‘rnida raqamlashtirish mamlakatimiz iqtisodiyoti raqobatbardoshligini rivojlantirish, inson taraqqiyoti darajasini oshirish, yoshlarni ish bilan bandligini taminlash, mehnat unumdorligini o‘stirishdagi hissasi to‘g‘risida xulosa chiqarish uchun O‘zbekistonning raqamli rivojlanishi bo‘yicha to‘la miqyosli uzoq muddatga ega bo‘lgan strategiyali davlat innovasion siyosatini rivojlantirishni va

² O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Senatining 2020-yil 20-noyabdagi SQ-175-IV-sonli Qarori

iqtisodiyotimizni raqamlashtirishni taqozo etmoqda. Shu o'rinda ta'kidlash joizki transport va logistika klasterlar tizimida yuklarni tashishda raqamlashtirishdan, ya'ni axborot kommunikasion texnologiyadardan, innovasion logistikadan foydalanish katta ahamiyatga egadir.

Har bir mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida uning qon tomiri bo'lgan logistika tizimi juda muhim ahamiyatga ega. Samarador logistika tizimi ichki bozorda tayyor mahsulot va xom-ashyo harakatini optimallashtirish orqali tovar va xizmatlarning xaridorlar uchun qulay sharoit va arzon narxlarda yetkazib berilishini ta'minlaydi, bozordagi raqobatni rag'batlantiradi. Tashqi bozorda esa mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshiradi va jahon iqtisodiyotiga integratsiya jarayonini tezlashtiradi. Rivojlanib borayotgan mamlakatimiz uchun samarador logistika tizimini tashkil qilish juda ham muhim.

"Logistika infratuzilmasi" o'quv qo'llanmasi "logistika" yo'nalishi bo'yicha bakalavrlar tomonidan o'rganilayotgan "Logistika" fanlarining bir qismidir.

"Logistika infratuzilmasi" o'quv qo'llanmasi mazmuni transport va yuklarni qayta ishlashni ta'minlaydigan infratuzilma obyektlarini tashkil etish va rivojlantirish asosida muhandislik-texnik inshootlar, aloqa vositalari va ma'lumotlar almashinuvi kompleksini, xo'jalik yurituvchi sub'ektlar o'rtasida tijorat-huquqiy va iqtisodiy aloqalar tizimini o'z ichiga olgan tovar ayirboshlash jarayonlarini boshqarishda logistikaning asosiy rolini zamonaviy konsepsiyasini aks ettiradi. Transport-ombor xizmatlarini logistizatsiya qilish yuklarni tashish, qayta ishlash va taqsimlash bo'yicha har qanday turdagi xizmatlarni taqdim etish jarayonini, tovar-moddiy, moliyaviy va axborot oqimlari to'plamini nazarda tutadi. Logistika infratuzilmasini shakllantirish va rivojlantirishda boshqaruv ob'ekti etkazib beruvchidan iste'molchiga yo'lda logistika operatsiyalarini qo'llash jarayonida tovar oqimi hisoblanadi.

O'quv qo'llanmani o'rganishdan maqsadi bakalavrlarning logistika infratuzilmasini rejalashtirish, tashkil etish va samarali boshqarish bo'yicha nazariy asoslari va amaliy ko'nikma va malakalarini o'zlashtirishdir. Ushbu maqsadga

erishish uchun o`quv qo`llanmani o`rganish natijasida bakalavrlar quyidagi qoidalarni o`rganishlari kerak: logistika infratuzilmasi kontsepsiyasining mohiyati va mazmuni; logistika tizimini loyihalash va tashkil etish tamoyillarini infratuzilmasini; logistika infratuzilmasini rivojlantirish strategiyasini; logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik qarorlarni asoslash usullarini; logistika infratuzilmasini hududiy tashkil etish tamoyillarini; investitsiya loyihalari va transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish dasturlarining samaradorligini baholash qobiliyatini; logistika infratuzilmasini rivojlantirishni asoslashda zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalanish.

Infratuzilma (lot. infra - ostida) — i. ch. va tovar muomalasi, shuningdek, inson hayot faoliyati uchun zarur bo‘lgan me‘yoriy sharoitni ta‘minlashga xizmat kiluvchi turli-tuman yordamchi xizmat ko‘rsatuvchi sohalar (tashkilot, korxonalar va muassasa) majmui; nomoddiy i.ch. sektori. **Infratuzilma** xizmatlari moddiy shaklga ega bo‘lmagan tovarlar bo‘lib, ular hayotiy ehtiyojlarni qondiradi. **Infratuzilma** zaruriy shart bo‘lganidan uning ishlab turishini ta‘minlashga iqtisodiy resurslarning bir qismi jalb etiladi. **Infratuzilma** xizmat ko‘rsatish sohasiga ko‘ra ishlab chiqarish infratuzilmasi (i.ch. ga xizmat ko‘rsatuvchi sohalar — yuk tashish transporti, elektr va issiqlik ta‘minoti, yo‘l xo‘jaligi, suv xo‘jaligi, ombor xujaligi, ilmiy konstruktorlik xizmati, axborot xizmati va b.) va ijtimoiy-maishiy infratu-zilma (aholiga xizmat ko‘rsatib, uning ehtiyojini qondiruvchi sohalar — maorif, sog‘liqni saqlash, jismoniy tarbiya va sport, maishiy xizmat va b.) ga ajraladi. **Infratuzilma** xizmati tovar bo‘lganidan oldi-sotdi etiladi. Uning asosiy vazifasi insonga xizmat ko‘rsatish, ammo bu ish pulli, bepul va imtiyozli tarzda bajarilishi mumkin.

Infratuzilma xizmatlarini harakteriga ko‘ra guruxlaganda bozor infratuzilmasi ajralib turadi. Chunki unda bozor munosabatlarini amalga oshiruvchi xizmatlar ko‘rsatiladi. Qaysi darajada xizmat ko‘rsatilishiga ko‘ra, korxonalar, tarmoq i. ch. majmualari va hududiy **Infratuzilma** ham mavjud. **Infratuzilma** sohasida yaratilgan xizmatlar i. ch. va inson uchun naf keltiradi. **Infratuzilma**

xizmat ko'rsatishini tashkil etish uchun mablag'lar sarflanadi. Shuning uchun ularni hisoblash mumkin va ular yalpi milliy mahsulot tarkibiga kiritiladi. Infratuzilmani yaratuvchi mehnat ham unumli hisoblanadi. Infratuzilmaning samaradorligi ko'rsatilgan xizmatlarning sarf-harajatlarga nisbati orqali aniqlanadi.^[1]

Jahon Banki tomonidan 2018 yilda chop etilgan [logistika samaradorligi hisobotida](#) O'zbekiston 160 davlat orasida 99-o'rinni egalladi.³ Hisobotni ishlab chiqishda bojxona samaradorligi, transport infratuzilmasi sifati, xalqaro tashimalarni tashkil qilish osonligi, soha mutaxassislarining bilim va salohiyati, yuklarni kuzatish imkoniyati va yuklarni o'z vaqtida yetkazish darajasi kabi me'zonlar hisobga olingan. Afsuski mintaqamiz LPI darajasi maqtanarli darajada emas. Natijalarga qaraydigan bo'lsak, sohani rivojlantirish uchun hali juda ham ko'p ishlar qilinishi kerakligini tushunish qiyin emas. Bunda asosan chegara va mamlakat hududiga bojxona jarayonlari samaradorligini oshirish, soha mutaxassislarini ko'paytirish, tizimga innovatsion yondashuvni tatbiq qilish muhim.

³ www.gazeta.uz

1-BOB. LOYIHALASHNING IQTISODIY ASOSLARI VA LOGISTIKA INFRATUZILMASINI YARATISH

1.1. Logistika infratuzilmasining mohiyati va mazmuni

Zamonaviy dunyoda tovar ayirboshlash sohasida keng tarmoq tuzilmalari doirasida moliyaviy, moddiy va mehnat resurslarini jamlash jarayoni davom etmoqda. Yirik savdo kompaniyalari har yili o'z aylanmasini va bozorda mavjudligini oshiradi. Ular narx siyosati belgilaydi va etkazib beruvchilar bilan munosabatlarni aniqlashtiradi, shuningdek, zamonaviy logistika tizimlarini rivojlantirish, tovar harakat texnologiyalarni joriy etishni ularning moliyaviy imkoniyatlari orqali tatbiq etadi.⁴ Logistika muammolariga bag'ishlangan xorijiy va mahalliy maxsus va haroratli manbalarda logistika faoliyatini ta'minlaydigan infratuzilma masalalari bir daraja yoki boshqa darajada yoritilmoqda. Shu bilan birga, nashrlarning mualliflari "logistika infratuzilmasi" atamasidan foydalanadilar, uni umumiy qabul qilingan talqindagi infratuzilma kontseptsiyasidan uzoqlashtiradilar va bu atamani tovar ayirboshlash jarayonini boshqarishning turli darajalarida amalga oshiriladigan logistika tartib-qoidalari va operatsiyalari uchun muayyan mustaqillik va ahamiyatga ega deb hisoblashadi. Misol tariqasida, "logistika infratuzilmasi" kontseptsiyasining ayrim talqinlarini keltiramiz.

Shunday qilib, D. Bauersox logistika infratuzilmasi ob'ektlari ishlab chiqarish korxonalari, axborot ob'ektlari, transport kompaniyalari va ularning imkoniyatlari, omborxonalar, yuklarni qayta ishlash, qadoqlash, inventarizatsiyani boshqarish logistika resurslari, yuklash va tushirish terminallari, chakana savdo do'konlarini o'z ichiga oladi. Muallif logistika infratuzilmasini shakllantirishda muayyan geografik joylashuvi bilan uning ob'ektlari(omborlar) sonini belgilash va har bir ob'ekt saqlangan mahsulotlar zaxiralari hajmini hisoblash kerak, deb qayd etadi. Shu bilan birga, muallif transport yo'llari, transport vositalari va transport kompaniyalari-davlat, xususiy, ixtisoslashgan tashkil topgan transport logistika infratuzilmasini alohida ta'kidlaydi.

⁴ Крюков С.В. Логистика. – Ростов-на-Дону, 2007

Ch. Skovronek va Z. Sariush-Volskiy logistika jarayonlari infratuzilmasiga korxonalar o'rtasida, shuningdek, xo'jalik yurituvchi sub'ektlar, binolar va omborxonalar o'rtasida mahsulot va tovarlar zaxiralarini saqlash va saqlash uchun mo'ljallangan mahsulotlarni ko'chirish uchun transport va manipulyatsiya vositalari, shuningdek, asosiy ombor funksiyalarini bajarilishini ta'minlaydigan zarur ombor uskunalari kiradi. Shu bilan birga, logistika infratuzilmasi mualliflari mahsulotni saqlash uchun zarur bo'lgan qadoqlash tartib — qoidalarini o'z ichiga oladi, ko'pincha transport va manipulyatsiya uchun mo'ljallangan, axborotni qayta ishlash vositalari-texnik qurilmalar va tizimlar, shuningdek, amaliy dasturiy ta'minot.⁵

Logistika infratuzilmasi ostida A. D. Eksantriklar ta'minot zanjiri ishtirokchilarini — logistika resurslarini etkazib beruvchilarni, ishlab chiqarish maqsadlari va iste'mol tovarlari, mahsulot iste'molchilarining oraliq va yakuniy tayyor mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilarni tushunadi. Shu bilan birga, logistika infratuzilmasi muallifi logistikaning barcha sohalarini (quyi tizimlarini) o'z ichiga oladi: logistika, transport va ombor xo'jaligi, inventarizatsiyani boshqarish, savdo faoliyati.⁶

L. B. Mirotin tomonidan tuzilgan "transport-logistika tizimlarida yuk oqimlarini boshqarish" monografiyasida transportning o'рни va roli logistika infratuzilmasining muhim tarkibiy qismi sifatida tavsiflanadi. shu munosabat bilan transport tarmog'i (yer usti, suv va havo yo'llari, transport terminallari va birikmalari, turli xil inshootlar, asboblari va uskunalari, gaz quvurlari, neft quvurlari, dengiz terminallari), transport korxonalarini, transport vositalari, ombor terminallari va logistika vositachilarini o'z ichiga olgan texnologik majmua.⁷

A. L. Nosov, o'z navbatida, logistika infratuzilmasini odamlarning ishlab chiqarish va ijtimoiy hayotini ta'minlash uchun mo'ljallangan logistika tizimi

⁵ Новоселов А. С. Рыночная инфраструктура региона. – Новосибирск: Экор, 1996. – 230 с.

⁶ Jenni Eckhardta, Jarkko Rantalab The role of intelligent logistics centers in a multimodal and costeffective transport Transport Research Arena– Europe 2012 // Procedia Social and Behavioral Sciences. – 2012. – No. 48. – P. 612-621.

⁷ Wenjia Zhenga, Yan Model Confirmation of Logistics Park Land Size Based on Classification of Chinese National Standard // Procedia – Social and Behavioral Sciences. – 2012. – No. 43. – P. 799-804.

sifatida belgilaydi va rivojlangan logistika infratuzilmasi ishlab chiqarish sohasiga kapital qo'yilmalarning samaradorligi uchun zarur shartdir. Shu bilan birga, logistika infratuzilmasi tarkibiga temir yo'l va avtomobil yo'llari, aloqa, turli xil transport turlari, omborxonalar, turli maqsadlar uchun tuzilmalar kiradi.⁸

Mualliflar tomonidan logistika infratuzilmasi tushunchasi nuqtai nazaridan izoh berib, quyidagilarni ta'kidlaymiz.

Birinchidan, mualliflar tomonidan taqdim etilgan logistika infratuzilmasining barcha tarkibiy qismlari umumiy shaklda infratuzilmani saqlashdan boshqa narsa emas. Bu ishlab chiqarish tarmoqlari, sanoat korxonalarini, transport kompaniyalari va ombor majmualari, savdo va vositachilik tashkilotlari, moddiy ishlab chiqarish normal faoliyat ko'rsatishi uchun shart-sharoitlar ta'minlash va yaratish uchun mo'ljallangan, ularning faoliyati turlari, mahsulotlar (ishlab chiqarish va iste'mol tovarlari mahsulotlari), shuningdek, jamiyat hayot aylanishini o'z ichiga oladi.

Infrastruktura ishlab chiqarish, ijtimoiy-maishiy va institutsional bo'linadi va har bir tur tegishli xo'jalik yurituvchi sub'ektlardan iborat. bundan tashqari, ishlab chiqarish infratuzilmasi logistika, inventarizatsiyani boshqarish, tashish, saqlash va saqlash, mahsulotni sotish bilan bog'liq faoliyatni amalga oshiradi.⁹

Ikkinchidan, "logistika infratuzilmasi" iborasiga kiritilgan ikkita atamani birlashtirish uchun taklif qilingan tartib aniq qabul qilinishi mumkin emas. Logistika funktsiyalari, protseduralari va operatsiyalari haqida gap ketganda, bunday iboralar juda oqilona, chunki ular faqat logistika jarayonlarini tavsiflaydi. Logistika — infratuzilmasini ta'kidlab, "logistika infratuzilmasi", ko'proq mos ibora ta'rifi bilan muhim bo'lgan infratuzilma, nisbatan.

Ta'kidlash joizki, logistika infratuzilmasini tashkil etuvchi barcha guruhlar bir-biri bilan chambarchas bog'langan va iste'molchilarga sifatli logistika xizmatlarini ko'rsatish vazifalarini birgalikda hal etmoqda. Shunday qilib, xizmat

⁸ Stanton W. Fundamentals of Marketing. – N.Y., 1978. – P

⁹ Greenwald, Douglas, The McGraw-Hill Dictionary of Modern Economies // A Handbook of Terms and Organizations. – N.Y., 1973. – P.

guruhiga kiruvchi savdo-vositachilik tashkilotlari tomonidan foydalaniladigan texnik qurilmalar texnik guruhni ifodalovchi xizmat ko'rsatish markazlarida ta'mirlanadi. tartibga solish guruhining xizmatlari va tashkilotlari jamoat guruhining bir qismi bo'lgan uyushmalar va uyushmalarga yordam beradi. ijro etuvchi hokimiyat organlari (institutSIONAL guruh) logistika infratuzilmasi tarkibiy qismlarining deyarli barcha guruhlarida amalga oshiriladigan faoliyatni muvofiqlashtiradi.

Logistika, jamiyatning iqtisodiy faoliyatining ajralmas qismi bo'lib, logistika infratuzilmasi sifatida belgilanishi kerak bo'lgan mustaqil infratuzilmaga ega. logistika infratuzilmasi-ishlab chiqarish va iste'mol tovarlari mahsulotlarini etkazib berish zanjirlarini o'z ichiga olgan oqim jarayonlarini boshqarishni ta'minlaydigan turli faoliyat sohalarida muassasalar, tashkilotlar, korxonalar, kompaniyalar, firmalar, markazlar, uyushmalar va assotsiatsiyalar to'plami.

Logistika infratuzilmasi, uning tarkibiga kiruvchi xo'jalik yurituvchi sub'ektlar bilan 6 guruhga bo'linadi(rasm): institutsional — ijro etuvchi organlar, soliq inspeksiyasi, bojxona xizmatlari; ijtimoiy-sanoatchilar va tadbirkorlar Rossiya Ittifoqi, Rossiya federatsiyasi iste'molchilar Ittifoqi, Rossiya ekspeditorlar assotsiatsiyasi, Rossiya avtotransport Ittifoqi; tadqiqot va tadqiqot tashkilotlari, marketing kompaniyalari, logistika firmalari; normativ-huquqiy xizmatlar, davlat sanitariya inspeksiyasi xizmati, standartlashtirish, metrologiya va sertifikatlashtirish xizmati; xizmat ko'rsatuvchi — moliya muassasalari, ta'lim muassasalari, sug'urta kompaniyalari, auditorlik firmalari, lizing kompaniyalari, vositachilik tarmog'i; texnik — ta'mirlash korxonalari, xizmat ko'rsatish markazlari, ehtiyot qismlar yetkazib beruvchilar.

Institutsional guruh tarkibiga ijro etuvchi hokimiyat organlari kiradi — mintaqaviy davlat organlari va mahalliy o'zini o'zi boshqarish organlarining transport va yo'l xo'jaligi masalalari bilan shug'ullanadigan bo'limlari, soliq qonunchiligiga rioya etilishini nazorat qiluvchi soliq inspeksiyasi, hisob-kitoblarning to'g'riligi, byudjetga soliq va to'lovlar, bojxona xizmatlari (chegara va ichki), ishlab chiqarish maqsadlari va iste'mol tovarlarini mamlakat bo'ylab import

qilish, eksport qilish va tranzit qilish to'g'risidagi qonun hujjatlariga rioya etilishini nazorat qiladi va Ijtimoiy guruh bir qator tashkilotlarni o'z ichiga oladi: Rossiya sanoatchilar va tadbirkorlar Ittifoqi — tashkilotning maqsadi mamlakatda huquqiy va axloqiy muhitni shakllantirish, shuningdek, yuqori samarali moddiy ishlab chiqarishni rivojlantirish orqali sanoatchilar va tadbirkorlarni himoya qilish va qo'llab-quvvatlashdir — Rossiya federatsiyasi iste'molchilar uyushmasi-ittifoqning maqsadi mahsulot ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sohasida iste'molchilarning huquq va manfaatlarini himoya qilishdir; Rossiya ekspeditorlari assotsiatsiyasi-birlashuv maqsadi Rossiya ekspeditorlik xizmatlari bozorida ekspeditorlarning manfaatlarini himoya qilish va ularning faoliyatini biznes faoliyatini kengaytirish nuqtai nazaridan muvofiqlashtirish; Rossiya avtotransport Ittifoqi — ittifoqning maqsadi yo'lovchilar va yuklarni tashish bilan bog'liq faoliyatni tartibga solish va muvofiqlashtirish, shuningdek transport vositalarini ta'mirlash va ta'mirlashdir.

Tadqiqot guruhi tadqiqot tashkilotlari va dizayn byurolaridan iborat bo'lib, ular yangi turdagi mahsulotlarni ishlab chiqarish bilan shug'ullanadi, ular ishlab chiqariladigan materiallarni birlashtiradi, shu jumladan bio-degradatsiyaga uchragan materiallarning yangi turlarini ishlab chiqish, ombor uskunalarini loyihalash va ko'tarish-transport mexanizmlari, yanada samarali va iqtisodiy, marketing kompaniyalari mahsulot va xizmatlar bozorlarini, shu jumladan logistika, ushbu bozorlarda talab va taklifni, iste'molchilarning xulq-atvorini, mahsulot narxlarining dinamikasini, mintaqaviy va mintaqalararo yo'lovchi oqimlari va yuk oqimlarini o'rganadigan yuklarni qayta ishlashning oqilona saqlash texnologik jarayonlarini ishlab chiqadigan yo'lovchi va yuk tashish transportining optimal yo'nalishlarini ishlab chiqadigan mintaqaviy ta'minot zanjirlarini o'rganadigan logistika firmalari.

Tartibga soluvchi guruhga xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga maslahat berish, logistika faoliyatini olib borish, shartnomalar tuzish, iqtisodiy munosabatlarni tartibga solish, biznes sheriklariga shikoyat qilish, da'volarni qo'zg'atish, kasalliklarni oldini olish uchun mehnat sharoitlarini yaxshilash bo'yicha olib borilayotgan chora-tadbirlarni nazorat qilish, shuningdek, zararli moddalarni o'z

ichiga olgan mahsulotlarni tashish, saqlash va saqlash, import mahsulotlarini nazorat qilish, mamlakatga olib kiriladigan mahsulotlarni saqlash va, atrof-muhit ifloslanishining oqibatlarini bartaraf etishni nazorat qilish, standartlashtirish, metrologiya va sertifikatlashtirish xizmati quyidagi funktsiyalarni bajaradi: standartlashtirish-mahsulotlar, xom ashyo, materiallar, butlovchi buyumlar, shuningdek, ko'rsatilayotgan logistika xizmatlariga qo'yiladigan me'yorlar, ko'rsatkichlar, usullar va talablarga texnik darajasi va sifatiga qo'yiladigan talablarni belgilash; metrologiya-asosiy vazifa fizik miqdordagi birliklarni standartlashtirish va ularni davlat etalonlari bilan taqqoslash orqali o'lchash vositalarining bir xilligini va bir xilligini ta'minlash, shuningdek, o'lchov vositalarining, xususan, og'irlik o'lchash apparaturasining davriy qiyoslash yo'li bilan nazorat qilinishini ta'minlashdan iborat; sertifikatlashtirish-mahsulot va xizmatlarning sifat standartiga talab etiladigan darajaga mosligini tasdiqlash.

Xizmat ko'rsatish guruhiga moliya muassasalari — aktsiyadorlik, innovatsion, investitsiya banklari, xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga xizmat ko'rsatuvchi va ularga kredit beradigan moliya institutlari, yirik loyihalarni amalga oshirish uchun mo'ljallangan xo'jalik yurituvchi sub'ektlarning moliyaviy resurslari birlashtirilgan moliyaviy guruhlar, shu jumladan logistika; hududlarda logistika faoliyatini amalga oshirish uchun zarur bo'lgan kadrlar tayyorlanayotgan ta'lim muassasalari, tovarlar va tashilayotgan tovarlar omborlarida saqlanadigan transport vositalarini sug'urtalashni amalga oshiruvchi sug'urta kompaniyalari (davlat muassasalari, sug'urta jamiyatlari), xo'jalik yurituvchi sub'ektlarning moliyaviy-xo'jalik faoliyatini tekshiruvchi va logistika auditini o'tkazuvchi auditorlik firmalari, ombor uskunalarini sotib oluvchi lizing kompaniyalari, turli maqsadlar uchun texnik vositalar va transport vositalari o'z mablag'lari hisobidan va lizing shartnomasi bo'yicha uzoq vaqt davomida xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga ijaraga berib, logistika xizmatlarini amalga oshirishda yordam beradigan turli vositachilar (yuridik va jismoniy shaxslar) dan tashkil topgan vositachilik tarmog'i

Logistika infratuzilmasi tarkibiy qismlarining texnik guruhi logistika faoliyatida qo'llaniladigan texnik qurilmalar bilan bog'liq: har xil turdagi va

maqsadli transport vositalari, ombor uskunalari va ko'tarish-transport mexanizmlari, savdo uskunalari, tashkiliy texnika, aloqa vositalari qurilmalari, xavfsizlik va yong'in xavfsizligi tizimlari. Barcha texnik qurilmalar parvarish qilish, profilaktika ishlari, kichik va o'rta ta'mirlashga muhtoj. Jismoniy hayot aylanish jarayoniga ega bo'lgan texnik qurilmalar kapital ta'mirlanishi mumkin bo'lgan variant mavjud. Texnik qurilmalarning oldini olish, texnik xizmat ko'rsatish, kichik va o'rta ta'mirlanishi tegishli xizmat ko'rsatish markazlari tomonidan amalga oshiriladi. Ta'mirlash maxsus ta'mirlash korxonalarini tomonidan amalga oshiriladi. O'z navbatida, texnik jihozlarni ta'mirlash, rejalashtirilgan ogohlantirish, kichik va o'rta ta'mirlashni amalga oshirish, odatda, texnik qurilmalarni ishlab chiqaruvchi korxonalar tomonidan etkazib beriladigan zarur ehtiyot qismlar va tegishli materiallarni talab qiladi.

Logistika infratuzilmasi - iste'molchiga mahsulot xarid qilish, yetkazib berish, saqlash va etkazib berish tizimining ishlashini ta'minlaydigan o'zaro bog'liq elementlar majmui. Logistika infratuzilmasini boshqarish tizimida quyidagi asosiy komponentlar ta'kidlanadi:

- logistika infratuzilmasini yaratish, rivojlantirish va boshqarishning umumiy masalalari;
- o'z (shaxsiy) yoki jalb qilingan transportning harakat tarkibi parkini boshqarish;
- palletlar, konteynerlar va boshqalarni o'z ichiga olgan transport va saqlash uskunalariidan foydalanish.;
- magistral va yordamchi, kirish yo'llari tarmog'ini rivojlantirish;
- ombor xo'jaligi, shu jumladan ombor binolari va xonalari, ombor, ishlab chiqarish va kommunikatsiya uskunalari faoliyati samaradorligini oshirish;
- liniyada harakat tarkibini boshqarish (transportni jo'natish va yo'naltirish).¹⁰

¹⁰ Юданов А.Ю. Логистика. – М.: Тандем, 2005.

Talab va taklifning o'zgarishiga moslashish uchun logistika infratuzilmasini doimiy ravishda o'zgartirishning ahamiyati beqiyos. Dinamik raqobat muhitida mahsulot turlari, etkazib berish shartlari va ishlab chiqarish ehtiyojlari doimo o'zgarib turadi. Albatta, logistika barcha infratuzilma birliklari o'rnini o'zgartirish uchun bir vaqtning o'zida aqlga sig'maydigan masala – lekin harakat va individual ob'ektlar qayta tashkil etish uchun imkoniyatlar bor. Vaqti-vaqti bilan barcha ob'ektlarni baholash kerak, ular muvaffaqiyatli joylashtirilganligini aniqlash uchun.

Kompaniyaning infratuzilma tarmog'ining eng yaxshi joylashuvini tanlash uning uchun raqobatbardosh ustunlikka erishish uchun birinchi qadam bo'lishi mumkin. Logistika samaradorligi to'g'ridan-to'g'ri infratuzilmaga bog'liq.¹¹

So'nggi vaqtlarda tovar ayirboshlash transport omborini tashkil etish doirasida logistika yondashuvi tobora ommalashib bormoqda, bu turli biznes jarayonlarini, shu jumladan infratuzilmalarni tashkil etishga zamonaviy nuqtai nazar bilan yondashuvni nazarda tutadi. Turli davlatlarda faoliyat yuritadigan asosiy yo'nalishlar taqdim etilayotgan xizmatlar turlarini kengaytirish va logistika xizmatlari sifatini ta'minlash asosiy yo'nalishlardan biridir. Shu bilan birga, xo'jalik yurituvchi subyektlar logistika infratuzilmasi elementlarini (aloqa yo'llari, terminallar, logistika markazlari va boshqalarni) yaratish va rivojlantirish tashabbuskorlari hisoblanadi.)

Logistika tizimini shakllantirish jarayoni transport kompaniyalari transport va tarqatish funksiyalari (qadoqlash, saqlash, va hokazo) dan yuk egalari ozod etiladi. Logistika infratuzilmasi elementlarini rivojlantirishda muhim yo'nalish, masalan, yuk tarqatish markazlarini tashkil etish deb hisoblanishi kerak: yuk oqimlarini kengaytirish va integratsiya qilish; transport vositasiga yuklashni yaxshilash; parvozlar sonini kamaytirish, ya'ni yuklarni etkazib berish jarayonini jadallashtirish, bir vaqtning o'zida xizmat sifatini yuqori darajada ta'minlash.

Bozor sharoitida tovar ayirboshlash jarayonini tashish va saqlash ta'minoti taklif etilayotgan tovarlar va xizmatlar ro'yxatini kengaytirish va potentsial

¹¹ Зубин С.И. Логистика: Учебное пособие. – М.: 2006.

iste'molchilar bozorini kengaytirish uchun yangi imkoniyatlar izlashga yordam beradi. Yaxshi holatda, uzoq vaqt davomida tashkilotlar bilan keng gorizont va vertikal iqtisodiy aloqalarga ega bo'lgan kompaniyalar mavjud. Bu ayni paytda milliy va jahon miqyosida logistika infratuzilmasini faol shakllantirishga xizmat qilmoqda. Logistika infratuzilmasini yaratish va rivojlantirish jarayoni doirasida logistika kooperatsiyasi tizimi shakllantirilib, uning maqsadi xarajatlarni kamaytirish, xizmat ko'rsatish darajasini yaxshilash va xo'jalik yurituvchi sub'ektlar faoliyatining moslashuvchanligini oshirishdan iborat. Evropa va Amerika mamlakatlarida o'tkazilgan so'rovga ko'ra, tovarlar va xizmatlar ishlab chiqaruvchilarining 70% dan ortig'i logistika kompaniyalari (ekspeditorlik, ombor, transport, konsalting, boshqaruvchi, xizmat ko'rsatish) bilan hamkorlik qilish uchun ijobiy va faoldir. Hamkorlik afzalliklari quyidagicha taqsimlanadi:¹²

- transport masalalarini bajarish uchun - 66%;
- omborxonadan foydalanish uchun-52%;
- zahiralarni boshqarish uchun xizmatlar ko'rsatish – 41%;
- mijozlarga xizmat ko'rsatish-22%;
- qadoqlash va qadoqlash uchun tayyorgarlik-21%;
- zahira buyumlar bilan ta'minlash-18%;
- materiallarni olib tashlash va yo'q qilish – 15%;
- mahsulotlar assortimentini kengaytirish – 11 %;
- tovarlarni markirovkalash – 10 %;

Kooperatsiya zarurligining asosiy sabablari quyidagilardan iborat:

- harajatlarning o'sishi - 85%;
- mijozlarning yangi va ortib borayotgan talablari paydo bo'lishi – 60%;
- mamlakat ichkarisida va chet elda kuchli raqobatchilar - 100%.

Logistika vazifalarini asosiy biznesdan ajratish band kapital hajmlarini pasaytirish hisobiga resurslardan foydalanish samaradorligini oshirishni ta'minlovchi logistika tizimlariga transport-ombor xizmati ko'rsatish tizimining

¹² Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортное обеспечение логистических систем: Учеб. пособие. – М.:Academia, 2005. – 430 с.

piyodalar faoliyati logistika infratuzilmasini rivojlantirish uchun xolis sharoit yaratdi. Global logistikada, xususan, tovarlarni etkazib berishning eng kam harajatlari ta'minlanadigan hududlarda alohida logistik operatsiyalar amalga oshiriladi.

Iqtisodiyotda logistikaning paydo bo'lishi ob'ektiv ravishda ishlab chiqarish kuchlari va bozor munosabatlarining rivojlanish darajasiga bog'liq. 1.1- jadvalda misol sifatida, iqtisodiyot holatining boshqaruvda ustuvorliklarni tanlashga ta'siri jarayoni ko'rib chiqiladi.

Logistika-mahsulot oqimini rejalashtirish va boshqarish va ushbu mahsulotlarni inventarizatsiya qilish muammolarini hal qilish bilan bog'liq faoliyatdir. G'arb sanoat tashkilotlarida logistika qiymati haqida 1/5 Plus turadi. Raqobatbardoshlikni oshirish uchun boshqaruv logistikaga ko'proq e'tibor beradi. Ilgari sanoat tashkilotlarida logistika texnik mutaxassislar faoliyatining ob'ekti bo'lgan. Hozirgi vaqtda boshqaruv nazariyasi va amaliyotining normal evolyutsiyasi natijasida uning strategik ko'lami va ahamiyati aniq. Sanoat tashkilotining logistika maqsadi bozorning to'g'ri va o'z vaqtida ehtiyojlarini qondiradigan mahsulotlar uchun o'rtacha narxlarni birlashtirish sifatida shakllantirilishi mumkin.

1-jadval

Iqtisodiyotning menejment va logistikaga ta'siri

| jarayon | asosiy maqsadi | ustuvorlik |
|-------------------------------|---|---|
| 1920-yillar | Etarli sotib olish kuchi bilan bozorning to'yinganligi | Ishlab chiqarishni tashkil etish, ilmiy amaliy mehnat |
| 1930-yillar | To'lov qobiliyatini qilashi ya'ni katta ishlab chiqarin resurslari uchun | Reklama, sotuv |
| 1940 y. oxiri – 1950 y.oxiri | Tovarlar va xizmatlar uchun to'lov qobiliyatini o'sishi | Mahsulotning sifati |
| 1960 y. boshi – 1970 y. boshi | Iste'mol bozori o'zgarishiga ta'sir e'tuvchi omillar | Marketing, sotuv |
| 1970 y. o'rtalari | Moliyaviy taqchillik | Logistika, resurslar |
| 2000 yillar | Bozor jarayonlarini o'sib borishi va mahsulotlar assortimenti, harajatlarning o'sishi | Korporativ logistika, global logistika |

Manba: Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортное обеспечение логистических систем: Учеб. пособие. – М.: Academia, 2005. – 430 с

Shakl bo'yicha. 1.1 xo'jalik yurituvchi sub'ektning logistika tarkibi aks ettirilgan. Xo'jalik yurituvchi sub'ektning logistikasi ishlab chiqarish texnologiyasi, tovarlar va xizmatlar turi, tashkilot va biznesning boshqa parametrlari bilan belgilanadigan muayyan tuzilishga ega. Logistika oqimini (sotib olish) logistikada chiqish (tarqatish) va ishlab chiqarish logistikasi va chiqindilarni ishlab chiqarish ikkilamchi foydalanish, shuningdek, logistikada qayta ishlash: bu logistika uchun asosiy turlarini ajratish uchun qabul qilinadi. Bundan tashqari, keyingi bosqichlarda transport, ombor logistikasi, zahiralarini boshqarish logistikasi (zahiralarini boshqarish), axborot va moliyaviy logistika namoyon bo'ladi. Ishlab chiqarishning boshqa bo'linmalari logistika masalalarini hal qilishda ishtirok etganda, integral logistika haqida gapirishimiz mumkin.

Sotib olish logistikasi ushbu turdagi tovarlarni imkon qadar kamroq etkazib berish muammosini hal qiladi, yuqori darajada xizmat ko'rsatish va etkazib berish vaqtini saqlab qoladi va ko'plab shartlarni hisobga oladi. Zahiralar bilan bog'liq ish muayyan faoliyat turini – zahiralarini boshqarishni tashkil qiladi. Rejalashtirilgan zahiradagi o'zgarishlar darajasi (ijobiy va salbiy) logistika jarayonining boshqarilmasligining eng muhim ko'rsatkichidir.

Hozirgi vaqtda tovarlar oqimining boshqarilishi ko'pincha menejmentda ishlatiladigan xatti-harakatlar ko'rsatkichlari (p.i.) orqali ifodalashga harakat qiladi, masalan, aniqlash yetkazib berish ishonchliligi. Ishonchli etkazib berish muayyan yetkazib beruvchidan joylashtirilgan va keyinchalik o'z vaqtida etkazib beriladigan sotib olish buyurtmalarining bir qismi sifatida belgilanishi mumkin; bu p.i., bu ma'lum bir tizimda importning boshqaruvchanligini ko'rsatadi. Boshqa p. i. - mijoz uchun ishonchlilik ko'rsatkichlari – eksportni boshqarishni tavsiflash) - zaxiralarning aylanish tezligini ko'rsatadi (ma'lum bir davrda, masalan, yil davomida, bu davrda o'rtacha darajasi).

Transport-ombor faoliyatini boshqarish uchun logistika yondashuv bir necha tashkilotlar va milliy, millatlararo va global iqtisodiyot ko'lamini jalb qilishni ta'minlash, ishlab chiqarish va tashkilot darajasida tovarlar va xizmatlar sotish va

texnologik sikli doirasida davomida sodir oqim jarayonlarini optimallashtirishni o'z ichiga oladi. Optimallashtirishning eng muhim sharti oqim jarayonlarining tashkiliy, texnologik, iqtisodiy va axborot birligiga rioya qilishdir. Shu bilan birga, logistika yondashuvi an'anaviylardan sezilarli darajada farq qiladi, chunki logistikada optimallashtirish natijasi butun tizimni optimallashtirish natijasidir.

Tizimni optimallashtirishning an'anaviy yondashuvining matematik ifodasi:

$$C_{\text{opt}} = 1 \min + C_2 \min + \dots + C_n \min, \quad (1.1)$$

qaerda (C_{opt} bilan-optimal tizim xarajatlari; $1 \min$, $C_2 \min$, ...,

$C_n \min$ -tizimning har bir elementining narxi.

Optimallashtirishning logistika yondashuvining matematik ifodasi-

tizimning yutuqlari:

$$C_{\text{opt}} = \sum C_i \min, \quad (1.2)$$

Qaerda $\sum C_i$ – har bir elementnind ushlab qolinishi.

bu erda C_i -tizimning har bir elementining narxi.

Logistika tizimlarini transport bilan ta'minlashning asosiy vazifalaridan biri sifatida transportni boshqarish bilan bir qatorda ombor xizmati ham mavjud. Bunday holda, tovar zahiralariga nisbatan logistikaning maqsadi bir vaqtdagi zaxiralar va oqimlarni bir vaqtning o'zida ikkita mezon bo'yicha optimallashtirishdir:

- ulgurji omborlarda va do'konlarda har bir pozitsiyada etarli miqdorda maksimal oraliqni sotish uchun mavjudlik, talabning mumkin bo'lgan o'zgarishlarini hisobga olgan holda, tovarlarning aylanmasini oshirish, ya'ni mahsulotni sotib olish (ishlab chiqarish) va uni mijozga jo'natish o'rtasidagi o'rtacha aylanish vaqtini kamaytirish.

Zahiralarini boshqarish tovarlarni maksimal darajada sotish uchun ombor qoldiqlarini to'ldirish vazifasiga tushadi. Zahiralarini saqlash xarajatlarni talab qiladi. Bo'sh joy-amortizatsiya, texnik xizmat ko'rsatish, isitish va boshqalar uchun

sarf-xarajatlar. Ijara-zaxiraga investitsiya qilingan kapitalning qiymati. Xavf, zaxirani talab qilmaslik ehtimoli bilan bog'liq, bu esa past narxlarda yoki past daromadli sotishda past darajadagi, yo'q qilish va sotishga olib kelishi mumkin. Xavf ostida, shuningdek, mahsulotning eskirish ehtimoli va sug'urta xarajatlari ham mavjud. Ushbu uchta mahsulotning narxi bo'yicha sanoat tashkilotlari ko'pincha "musht qoidasi" dan foydalanadilar: masalan, zaxirani saqlash uchun uch ball uchun yillik xarajatlar belgilanadi yil davomida o'rtacha aktsiyalarning moliyaviy qiymatining 15% miqdorida. Shuni ta'kidlash kerakki, "musht qoidasi" bo'yicha xarajatlarning foizini aniqlash asosan ishlab chiqarish va tashkilotdagi vaziyatga bog'liq va o'z cheklovlariga ega.

Katta aktsiyalarning mazmuni, yuqorida sanab o'tilgan xarajatlarga qo'shimcha ravishda, boshqa salbiy oqibatlariga olib keladi. Katta zaxiralar sifatning pasayishiga olib keladi (masalan, katta miqdordagi yarim tayyor mahsulotlar ishlab chiqariladi, bir muncha vaqt ular omborda bo'ladi va faqat montaj vaqtida ularning sifati past bo'ladi) va ishlab chiqarish jarayonida tovarlarning harakatlanish davrining o'sishiga sabab bo'ladi. Katta zaxiraga ega bo'lishning ijobiy jihatlari namoyon bo'ladi, yuqori sifatli xizmat ko'rsatishni ta'minlash, chunki etkazib berish tezligi va muddati bilan bog'liq muammolardan qochish mumkin. Ishlab chiqarishdagi zahiralarni boshqarish uzoq muddatli, joriy va qisqa muddatli turlarga bo'linadi. Vaziyat o'zgarishiga imkon qadar tez javob berish tezkor rejalashtirish imkonini beradi. Biroq, ta'minot zanjirlaridagi aloqalarining mavjudligi uzoq muddatli rejalashtirishdan voz kechishga imkon bermaydi. Yuqori darajadagi logistika tizimlarini transport bilan ta'minlash jarayoni bugungi kunda ishlab chiqaruvchilar, transport ta'minoti va savdo tashkilotlari o'rtasida tashkil etilgan logistika transport-tarqatish zanjirlarini yaratish va ulardan foydalanishga asoslangan.

Logistika zanjiri (tarmoq) bo'lib, unda xom ashyolardan tayyorlangan tovarlar tayyor mahsulotga aylanadi va keyin savdo tizimi orqali yakuniy iste'molchiga tushadi. Shubhasiz, "savdoni boshqarish" tushunchasi faqat logistika

zanjirining oxirgi qismida, ya'ni sotuvchi – iste'molchi bosqichida namoyon bo'ladi. Bundan tashqari, logistika zanjiri boshqaruvini tarqatish boshqaruvidan ajratish kerak, bu esa omborlarda tovarlarning mavjudligini ta'minlash uchun ko'proq yo'naltirilgan bo'lib, operatsiyalarning umumiy xarajatlariga qaraganda ko'proq. Ta'minot zanjiri boshqaruv tizimi operatsion xarajatlarni kamaytirish, transport operatsiyalari sxemasini optimallashtirish usulini aniqlash, muayyan mintaqaviy bozorga etkazib berish uchun mahsulot ishlab chiqarish joyini tanlash uchun xom ashyo omborlari va tayyor mahsulotlar tarkibini shakllantirishning muhim masalalarini hal qiladi.

Tovarlarning qiymatida uning logistika komponenti logistika zanjiri bo'ylab transport bilan bir xil tarzda shakllanadi va faqat oxirgi bosqichda – tovarni oxirgi iste'molchiga sotishda namoyon bo'ladi. Xarajat barcha logistika operatsiyalarining, shu jumladan transport va marketingning umumiy samaradorligini aks ettiradi. Yakuniy qiymat jihatidan eng ko'p boshqariladigan tovarlar ishlab chiqarishning dastlabki operatsiyalari (bosqichlari) va eng sezgir – yakuniy yoki sotish jarayonlari. Logistika kompaniyalari etkazib beruvchilardan yuklarni sotib olib, ikkinchisini funktsiyalarni bajarishdan ozod qiladi, ya'ni mahsulotni taqsimlash va etkazib berish (tarqatish) markazlariga aylanadi. Transport tarqatish markazlariga quyidagilar kiradi:

- xalqaro - bir necha mamlakatlarga xizmat ko'rsatish;
- milliy - bir mamlakatning bir nechta tashkilotlariga xizmat ko'rsatish;
- ichki hududiy – bir mintaqada bitta tashkilotga xizmat ko'rsatish.

Logistikada yuk jo'natuvchilar, transport-ekspeditsiya tashkilotlari va yuk iste'molchilarining kelishilgan ishi bo'yicha zarur miqdorda va kafolatlangan muddatlarda ishlab chiqarishdan iste'molchiga etkazib berishni tashkil etishni nazarda tutadi, tovar, moliya va mehnat resurslarining to'g'ri sarflanishi va yo'qotilishining oldini olish maqsadida. Logistikani joriy etishda transport kompleksiga transport xizmatlari bozorida raqobatbardoshlikni oshirish, faoliyat

sohasini kengaytirish va daromadlarni ko'paytirishga xizmat qiladigan ilg'or texnologiyalar bo'yicha ish olib borish imkonini beradi.

Logistikada savdo va sanoat tashkilotlari – logistika xizmatlari iste'molchilarining raqobatbardoshligini ta'minlovchi asosiy element hisoblanadi. Tashkilotning faoliyatini qo'llab-quvvatlash bo'yicha barcha logistika tadbirlari ishlab chiqarishni oqilona tashkil etish, axborot, mahsulot va boshqa asosiy qadriyatlardan foydalanish orqali bozorni egallashni ta'minlashga qaratilgan. Buning uchun tashkilotni rejalashtirish va boshqarishning kompleks tizimi talab qilinadi, uning ishini moslashuvchan muvofiqlashtirish va yangi turdagi xizmatlarni ishlab chiqish zarurligiga tezkor javob berish uchun operatsion boshqaruv tizimi bilan integratsiyalangan. Samarali logistikani yaratish tashkilotning strategiyasiga muvofiq strategiyani ishlab chiqishni, uning ob'ektiv miqdoriy baholash tizimini qayta ishlashni va hal qiluvchi omillarni aniqlashni talab qiladi. Logistika samaradorligi yuqorida muhokama qilingan tushunchalar va texnologiyalarning maqsadlariga erishishda mavjud bo'lib, tashkilot faoliyatining yakuniy natijalarida aks etadi. Xizmatlar va texnologiyalarning yangi turlarini ishlab chiqishni jadallashtirish, talabni maksimal darajada qondirish, bajarilayotgan xizmatlar sifatini oshirish, xizmatlar narxini pasaytirish – kelajakda logistika samaradorligini belgilovchi omillar.

Logistika infratuzilmasi masalalarini tahlil qilish bo'yicha tizimli tadqiqotlar boshlanishi o'tgan asrning o'rtalariga kelib, turli xil logistika tizimlarining logistika bazasi asoslari yaratilgan. Bilim va amaliy tajriba to'planganda, logistika infratuzilmasi kontseptsiyasining mazmuni ham chuqurlashadi. Hozirgi kunga qadar ishlab chiqilgan logistika infratuzilmasi ta'riflari to'plamini tahlil qilish uning asosiy elementlarini ajratish imkonini beradi:

- asosiy moddiy oqim - transportning turli xil turlari, ortiqcha yuk va ombor jihozlarining texnik vositalari majmuasi, transport-jismoniy xususiyatlari bo'yicha alohida yoki o'xshash yuklarni etkazib berish uchun ishlatiladigan parametrlarning optimal nisbati;

- yuklarni jo'natuvchidan oluvchiga etkazib berishning yagona kelishilgan texnologiyasi;
- turli yo'nalishlarga iqtisodiy, tashkiliy va savdo-huquqiy birlik;
- asosiy mehnatni avtomatlashtirish va kompleks mexanizatsiyalash-chiqarish jarayonlari, og'ir qo'l mehnatini bartaraf etish;
- ijtimoiy zarur transport xarajatlarini kamaytirish transport tizimlarining iqtisodiy samaradorligi tufayli.

Tovar ayirboshlashning logistika infratuzilmasini shakllantirish va rivojlantirish tendensiyalari va muammolarini umumlashtirish quyidagi ta'riflarni beradi:

Logistika infratuzilmasi - transport vositalaridan samarali foydalanish, ortiqcha yuk va ombor uskunalari, shuningdek, axborot texnologiyalari asosida yukni jo'natuvchidan yukni qabul qiluvchiga eng yuqori tezlikda xavfsiz etkazib berishni ta'minlaydigan barcha yo'nalishlarda kompleks muhandislik-iqtisodiy tizimdir. Bu nisbatan mustaqil va barqaror mavjud bo'lgan o'zaro bog'liq va o'zaro bog'liq elementlardan tashkil topgan, atrof-muhit bilan o'zaro munosabatlarga qarab doimiy ravishda rivojlanib, takomillashib borayotgan o'z-o'zidan etarli bo'lgan tuzilishdir. Transport va yuklarni qayta ishlash jarayonining elementlari tovar ayirboshlash jarayonlarini ta'minlaydigan yagona logistika tizimini tashkil qiladi. Mintaqaviy, milliy yoki millatlararo miqyosda moddiy oqimlarni boshqarish har qanday davlatning iqtisodiy siyosatining asosiy yo'nalishlaridan biridir. Logistika tizimlarini yaratish masalasi bo'lmagan kam rivojlangan mamlakatlarda ham davlat iqtisodiy rivojlanish masalalarini transport, aloqa, moddiy oqimlarni targ'ib qilish ob'ektlari (yo'llar, terminallar, aloqa liniyalari va boshqalar) bo'lgan logistika infratuzilmasining muayyan modelini yaratish bilan hal qila boshlaydi.

Logistika infratuzilmasi, uning tarkibiy xususiyatlari, logistika tizimlarining boshqa elementlari bilan o'zaro bog'liqligi, bu kabi tizimlarning asosiy xususiyatlari:

- moslashuvchan - tizimning atrof-muhitidan qat'i nazar, muayyan, etarlicha keng doirada ishlashi va rivojlanishi qobiliyati;
- yaxlitlik - tizim qismlarining yagona maqsadli faoliyat bilan ichki munosabati;
- moslashuvchanlik-tizimning turli atrof-muhit sharoitlariga moslashish qobiliyati va boshqalar.

Logistika tizimlarining o'ziga xos xususiyatlari quyidagilardir:

- atrof-muhit bilan o'zaro ta'sir o'tkazish qobiliyati;
- boshqaruv organi (regulyator) mavjudligi;
- tizimni boshqarish;
- xatti-harakatlarning o'zgarishi;
- tizimning o'zi va tizimlar va atrof-muhit o'rtasida axborot kommunikatsiyalarining mavjudligi;
- axborot kanallarida qayta aloqa konturlarining mavjudligi;
- tizimning maqsadli harakati.

Shunday qilib, logistika infratuzilmasi logistika tizimlarining elementlarining ichki ierarxiyasidir, bu esa ishlab chiqarish va savdo ehtiyojlariga samarali xizmat qilish imkonini beradi. Logistika infratuzilmasi elementlari mahalliy, mintaqaviy, davlat ahamiyatiga ega bo'lib, davlatlararo savdo va ishlab chiqarish aloqalariga xizmat qilishi mumkin va shuning uchun boshqaruv organlari tomonidan hal qilinishi kerak bo'lgan vazifalar logistika infratuzilmasining o'ziga xos xususiyati bilan belgilanadi.

Mikroiqtisodiy misol. Tasavvur qiling, siz qaysidir viloyatda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini yetishtirish bilan shug'ullanasiz. Xaridorlaringiz shaharlardagi bozorlar, supermarketlar, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlash korxonalarini bo'lishi mumkin. Toza mahsulotni oxirgi xaridorga yetib borguniga qadar sizning bir necha kungina vaqtingiz bo'ladi. Shu vaqt ichida hosilni yig'ib olishingiz, qadoqlashingiz, transport vositasiga yuklab, xaridorga yetkazishingiz kerak. Zanjirning biror-bir nuqtasida muammo paydo bo'lishi

foydaning kamayishiga va hatto tadbirkorning zararga kirishga sabab bo'lishi mumkin. Bunga mahsulotni vaqtida yig'ib olmaslik, noto'g'ri qadoqlash, noto'g'ri saqlash, transport vositasining vaqtida mavjud emasligi/nosozligi yoki kerakli jihozlarni mavjud qilish va shunga o'xshash ko'plab muammolar sabab bo'lishi mumkin.

Makroiqtisodiy misol. Tasavvur qiling, siz eksportga mo'ljallangan qishloq xo'jaligi mahsuloti yetishtirasiz va mahsulotingizni Uvropa bozoriga, masalan, Germaniyaga olib chiqmoqchisiz. Bunda avvalambor Germaniyada shu mahsulotga bo'lgan talab darajasini, taklif qilinayotgan narxlarni, mahsulotingizning tannarxini, uning eksport va transport xarajatlarini hisoblab chiqasiz. Aynan shu mahsulotni Germaniyaga yetkazib beradigan Ispaniya, Italiya, Polsha kabi Yevropa davlatlari yetkazib beruvchilari sizga raqobatbardosh hisoblanadi. Ishchi kuchi arzonligi, mahsulot sifati, uning xilma-xilligi sizning mahsulotingizning afzalliklari bo'la olsa-da, transport xarajatlari yuqoriligi mahsulotning oxirgi narxlariga katta ta'sir ko'rsatadi. Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishda qo'llanadigan muzlatgich-avtotransportida bir kg mahsulotni O'zbekistondan Germaniyaga qilingan transport xarajati hozirgi paytda 40–50 yevro sent atrofida, agar bu turdagi mahsulotlar uchun chakana savdodagi narxlar 50–60 sentdan 2–3 yevrogachaligini hisobga olsak, mahsulotimizning qimmat transport sababli raqobatbardoshligini qanchalik yo'qotishi muminligini ko'ramiz.

1.2 Logistika infratuzilmasini loyihalashtirish va tashkil etishning iqtisodiy asoslari

Logistika infratuzilmasining iqtisodiy mazmuni va tasnifini oqlash, logistika infratuzilmasining asosiy xususiyatlarini zamonaviy sharoitda o'rganish va aniqlash metodologiyasi-nazariy va uslubiy asoslari mahalliy va xorijiy olimlarning asarlari, tizimli va iqtisodiy tahlil usullari, statistik ma'lumotlarni qayta ishlash metodologik bazasi bo'lib xizmat qildi.

O'quv qo'llanmada tizimli ravishda iqtisodiy mazmun va logistika infratuzilmasini tasniflash, ichki logistika biznesida foydalanish uchun zarur

bo'lgan logistika infratuzilmalarining asosiy xususiyatlari aniqlangan. Transport-logistika infratuzilmasi turli tasniflash xususiyatlari nuqtai nazaridan ko'rib chiqilishi mumkin va bugungi kunda ularning tarkibi va tuzilishi haqida hech qanday kelishuv mavjud emas. Bularning barchasi logistika infrastruktura elementlarining tarkibi, mazmuni, o'rni va roliga hal qiluvchi ta'sir ko'rsatadigan, shuningdek, ularning o'zaro ta'siri va o'zaro va jahon iqtisodiy tizimlarining boshqa elementlari bilan integratsiyalashuviga olib keladigan ob'ektiv omilga aylanganligini ko'rsatadi. Logistikaning asosiy salohiyati tovar ayirboshlashni boshqarishni optimallashtirishga qaratilgan. Logistika funksiyalari, shakllari, usullari va vositalari birgalikda logistika infratuzilmasini shakllantiradi.

Ba'zi rivojlangan davlatlar oxirgi yillarda iqtisodda proteksionizm siyosatini olib borayotgan bo'lsalar-da (masalan AQSHning hozirgi hukumati), amalda dunyo iqtisodiyotida globallashtirish jarayoni sekinlashgani yo'q. Dunyo bozorida katta o'zgarishlar nafaqat O'zbekistonning, balki butun mintaqamizning ro'y berayotgan o'zgarishlarga tayyor bo'lishlarini talab etadi. Dunyo hamjamiyatida mavqei o'sib borayotgan Xitoy, Hindiston kabi davlatlarning global iqtisoddagi o'rni ham oshmoqda. Mintaqamizning Osiyoni Yevropa bilan bog'lagan muhim transport karidorining markazida ekanligi biz uchun ham chorlov va ham imkoniyat bo'lib hisoblanadi. Bir Makon — Bir Yo'l kabi loyihalar hamkorlar bilan birgalikda infratuzilmamizni yaxshilashga, transport va logistikaga aloqador bir qancha sohalarni rivojlantirishga imkoniyat, shu bilan birga mahalliy ishlab chiqaruvchilar uchun raqobatbardoshlikni oshirish yo'lida sinov bo'ladi.

Jahon transport-logistika bozorida globallashtirish jarayonlarini jadal rivojlantirish, logistika kompaniyalaridan kompaniyaning raqobatbardoshligini oshirish va logistika infratuzilmasini yanada rivojlantirish uchun ilg'or texnologiyalar va innovatsion sxemalardan keng foydalanishni talab qiladi.

So'nggi yillarda jahon transport-logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishning asosiy tendensiyalaridan biri-kompleks logistika xizmatlariga bo'lgan talab tobora ortib bormoqda. O'tgan besh yil mobaynida dunyo bo'ylab yuk

va yuk tashish bozorining ulushi 68 % dan 52% gacha kamaydi. Shu bilan birga, 3PL va 4PL xizmatlarining ulushi deyarli ikki barobarga oshdi va jahon transport va logistika xizmatlari bozorining umumiy hajmining 20 foizini tashkil etdi.

Shu asnoda, logistika xizmatlari bozorining yutuqlari sezilarli daragada yuqori emas. Bugungi kunda 4PL xizmatlari uchun to'liq bozor yo'q va 3PL bozorining 3 foiziga etib bormaydi. Bunga bozorda bir qator tizimli muammolar sabab bo'ladi. Ular orasida bojxona tartib-taomillarining past samaradorligi (ularning tezligi, ro'yxatga olish qulayligi va boshqalar) mavjud), infrastuzilma sifati (portlar, temir yo'l infratuzilmasi, axborot texnologiyalari va ularning integratsiyalashuvining past darajasi), shuningdek, murakkab logistika mahsulotlarini shakllantirish va sotish bo'yicha zarur vakolat va tajribaga ega bo'lgan malakali kadrlar etarli emas. Yuk tashish jarayoni bir vaqtning o'zida temir yo'l, avtomobil va dengiz transporti bilan ta'minlaydigan dengiz portlarida ham ishda muvofiqlik va muvofiqlashtirish yo'q.

Portlar dastlab import qilinadigan yuklarni qabul qilish uchun yaratilgan, shuning uchun murakkablik vujudga kelmoqda:

- portlarning yaqinida dastlab temir yo'l stantsiyalari rejalashtirilmagan;
- port tugunlari uzoq vaqt davomida rivojlanmagan, zamonaviy yuk terminallari qurilmagan;
- yuk tashishni ta'limida tizimli marketing tadqiqotlari o'tkazilmadi;
- port tugunlarida transportning tegishli usullari va yuklarni tashishning boshqa ishtirokchilari bilan yaqin hamkorlikni oldindan rejalashtirish mumkin bo'lgan yagona axborot muhiti mavjud emas. Natijada, portlarga yondashuvlarda ko'pincha "tashlab ketilgan" poezdlar to'planadi va bir muncha vaqt uchun portlar manziliga yuklashning Konvensiyaga oid taqiqlari va qisman cheklovlarini kiritish faqat yuk oqimlarini cheklaydi, lekin umuman, butun muammoni hal qilmaydi.

Shu bilan birga, reydlar bo'sh dengiz kemalari va portlar hududida – transport markazlariga yaqinlashayotgan yuklarni kutib turgan avtomobillar, ammo

tugunlarda hech qanday joy yo'q, chunki temir yo'l stantsiyalari va portlar hozircha talab qilinmagan tovarlar bilan "tiqilib qolgan".

Bularning barchasi tovarlarni ilgari surish va transport xizmatlarini ko'rsatish zanjirining deyarli barcha ishtirokchilariga taalluqli katta moliyaviy-iqtisodiy yo'qotishlarga olib keladi. Va transport tugunlari ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga yuk tashish (tovarlar) ni targ'ib qilish yo'lida "to'siq" bo'ladi. Texnik va texnologik tashkiliy, iqtisodiy sohalarning transport tugunlarida turli xil transport vositalarining o'zaro ta'siri samaradorligini ko'rib chiqish mumkin.

1. Texnik maydon-yuk tashish vositalarini samarali ishlatish maqsadida o'zaro talablarni hisobga olgan holda, yuk va yo'lovchilar oqimlari ortidan tizimlar va qurilmalarning o'tkazish va qayta ishlash qobiliyatini muvofiqlashtirish, harakat tarkibi va konteynerlarning o'lchamlari, yuk ko'tarish qobiliyati, yuklarni tashish jarayonlarini boshqaruvchi transportning turli xil turlari xodimlari uchun ichki transport tugunlarida (terminallarda) o'zaro bog'liqlik mavjud.

2. O'zaro hamkorlikning texnologik sohasi-transportning turli turlarini boshqarishning kompleks tizimini tashkil etish, masalan: yuk jo'natuvchilar va yuk qabul qiluvchilarning ishtirok etuvchi transport turlarining aloqa jadvallarini yaratish va muvofiqlashtirish, yo'lovchilarning manfaatlari bilan bog'liq bo'lgan qulay transport vositalarini kelish va jo'natish jadvallarini tuzish.

3. Tashkiliy soha. Transportning turli turlari o'rtasidagi hamkorlikning boshqaruv va axborot sohasini qamrab oladi, shu jumladan yagona dispetcherlik punkti (markaz) bilan shu kabi tashishlarni tashkil etish vagonlar, kemalar, avtomobillarni yetkazib berishni tezkor xabardor qilish va tartibga solish transport tugunlarida yuklarni yuklash, tushirish va o'tkazish hamda tegishli tashuvlarda mijozlarga transport-ekspluatatsion xizmat ko'rsatishni kelishish taqazo etadi.

4. Iqtisodiy soha o'zaro hamkorlikni o'z ichiga oladi: transport xizmatlari uchun talab prognozlarini davlat va xususiy mulkda joylashgan turli xil transport turlari bo'yicha ishlab chiqish va muvofiqlashtirishni tashkil etadi.

5. Huquqiy soha transportning turli turlari va transport va mijozlar o'rtasidagi munosabatlarga oid huquqiy masalalarni hal qilishni o'z ichiga oladi.

Yuk tashishning asosiy qismi 2 va undan ortiq transport turlari ishtirokida amalga oshiriladi. Shunday qilib, portlarga kelgan yuklarning 80% temir yo'lga o'tadi (Daryo – 50%). Quvurlardan deyarli barcha neft boshqa transport turlariga o'tkaziladi va avtomobil barcha transport turlari bilan o'zaro ta'sir qiladi, ayniqsa yo'lovchi tashish uchun og'irligi katta. Dunyoning aksariyat davlatlarida transport kommunikatsiyalarining asosiy turlarining oqilona o'zaro ta'siri davlat mulki hisoblanadi. Har xil transport vositalarining o'zaro ta'siri umumiy transport jarayonida transportning muvofiqlashtirilgan va kelishilgan ishidan iborat. Ushbu hamkorlik huquqiy, iqtisodiy, texnik, texnologik, tashkiliy va boshqaruv xususiyatlarining ko'plab shartlariga bog'liq.

Transport va mijozlarni qabul qiluvchilarning o'zaro munosabatlari, majburiyatlari, huquqlari va mas'uliyatini belgilovchi asosiy hujjatlar:

- temir yo'l nizomi;
- Savdo navigatsiya kodeksi;
- Ichki suv transporti nizomi;
- Avtomobil transporti nizomi;
- Havo kodeksi. Iqtisodiy jihat:

1. Yuk va yo'lovchilarni tashishning yagona rejalarini ishlab chiqish (yillik, tezkor, chorak, oy), bu esa harakat tarkibini oldindan tayyorlash yoki zaxiralashga imkon beradi. Ayniqsa, temir yo'llardan daryo transportiga o'tishda yuklarning kechikishi juda katta.

2. Transportning turli turlarini tashish uchun kelishilgan tariflarni belgilash. Mijozlarni va transportni aralash transportga olib boradigan yagona tariflar tizimini yaratish kerak.

3. Yuklarning yagona nomenklaturasini joriy etish;

- yagona rejalar va hisobot ko'rsatkichlarini ishlab chiqish;

- yuk va yo'lovchilarni tashish sifati va samaradorligini tavsiflovchi iqtisodiy ko'rsatkichlar yagona bo'lishi kerak:

- yuk tashish narxi va tannarxi;
- mehnat unumdorligi;
- zarur kapital qo'yilmalar;
- harakat tarkibidan foydalanish darajasi va boshqalar.

Hozirgacha barcha transport turlari bo'yicha turli usullar mavjud.

Bir qator ekspertlarning fikriga ko'ra, stevedoring kompaniyalarining port faoliyatini rivojlantirishga to'sqinlik qilayotgan asosiy sabab-temir yo'llarning transport infratuzilmasining portlarga yaqinlashishi va yo'l zahiralarning etishmasligi. Shunday qilib, rivojlanish masalasida Markaziy muammo-yuqori murakkablik, hatto port operatsiyalarining kelajakdagi o'sishini rejalashtira olmaslik, yo'lning yuk tashish istiqbollarning to'liq noaniqligi. Yana bir muammo, ayniqsa, temir yo'l yondashuvlari bilan yangi port quvvatlarini quradigan tashkilotlar uchun muhim bo'lgan, ma'muriyatning qarama-qarshiliklari va kelishmovchiligi.

Zamonaviy sharoitda transportning turdosh turlari va temir yo'l transporti xizmatlari foydalanuvchilari o'rtasidagi munosabatlarni "o'zaro hamkorlik va sheriklik" tamoyillari asosida barpo etish alohida ahamiyat kasb etadi, bunda xalqaro transport yo'laklari doirasidagi barcha transport turlarini dengiz portlari bilan integratsiya qilish va tashqi savdo yuklarini xalqaro tashishning samarali texnologiyalarini yaratish eng muhim yo'nalish hisoblanadi.

Temir yo'llar va dengiz transporti bilan kirish temir yo'llari egalari o'rtasidagi strategik hamkorlikning ahamiyati yangi mahalliy dengiz portlarining ishga tushirilishi va mavjud ortiqcha yuk tashish quvvatlarining kengayishi munosabati bilan kuchaytirilmoqda. Temir yo'llarning o'tkazuvchanlik qobiliyatini to'ldirishning mavjud darajalarini tahlil qilish shuni ko'rsatadiki, temir yo'llarning asosiy yo'nalishlari va boshqa uchastkalarida" darboğazlar " mavjud bo'lib,

ularning o'tkazuvchanlik qobiliyatlari tugatilgan va tobora ortib borayotgan transport hajmi ularni o'zlashtirishning to'xtatuvchi omilidir. 2015-yilda "darboğazlar" ning 2011-yilga nisbatan 7,2 ming km ga o'sishi prognoz qilinmoqda va 13 316 km ni tashkil qilishi mumkin.

Portlarga yondashuvlarda temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirishga, shuningdek port komplekslarini rivojlantirish bilan bog'liq investitsiyalarga investitsiya kiritish dolzarb masala hisoblanadi. Ushbu chora portoviklar va temiryo'lchilar o'rtasidagi hamkorlikni ta'minlash, yangi iqtisodiy sharoitlarga moslashtirilgan portlar va qo'shni stansiyalarning texnologik jarayonlarini optimallashtirish, shuningdek, kelishilgan yo'nalishlar bo'yicha kafolatlangan transport hajmlari ta'minlanishi uchun zarur ta'sir ko'rsatadi.

Rossiya portlari orqali eksport yuk tashish o'sishi sharoitida, ularning qayta ishlash qobiliyatini oshirish, portlar va temir yo'llarning o'zaro hamkorligini yaxshilash, shuningdek, Yuklangan va bo'sh vagonlar oqimini yo'naltirish uchun muayyan yuklarni tashish bo'yicha ixtisoslashuvi masalasi keskin ko'tariladi.

Eksport-import va tranzit yuklarining, shu jumladan konteyner va melkopartion yuklarning o'sib borayotgan hajmini ta'minlash uchun "quruq port" tamoyili bo'yicha multimodal logistika markazlari (temir yo'l markazlari) tashkil etish talab etiladi. "Quruq" temir yo'l porti port hududidan tashqarida joylashgan va u bilan birga yuklarni qayta ishlashning yagona texnologiyasi bilan bog'liq terminal hisoblanadi. Dengiz kemasiga yuklarni etkazib berish xizmatlarini qabul qiluvchi portga "dengiz porti" bosqichini alohida transport bosqichi sifatida o'tkazish taklif etiladi.

Asosiy vazifalar:

- bo'lmagan operatsiyalar dengiz portlari hududidan chiqish (saqlash, tushirish va h. k.);
- konsolidatsiya (kema partiyalari, poezd normalari va boshqalar);
- tarqatish (port, viloyat, materik, tranzit va boshqalar.);

- saqlash (birja, shu jumladan);
- qo'shilgan qiymatli xizmatlar kompleksini ko'rsatish;
- yuklarni bojxona rasmiylashtiruvi.

"Quruq" temir yo'l portidan foydalangan holda transport texnologiyalarini amalga oshirish imkonini beradi:

- dengiz portlarining qayta ishlash qobiliyatini oshirish;
- tashish jarayonining samaradorligini oshirish;
- port infratuzilmasini shakllantirishda transport xarajatlarini kamaytirish va investitsiya yukini kamaytirish, ob'ektlarni tezkor ishga tushirishni ta'minlash.

Masalan, "Rossiya temir yo'llari" OAJ va portlarning birlashmasida o'zaro hamkorlikni tashkil etish jarayoni quyidagi funktsiyalar bilan ta'sirlanadi:

- to'liq, ishonchli ma'lumot olish qiyinligi;
- boshqaruv qarorlarini qabul qilish uchun vaqt etishmasligi;
- texnik vositalarning muvaffaqiyatsizligi va qobiliyatsizligi;
- favqulodda vaziyatlar.

O'zaro munosabatlarni tashkil etish muammosining tizimli xususiyatini hisobga olgan holda temir yo'l va dengiz transportining kelishilgan vagonlar va kemalarni etkazib berish jarayonlarida, shuningdek, etkazib berish va tushirish shartnomalari asosida portlarda temir yo'l vagonlarini tushirish me'yorlarini optimallashtirish jarayonida uning qarori kelishilgan chora-tadbirlar kompleksining yagona metodologiyasi asosida, shu jumladan, huquqiy maydon doirasida ishlab chiqish va amalga oshirishdan iborat. Bundan tashqari, transport jarayonining barcha ishtirokchilari manfaatlarini hisobga olgan holda tashkiliy, moliyaviy-iqtisodiy, uslubiy, axborot va texnologik xarakterga ega bo'lgan bir qator tadbirlar zarur, xususan,:

- kelishilgan jadvallarda, ayniqsa ommaviy eksport yuklari, tranzit yuklar uchun harakatni joriy etish;

- konteyner poyezdlarida tashish hajmini oshirish;
- elektron ma'lumotlar almashinuvi asosida zamonaviy texnologik echimlarni joriy etish;
- tovarlarning harakatini nazorat qiluvchi bojxona, chegara va boshqa davlat xizmatlari faoliyatini optimallashtirish va takomillashtirish;
- portlarni modernizatsiya qilish va portlarga yondashuvlarda temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha tadbirlar o'tkazish. Bunday boshqaruvni tashkil qilishning ayrim misollarini ko'rib chiqamiz.

Shunday qilib, Shimoliy Kavkaz temir yo'lida 11ta portlari va 3 tranzit neft bazalari mavjud. Temir yo'l va Novorossiysk dengiz portining o'zaro hamkorligini ta'minlash uchun Novorossiysk yuk poezd stantsiyasida logistika guruhi tashkil etildi, unda guruh rahbari va o'rinbosari, rejalashtirish menejeri va muhandislar bor. Logistika guruhi, bir tomondan, stansiya dispetcheri va vagon parkining harakatini tartibga solish bo'yicha dispetcher bilan, boshqa tomondan, dengiz portida ishlaydigan stevedoring kompaniyalari dispetcherlari bilan ("Novoroslexport" OAJ, "Importpischeprom" OAJ, "NSRS" OAJ va "Novorossiysk dengiz savdo porti") axborot almashinuvini amalga oshiradi. Bunday hamkorlik natijasida bir yuk operatsiyalari ostida ishlamay qolish vaqti 37,76 dan 32,92 soatgacha qisqardi, yuk tashish marshrutlari bilan hajmlarni o'rtacha kunlik tasdiqlash bilan portga avtomobillarning kelishi ta'minlandi.

Oktyabr temir yo'li Kareliya savdo-sanoat palatasi bilan birgalikda respublika sanoat korxonalarini transport bilan ta'minlash masalalarini hal qilish uchun mintaqaviy muvofiqlashtiruvchi kengash tashkil etildi.

Ushbu organning vakolatlari quyidagicha bo'ladi:

- mintaqaning transport sohasidagi mavjud vaziyatni monitoring qilish va tahlil qilish;
- texnologik echimlarni ishlab chiqishda ishtirok etish;

- hokimiyat organlari, transportchilar va yuk egalari o'rtasidagi hamkorlikni muvofiqlashtirish;

- ularni chiqarish huquqi bilan normativ tashabbuslarni ishlab chiqish keng hukumat va federal idoralar. Kengash yaqin kelajakda Kareliyaga xizmat ko'rsatadigan oktyabr yo'lini tayyorlash va taqdim etishni rejalashtirmoqda.

Transport infratuzilmasidan foydalanish samaradorligini oshirish, yuk egalarning mintaqaviy markaz bilan o'zaro hamkorligini ta'minlaydi. Jamoat tashkiloti bo'lgan mintaqaviy transport organining tashkil etilishi vagon oqimlarini muvofiqlashtirishga yordam beradi. Biroq, haqiqiy integratsiya faqat bitta axborot tizimining rivojlanishi sharti bilan amalga oshirilishi mumkin, bu aslida ushbu logistika markazining asosiy vositasi va aktividir. Bugungi kunda markaz allaqachon asosiy platformaga ega – dispetcherlik apparati va temir yo'l transportini rejalashtirish va boshqarish imkonini beruvchi samarali axborot tizimi, shu jumladan yirik operatorlarning vagonlari parkini boshqarish. Yagona axborot tizimining boshqa tarkibiy qismlarini ishlab chiqish va integratsiya qilish zarur. Markaz faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari: terminallarda oddiy harakat tarkibi; vagonlarning mavjudligi (mavjudligi); poezdlar harakati jadvaliga rioya qilish va kemaning jadvalga kelishi. Bundan tashqari, temir yo'lda temir yo'l yuklari samaradorligini oshirish uchun barcha hududlarda javobgarlik bo'yicha muvofiqlashtiruvchi kengashlar tashkil etilmoqda.

Hududiy hokimiyat organlari, savdo-sanoat palatasi, sanoatchilar va tadbirkorlar uyushmasi, ishlab chiqaruvchilar va tashuvchilar uyushmalari, hududiy nazorat organlari va prokurorlar, boshqa tegishli tuzilmalar muvofiqlashtiruvchi kengashlar vakillari ishtirok etmoqda. Muvofiqlashtiruvchi kengashlar faoliyatining yo'nalishlaridan biri transport jarayoni ishtirokchilari uchun rag'batlantiruvchi mexanizmlarni yaratishdir.

Ushbu biznesni samarali rivojlantirishning zarur sharti-taqdim etilayotgan xizmatlar darajasi to'g'risidagi bitim. Butun dunyoda bunday bitimlar IT-sanoatida

ishlab chiqilgan. Biroq, transport-logistika bozorlarida ushbu shartnomalarni muvaffaqiyatli amalga oshirish tajribasi mavjud.

Xususan, *Canadian Pacific Logistics*- Kanada tinch okeani Logistics-faqat bitta logistika markazi vazifasini amalga oshiruvchi Kanada temir yo'l bo'limi, shartnoma predmeti orqali xizmatlar sifati darajasini aniqlash shartnomalar asosida port ma'muriyatlari, dengiz liniyalari va stevedoring kompaniyalari bilan munosabatlarni barpo terminallarda oddiy kompozitsiyalar kabi ko'rsatkichlarning aniq qiymatlari, poezdning o'z vaqtida kelishi, kemanding kelishi va h. k. Bunday shartnomalar, Kanada hamkasblari tajribasi ko'rsatadi, deb, bir tomondan, murakkab tashish jarayoni ishtirokchilari o'rtasidagi munosabatlar mutlaq oshkoraligini ta'minlash, boshqa tomondan, yakuniy xaridor uchun taqdim etilgan xizmat sifatini kafolatlaydi. Va, albatta, yaxshi qurilgan texnologiya, shuningdek, aktivlarning aylanmasini tezlashtirish va tomonlarning harakatlarining nomuvofiqligi sababli to'xtab qolganda samarasiz yo'qotishlarni kamaytirish orqali tashuvchilar va infratuzilma aktivlarining rentabelligini oshirishni ta'minlaydi.

Sankt-Peterburg dengiz portiga avtomobil yondashuvlarining yuqori darajadagi yukini hisobga olgan holda, yo'l konteyner xizmatlari bozorida "blok treyn" mahsulotini faol ravishda targ'ib qiladi. Ushbu xizmatning an'anaviy foydalanuvchilari terminallardir. Hozirgi vaqtda "blok treyn" texnologiyasi bo'yicha tashishlarning umumiy hajmi o'tgan yilga nisbatan deyarli 2 barobar oshdi va oyiga 45,7 poezdga yetdi. Shunday qilib, bizning hisob-kitoblarga ko'ra va amaliy natijalar asosida yuqorida ko'rsatilgan dasturni amalga oshirish davomida olingan. Transport jarayonining ishtirokchilari Gamburg transport markazining logistika muvofiqlashtiruvchi markazini yaratdilar. U erda transport samaradorligini oshirishga yordam beradigan yuqori samarali axborot tizimlari qo'llaniladi. Vagonlarni yuklash va tushirish uchun taxminan 1 ming bo'lim bo'lgan Gamburg porti, portdagi temir yo'llardan vagonlarni uzatishda va ko'plab tashkilotlar, albatta, foydalanuvchi bo'lishi kerakli informatsion-boshqaruv tizimlari. O'rtacha yuk va tushirish ostida portda va har kuni otoparklarda 4 ming

mashina bor. Qabul qiluvchilar va jo'natuvchilar, odatda, yuk tashish kompaniyalari bo'lib, ularning arizalariga ko'ra, port korxonalarini kemalardan yuklarni haddan tashqari yuklaydi va vagonlar to'g'ridan-to'g'ri yoki ombor orqali amalga oshiradi. Ommaviy yuklarni qabul qiluvchilar va jo'natuvchilar ko'pincha terminallar egalari-sanoat kontsernlarining sho'ba korxonalarini bo'lib, ular katta yuklarning kelishi va ularni keyingi yo'nalishlarga jo'natish uchun operatsiyalarni tashkil qiladi. Portga kelgan Yuklangan kompozitsiyalar asosiy stansiyada, vagonlar Gamburg janubida joylashgan mashin saralash stansiyasidan FIV tizimida berilgan vagonlarga hujjatlar va yuk ortish punktlaridan vagonlarga arizalar hisobga olingan holda, tuman stansiyalariga yuboriladi. Yuk hujjatlariga muvofiq yuk ortishning alohida punktlarida yuklar vagonlardan kemalarga yuklanadi, bo'sh vagonlar esa asosiy port stansiyasiga qaytariladi.

Yuk ortish uchun vagonlarni yetkazib berish temir yo'l ekspeditorlik firmalari va yuk ortish-tushirish ishlarini bajaradigan korxonalar tomonidan beriladigan buyurtmalarga muvofiq amalga oshiriladi. Tuman stansiyalari orqali Yuklangan vagonlar asosiy port stansiyasiga yetkaziladi, ulardan mamlakat temir yo'llariga yuboriladigan kompozitsiyalar shakllantiriladi.

Birinchiidan, port va uning atrofidagi hududlarda yuklarni g'ildiraklarga emas, balki transport va ombor logistikasining zamonaviy tamoyillariga javob beradigan oddiy saqlash rejimida to'plash imkonini beruvchi omborlarning yaxshi rivojlangan infratuzilmasi mavjud. Gamburg portining mavjudligi davomida barcha zamonaviy talablarga javob beradigan ombor logistikasi tizimi yaratildi. Bugungi kunda u nafaqat Internet orqali savdo qilish uchun maxsus terminallarni, balki Gamburgda logistika bo'linmalariga ega bo'lgan barcha yirik global ishlab chiqaruvchilarning omborlarini ham o'z ichiga oladi.

Ikkinchiidan, port yaxshi rivojlangan dispetcherlik xizmatiga ega bo'lib, barcha vagonlarning port yo'nalishi bo'yicha harakatini nazorat qiladi.

Uchinchiidan, va men alohida ta'kidlashni istardim, Evropa mamlakatlarida, portga yuk tashish ishlab chiqaruvchi yoki eksportchining o'zi emas, balki vakolatli

ekspeditorlik tomonidan amalga oshiriladi, bu esa yuk tashish va stevedoring kompaniyalari bilan import hajmi va jadvalini har bir narsaga muvofiqlashtiradi.

Transport tugunlarida logistika tizimini shakllantirish tajribasi yuqorida tavsiflangan transport markazlarida bunday tizimlarni joriy etishga misol bo'la oladi. Logistika infratuzilmasini rivojlantirishda yana bir muhim omil qulay transport Geographic holati va ularning rivojlanishi uchun qulay va qulay shart-sharoitlar kompleksi asosida transport va transport tizimi turli turlari samarali hamkorlikni ta'minlash katta multimodal terminallar, qurish hisoblanadi.

Transport-logistika tizimini rivojlantirish logistika infratuzilmasining ayrim sohalarda terminal-ombor xo'jaligining yangi ob'ektlarini tarqalgan, ammo xaotik taqsimlashni nazarda tutadi.

Markaziy hududlarda (Moskva, Sankt-Peterburg) umumiy diniy xarakterga ega bo'lgan va birinchi navbatda, megapolisga yo'naltirilgan ob'ektlarni joylashtirish tavsiya etiladi. Ularning joylashuvi logistika ehtiyojlari yoki juda yaxshi transport va geografik joylashuvi uchun ishlatilishi kerak bo'lgan tayyorlangan sanoat maydonlarining mavjudligi bilan bog'liq. Kichik ob'ektlar yo'l infratuzilmasi bo'yicha yuqori qo'shimcha yuk yaratish bo'lmaydi.

Er maydoni bo'yicha yirik logistika ob'ektlari asosan shahar markazidan yoki halqa yo'lidan 3050 km masofada joylashgan bo'lishi kerak. Terminal-ombor xo'jaligi ob'ektlari hududlarning iste'molchilarining turli ehtiyojlariga yo'naltirilgan universal xususiyatga ega bo'lishi kerak. Istiqbolli yirik ob'ektlar xalqaro va yirik milliy kompaniyalar uchun ustuvor bo'ladi. Ustuvor yirik ob'ektlar yuk-chizilgan yo'nalishlari va ayni paytda terminal-inshootlari salohiyatini taqchilligi bor joylarda yaqin joylashgan bo'ladi. Ularning joylashuvi yo'l tarmog'ining rivojlanish istiqbollari bilan mustahkam bog'langan bo'lishi kerak.

Ustuvor multimodal terminallarni rivojlantirish loyihalarini amalga oshirish, avtomobil yo'llarining radial yo'nalishlari bo'yicha tushadigan yuklarni qayta ishlashni ta'minlaydi, shuningdek, qurilish tugagandan so'ng transport tarmog'ining boshqa yo'nalishlari bo'yicha tushadigan yuklarni qayta yo'naltirish imkonini

beradi. Ularning rivojlanishi temir yo'l va avtomobil yondashuvlar qurilishi bo'yicha davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash bilan birga bo'ladi, hududida ustuvor terminal-ombor majmualari xususiy investorlar uchun eng jozibador bo'ladi, shuningdek, rivojlangan sifatli transport xizmati bilan ta'minlash. Dastur terminal-ombor ob'ektlarini joylashtirishda mavjud murakkab muammolarni bartaraf etishni hisobga olgan holda hududida terminal-ombor infratuzilmasi ob'ektlarini joylashtirishni takomillashtirishga qaratilgan.

Uning rivojlanishida mamlakat iqtisodiyoti kabi infratuzilma bir qator bosqichlardan o'tadi: tug'ilish, shakllanish, takomillashtirish (rivojlanish). Iqtisodiy adabiyotlarda 1920-larning boshida birinchi marta infratuzilma "ijtimoiy ishlab chiqarish jarayonining umumiy shartlari", "ijtimoiy kapital", "iqtisodiy ijtimoiy xarajatlar" (M. Klark, A. Marshall, A. Xirshman) deb nomlangan.

Xorijiy adabiyotlarda logistika infratuzilmasi nazariyasi bo'yicha olib borilgan tadqiqotlarning aksariyati 1980-1990-larda (D. Bauersox, D. Kloss).¹³

Logistika infratuzilmasi bo'yicha xorijiy mualliflarning pozitsiyalarini tahlil qilishda logistika infratuzilmasining uchta ta'rifi mavjud:

* aholi ehtiyojlarini qondiradigan tarmoqlarda tovar ayirboshlashni rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratadigan shart-sharoitlar majmui;¹⁴

* xo'jalik yurituvchi sub'ektlar faoliyatining normal sharoitlarini ta'minlovchi moddiy-texnik vositalar majmui. Tegishli resurslarni oqilona taqsimlash sharti bilan ushbu mablag'lar bozor sub'ektlarining to'liq integratsiyasini va xo'jalik faoliyatining yuqori darajasini ta'minlaydi;¹⁵

* xizmat ko'rsatish sub'ektlari faoliyati ob'ekti va operatsion tarkibi qarab o'zgaradi ro'yxati xizmatlar tarmoqlari majmui.¹⁶

¹³ Donald Bowersox, David J. Closs, M. Bixby Cooper. Supply chain logistics management. – McGraw-Hill/Irwin, 2007. – 410 p.

¹⁴ Воробьева И.Б. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2005. – 68 с.

¹⁵ Stanton W. Fundamentals of Marketing. – N.Y., 1978. – P.

¹⁶ Greenwald, Douglas, The McGraw-Hill Dictionary of Modern Economies // A Handbook of Terms and Organizations. – N.Y., 1973. – P.

Zamonaviy sharoitda infratuzilma umuman iqtisodiyotda va logistika sohasida, xususan, hal qiluvchi rol o'ynaydi. Rivojlangan infratuzilmaning mavjudligi logistika tizimining samarali ishlashi uchun zarur shartdir.

Shunday qilib, D. Bauersox va D. Kloss, " logistika sohasidagi vakolatga quyidagi faoliyatni muvofiqlashtirish orqali erishiladi:

- * logistika infratuzilmasini shakllantirish;
- * axborot almashinuvi;
- * tashish;
- * inventarizatsiyani boshqarish;
- * ombor xo'jaligi, yukni qayta ishlash va qadoqlash.

Faqat bitta tizimga tushirilgan ushbu funktsional joylar logistika ehtiyojlarini qondira oladi. Mumtoz iqtisodiyot an'anaviy infratuzilma birliklari joylashtirish va umuman infratuzilma tarmog'ini loyihalashtirish uchun tegishli ahamiyat bermadi.¹⁷ Talab va taklifning dastlabki iqtisodiy tadqiqotlarida infratuzilma ob'ektlarini joylashtirish xarajatlari va transport xarajatlari o'rtasidagi farq nolga teng yoki barcha raqobatchilar uchun bir xil deb hisoblanadi. Shu bilan birga, logistikada ishlatiladigan quvvatlarning soni, hajmi va geografik joylashuvi iste'molchilarga xizmat ko'rsatish darajasi va xarajatlariga bevosita ta'sir qiladi.

Hozirgi kunga qadar infratuzilmaning she'riy tarkibi masalasi muhokama qilish uchun ochiq qolmoqda. Shu bilan birga, ko'pchilik mualliflar infrastruktura tarkibini aniqlashning turli yondashuvlaridan foydalanganlar: infratuzilmaning asosiy xususiyatlari va xususiyatlarini hisobga olgan holda, "intuitiv" infratuzilmaga xos bo'lgan asosiy funktsiyalar va xususiyatlarga bog'liq bo'lmagan "klassik" dan. Shu bilan birga, klassik yondashuv doirasida "kengayish" va "cheklovchi" nuqtai nazar mavjud.

¹⁷ Новоселов А. С. Рыночная инфраструктура региона. – Новосибирск: Экор, 1996. – 230 с.

Birinchi holda, infratuzilma ijtimoiy ishlab chiqarishning samarali ishlashi uchun shart-sharoitlarning to'liq majmuasini ta'minlaydigan uyg'un tizim sifatida qaraladi. Uning tarkibiga milliy iqtisodiyotning noishlab chiqarish sohasining deyarli barcha sohalari kiradi, bu "infratuzilmani ajratishning mumkin emasligi" va iqtisodiyotda uning o'rnini yagona va o'zaro bog'liq bo'lgan butun sifatida ko'rib chiqish zarurati bilan izohlanadi.

Ikkinchidan, infratuzilmani aniqlash infratuzilma majmuasini tashkil etuvchi tarmoq elementlarining tarkibini, mahsulot va axborot harakati jarayonini tezlashtirishni ta'minlaydigan tarmoqlar doirasini cheklaydi va quyidagilarni o'z ichiga oladi: aloqa, transport, savdo, yo'l tarmog'i va aloqa va boshqalar.

Ushbu yondashuvda transport va logistika infratuzilmasi alohida faoliyat ko'rsatadigan tarmoqlar sifatida qaraladi. Shu bois, hozirgi bosqichda bajarilayotgan vazifalardan kelib chiqib, iqtisodiy mazmun va tasnifni, xususan, transport-logistika infratuzilmasini takomillashtirish masalasi yuzaga keladi. Qozog'istonda ulardan foydalanish imkoniyati nuqtai nazaridan xorijiy mamlakatlarda qo'llaniladigan logistika infratuzilmasining asosiy xususiyatlarini o'rganish. Iqtisodiy adabiyotlarda infratuzilmaning mohiyati va mazmunini aniqlashning quyidagi metodologik yondashuvlari mavjud:¹⁸

* funktsional (iqtisodiy) - infratuzilma tashkiliy, ishlab chiqarish va ijtimoiy funktsiyalarning maxsus to'plami sifatida tavsiflanadi. Funktsiyalar orqali infratuzilmaning iqtisodiy mazmunini oshkor qilish mumkin;

* sanoat-infratuzilma umumiy ijtimoiy ko'payish sharoitlarini ta'minlaydigan boshqaruv tarmoqlari majmuasi sifatida tavsiflanadi. Infrastruktura sanoatiga taalluqli ko'plab baholash mezonlaridan foydalangan holda infratuzilma majmuasiga kiradigan tarmoqlar va kichik tarmoqlarning tasniflash tarkibi haqida savol tug'iladi;

¹⁸ Новоселов А. С. Рыночная инфраструктура региона. – Новосибирск: Экор, 1996. – 230 с.

* hududiy (mintaqaviy), asosan, mamlakatning muayyan hududlarida (uning ma'muriy hududlari va tuzilmalari) infratuzilmani o'rganishda ifodalangan);

* infratuzilmani rivojlantirish uchun moliyalashtirish manbalarini (davlat yoki xususiy) aniqlash masalasini hal qilish bilan bog'liq moliyaviy •

Logistika infratuzilmasining iqtisodiy tarkibi uning bajaradigan funktsiyalari tizimi orqali aniqlanadi:¹⁹

* inventarizatsiyani boshqarish;

* tashish;

• saqlash: yuklash va tushirish, qabul qilish, ko'chirish, saqlash, saqlash joylaridan chiqarish, qadoqlash, etiketlash va boshqa qator operatsiyalar.

L. Chankova ko'ra logistika infratuzilmasi zarur resurslar bilan ta'minlangan savdo, maishiy va ma'muriy xizmatlar bilan, tovarlarni qo'shimcha qayta ishlash bilan bog'liq transport, aloqa, saqlash va xizmat elementlarini o'z ichiga oladi: tabiiy, logistika, axborot, inson, institutsional va moliyaviy.²⁰ Logistika infratuzilmasi ob'ektlari uchta asosiy guruhga mos keladi. Birinchi guruh mahalliy ahamiyatga ega bo'lgan ob'ektlarni o'z ichiga oladi, ko'pincha logistika parklari yoki markazlari deb ataladi, ularning hududida alohida firmalarning tovar oqimlarini boshqarish va ularning tarmoq birlashmalarini boshqarish bilan bog'liq muayyan turdagi xizmatlarni ko'rsatish uchun imkoniyatlar mavjud. Ob'ektlarning ikkinchi guruhi (mintaqaviy logistika markazlari) yaxshi rivojlangan transport infratuzilmasi va yaratilgan axborot tizimiga ega bo'lgan hududda to'liq logistika xizmatlarini amalga oshiradi. Shunday qilib, milliy va mintaqaviy bozorda turli xil mahsulotlarning kiruvchi va chiquvchi oqimlarini yanada samarali boshqarish uchun sharoit yaratilmoqda. Ob'ektlarning uchinchi guruhi-xalqaro logistika markazlari bo'lib, ular nisbatan katta hududga yo'naltirilgan bo'lib, transport

¹⁹ Карпова Н. П. Инфраструктура логистических процессов // Вестник Самарского гос. экон. унта. – Самара. – 2011. – № – С. 52.

²⁰ Чанкова Л. Логистическая инфраструктура как условие роста [Электрон. ресурс]. – URL: <http://biznes-kontakti.com/index.php?newsid=510>. (дата обращения: 12.2013)

infratuzilmasining muhim ob'ektlariga (portlar, aeroportlar, temir yo'l tugunlari, intermodal terminallar) yaqin joylashgan kompleks infratuzilma ob'ektlari.

Logistika jarayonlarini amalga oshirish uchun logistika jarayonlari infratuzilmasini tashkil etuvchi turli xil texnik vositalar qo'llanilishi kerak. Shu sababli logistika jarayonlari infratuzilmasini tashkiliy-texnik tizim shaklida taqdim etish zarur bo'lib, optimallashtirishning asosiy mezon sifatida logistika jarayonlarining uzluksizligi va ishonchliligini ta'minlashda logistika xarajatlarini minimallashtirish hisobga olinishi kerak. Shu bilan birga, uzluksiz va ishonchli logistika jarayonlarining sifati bilan bog'liq. Logistika jarayonlari infratuzilmasi tarkibiy qismlarining batafsil tasnifi olimlar C. Skovronek va Z. Sariush-Volskiy tomonidan ishlab chiqilgan bo'lib, u shaklida keltirilgan.

Maksimova transport infratuzilmasi tarkibi mintaqaviy iqtisodiyotda moddiy, moliyaviy va axborot oqimlarining jadal aylanishini ta'minlash, yagona zanjirda ishlab chiqarish, tarqatish, muomala va iste'mol sohasining birlashmasi sifatida qaraladi. Transport infratuzilmasi tarkibiga transportning turli xil turlari kiradi:²¹

- * transportning barcha turlarini umumiy va umumiy foydalanishdagi transport tarmog'i;

- * transportning barcha turlari, shu jumladan shaxsiy transportning harakat tarkibi;

- * transportning barcha turlarini boshqarish tizimi;

- * iqtisodiyotning ushbu sohasida band bo'lgan mehnat resurslari;

- * transport turlari transport tarmog'ini qo'llab-quvvatlovchi va ishlatadigan transport-yo'l korxonalari;

²¹ Максимова С. Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона: автореф. дис... канд.экон.наук: – Ставрополь, 2010. – 21 с.

- avtomobil yo'llari, temir yo'llar, to'xtatilgan va teleferiklar, Monoray va tor yo'llar, ichki transport yo'llari, dengiz va havo yo'llari, neft, neft mahsulotlari va gazni uzatish uchun quvurlar va boshqalar.

Boshqacha qilib aytganda, transport infratuzilmasiga barcha turdagi transport vositalarining barcha tarkibiy qismlari va bo'linmalari, shuningdek, etkazib beruvchilardan iste'molchilarga mahsulot yoki tovarlarni ko'chirish sohasida ishlaydigan xalq xo'jaligi infratuzilmasining barcha xizmat ko'rsatuvchi qismlari kiradi. An'anaviy ravishda faqat alohida operatsiyalar (yuklash, tushirish) bilan bog'liq transport va ombor yaqin o'zaro bog'liq aloqalarni sotib olishni boshlaydi. Yagona maqsadni rasmiylashtirish yakuniy natijaga erishish uchun o'z faoliyatini birlashtiradi. Ularning texnologik jarayonlar bitta jadvalda barcha ishlarni amalga oshirish imkonini beradi, eng kichik tafsilotlarigacha kelishib [18].

Bizning fikrimizcha, bugungi kunda transport va shunga mos ravishda transport infratuzilmasi sof shaklda yukni jo'natuvchidan oxirgi iste'molchiga etkazib berish samaradorligini ta'minlay olmaydi. Buning uchun transport tizimi logistika tizimi bilan integratsiyalashishi kerak, bu esa transport va logistika infratuzilmasini integratsiyalashuviga va transport-logistika tizimi (TLS) doirasida xizmat ko'rsatadigan transport-logistika infratuzilmasini shakllantirishga olib keladi.

Shunday qilib, logistika infratuzilmasi bilan yaqin aloqada bo'lmasa, transport infratuzilmasi samarali ishlamaydi. Shuning uchun ombor komplekslari, logistika markazlari va bog'larni o'z ichiga oladigan birlashtiruvchi asos bo'lishi kerak. Transport-logistika infratuzilmasining vazifasi ishlab chiqarish, tarqatish, muomala va iste'mol sohasini yagona zanjirga birlashtirish, mintaqaviy iqtisodiyotda moddiy, moliyaviy va axborot oqimlarining jadal aylanishini ta'minlashdir.

Nazorat uchun savollar:

1. Logistika infratuzilmasi tushunchasi nimalardan iborat?
2. Logistika infratuzilmasining asosiy bo'limlarini sanab o'ting?
3. Logistika tizimining asosiy turkumlanishiga tushuncha bering?

4. Zamonaviy sharoitda transportning turdosh turlari va temir yo'l transporti xizmatlari foydalanuvchilari o'rtasidagi munosabatlarga baho bering?
5. Terminal-ombor xo'jaligi ob'ektlarini sanab o`ting?
6. Transport infratuzilmasining tarkibiy mintaqaviy iqtisodiyotda moddiy, moliyaviy va axborot oqimlariga baho bering?
7. Transport tizimi logistika tizimi bilan integratsiyalashishi izohlang?
8. Transportning barcha turlarini boshqarish tizimini sanab o`ting?
9. Zamonaviy sharoitda infratuzilmaning o`rni qanday?
10. Transport - logistika infratuzilmasini shakllantirishga ta`sir etuvchi omillarga baho bering?

II-BOB. LOGISTIKA INFRATUZILMASINI RIVOJLANTIRISH

2.1. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish strategiyalari

Logistika infratuzilmasini rivojlantirish korporativ o'sish strategiyalarini amalga oshirishda va kompaniyalarning raqobatbardoshligini oshirishda, shu jumladan logistika xizmati sifatini oshirish va logistika xarajatlarini optimallashtirish orqali muhim rol o'ynaydi.

1-bobda ta'kidlanganidek, logistika infratuzilmasi tushunchasi transport, aloqa, omborxonalar va xizmat ko'rsatish elementlarini o'z ichiga oladi, ular tovarlarni qo'shimcha qayta ishlash va zarur resurslar bilan ta'minlashni talab qiladigan savdo, maishiy va ma'muriy xizmatlarni taqdim etish bilan bog'liq.

Agar kompaniya logistika infratuzilmasini rivojlantirish strategiyasini amalga oshirishga qaror qilsa, boshqaruv ombor xo'jaligini optimallashtirish yo'nalishlarini tanlash bilan bog'liq bir qator masalalarni o'z ichiga oladi: mavjud imkoniyatlarni modernizatsiya qilish yoki yangilarini kiritish. Birinchi holda, biz bir qator texnologik echimlar (qayta ishlab chiqish, qayta jihozlash, texnologik va tashkiliy echimlarni ratsionalizatsiya qilish va h.k.) tufayli ob'ektlarning kuchini oshirishning nisbatan qisqa muddatli ta'siri haqida gapiramiz.

Logistika infratuzilmasini, xususan, ombor xo'jaligini modernizatsiya qilish usullari va vositalarini ishlab chiqish va bunday yechimlarning iqtisodiy maqsadga muvofiqligini aniqlash mahalliy va xorijiy mualliflarning juda ko'p sonli zamonaviy ishlariga bag'ishlangan. Strategiyani ishlab chiqish va logistikani strategik boshqarish vositalarini tanlash, ular logistika infratuzilmasining ahamiyatini to'g'ri tushunish va ishlab chiqarishni tashkil etishning logistika kontseptsiyasiga tayanish muhimligini ta'kidlaydi. Afsuski, so'nggi paytlarda hatto yirik korxonalarining ko'plab rahbarlari ham uning mohiyatini aniq tasavvur qila olmaydilar. Shuning uchun ular logistika xizmatlari samaradorligining asosiy ko'rsatkichlarini ishlab chiqishda va ularning korxonalar faoliyatiga ta'sirini baholashda murakkab holatda.

Logistikaning strategik roli logistik funksiyalar va strategik boshqaruv prizmasidan kelib chiqadi etakchi kompaniyalarning strategik boshqaruv vositasi sifatida muvozanatli ko'rsatkichlar tizimini joriy etish tajribasini hisobga olgan holda. Korxonani boshqarishda samarali ishlab chiqarish logistikasining ahamiyatini baholash juda qiyin. Shunga qaramay, sanoat xolding strategiyasini ishlab chiqish va strategik boshqaruv vositalarini joriy etish orqali siz qiziqarli naqshni sezishingiz mumkin. Logistika infratuzilmasining ahamiyati va ishlab chiqarish logistikasini boshqarish jarayonining ustuvorligi strategik vositalarni ishlab chiqishda sezilarli darajada oshdi. Haqiqatan ham, strategik xaritalar, maqsadlar xaritalari va ular bo'yicha ko'rsatkichlar ishlab chiqilganda, kompaniya muqarrar ravishda ishlab chiqarishning yanada samarali logistika boshqaruvi (MTO) va u bilan bog'liq bo'lgan barcha narsalarga ehtiyoj sezmoqda. Amalda, ishlab chiqaruvchilar va menejerlar darajasiga ko'tarilgan aktsiyadorlarning maqsadlari har doim infratuzilma va logistika masalalarida aks ettirilgan.

Shuni ta'kidlash kerakki, biznes-jarayonlarning batafsil tavsifiga ega bo'lmagan holda, logistika nuqtai nazaridan alohida e'tibor talab qiladigan tovarlarning hayot yo'li uchastkalarini tasavvur qilish qiyin. Bundan tashqari, biznes-jarayonlarning batafsil tavsifining yo'qligi tovarlarning hayot aylanish jarayonining bosqichlarida qiymat zanjiri shakllanishini va unda logistika ulushini hisoblashga imkon bermaydi. Strategiya shakllantirish, biznes-jarayonlar jihatidan biznes arxitektura biz tasvirlab va shu nuqtai nazardan bozor integratsiya bo'ladi.

Yuqori darajadagi maqsadlarni belgilashda kompaniyaning qiymati, uning aktivlari, menejerlari va maslahatchilari savdo hajmlari, bozor ulushi, mehnat unumdorligi, ishlab chiqarish xarajatlari va h.k. kabi ko'rsatkichlarga bog'liqligini aniq tushunadilar. Quyidagi yirik metallurgiya xolding strategik xaritasi jarayoni darajada barcha asosiy strategik maqsadlari deyarli butunlay logistika bilan bog'liq ekanligini ko'rsatadi. Shubhasiz, biznes-jarayonlarning standart ta'rifi nuqtai nazaridan har qanday darajadagi jarayon ta'minlanishi kerak:

- 1) kiruvchi jarayon (oldingi jarayon);
- 2) manba;
- 3) Reglament (jarayon amalga oshiriladigan ma'lumotlar).

Shu bilan birga, logistika funksiyasi to'rtta turdagi: transport, omborxonalar, ishlab chiqarish va tovar bilan ta'minlash jarayonlari uchun mas'uldir. Bu muayyan bo'linma yoki aktivga tayinlangan maqsadlar orqali logistik funksiyani integral tushunishga olib keladi. Har qanday strategiya bajarilmasligi xavfini oshiradi. Xatarlar ro'yxati, asosan, infratuzilmani takomillashtirish bilan bog'liq xatarlardan iborat operatsion xavflarni o'z ichiga oladi.

Ishlab chiqarish logistikasi yoki MTO bilan bog'liq xatarlar eng ko'p boshqariladigan toifaga kiradi. Misol uchun, 50% operatsion risklarni kamaytirish 10% umumiy xavf yo'qotishlarni kamaytirish mumkin. Maqsadlar bo'yicha sabab-ta'sir munosabatlari mavzusini rivojlantirish orqali biz muqarrar ravishda MTO nomukammalligi bilan bog'liq asosiy xavflarni tushunishimiz kerak edi:

1. Qoniqarsiz talab va buyurtmalarni bajarmaslik => yo'qotilgan foyda;
2. Illiquid o'sish => muzlatilgan mablag'lar;
3. Transport xarajatlarini oshirish => ishlab chiqarish rentabelligi;
4. Ishlab chiqarish uzilishlari => ishlab chiqarish xarajatlarini oshirish va h. k. va ularning oqibatlarini yuqori darajadagi strategik maqsadlar bo'yicha ko'rsatkichlarda aks ettirilgan:

1. Tushgan daromad va harajat.
2. Aylanma mablag'larni muzlatish.
3. Iqtisodiy o'sish.
4. Ishlab chiqarishdagi uzilishlar.

Shunday qilib, sanoat korxonasi maqsadlarini belgilash: aylanmani oshirish, aktivlarning rentabelligini oshirish, investitsiyalarga qaytish (ROI), aktivlar aylanmasini muqarrar ravishda barcha ko'rinishlarida logistika

infratuzilmasini tubdan o'zgartirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish zarurligiga erishamiz. Masalan:

1.Transport logistikasi va ta'minot tuzilishi, jumladan, "sotib olish-yoki- ishlab chiqarish" (make-or - buy) qaror qabul qilish tizimi. Qiyosiy tahlil qilish uchun o'z tarkibida sotib olish iqtisodiyoti va geografiyasi va hisob-kitob xarajatlari bilan nomenklatura pozitsiyalari bo'yicha batafsil ma'lumotlar bazasini shakllantirish.

2.Ombor logistikasi, uning samaradorligi va moddiy-texnik resurslarni kirish va chiqishda qayta ishlash sifati. Bu erda buxgalteriya tizimini takomillashtirish masalasi hal qilinmoqda. Masalan, tovarlarni hisobga olishning optimal tizimini tanlash, avtomatlashtirilgan inventarizatsiya qilish tizimi, shtrixkodlash, raflar va zaminni saqlash joylarini optimallashtirish, forkliftlarning harakatini va yuklash rampalarining joylashishini tashkil etish.

3.Ishlab chiqarish logistikasi va ishlab chiqarish tsikllari arxitekturasini optimallashtirish. Optimallashtirishning eng oddiy misoli, panelning tarkibiy qismlari faqat qo'shni binoga emas, balki shaharga ham ko'chirilmasligi kerak bo'lgan avtomobil panelini ishlab chiqarish uchun harakatlar zanjiri hisoblashdir.

4.Tovar logistikasi va tarqatish bilan aloqalar tizimi, savdo uylari va chakana tarmoqlarni etkazib berish bo'limlari. Marketing xizmatlari va axborot kanallarini rejalashtirish tizimlari, tovar oqimlarining yuqori sifatli statistikasini ta'minlaydi. Marketerlar va bozor tahlilchilari tomonidan amalga oshiriladigan bozor monitoringi ishlab chiqarish quvvatlarining yuklanishini va shunga mos ravishda asosiy va yordamchi lavozimlarning tovar guruhlarining zaxiralarini aniq belgilash imkonini beradi. Ishlab chiqarish tahlilchilarining yuqori sifatli statistikasi, sotish va ishlab chiqarish prognozlari va sotib olish talablari qanchalik aniq.

Afsuski, sovet davrida shakllangan korxonalarni birlashtirish va rejalashtirilgan iqtisodiyot namunalari asosida tashkil etilgan sanoat xoldinglari, barchasi bir-biri bilan uzilib qolgan sanoatning iz qoldirgan kamchiliklari va

kamchiliklariga ega. Asosiy kamchiliklardan biri-suyak, bozorga yo'naltirilmagan, moslashuvchan logistika infratuzilmasi.

Uning asosiy xususiyatlari quyidagilardir: etkazib beruvchiga qo'shilish va sotib olish tuzilmasini mobillik bilan o'zgartirishga qodir emasligi, omborning nomenklatura pozitsiyalari va ombor operatsiyalarining narxi bo'yicha aniq statistikani saqlab qolish uchun zamonaviy omborni hisobga olishning yo'qligi. Ombor xizmatlarining qiymati tuzilishi ko'pincha etarlicha batafsil hisoblab chiqiladi va texnologik jarayonlar, operatsiyalar va qimmatbaho funktsiyalar nuqtai nazaridan mustaqil turlarning xilma-xilligini hisobga olmaydi. Faqat bir nechta sanoat xoldinglar transport xizmatlarini sifatli monitoring qilishni amalga oshirdi va ushbu xizmatlarni boshqarish tizimini ishlab chiqdi. Logistika infratuzilmasining nomukammalligini aniqlash va yuqori strategik maqsadlarning ishlab chiqarish logistikasi ko'rsatkichlari bilan o'zaro bog'liqligini samarali kuzatib borish uchun muvozanatli ko'rsatkichlar tizimi (SSP), asosiy ishlash ko'rsatkichlari (KPI) va boshqalar kabi strategik boshqaruv vositalari ishlab chiqilgan. Logistika samaradorligini aks ettiruvchi va korxonaning MTO ni batafsil tahlil qilish imkonini beradigan ko'rsatkichlar orasida quyidagilarni qayd etish mumkin:

- * ishlab chiqarish mablag'laridan foydalanish va foydalanish ko'rsatkichlari;
- * mablag'larni qaytarish;
- * ajratilgan ishlab chiqarish bosqichlarida moddiy talab;
- * tovar guruhlari va aylanma mablag'larning aylanish tezligi;
- * ishlab chiqarish aktivlarining rentabelligi.

Ushbu va boshqa ba'zi ko'rsatkichlar ishlab chiqarish logistikasi nuqtai nazaridan strategik maqsadlarga erishishni eng aniq kuzatib borish imkonini beradi va taqqoslanadigan davrlarni taqqoslashda infratuzilmani rivojlantirish dinamikasini va statistikani etarli darajada (ehtimollarni joriy hisoblash uchun) to'plashni ta'minlaydi. Xarid qilish faoliyatini baholash imkonini beruvchi ko'rsatkichlar:

* korxonani ishlab chiqarish-texnika maqsadlarida ishlab chiqarish bilan ta'minlash darajasi;

* ishlab chiqarish zaxiralari aylanmasi;

* moddiy resurslarning samaradorligi.

Korxonaning ishlab chiqarish jarayoni va iqtisodiy faoliyatini ta'minlash bosqichida mehnat unumdorligini aks ettiruvchi xarid logistikasining qiymati moddiy-texnik ta'minotning sof mahsulotidir. Tabiiy-moddiy shakli yo'q. Ushbu ko'rsatkich moddiy xarajatlarning yalpi mahsulotidan chiqarib tashlash usuli bilan hisoblab chiqiladi va moddiy resurslarni ishlab chiqarish jarayoniga tayyorlash bosqichida qo'shimcha sifatida ko'rib chiqilishi mumkin.

Chet elda xarid qilish logistikasining samaradorligini tahlil qiluvchi mutaxassislar shunga o'xshash sxemani (samaradorligi ko'rsatilgan ko'rsatkich bilan o'lchanadigan) qo'llash orqali yuklarni tashish bilan shug'ullanadigan firmalarning xodimlarining mehnat unumdorligi umuman 10 foizga oshganligini aniqladilar. Logistika infratuzilmasi faoliyati ustidan samarali nazoratni amalga oshirish uchun boshqaruvning turli darajalarida logistika jarayonlarining tabiatini aks ettiruvchi samaradorlik ko'rsatkichlari ishlab chiqildi. Shunday qilib, ko'rsatkichlar paydo bo'ldi:

- Ishlab chiqarish jarayonining uzluksizligi, operatsiyalar miqdori va siklning o'tish vaqti bilan o'lchanadi;
- zaxiralarning optimal miqdori (Pareto usuli bo'yicha) bir xilligi, to'xtashlar, uzilishlar va muvaffaqiyatsizliklarsiz;
- Ishlab chiqarish va tovar oqimlarining uzilish vaqti;
- yuklarni kutish vaqti.

Prognozlarning aniqligi va modellashtirilgan optimal statistikada rejali va real ko'rsatkichlarning kelishmovchiligi. Omborxonada saqlash qiymati (palleto-joy yoki kvadrat saqlash maydoni metr). Qiymati o'zi kabi operatsiyalar qiymatidan iborat: ko'ndalang doking, yuklash/tushirish, uskunalar, qadoqlash, bar kodlash, saqlash birligi (ijara, kommunal, xodimlar ish haqi) uchun doimiy xarajatlar.

Har bir omborxonada operatsiyalari uchun palletlarni qayta ishlash tezligi (tayyor mahsulot omborida saqlash joylari). Ishlab chiqarish birligiga transport xarajatlari ko'rsatkichi. Shunday qilib, agar narxdan hisoblangan ko'rsatkichlar daromad va rentabellik maqsadlariga ta'sir qilsa, operatsion ko'rsatkichlar mehnat unumdorligi va jarayonlarning sifati belgilangan maqsadlarga ta'sir qiladi. Ikkinchisi, o'z navbatida, kompaniyaning qiymati kabi yuqori darajadagi maqsadlarga ta'sir qiladi.

Logistika infratuzilmasi ko'rsatkichlari monitoringi muqarrar ravishda ular uchun mas'ul bo'lgan bo'linmalar faoliyatini takomillashtirishga qaratilgan strategik tashabbuslarni ishlab chiqishga olib keladi. Logistika operatorlari tajribasi shuni ko'rsatmoqdaki, barcha darajadagi strategik maqsadlarni amalga oshirish bo'yicha kompleks chora-tadbirlar doirasida logistika infratuzilmasini takomillashtirish bo'yicha tadbirlar real vaqt rejimida ham bir zumda natijalar beradi, hamda aktivlar va investitsiya loyihalari ko'rsatkichlaridan o'zgarib, uzoq muddatli maqsadlar ko'rsatkichlarida aks etadi. Inventarizatsiyani boshqarish, ishlab chiqarish ehtiyojlarini, sotib olish hajmini va ritmini aniqroq aniqlash bo'yicha logistikani takomillashtirish, tovar guruhlari defitsitining ko'rsatkichlariga ta'sir qilish, to'ldirish va likvidli hajmlar, tadbirlar bir qator nomenklatura lavozimlarida sotib olish uchun aylanma mablag'lar hajmining 20% ga kamaytirilishiga umumiy ta'sir ko'rsatdi. Eng oddiy bir yetkazib beruvchi uchun bir xil pozitsiyalarni birlashtirish va yuk tashish hajmini oshirish uchun tovush chegirmasini olish yoki transport oqimlarini birlashtirish bo'lishi mumkin.

Sotib olishni optimallashtirish, talablarni standartlashtirishga erishish "make-or-buy" tizimlarini ishlab chiqish va ishlab chiqarishni ta'minlash uchun axborot qo'llab-quvvatlash takomillashtirish, sotib olish dispetcherlik vositalari joriy etish, moddiy-texnik resurslar va ularning rejalashtirish, jami sotib olish xarajatlarini kamaytirish 10% gacha qabul qilinishi mumkin.

Shu bilan birga, ishlab chiqarish birligiga transport xarajatlari ko'rsatkichlari marshrutlarni optimallashtirish, transport monitoringini avtomatlashtirish va

transport-ekspeditorlik xizmatlarini rasmiylashtirish va harakat tarkibi parklarini ekspluatatsiya qilish bo'yicha chora-tadbirlar o'tkazilgandan so'ng 10-12% ga kamayadi. O'tkazilgan loyiha natijalariga ko'ra, sanoat korxonalarini va xoldinglarning ombor kompleksi faoliyatining samaradorligi ko'rsatkichlaridan foydalanish omborni saqlash quvvatlarini saqlash uchun belgilangan xarajatlarning 15% gacha kamayishi va omborni logistikani takomillashtirish bo'yicha strategik tashabbuslarni amalga oshirishda moddiy - texnik resursni saqlash xarajatlarini 10% ga qisqartirishi mumkin. Ishlab chiqilgan tashabbuslar orasida mahsulot oqimlarining tuzilishiga mos keladigan omborxonalar kompleksining strukturasi ishlab chiqish, mahsulotni kuzatish uchun shtrixlash va avtomatlashtirish, statistika va rejalashtirish maqsadlari uchun axborot bazasini takomillashtirish alohida ajratilishi mumkin.

Ishlab chiqarish logistikasi mexanizmlarini takomillashtirish strategik ko'rsatkichlarni, shuningdek, qisqa muddatli investitsiya loyihalari va kompaniyalarning qiymatini oshirishga qaratilgan chora-tadbirlar ko'rsatkichlarini sezilarli darajada yaxshilash imkonini beradi. Bundan tashqari, inqiroz sharoitida mukammal logistika bozor o'zgarishlariga va ishlab chiqarish va iste'mol tuzilmalariga mobil va o'z vaqtida javob berishga imkon beradi. Aynan shuning uchun ishlab chiqarish korxonalarini uchun inqirozga qarshi ko'plab dasturlar ko'p jihatdan logistika infratuzilmasini takomillashtirish mexanizmlariga tayanadi.

Davlat logistika infratuzilmasini rivojlantirish masalalaridan tashqarida qolmaydi. "2030 yilgacha bo'lgan davrda Rossiyaning transport strategiyasi" ishlab chiqilgan bo'lib, unda asosiy bo'limlardan biri "transport kompleksida logistika infratuzilmasi va logistika texnologiyalarini rivojlantirish"dir. Transport strategiyasining maqsadi samarali transport-logistika infratuzilmasini muvozanatli rivojlantirish asosida yagona transport maydonini shakllantirishdan iborat. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish vazifalariga quyidagilar kiradi:

1. Yirik transport markazlarining transport va logistika infratuzilmasini asosiy yo'nalishlar bo'yicha rivojlantirish.

2. MDH, Yevroosiyo iqtisodiy hamjamiyati (Yevroosiyo iqtisodiy hamjamiyati) va Ittifoq davlati doirasida transport-logistika infratuzilmasi obyektlari parametrlari va xizmat ko'rsatish sifati darajasini xalqaro talablar va standartlar bilan kelishish.

3. Hududlarda transport infratuzilmasi rivojlanish darajasida nomutanosibliklarni bartaraf etish.

4. Zamonaviy transport – logistika tarmog'ini shakllantirish uchun asos sifatida dengiz portlari, transport markazlari (xalqaro transport yo'laklari bo'ylab-MTK), millionli shaharlarda va mamlakatning asosiy magistrallarida logistika markazlarining integratsiyalashgan tizimini yaratish.

5. Transportning turli turlari, transport jarayoni ishtirokchilari, bojxona va boshqa davlat nazorat organlarining o'zaro hamkorligining yagona axborot-logistika tizimini yaratish.

6. Metropolitenlarning transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish.

Logistika infratuzilmasini rivojlantirishning yana bir ustuvor yo'nalishi mamlakat iqtisodiyotini innovatsion rivojlantirish ehtiyojlari darajasida ta'minot zanjiri pudratchilar uchun sifat mezonlari bo'yicha transport va logistika xizmatlari mavjudligi, hajmi va raqobatbardoshligini ta'minlash hisoblanadi.

Shu nuqtai nazardan, quyidagi vazifalarni hal qilish kerak:

2.1. Iqtisodiyotining barcha tarmoqlarining ehtiyojlarini ta'minlash uchun transport-logistika xizmatlari bozorini rivojlantirish uchun shart-sharoitlarni yaratish, shu jumladan iqtisodiyotning turli tarmoqlaridagi korxonalar uchun transport-logistika xizmatlari sifatining xalqaro standartlarini joriy etish.

2.2. Transport-logistika xizmatining mintaqaviy bozorlarini indikativ tartibga solishning samarali tizimini shakllantirish.

2.3. Logistika provayderlari tomonidan ko'rsatilayotgan kompleks transport-logistika xizmatlari hajmini rivojlantirish va iste'molchilar uchun shartnoma logistikasi ulushini oshirish uchun shart-sharoitlar yaratish.

2.4. Xalqaro standartlarga javob beradigan xizmatlarning yuqori sifatini ta'minlash uchun zamonaviy logistika texnologiyalari va kompleks transport-logistika xizmatlarini rivojlantirish muhim hisoblanadi. Yuqoridagi vazifalarni hal qilish uchun rejalashtirilgan chora-tadbirlar quyidagilardan iborat:

* Jahon bozorida raqobatlasha oladigan milliy va xalqaro logistika 3PL-provayderlar faoliyatini rivojlantirish uchun shart-sharoitlar yaratish.

*3PL-provayder (logistika operatori) transport texnologiyalari xizmatlarining standartlashtirilgan kompleksini ishlab chiqish.

* Xalqaro yuk tashishga qabul qilish tartib-taomillarini takomillashtirish.

* Tovarlarni tashishning tijorat tezligini va ularni etkazib berishning ishonchliligini "eshikdan eshikgacha" tashishning asosiy tranzit va magistral yo'nalishlarida dunyoning eng yaxshi standartlari darajasiga etkazish.

* Transport-logistika tarmog'ining asosiy tugunlarida, shu jumladan davlat chegarasi orqali o'tish punktlarida yuklarni tashish vaqtini qisqartirish va uni jahon standartlari darajasiga yetkazish.

* Transport-logistika faoliyatining umumiy hajmida boshqaruv logistikasi ulushini oshirish; transport-logistika markazlarida tegishli xizmatlar doirasini rivojlantirish.

* Logistika provayderlari tomonidan transport-logistika markazlari orqali, shu jumladan, transportning innovatsion texnologiyalaridan foydalanishni rag'batlantirish.

* Logistika provayderlari tomonidan transport-logistika xizmatlari sifatini ta'minlash uchun zamonaviy axborot, telekommunikatsiya texnologiyalaridan foydalanish uchun shart-sharoitlar yaratish.

Integratsiyalashgan logistika - mahsulotlarni etkazib berish. Ushbu muammoning o'zi bilan chambarchas bog'liq. Hozirgi vaqtda G'arb ishlab chiqarishning o'zini tashkil qilishida axborot bosqichi va uni qayta ishlash darajasining oshishi endi ishlab chiqarish ko'rsatkichlarini sezilarli darajada

yaxshilay olmasa va ishlab chiqarishning axborot bazasini ushbu nuqtai nazardan yanada takomillashtirish masalasi ma'nosiz bo'lib qolsa, ishlab chiqarishni tashkil etishning o'zi kabi muhim bosqichga yaqinlashdi. Kelajak firma yoki firmalarning alohida guruhi darajasida axborot tizimlarini birlashtirishda ko'rinadi. Bunday muammolarni hal qilish uchun axborot logistikasi yangi imkoniyatlarni taqdim etadi, uning yordamida barcha zarur ma'lumotlar logistika ishlab chiqqan tamoyillarga muvofiq ravishda qat'iy tizimga o'tkaziladi. Uning asosiy vazifasi - "ushbu tizimga yuklangan vazifalarga muvofiq ma'lumotlarni qabul qilish, qayta ishlash va uzatish.

Mahalliy va ba'zi hollarda xorijiy amaliyot shuni ko'rsatadiki, so'nggi yillarda transport va omborlarni rivojlantirishga katta mablag 'sarflanganiga qaramay, kutilgan natijaga har doim ham erishilmaydi. Infratuzilma kompleksi yuqori potentsial samaradorligi bilan, ko'pincha, shunga qaramay, unga bildirilgan umidlarni oqlamaydi. Asosiy ishlab chiqarish va sotish bilan yomon birlashtirilgan passiv kapital to'planishi, ekstensiv omilga asoslangan yondashuvlarni keltirib chiqaradi keyingi rivojlanish, ertami-kechmi charchagan. Yangi tamoyillarga va chuqur ilmiy asoslarga asoslangan kontseptsiya - logistika kontseptsiyasi talab qilinadi.²²

Bu alohida, nisbatan izolyatsiya qilingan kichik tizimlardan tashkil topgan taqdirda ham logistikada har qanday tadqiqot ob'ektini yaxlit logistika tizimi sifatida ko'rib chiqishga imkon beradi. Logistika tizimlarining asosiy xarakterli xususiyati uning barcha elementlari va qismlarining yaqin aloqasi ekanligi sababli, ishlab chiqarish va muomala jarayonlarini tahlil qilishga tizimli yondoshish, tegishli echimlarni ishlab chiqish va ularni amalga oshirish ushbu aloqalarni hisobga olishni anglatadi. Ayrim iqtisodiy ob'ektlar yoki hodisalarni o'rganish, ular yanada murakkab tuzilmalar yoki jarayonlarning ajralmas qismi ekanligiga asoslanadi.

²² Bowersox Dopila J., Kloss David J. Logistics, birlashtirilgan ta'minot zanjiri / Per. ingliz tilidan, M. ZAO Olimp-Business, 2001.640 p.

Ushbu qismlarning har birining yaxlitlikning samarali ishlashidagi rolini belgilash uni birlashtirish uchun tegishli chora-tadbirlar majmuini belgilaydi. Tizimli yondashuv o'rganilayotgan ob'ektni umumiy maqsad bilan birlashtirilgan o'zaro bog'liq tizimlar majmuasi sifatida ko'rib chiqishga, uning integral xususiyatlarini, ichki va tashqi aloqalarini ochib berishga yordam beradi. Iqtisodiy jarayonlarning matematik tahlili tizimning tarkibiy qismlarini ham, umuman logistika tizimini ham umuman optimallashtirish imkoniyatlari va shartlarini tasdiqlaydi. Menejment sohasidagi tizim yondashuvining eng muhim amaliy qo'llanilishi bu kompleks logistika dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirishdir. Xalqaro va ayniqsa transkontinental darajada logistika tamoyillari va yondashuvlari logistika tizimida qatnashadigan mamlakatlar bozorlari faoliyatining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda amalga oshiriladi. Boshqa afzalliklarga qo'shimcha ravishda, integratsiyalashgan logistika xizmati tufayli xalqaro savdo munosabatlarning iqtisodiy va huquqiy xususiyatlari, tovarlarni etkazib berishdagi teng bo'lmagan sharoitlar, turli darajadagi xizmat ko'rsatish va axborot ta'minoti, transport qonunchiligi, ko'plab muammolar va to'siqlarni engib o'tish mumkin. [bojxona protseduralari](#) va hokazo.

Biroq, logistika o'rtasidagi eng yaqin aloqa ishlab chiqarish bilan ob'ektiv shakllanadi. Va nafaqat ushbu jarayonni bevosita boshqaradigan bo'limlar, balki tegishli rejalashtirish xizmatlari bilan ham. Ushbu yaxlit munosabatlar oldindan belgilab qo'yilgan. Bugungi kunga kelib, logistika evolyutsion rivojlanishining amaliy amalga oshirilishining to'liq mazmunli va to'liq natijasi - bu alohida rivojlangan korxonalar darajasida yaxlit logistika tizimlarini shakllantirishdir. Ob'ektiv ravishda talab qilingan, evolyutsion ravishda o'z zaruriyati va maqsadga muvofiqligi bilan amalga oshirilgan va asta-sekin amaliy ravishda qo'shni o'zaro bog'liq elementlar va alohida korxonalaridagi oqim jarayonlarining o'zaro bog'liq funktsional logistika integratsiyasini amalga oshirgan holda, logistika rivojlanishining tegishli bosqichida korxonalarda barcha logistika funktsiyalarini qamrab olish juda mantiqiy. Alohida korxonalarda tovar aylanmasi jarayonlarini logistika boshqaruvini joriy etish natijalari ularni taqsimlash xarajatlarini

minimallashtirish, zaxiralarni kamaytirish, tovar oqimlari hajmini sinxronlashtirish va optimallashtirish bo'lishi mumkin.

Korxonalarda moddiy oqimlarni boshqarish uchun yaxlit tizimlarning mavjudligi tovar harakatini tashkil etishning vaqt talab qiladigan ilg'or usullarini samarali tatbiq etishga yordam beradi, savdo va vositachilik korxonalarida tovar aylanmasi jarayonlarini yuqori darajada logistika bilan ta'minlangan xaridlar, sotish, omborxonalar, transport va boshqa jarayonlarning tizim integratsiyasi natijasida aniqlanishi mumkin - bu qo'shimcha tizim miqyosidagi effektning shakllantirishga yordam beradigan moddiy-texnika integratsiyasi natijasida amalga oshiriladi. Shunday qilib, savdo va vositachilik korxonalarida tovar aylanmasi jarayonlari samaradorligini oshirish uchun muhim zaxiralarni logistika bilan ta'minlangan sotib olish, sotish, saqlash, tashish va boshqa jarayonlarni yuqori darajadagi tizim integratsiyasi natijasida aniqlash mumkin – natijada Yorliqlashga munosabat Materiallar oqimining uchidan uchigacha axborot ta'minotini ta'minlaydigan yaxlitlashning kompleks kompleksini shakllantirish logistika operatsiyalari tizim sifatida samaradorligini ta'minlaydigan tovar va xizmatlarni yorliqlash tizimini shakllantirish. Labeling - logistikaning amaliy qo'llanmasi, biznes jarayonining marketing ko'magi sifatida etiketkalash. Tovarlar va xizmatlarning xavfsizligi va sifatini ta'minlash.

Atrof-muhit xavfsizligi ushbu bobda marketing kanalining muammolari va nima uchun menejerlar xaridorlarga sotishda uchinchi shaxsdan foydalanishni tanlashlari ko'rib chiqiladi. Unda biz kanal strategiyasini ishlab chiqishda qo'llaniladigan mezonlarni tahlil qilamiz va marketing kanallarini boshqarish, kanal a'zolarini tanlash, rag'batlantirish, baholash va boshqarish masalalarini ko'rib chiqamiz. Bundan tashqari, biz integral vertikal, gorizontal va ko'p kanalli tarmoqlar o'sib borishi bilan o'zgaruvchan marketing kanallarini ko'rib chiqmoqdamiz. Va nihoyat, bobda tarqatish xarajatlari va mijozlarga xizmat ko'rsatish darajasini belgilaydigan asosiy logistika qarorlari haqida so'z boradi.

Moddiy-texnika ta'minoti bo'limi xodimlaridan biri, ehtimol zaxiralar va aylanma mablag'larni me'yordash bo'yicha yo'riqnomani, shuningdek notekis ta'minotning

ruxsat etilgan koeffitsientlarini hajmlari va intervallari nuqtai nazaridan qayta ko'rib chiqishda ishtirok etishi kerak, chunki ushbu bo'lim logistika muhitini shakllantirish va yaxlit ta'minot zanjirini yaratish uchun javobgardir.

Ba'zan korporativ logistika deb ham ataladigan ushbu yondashuv har bir kompaniya uchun, ayrim hollarda soha uchun, kompleks rejalashtirishni hisobga olgan holda, logistika funktsiyalarini to'liq yoki qisman ixtisoslashgan kompaniyalar qo'lga topshirish orqali ishlab chiqarish va savdo-sotiqni ajratishdan maqsadga muvofiqdir degan fikrga asoslanadi. axborotni to'liq to'plash, saqlash va marketingga egalik qilish. Bir tomonga ehtiyoj va resurslarni, asbob-uskunalarini, ishlab chiqarishni, kapitalni, xodimlarni hisoblashni qoldiring, ikkinchisiga materiallar va energiya tashuvchilarni sotib olishni, saqlash, tashish, sotishni boshqarish, chiqindilarni yo'q qilish va yo'q qilishni tayinlang.

Shu bilan birga, alternativalarni yaratish uchun strategik rejalashtirish jarayoni ko'plab boshqa tashkiliy jarayonlar bilan bog'liq. Bitta yirik kompyuter kompaniyasi buni uzoq muddatli rejalarini korporativ shtab-kvartirasiga topshirganda, har bir ijrochi jamoaga qiladi, shu bilan bir qatorda biznesning muqobil modellari ro'yxatini tuzish kerak. Har bir bunday biznes-modelda korxonaga bo'linmasi boshqalardan qanday farq qilishi mumkinligi, ya'ni. qanday qilib kompaniya yangi mahsulotlarni ishlab chiqishi yoki integral logistikani butunlay boshqacha tarzda boshqarishi yoki yangi etkazib beruvchilar, texnologik tuzilmalar va tarqatish kanallari bilan aloqalar tarmog'ini qanday yaratishi mumkinligini ko'rsatadi. Binobarin, har bir biznes modeli yangi strategik alternativalar manbaiga aylanadi. Integratsiyalashgan shartlar logistik yondashuv ular:

1. Bozor mexanizmlari va logistikani korxonaning raqobatbardosh qobiliyatini amalga oshirish va rivojlantirishning strategik elementi sifatida yangi tushunish.
2. Logistika zanjirlari ishtirokchilarining bir-biri bilan integratsiyalashuvining haqiqiy istiqbollari va tendentsiyalari, yangi tashkiliy shakllar - logistika tarmoqlarini rivojlantirish.

3. Eng so'nggi sohadagi texnologik imkoniyatlar axborot texnologiyalari, ishlab chiqarish va tijorat faoliyatining barcha sohalarini boshqarish uchun tubdan yangi imkoniyatlarni ochish.

Bozor munosabatlarining dinamikasi, xalqaro biznes va resurs cheklovlarining globallashuvi moddiy, moliyaviy va axborot oqimlari tezligining sezilarli darajada oshishiga, ta'minot zanjirlarida vositachilar sonining pasayishiga, ularning ishlash barqarorligi va ishonchliligining pasayishiga olib keladi. Shuning uchun korxonalarining strategik maqsadlariga erishish mavjud logistika tizimlarini yaxlit logistika tarmoqlariga aylantirish orqali mumkin bo'ladi. Logistika tarmoqlarining bir qismi sifatida korxonalarining ishini belgilaydi butun chiziq mustaqil xatarlarni birlashtirish bilan bog'liq foyda, ya'ni. tizimdagi "tebranishlar" sonining pasayishi, shuningdek xarajatlarning sezilarli darajada pasayishi va butun tizim sifatining yaxshilanishi.

Ularning yaratilishining asosiy sababi shundan iboratki, kompaniyaning muvaffaqiyati nafaqat o'z resurslarining mavjudligiga, balki resurslarni jalb qilish qobiliyatiga va boshqa ishtirokchilarning raqobatbardosh qobiliyatlariga bog'liqdir. Integratsiyalashgan logistika har qanday xo'jalik yurituvchi korxonada faoliyatini ta'minlaydigan iqtisodiy resurslar harakati xususiyatlari bilan tavsiflanadi. Shakl. 1da integratsiyani talab qiluvchi turli xil oqim jarayonlarining ishlashini ta'minlaydigan korporativ logistika diagrammasi ko'rsatilgan.

A - ta'minotga xizmat ko'rsatuvchi moliyaviy oqim (etkazib beruvchilar)

B- butlovchi qismlar, materiallarni etkazib berish

S- tovarlar oqimini targ'ib qilish

D - mahsulot va xizmatlarni sotishdan tushadigan daromad

Integratsiyalashgan logistika biznes va davlat maqsadlarini eng samarali amalga oshirishga imkon beradi. Foydani maksimallashtirishga raqobatbardosh pozitsiya (joylashishni aniqlash), raqobatbardosh narxlar, arzon narxlar va sanoat tuzilmasi kabi omillar ta'sir qiladi. Xarajatlar darajasi uchun yaxlit javobgarlik bu holda nafaqat firma ichidagi xarajatlar bilan bog'liq. Shuningdek, etkazib berish samaradorligi va o'z vaqtida bajarilishi, ishlab chiqarish mahsulotlarini tanlash va

ularni etkazib beruvchilardan sotib olish uchun tanlov uchun javobgarlik kiradi. Menejment moddiy va boshqa resurslarning mantiqsiz yo'qotishlarini oldini olish maqsadida bir-biriga bog'liq bo'lgan individual elementlarni yaxlit jarayonga (integral logistika) jalb qilish uslubiga asoslanadi.

Biroq, korxonalarining aksariyati an'anaviy usullar asosida ishlaydi va logistikadan qo'shimcha qiymat olishga yo'naltirilmagan. Shunday qilib, korporativ logistika eng kam xarajat bilan foydalanishda qiymat yaratilishini ta'minlash uchun yaxlit jarayon sifatida qaralishi mumkin. Yaqin vaqtgacha bozorga yo'naltirish muvaffaqiyatning asosiy omili hisoblanardi. Biroq, barqaror rentabellikni ta'minlash uchun korxonalar resurslarni to'g'ri tanlashi va birlashtirishi kerak. 1980 yillarda iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda shakllangan resurslarga yo'naltirish kontseptsiyasi bizni muqarrar ravishda integral logistika rolini qayta ko'rib chiqishga undaydi. Shu nuqtai nazardan, integratsiyalashgan logistika samaradorlikka bevosita ta'sir ko'rsatadigan quyidagi xususiyatlarga ega:

- raqobatchilarga ega bo'lmagan resurslarning ayniqsa samarali kombinatsiyasini nazarda tutadigan asosiy vakolatlarni shakllantirish va ulardan foydalanish;
- uzoq muddatli strategik istiqbolda barqaror asosiy vakolatlarni saqlash;
- mijozlarning o'zlari uchun foyda olish qobiliyati, qo'shimcha xizmatlar uchun to'lashga tayyorligi.

Korxonalarda mavjud iqtisodiy mexanizm birinchi navbatda korxonada sodir bo'ladigan jarayonlarga yo'naltirilgan. Uning maqsadi sotib olish va sotish o'rtasidagi narx farqini maksimal darajaga ko'tarishdir. "Qiymat zanjiri" dan foydalangan holda integral logistik yondashuv barcha ishtirokchilarga qaratilgan. Qiymat zanjirlari (ta'minot zanjirlari) ishlashning beshta yo'nalishini o'z ichiga oladi:

- etkazib beruvchilar bilan aloqa qilish;
- iste'molchilar bilan aloqa qilish texnologik jarayonlar bitta bo'linma ichida;
- korxonada bo'limlar o'rtasidagi logistika jarayonlari;
- ta'minot zanjiridagi korxonalar o'rtasidagi logistik aloqalar.

Ushbu turga muvofiq qurilgan korxonalar tizimlari kapital aylanmasini tezlashtirish, buyurtmani bajarish vaqtini qisqartirish va etkazib beruvchilar tarmog'i bilan ishlarni muvofiqlashtirish orqali xarajatlarni sezilarli darajada kamaytirishga qaratilgan. Integratsiyalashgan logistika nuqtai nazaridan B2B mezoniga binoan ishlab chiqarilgan korxonalar faoliyat modeli ("biznes uchun biznes") quyidagicha ko'rinadi.

Ushbu sxemalarni tahlil qilish bizni korxonalar yoki korxonalar guruhining raqobatbardoshligini ta'minlaydigan logistika vakolatlarining asosiy yo'nalishlarini ajratib ko'rsatishimizga imkon beradi. Jahon darajasidagi kompaniyalar odatda vakolatning barcha muhim yo'nalishlari bo'yicha tarmoq o'rtacha ko'rsatkichidan yuqori ko'rsatkichlarga ega, ammo menejment ko'rsatgan bir necha muhim yo'nalishlarda maxsus yutuqlarga intilishadi.

Aynan **integral logistika vositalari to'plami** bozor sharoitida korxonaning barqarorligini to'liq ta'minlash, samarali tanlov va asosiy vakolatlarni birlashtirishni ta'minlaydi. Shunday qilib, zamonaviy korxonaning strategik maqsadlariga erishish faqat logistika funktsiyalarini birlashtirish bilan mumkin.

Rossiya iqtisodiyotining bozor munosabatlariga o'tishi rejalashtirilgan boshqaruv ma'muriy tizimida mavjud bo'lgan federal davlat ehtiyojlari uchun mahsulotlarni etkazib berishni taqsimlash bo'yicha davlat boshqaruvi tamoyillarini qayta ko'rib chiqish zarurligini taqozo etadi. Komplekslar, tizimlar, uskunalarni namunalarni yaratishda tarkibiy qismlar va materiallar qatorini tanlashda quyidagi vazifalarni hal qilish kerak: kamroq ehtiyot qismlar, butlovchi qismlar va materiallar bilan mahsulotlarni ekspluatatsiya qilish, ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatish jarayonida barcha davlat buyurtmachilarining ehtiyojlarini qondirish;

- etkazib beruvchilar o'rtasida raqobatni rivojlantirish asosida mahsulotlarni sotib olish narxini pasaytirish;
- davlat ehtiyojlari uchun mahalliy ishlab chiqaruvchilar va mahsulot etkazib beruvchilarni qo'llab-quvvatlash;
- import qilinadigan mahsulotlarni sotib olishni qisqartirish va Rossiya mahsulotlari eksportini kengaytirish;

- omborlarda etkazib berish zaxiralarini turli xil davlat buyurtmachilari va mintaqalar o'rtasida maqbul qayta taqsimlash.

Ishlab chiqarish infratuzilmasi ishlab chiqariladigan barcha turdagi tovarlarni tayyorlash, saqlash, qayta ishlash, qadoqlash, joylashtirish, tashish, ta'minot, ta'mirlash va sotish kabi xizmatlar ko'rsatuvchi tashkilot va korxonalar majmuasini tashkil etadi. Mazkur infratuzilma subyektlari «iqtisodiyotni erkinlashtirish jarayonida barcha xo'jalik subyektlarining ishlab chiqarish jarayonida bevosita emas, balki bilvosita qatnashish asosida ishlab chiqarishni muntazam va bir maromda faoliyat ko'rsatishi hamda barqaror rivojlanishi uchun zarur shart-sharoitlar yaratib beradi».

Ijtimoiy infratuzilma subyektlari fuqarolarning ijtimoiy, ma'naviy, madaniy, ma'rifiy, ilmiy va boshqa faoliyat yo'nalishlari, o'zaro munosabatlarini bir-birlariga bog'lash va aloqasini ta'minlash hamda rivojlantirishga xizmat ko'rsatuvchi tarmoq va subyektlar majmuidan iborat. Ijtimoiy infratuzilma subyektlari aholining turmush darajasini belgilaydigan uy-joy qurilishi, sog'liqni saqlash, ta'lim, jismoniy tarbiya va sport, aloqa, transport, umumiy ovqatlanish xizmatlari, umuman aholining turmush farovonligiga ijobiy ta'sir etuvchi barcha sohalarini o'z ichiga olgan va bog'lovchi tizim sifatida faoliyat ko'rsatadi.

Institutsional infratuzilma subyektlari iqtisodiyotni yuritish va faoliyatini tashkil etish, davlat tomonidan boshqarishni amalga oshirish bilan bog'liq tashkiliy jarayonlarni o'z ichiga oladi. Institutsional infratuzilma subyektlari boshqaruvchi rovida xizmat ko'rsatadi va boshqaruvchilik vazifalari darajasida iqtisodiyotning hududiy, tarmoq va alohida ishlab chiqarish qismlariga bo'linadi.

Bozor infratuzilmasi – jamiyatda bozor munosabatlarini shakllantiruvchi va uning rivojlanishi uchun shart-sharoit yaratib beruvchi sohalar majmuidir. Bozor aloqalari faol bo'lishi uchun bozor infratuzilmasi yaxshi ishlashi lozim. Bozor infratuzilmasini birjalar, savdo uylari, savdo kompaniyalari, konsalting firmalari, auditorlik firmalari, yarmarkalar, bojxona idoralari, banklar, sug'urta kompaniyalari, kredit uyushmalari kabilar tashkil etadi.

Ekologik infratuzilma subyektlari bevosita tabiat, atrof-muhit, atmosfera [ifloslanishi oldini olish](#), toza ichimlik suvi bilan ta'minlash, fuqarolarning tabiat va atrof-muhitga bo'ladigan salbiy ta'sirlarini kamaytirish bo'yicha vakolatli davlat organlari, muhandislik inshootlari va laboratoriyalari, shuningdek ekologiya bilan shug'ullanadigan halqaro va ijtimoiy tashkilotlardan iborat. Ekologik infratuzilma subyektlari fan-texnika taraqqiyoti natijasida yuzaga kelayotgan salbiy oqibatlarni kamaytirish asosida tabiatning musaffoligini saqlash, eng asosiysi cheklangan yer va suv resurslaridan yanada samarali foydalanish, bu borada xalqaro miqyosida o'zaro hamkorlikda faoliyat yurgizishni o'z ichiga oladi.

Tarixdan ma'lumki, har bir davr o'ziga xos infratuzilma subyektlarini faoliyat ko'rsatishiga sharoit yaratadi. Iqtisodiyot davlat tomonidan tartibga solingan tizimdan bozor munosabatlariga asoslangan tizimga o'tish infratuzilma subyektlari majmuida muhim tashkiliy-iqtisodiy va huquqiy o'zgarishlar bo'lishini talab etdi. Bu o'zgarishlar mavjud infratuzilma subyektlarining yangi shakllari, yo'nalishi va usullarini tashkil qilinishida ko'zga tashlanmoqda. Bozor munosabatlari shakllanishi va rivojlanishining asosiy talablaridan biri- turli mulkchilik va xo'jalik yuritish shaklidagi xo'jalik subyektlarni tashkil etilishi va teng huquqda faoliyat ko'rsatishi hisoblanadi. Bu birmuncha murakkab va muayyan vaqtni talab etadigan jarayon bo'lib, bozor infratuzilmasi subyektlarining iqtisodiy va huquqiy mexanizmlarini, jumladan o'zaro hamkorlikda faoliyat yuritayotgan tashkilot va institutlarni tashkil etish; xo'jalik subyektlari munosabatlarini tartibga soluvchi umumiy tartib-qoida, qonunlar va me'yoriy hujjatlar ishlab chiqish hamda qabul qilish, ushbu subyektlarda mehnat qilishga qodir bo'lgan malakali kasbiy mahoratga ega bo'lgan mutaxassislarni tayyorlash zarur edi. 1990-yildan boshlab bozor infratuzilmasi subyektlari bozor munosabatlariga o'tishda zarur bo'lgan xizmat ko'rsatish sohalari majmuasida, jumladan tijorat, ulgurji korxonalar, savdo-sotiq kooperativlari, tovar birjalari, yarmarkalar, axborot-ma'lumot markazlari sifatida tashkil etila boshlandi.

Bozor infratuzilmasi subyektlarini respublikamizda shakllanishi va rivojlanishiga davlat tomonidan katta e'tibor berildi. Bu borada respublikamizning xo'jalik yurituvchi subyektlari o'rtasida o'zaro munosabatlarni ta'minlaydigan muhit, ya'ni bozor infratuzilmasi subyektlarini tashkil etish asosiy vazifalardan biri ekanligini ta'kidladi. Bunda ma'muriy buyruqbozlik tizimidagi iqtisodiy munosabatlar mexanizmi o'rniga bozor munosabatlari mexanizmini joriy etish va shu asosda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilar hamda iste'molchilar manfaatlarini uyg'unligini ta'minlash asosida xo'jalik aloqalarini [har tomonlama rivojlantirish](#); tovar, sarmoya, ish kuchi va boshqa unsurlarni shakllantirish asosida bozor infratuzilmasini vujudga keltirish; bozor sharoitida ishlay oladigan malakali kadrlar tayyorlash, eng asosiysi, strategik jihatdan ustivor yo'nalishlardan biri sifatida bozor xizmati tarmoqlarini shakllantirish va rivojlantirish maqsadida tijorat banklari tarmog'i, zamonaviy moliya va soliq tizimi, audit, sug'urta vositasi va birja faoliyatini rivojlantirmasdan iqtisodiyotni barqaror rivojlantirish mumkin emasligi ko'rsatib o'tildi.

Bozor infratuzilmasi subyektlari tarkibiga kiradigan tashkilot va muassasalar o'rtasidagi o'zaro hamkorlikni samarali yo'lga qo'yish asosida iqtisodiyotda bozor munosabatlarini shakllantirish va rivojlantirish mumkin. Ushbu tadbir bozor infratuzilma subyektlarini qishloq hududlari bo'yicha joylashtirish bilan bir qatorda ular tomonidan yangi qo'shimcha ish o'rinlarini yaratilishiga ham asos bo'ladi. Bozor infratuzilmasi subyektlari tarkibiga quyidagi tashkilot, idora va muassasalar kiradi: monopoliyadan chiqarish va raqobatni rivojlantirish davlat qo'mitasi; iqtisodiy nochor korxonalar ishlari qo'mitasi; birjalar (tovar-xom ashyo, ko'chmas mulk, mehnat, fond va h.k.) hamda ularning tarkibida ish yuritadigan brokerlar, maklerlar va agentlar xizmatlari; savdo-tijorat markazlari, savdo uylari, savdo-sanoat palatalari, tashqi savdo firma va birlashmalari; ulgurji, chakana savdo va boshqa turdagi barcha savdo tashkilotlari; kim oshdi savdosi o'tkazuvchi idora va yarmarka (ko'chmas mulk, qimmatli qog'ozlar, tovar, xom-ashyo va h.k. bo'yicha); markaziy, tijorat, tarmoq va xususiy banklar; lizing va injiniring bo'yicha [muassasa va tashkilotlar](#); marketing maslahati va menejment markazlari;

tijorat va biznes maktab (inkubator) lari; mutaxassislarni tayyorlash va qayta tayyorlash muassasalari, markazlar; mehnat bandligi bilan shug'ullanuvchi tashkilotlar; tijorat va ilmiy-texnika axborotlari markazlari; reklama byurolari; turli sug'urtalar bo'yicha xizmat ko'rsatish muassasalari; soliq tizimi idoralari va inspektsiyalari; bojxona tizimi idoralari; auditorlik xizmati kompaniya va firmalari; konsalting xizmati muassasalari; kasaba uyushma ittifoqi tashkilotlari; loyiha smeta tuzish byurolari; dallollik (makler) va diler xizmati muassasalari; [notarial idoralari](#); advokatura idorasi; tadbirkorlik uyushmasi; investitsiya jamg'arma kompaniyalari; xolding kompaniyalari; lombard; agrofirma; kredit kooperativlari; kreditlar ittifoqi; iste'molchilar huquqlarini himoya qilish jamiyatlari; iste'molchilar jamiyati va shunga o'xshash barcha xo'jalik yuritish subyektlari va jismoniy shaxslar o'rtasida sodir bo'ladigan bozor munosabatlarini tashkil etuvchi va muvofiqlashtiruvchi muassasalar hisoblanadi.

Infratuzilma subyektlarining samarali faoliyati iqtisodiy tizimning muhim tarkibiy qismlaridan biri bo'lib, ular tomonidan ko'rsatiladigan turli yo'nalishdagi xizmatlar tufayli barcha tarmoq hamda korxonalarining o'zaro hamkorligi mustahkamlanadi. Ishlab chiqarish, ijtimoiy va bozor infratuzilma subyektlarining faoliyatini samarali yo'lga qo'yish asosida:

- iqtisodiyot barcha tarmoqlari o'rtasida o'zaro hamkorlikning mustahkamlanishi;
- iqtisodiy munosabatlar tizimida sohalar o'rtasida o'zaro manfaatdorlikning ta'minlanishi;
- qishloq xo'jaligini va unga turdosh boshqa sohalarni ham mutanosib holda rivojlanishi;
- xizmat ko'rsatish va ta'minot sohalarida o'zaro raqobat muhitini shakllanishi natijasida yetishtirilayotgan mahsulotning miqdori va sifatini yaxshilashga bo'lgan moddiy manfaatdorlikning oshishi;
- yetishtirilayotgan mahsulotlarning nobud bo'lish miqdorini keskin kamaytirish;

- mamlakat miqyosida kasbiy malakali kadrlar tayyorlanishiga asosiy poydevor yaratilishi;
- hududlarda qo‘shimcha yangi ish o‘rinlarining yaratilishi natijasida mehnatga qobiliyatli fuqarolarni doimiy ish bilan ta‘minlanishi;
- mehnatkashlarning yashash va dam olish darajalarining oshishi natijasida samarali mehnat qilishga bo‘lgan intilishning o‘sishi;
- mehnatkashlarning daromadlarini ko‘paytirish;
- pirovard natijada ishlab chiqarishning samaradorligini oshirish bilan izohlanadi.

O‘tgan [yillar ichida bozor](#), ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilma subyektlarining samarali faoliyat ko‘rsatishini ta‘minlash maqsadida davlat tomonidan iqtisodiy qo‘llab-quvvatlash tizimi amaliyotga joriy qilinib, u davr talablariga muvofiq ravishda takomillashtirilib borilmoqda. Mamlakatimizda bevosita shakllangan ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilmalar subyektlari saqlab qolingan holda bozor munosabatlariga xos bo‘lgan infratuzilma subyektlarini shakllantirish va rivojlantirish iqtisodiy islohotlarning asosiy yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Dastlabki bosqichda respublikamizda asosiy e‘tibor institutsional infratuzilmani takomillashtirish, ayrim turdagi ijtimoiy infratuzilma subyektlarini xususiy lashtirish, ishlab chiqarish va bozor infratuzilmalarini rivojlantirishga qaratilganligi strategik jihatdan tanlangan yo‘lning to‘g‘riligini bildirmoqda.

O‘zbekiston Respublikasining hududlarida dastlab iqtisodiyotni erkinlashtirish jarayonlariga mos huquqiy va tashkiliy asoslar ishlab chiqilib, ular davr talabidan kelib chiqqan holda doimiy takomillashtirilib borildi; infratuzilma subyektlari o‘rtasida o‘zaro raqobat muhiti shakllantirildi; infratuzilmaning xususiy subyektlariga imtiyozlar va imkoniyatlarni o‘z ichiga oluvchi huquqiy va iqtisodiy mexanizmlar yaratildi va bu tizim takomillashtirilmoqda; davlat tomonidan infratuzilma subyektlariga kiradigan korxonalarining monopol boshqaruviga chek qo‘yilishi bo‘yicha zarur me‘yoriy-huquqiy hujjatlar qabul qilindi.

Respublikamizda infratuzilma tarmoqlarini shakllantirish va rivojlantirish uchun moliyaviy mablag‘lar ta’minoti asosiy masala hisoblanadi. Hozirgi vaqtda tadbirkorlar infratuzilma subyektlarini tashkil etish yoki rivojlantirish uchun xalqaro tashkilotlar; tijorat banklari; turli moliyaviy jamg‘arma yoki uyushmalardan mablag‘larni jalb qilmoqdalar. O‘zbekistonda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning bosqichlariga mos holatda infratuzilma subyektlari quyidagi bosqichlarda shakllandi va rivojlanishi davom etmoqda, ya’ni:

Birinchi bosqich (1991-1995 yillar)-infratuzilmaning yangi subyektlarini shakllantirish va mavjudlarini rivojlantirishning tashkiliy, iqtisodiy va huquqiy mexanizmlarini ishlab chiqilib, uslubiy va konseptual tadbirlar tadbirkorlarning ehtiyojlarini qondirish, tadbirkorlik asoslari bo‘yicha mutaxassislarni tayyorlash, o‘qitish [va qayta kasbiy tayyorlash](#), savdo-tijorat tuzilmalarini xususiylashtirish, birja, xizmatlar bozorini va tashqi iqtisodiy faoliyat tuzilmalari shakllandi.

Ikkinchi bosqich (1996-2000 yillar)-infratuzilma subyektlari majmuasining shakllanishi va ular faoliyati rivojlantirilib, bu bosqichda iqtisodiyotda pul-kredit mexanizmlari takomillashtirildi, iqtisodiyotning barcha sohalarini moliyalashtirish va kreditlashtirishga ixtisoslashtirilgan yangi turdagi tijorat banklari va turli moliyaviy jamg‘armalar tashkil etildi. Bu bosqichda moliyaviy institutlar tomonidan mikrokreditlar berilishi kichik va xususiy tadbirkorlikni rivojlantirishda muhim ahamiyatga egaligi bilan ajralib turadi.

Shuningdek, ushbu yillarda bozor infratuzilmasining tarkibiy subyektlari – «Toshkent» fond birjasi, tovar xomashyo, mehnat, valyuta, ko‘chmas mulk, ko‘p tarmoqli agrosanoat birjalari va ularning filiallari tashkil etildi. Uchinchi bosqich (2000 yil va hozirgi davrgacha)-bu bosqich bevosita iqtisodiy islohotlarni yanada chuqurlashtirish va erkinlashtirishning boshlanishi bilan bog‘liqdir. Ushbu bosqichda iqtisodiyotga xizmat qiladigan institutlardan tashkil topgan mustahkam tizim yaratildi. Bunda moliya va banklar faoliyatini samarali yo‘lga qo‘yish, bozor infratuzilmasi faoliyatini erkinlashtirish, boshqa infratuzilma subyektlari o‘rtasida bozorga mos haqiqiy raqobat muhiti yaratilib, ularning faoliyati takomillashtirildi.

Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish, infratuzilma subyektlarini shakllantirish va rivojlantirish, olib borilayotgan tarkibiy o'zgarishlar iqtisodiyotning barcha tarmoqlarida ishlab chiqarish va iqtisodiy salohiyatini oshirishga sezilarli darajada ta'sir ko'rsatmoqda. Ishlab chiqarishning pirovard natijalari xizmat ko'rsatish tarmoqlariga ham bog'liqdir. Ishlab chiqarish hajmi o'sishi bilan moddiy-texnika resurslari, kerakli xomashyo va yordamchi materiallardan foydalanish hajmi ham oshadi. Xo'jaliklarning elektroenergiyasi, transport, aloqa vositalariga, mahsulotni saqlash joylariga talab oshadi. Ta'mirlash-texnik xizmatiga, moddiy-texnika ta'minoti [tashkilotlariga](#), muhandislik, zooveterinariya, agrokimyo xizmati va boshqa xizmatlarga bog'liqlik darajasi o'sadi. Bu jarayonda samarali foydalanish va iste'molchiga etkazib berishni ta'minlaydigan tashkilot va tarmoqlarning rivojlanishi ham muhim ahamiyat kasb etadi. Bunday tarmoqlar va xizmatlarni iqtisodiyotda infratuzilma deyiladi.

Infratuzilma - ijtimoiy va iqtisodiy ishlab chiqarish uchun normal shart-sharoitlarni ta'minlovchi tarmoq va sanoat majmuidir. U ishlab chiqarish, texnologik, iqtisodiy va tashkiliy aloqalar jarayonida vujudga keladigan realizatsiya orqali ASMning samarali ishlashini ta'minlaydi. Infratuzilma jamiyat ishlab chiqarish kuchlarining bo'linmas qismi hisoblanadi. U korxonaning samarali faoliyatini ta'minlaydi va ASMning pirovard mahsuloti miqdoran ko'p va sifatan yuqori bo'lishiga yo'naltirilgan. Qishloq xo'jaligi mahsulotining yalpi ishlab chiqarilishi provard natijada tarmoqning ishlab chiqarish fondlari, aylanma mablag'lari, mehnat resurslari bilan ta'minlanganlik darajasi bilan birga xizmat qiluvchi ishlab chiqarishning rivojlanganlik darajasiga bog'liq. Ular orasida agrokimyo, zooveterinariya, konsultatsiya xizmatlariga katta e'tibor beriladi.

Infratuzilma qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishini intensivlashtirish va samaradorligi o'sishining muhim omili hisoblanadi. Xomashyo, material va tayyor mahsulotning o'z vaqtida olib kelinishi xo'jalik aylanmasida bo'lgan resurs hajmini belgilaydi. Sanoatlashtirish, kimyolashtirish, melioratsiya va ishlab chiqarishning boshqa asosiy omillari tez sur'atda o'sishiga nafaqat qishloq xo'jaligi uchun ishlab chiqarish mablag'larining miqdoran o'sishi hisobiga, balki

mablag' resurslaridan samarali foydalanishni ta'minlaydigan xizmat tizimi tashkil etilishi hisobiga ham erishiladi. Bozor munosabatlari rivojlangan shart-sharoitda infratuzilmaning tarmoq va ishlab chiqarish vazifalari ham o'zgaradi. Bu erda qishloq xo'jaligining material, resurslar, texnika bilan ta'minoti yo'q. Mavjud bo'gan xizmatlar bazasida ASM korxonalariga moddiy resurslarni realizatsiya qiladigan hissadorlik jamiyatlari va shirkatlar vujudga kelmoqda.

Moddiy ishlab chiqarish infratuzilmasining asosiy maqsadi qishloq xo'jaligi korxonalarini ishlab chiqarishiga xizmat qilish vazifasidan bosqichma-bosqich ozod etishdan iborat. Infratuzilma ishlab chiqarish hajmini oshirish va qishloq xo'jaligining asosiy mahsulotlari sifatidan yuqori bo'lishi uchun shart-sharoitlar yaratishga yo'naltirilgan. Mustaqil ravishda pirovard mahsulotni ishlab chiqarmaydigan tarmoq va xizmatlar ma'lum miqdorda butun ishlab chiqarish samaradorligiga ta'sir etadi. Infratuzilma ASM uchun kadrlar tayyorlash, uni ishchi kuchi bilan ta'minlashga yordam beradi. Infratuzilmaga kiradigan tarmoqlar ishlab chiqarish jarayoniga bir xilda ta'sir ko'rsatmaydi va jamiyat ishlab chiqarishida o'ziga xos o'rin egallaydi. Shu tufayli infratuzilma tarmoqlarini asosiy ko'rsatkichlari bo'yicha turkumlash muhim amaliy ahamiyatga ega. Infratuzilma turkumlanishi alohida elementlari bilan birga butun tarmoqlarning jamiyat ishlab chiqarish tizimidagi o'rinlarini belgilashga yordam beradi. U tarmoqlararo aloqalarni o'rganishga va asosiy ishlab chiqarish bilan xizmat ko'rsatish tarmoqlari orasida optimal muvozanatni belgilashda ko'maklashadi.

3. «Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fanining predmeti va tadqiqot usullari. «Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fanining predmeti - bozor infratuzilmasi subyektlarining faoliyat yuritish qonuniyatlari va ularni rivojlantirish yo'nalishlarini o'rganishdan iborat. «Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fani o'z predmetini o'rganishda quyidagi usullardan foydalanadi:

a) dialektika usuli. «Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fani o'zining maqsad va asosiy vazifalarini hal etishda barcha iqtisodiy munosabatlarni dialektika qonuniga asoslangan holda tadqiq etadi. Bunda barcha iqtisodiy jarayonlar o'zaro bog'liqlikda va doimiy rivojlanishda deb qaraladi.

b) deduksiya usuli. Iqtisodiy jarayonlar to‘g‘risidagi nazariy g‘oyalarga asoslangan holda ularni amaliyotga tatbiq qilish mexanizmini o‘rganish deduksiya usuli deyiladi.

d) induksiya usuli. Iqtisodiy jarayonlar to‘g‘risidagi ma’lumotlarni o‘rganib, shular asosida nazariy g‘oyalarni yaratish jarayoni induksiya usuli deb nomlanadi.

Demak, bozor infratuzilmasi sohasida har qanday iqtisodiy muammoni [avval uning nazariyasidan](#), ya’ni g‘oyasidan amal qilishiga qarab o‘rganish yoki bu muammoning amaliyotga joriy etilishidan, ya’ni amaliyotdagi holatiga asoslangan holda g‘oya yoki nazariyasini yaratishga qarab tadqiqot olib borish mumkin.

e) analiz usuli. Ko‘zlangan maqsadga erishish maqsadida biror iqtisodiy jarayon to‘g‘risidagi ma’lumotni qismlarga ajratib o‘rganish usulidir.

f) sintez usuli. Iqtisodiy jarayonlar to‘g‘risidagi ma’lumotlarni umumlashtirib, tegishli xulosalar chiqarish usulidir.

g) iqtisodiy-statistik usul. Ushbu usul bozor infratuzilmasi sohasida keng ko‘lamli iqtisodiy jarayonlarni o‘rganishda qo‘llaniladi. Iqtisodiy-statistik usul tegishli xulosalar chiqarish maqsadida ma’lum yo‘nalishdagi ma’lumotlarni to‘plash va ulardan foydalanishni anglatadi.

h) monografik usul. O‘rganilayotgan mavzu bo‘yicha umumiy xulosalar chiqarish maqsadida mazkur yo‘nalishdagi ilg‘or mintaqalar va korxonalar faoliyatini chuqur o‘rganish va taqqoslash mazkur usulning mohiyatidir.

i) iqtisodiy-matematik usul. Mazkur usul bir qancha omillar ta’sir etuvchi murakkab iqtisodiy jarayonlarni o‘rganishda qo‘llaniladi. Ma’lum ishlab chiqarish omillari mavjud bo‘lganda biror natijaga erishish uchun turli muqobil variantlarni o‘zaro taqqoslab, ular orasidan eng ma’qulini tanlab olishda iqtisodiy-matematik usullarning ahamiyati kattadir. Bunda kompyuterlardan ham keng foydalaniladi.

«Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fani sohada amalga oshirilayotgan tashkiliy, iqtisodiy, ijtimoiy munosabatlar majmuasining nazariy asoslarini, yo‘nalishlarini, samaradorligini mavjud tadqiqot usullari yordamida o‘rgatish orqali talabalarda bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti bo‘yicha iqtisodiy mushohada qilish, uni rivojlantirishga oid muammolarni qo‘yish va uni hal etish,

samaradorligini oshirish yo'nalishlarini belgilab berish qobiliyatini shakllantirib, bozor iqtisodi talablariga javob bera oladigan mutaxassislar tayyorlashga ko'maklashadi. «Bozor infratuzilmasi iqtisodiyoti» fanining predmetini o'rganishda «Iqtisodiyot nazariyasi», «Makroiqtisodiyot», «Mikroiqtisodiyot», «Mehnat iqtisodiyoti va sotsiologiyasi», «Statistika», «Marketing», «Menejment», «Iqtisodiy tahlil» va boshqa shu kabi fanlardan olingan nazariy va amaliy bilimlarga asoslanish maqsadga muvofiqdir.

2.2. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik qarorlarni asoslash usullari

Logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik yechimlarni asoslashda moddiy va axborot oqimlarini sinxronlashtirish maqsadida zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalanish birinchi o'rinda turadi.

Ushbu maqsadlarga erishish uchun axborotni integratsiyalashgan logistik qo'llab-quvvatlash barcha bosqichlarda imkon beradigan alohida ahamiyatga ega hayot sikli buyurtmalarni shakllantirish va bajarilishini samarali boshqarish uchun mahsulotlar. Asosan, biz sanoatni berish haqida gaplashamiz, transport tizimlari tarmoqlararo logistika bo'yicha muvofiqlashtirish asosida iqtisodiyotning davlat va xususiy sektorlari ishlarining birlashishini ta'minlash uchun ishlab chiqilgan yangi sifatdagi mamlakatlar.

Shu bilan birga, biz integratsiyalashgan logistikadan foydalanishning jahon tajribasini hisobga olamiz. Ikkinchi Jahon Urushidan keyin logistika nafaqat AQSh, Yaponiya, G'arbiy Evropa mamlakatlari, NATO a'zolari, balki iqtisodiyotning fuqarolik sektori korxonalarini ham faoliyatining ustuvor yo'nalishiga aylandi. Sanoat va harbiy sohadagi eng muhim yangiliklar ma'lum bir mahsulotga yo'naltirilgan yoki tashkiliy boshqaruvdan o'tish bo'ldi harbiy tizim "Qurolli kuchlar qo'li", funktsiyaga yo'naltirilgan boshqaruvga. Ushbu tendentsiya sanoat va harbiy rejalashtirishda ham inqilobiy edi.

Funksiyaga e'tiborning natijasi - bu bitta markazda ko'proq markazlashtirish va muvofiqlashtirish tendentsiyasi. Aynan shu yondashuv tufayli biz zamonaviy "oltin milliard" iqtisodiyotining paydo bo'lishiga qarz dormiz. Yoqilgan tadbirkorlik faoliyati va korxonalarining raqobatbardoshligi sezilarli ta'sir ko'rsatadi **funksional diversifikatsiya** birinchi navbatda rus tilida etishmayotgan texnologik yangiliklarni joriy etish natijasida o'sadi sanoat korxonalari... U ma'lum bir mahsulotni ishlab chiqarishning keyingi bosqichlarida bir xil sanoat doirasida yoki tegishli tarmoq korxonalari o'rtasida birlashish shaklini oladi.

Bunday holda aviatsiya sanoati korxonalari nafaqat aviatsiya texnikasini ishlab chiqarish, uni ijaraga berish, balki aviakompaniyalarda samarali ishlashidan manfaatdor bo'lishadi. Ushbu yondashuvning eng muhim xususiyati - fuqarolik va harbiy kafedralar, biznes korxonalari va davlat unitar korxonalarida an'anaviy funksional tuzilmalarni yo'q qilish va ularni moddiy-texnik funksiyalarni diversifikatsiya qilish bilan almashtirish. Gorizontol, vertikal va logistik integratsiyani qo'llashda mumkin bo'lgan o'zgarishlarning dinamikasi 1-jadvalda keltirilgan. Mahsulotga yo'naltirilgan boshqaruv usuli tez texnologik taraqqiyotga to'sqinlik qiladi. Kompaniyalarning strategik siyosati tobora ko'proq ishlab chiqarilayotgan mahsulotning yuqori sifatiga emas, balki integratsiyalashgan logistika mexanizmi asosida innovatsiyalarni joriy etishga bog'liq bo'ladi. Faoliyatning yangi yo'nalishlarini izlash sohadagi har qanday korxonaga uchun hal qiluvchi masala bo'ladi. Bu, albatta, boshqa sanoat korxonalari bilan o'zaro aloqalarga olib keladi. Hozirgi vaqtda Rossiya hayot tsiklining barcha bosqichlarida mahsulotlarni yaratish, ishlab chiqarish va sotishda ishtirokchilarning barcha zanjirini tashkil etish va axborot bilan ta'minlash vositasi sifatida qaraladigan CALS texnologiyalarini joriy etish bo'yicha muayyan choralarni ko'rmoqda. Bu ishlab chiqarish va ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirishga, xizmat ko'rsatish darajasini oshirishga imkon beradi. Ushbu vosita to'plamidan samarali foydalanish CALS texnologiyasi kontseptsiyasining "yadrosi" bo'lgan integral logistik qo'llab-quvvatlash (ILS) asosida mumkin. ILP yordamida quyidagi maqsadlarga erishiladi:

- loyihaning rivojlanishi va keyinchalik maqbul amalga oshirilishiga ta'sirini ta'minlash;
- ajratilgan resurslarni rejalashtirish va tezkor ravishda aniqlashtirish;
- resurslarni etkazib berish;
- butun hayot davomida minimal xarajatlar bilan resurslarni ta'minlash.

Integratsiyalashgan ta'minot zanjiri tarkibiy qismlarni tanlashni, mahsulot va qismlarni kodlashni, rejalashtirishni ta'minlaydi. Shunday qilib, integral logistik qo'llab-quvvatlash (ILS) - bu hayot tsiklining ishlab chiqarishdan keyingi bosqichlarini: sotib olish, etkazib berish, ishga tushirish, xizmat ko'rsatish, shu jumladan ehtiyot qismlarni etkazib berishni axborot va tashkiliy qo'llab-quvvatlash. ILP-ning maqsadi ta'minot zanjirining barcha bo'g'inlaridagi jarayonlarni doimiy ravishda takomillashtirish, xarajatlarni kamaytirish va mahsulotni (masalan, samolyot) yaxshi holatda saqlashdir .. AQSh Mudofaa vazirligi Rossiyadagi seminarlarning birida texnologik kontseptsiyalarning 14 ta yangi ustuvor yo'nalishini taqdim etdi. Ular orasida AQSh va NATO qurolli kuchlari uchun yagona logistika axborot tizimini ishlab chiqish bor. Rossiya Federatsiyasi hukumati CALS texnologiyalarini turli sohalarda (samolyotsozlik, kema qurilishi) joriy etish uchun dasturiy-texnik bazani yaratish bo'yicha kompleks chora-tadbirlarni amalga oshirmoqda.

Sanoat, fan va texnologiyalar vazirligi, transport vazirligi va boshqa manfaatdor idoralar bilan birgalikda davlat organlarini qayta qurish sharoitida aviatsiya texnikalari, ehtiyot qismlar etkazib berish va zamonaviy axborot texnologiyalari asosida xizmatlar ko'rsatishni ta'minlashning samarali mexanizmlarini ishlab chiqishi kerak. Bunday mexanizmni yaratish asosini biz integral logistikadan foydalanishda ko'ramiz. Shu bilan birga, axborot-logistika markazlari tarmoqlar faoliyatida strategik rol o'ynashi, tarmoqlararo o'zaro ta'sirning "muhim nuqtalarini" boshqarish va nazorat qilishning analitik vositasiga aylanishi kerak. Operatsion rejada "umumiy" boshqaruv kontseptsiyasi – Real vaqtda axborot monitoringiga asoslangan butun dunyo bo'ylab, har joyda (mobil), butun dunyo bo'ylab hukmronlik qiladi.

Logistika kompaniyalari boshqaruv aloqasining xabardorligi zamonaviy bozorda zarur bo'lgan ma'lumotlarni taqdim etadi:

- iste'mol talabiga javob berish tezligi;
- buyurtmalarning aniqligi va to'liqligi;
- barcha turdagi resurslarning ortiqcha zaxiralarini kamaytirish;
- biznes operatsiyalarining yuqori intensivligi. Logistikada axborot tizimi biznes-jarayonlarning o'ziga xos xususiyatlarini, moliyaviy imkoniyatlarini, rivojlanish istiqbollarini va strategik vazifalarni hisobga olgan holda, uning samaradorligi asosan kompaniya rahbarlari va menejerlari, ularning tashkiliy qobiliyatlari, xabardorligi va zamonaviy, to'yingan bozorga e'tibor berish qobiliyatiga bog'liq. Logistika jarayonlarini boshqarishda axborot tizimlari (IP) va texnologiyalari (it) rolini kuchaytirish, sifatsiz yoki vaqtincha qabul qilinmagan ma'lumotlar (jadval. 2.2).

Jadval 2.2.

Etkazib berishni boshqarishda axborot tizimi (AT) va axborot texnologiyasi (AT) rolini aks ettiruvchi xususiyatlar

| Xususiyatli | ahamiyati |
|--|---|
| Hujjatlar va hujjatlar uchun xarajatlar | Xarajatlarning 1 foizigacha tovarlarni etkazib berish uchun |
| Uskunalar uchun qo'shimcha qo'llanma operatsiyalari odatdagi ish oqimini ta'minlash avtomatlashtirish tizimlarini boshqarish | Kirishning 50% gacha |
| Hujjatlar bilan ishlashga ketadigan vaqt | 28% gacha |
| Tayyorlash va pochta jo'natmalariga xarajatlar kamayadi ma'lumotdan foydalanishda | 25% gacha |
| Tijorat xujjatlari soni (xatoliklar mavjud hollarda) | 30-50% gacha |
| Yuborish bosqichida aniqlangan xatolar | 2-7 kun |
| Ichida xatolar tufayli savdo tsiklining ko'payishi hujjatlar. Kerakli ma'lumotlarning muhim kechikish | 35% hollarda hujjatlardagi xatolar tufayli |
| Noto'g'ri bajarilgan xazina hujjatlari soni | 5% gacha |

Misol uchun, xalqaro savdo bitimida tovarlar partiyasini etkazib berishda ishlatiladigan 12 ta maxsus hujjatdagi xatolar yoki ularni hal qilish tartib-qoidalari nafaqat qo'shimcha xarajatlarga, tovarlarni jo'natishda kechikishga olib keladi, balki kontraktlarni buzish va mijozlarning ishonchini yo'qotishiga olib kelishi mumkin. Nihoyat, ular kompaniyaning raqobatchilardan texnologik va tashkiliy afzalliklarini to'liq yo'qotishiga olib kelishi mumkin.

Zamonaviy **axborot tizimi** va **axborot texnologiyasi** sharoitida vaqtinchalik resurslarni boshqarish, ya'ni logistika operatsiyalarini amalga oshirish uchun operatsion vaqt zaxiralari muhim ahamiyatga ega:

- buyurtmalarni bajarish muddatlariga sezgir iste'molchilar bor edi;
- tovar va xizmatlarning hayot aylanishi sezilarli darajada kamaydi.

Zamonaviy logistikada vaqt tanqidlardan biri bo'lib qoladi-ko'p jihatdan zanjirlar va ta'minot tarmoqlarida inventarizatsiya hajmini belgilaydigan raqobatbardoshlik omillarining axborotiga bog'liq.

Axborot, moddiy va vaqt resurslari o'rtasidagi munosabatlar "vaqt – qimmatli qog'ozlar – axborot" Triad shaklida ifodalanishi mumkin.

Haddan tashqari moddiy zaxiralarni yaratishga olib keladigan operatsion vaqtning etishmasligi axborot-kommunikatsiya resurslaridan (monitoring natijalari, prognozlash, operatsion nazorat, namunaviy buxgalteriya operatsiyalarini avtomatlashtirish va boshqalar) foydalanish orqali bartaraf etilishi mumkin.

Aksincha, axborot noaniqligida etkazib berishning zarur ishonchliligini ta'minlash uchun katta moddiy zaxiralarni yaratish yoki jiddiy vaqtinchalik rezervasyon talab etiladi. Umuman olganda, logistika va tovarlarni etkazib berish zanjirlarini boshqarishda biznesning muvaffaqiyati ko'p jihatdan axborot resurslaridan foydalanish darajasi va amaliyoti bilan belgilanadi.

Logistika kompaniyasi axborot infratuzilmasini to'g'ri shakllantirish, IP-ni rivojlantirish va faol qo'llash biznes-jarayonlarning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda, IIT nafaqat tijorat faoliyatini faollashtirish va raqobatbardoshlikni oshirishga, balki logistika xizmatlari bozorini kengaytirishga,

biznes yuritishning yangi usullari paydo bo'lishiga, boshqaruv qarorlari sifatini oshirishga yordam beradi.

Shu bilan birga, **axborot texnologiyasi** va **axborot tizimidan** foydalanish samaradorligi IIT menejerlari kompaniyalari rahbarlarining vakolatiga, ularning tashkilotchilik qobiliyatiga, xabardorlikka va axborot-kommunikatsiya resurslarining juda xilma-xil va dinamik bozoriga e'tibor berishga bog'liq. O'zaro hamkorlikni ta'minlash, qaror qabul qilishni qo'llab-quvvatlash va boshqaruvni avtomatlashtirishning dasturiy-texnik, tashkiliy-kommunikatsiya va texnologik vositalarini nazarda tutuvchi kompaniya axborot infratuzilmasini rivojlantirish nafaqat tijorat faoliyatini faollashtirish va raqobatbardoshlikni oshirishga, balki logistika xizmatlari bozorini kengaytirishga, biznesni yuritishning yangi usullari paydo bo'lishiga, boshqaruv qarorlari sifatini oshirishga yordam beradi.

Logistika kompaniyasining axborot infratuzilmasi biznes-jarayonlarning o'ziga xos xususiyatlarini, moliyaviy imkoniyatlarini, rivojlanish istiqbollari va strategik vazifalarni inobatga olgan holda tuziladi. Uning samaradorligi asosan kompaniya rahbarlari va menejerlari, ularning tashkilotchilik qobiliyatlari, axborot-kommunikatsiya resurslari bozorini (ICR) maqsad qilish qobiliyati va qobiliyatiga bog'liq. Ikr-hujjatlar va biznes-jarayonlar modellari shaklida rasmiylashtirilgan ma'lumotlar va bilimlar bilan birgalikda axborotni uzatish, qabul qilish, qayta ishlash va iste'mol qilish (foydalanish) uchun dasturiy-apparat, tarmoq, telematik, tashkiliy echimlar va vositalar majmui.

Logistika kompaniyasining boshqa resurslarini – moddiy, moliyaviy, kadrlar, intellektual, vaqtinchalik boshqarish imkoniyatini beradi. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish masalalarini hal qilishda iqtisodiy-matematik usullar, strategik qarorlarni asoslashda foydalaniladigan moliyaviy modellar alohida o'rin tutadi. Iqtisodiy va matematik usullar tamoyillariga quyidagilar kiradi:

* iqtisodiy va matematik modellashtirish nazariyasi, shu jumladan iqtisodiy va statistik modellashtirish;

* iqtisodiy jarayonlarni optimallashtirish nazariyasi. Matematik statistika usullari (uning iqtisodiy ilovalari):

- * dispersiyani tahlil qilish;
- * korrelyatsiya tahlili;
- * regression tahlil;
- * omillarni tahlil qilish;
- * indeks nazariyasi va boshqalar.

Logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha qaror qabul qilish jarayonida matematik iqtisodiyot va ekonometriya usullari bo'yicha faol foydalanilmoqda:

- * iqtisodiy o'sish nazariyasi (makroiqtisodiy dinamika modellari);
- * ishlab chiqarish funktsiyalari nazariyasi;
- * tarmoqlararo balanslar (statik va dinamik);
- * milliy hisoblar, integral materiallar moliyaviy balanslar;
- * talab va iste'molni tahlil qilish;
- * mintaqaviy va mekansal tahlil;
- * global modellashtirish va boshqalar.

Operatsiyalarni o'rganish, shu jumladan optimal qaror qabul qilish usullari:

- * optimal (matematik) dasturlash (chiziqli, chiziqli bo'lmagan, alohida, blokli, stokastik dasturlash va boshqalar.);
- * tarmoq rejalashtirish va boshqarish modellari;
- * rejalashtirish va boshqarish dasturiy-maqсадli usullari;
- * inventarizatsiyani boshqarish nazariyasi;
- * ommaviy xizmat nazariyasi;
- * o'yin nazariyasi;
- * jadval nazariyasi;

* echimlar nazariyasi va boshqalar.

Iqtisodiy kibernetika:

* iqtisodiyotni tizimli tahlil qilish;

* iqtisodiy axborot nazariyasi, shu jumladan iqtisodiy semiotika;

* avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari nazariyasi. Iqtisodiy hodisalarni eksperimental o'rganish usullari:

* mashinani simulyatsiya qilish usullari;

•"biznes o'yinlar»;

•haqiqiy iqtisodiy tajriba usullari.

Iqtisodiy va matematik usullar matematika, matematik statistika va matematik mantiqning turli bo'limlaridan foydalanadi; hisoblash matematikasi, algoritm nazariyasi va boshqa tegishli fanlar iqtisodiy muammolarni hal qilishda katta rol o'ynaydi. Boshqaruv qarori uch bosqichdan iborat:

- boshqaruv qarorini ishlab chiqish;

- boshqaruv qarorini qabul qilish;

- boshqaruv qarorini amalga oshirish.

Boshqaruv qarori mumkin bo'lgan ko'p tomonlama harakatlar bilan tavsiflanadi. Boshning vazifasi aqliy va intellektual faoliyatning mahsuloti bo'lgan turli xil variantlardan birini tanlashdir. Boshqaruv qarori-bu vaziyatda ko'plab imkoniyatlardan tanlangan muayyan harakatlar turi. Boshqaruv qarorining mazmuni ushbu boshqaruv qarorini amalga oshirishga qaratilgan maqsadlar bilan belgilanadi.

Boshqaruv tizimi ishlab chiqarish mexanizmi, boshqaruv qarorini qabul qilish vazifasini bajaradi. Natijada, boshqaruv tizimi boshqaruv qarorlarini ishlab chiqishga moslashtirilishi kerak. Boshqaruv qarori nazariya, tajriba, sezgi, boshqaruv fani va boshqaruv san'atiga aylantiriladi. Axborotning aniqligi bo'yicha uchta qaror guruhlarini ajratiladi:

1. Muammoli vaziyat, maqsadlar, maqsadlar, cheklovlar va qarorlarning oqibatlarini haqida to'liq va ishonchli ma'lumot ma'lum bo'lgan taqdirda, aniqlik sharoitida qabul qilingan qarorlar.

2. Ehtimol, aniqlik (yoki xavf shartlari) sharoitida qabul qilingan qarorlar ma'lumotlarning to'liq yoki qisman noto'g'ri ekanligi bilan tavsiflanadi. Qarorlarning variantlari va echimlarni amalga oshirishning mumkin bo'lgan oqibatlarini ma'lum, ammo ularning paydo bo'lish ehtimoli ma'lum emas.

3. Noaniqlik sharoitida qabul qilingan qarorlar. To'liq bo'lmagan va noto'g'ri ma'lumotlar bilan tavsiflanadi, ko'plab omillarni hisobga olish zaruriyati bilan bog'liq: ijtimoiy, iqtisodiy, siyosiy. Yangi va ijodiy vazifalar bo'yicha qabul qilinmaydi.

Boshqaruv qarorlarining boshqa tasniflash xususiyatlari quyidagilardir:

- boshqaruv qarorlarining amal qilish muddati uzoq, o'rta, qisqa muddatli;
- boshqaruv qarorining doirasi (butun zavod yoki faqat bitta do'kon);
- tashkiliy boshqaruv, amalga oshirish usuli bo'yicha qattiq, yo'naltirilgan (tavsifa etuvchi), tartibga soluvchi, moslashuvchan bo'linadi;
- kelib chiqish sabablari-dasturiy ta'minot, vaziyat, mavsumiy, tashabbuskor, retsept bo'yicha;
- maqsadlarning tabiati strategik (umumiy vazifalarni belgilovchi), taktik (ko'proq xususiy vazifalarni belgilovchi), operativ (ustuvor vazifalarni bajarishga qaratilgan);
- maqsadlar soni-bitta maqsadli va ko'p maqsadli. Ko'pgina hollarda boshqaruv qarorlari ko'p maqsadli hisoblanadi;
- qaror qabul qiluvchi shaxslar soni-individual va kollegial (guruh);
- mundarija-iqtisodiy, siyosiy, mafkuraviy – texnik, tashkiliy va boshqalar.

Boshqaruv qarorlarini ishlab chiqish usullari.

Boshqaruv qarorlarini ishlab chiqishda eko - nomiko-matematik usullar, tarmoqni rejalashtirish usullari, boshqaruvda ishlatiladigan barcha fanlarning

usullari qo'llaniladi; vaziyatni tahlil qilishda, muammolarni aniqlashda korxonaning ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyatini tahlil qilishda ishlatiladigan usullar qo'llaniladi.

Texnik talablar:

- amaliy qo'llanilishi;
- usuli foydalanish qiymati;
- usulning ishonchliligi;
- usullarning muvozanati;
- usullarning samaradorligi.

Boshqaruv qarorini ishlab chiqish uchun quyidagilar zarur:

1. Ob'ekt faoliyatida muammolarni aniqlash, shuning uchun muammoli vaziyatni aniqlash va tahlil qilish, asosiy, hal qiluvchi muammolarni aniqlash.

2. Qaror qabul qilish maqsadlarini shakllantirish. Maqsadlar aniq formulalar va miqdoriy xususiyatlarga ega bo'lishi kerak.

3. Mumkin bo'lgan muqobil yoki echimlarning to'liq ro'yxatini aniqlash.

4. Qabul qilinadigan muqobillarni va ularni baholash mezonlarini tanlash.

5. Oldindan tanlash eng yaxshi alternativ (afzal variant).

Korxonada rahbari boshqaruv qarorini ishlab chiqish jarayonini boshqarishi, ijrochilarga boshqaruv qarorini ishlab chiqish, boshqaruv qarorini to'g'ri qabul qilish, boshqaruv qarorini amalga oshirishni tashkil etish vazifasini qo'yishi kerak.

Boshqaruv qarori ob'ekt faoliyatining yakuniy natijalariga, marketing boshqaruviga yo'naltirilgan bo'lishi kerak. Boshqaruv qarorini ishlab chiqishda bir nechta variantlarni tahlil qilish kerak. Shu bilan birga, boshqaruv qarorini ishlab chiqish va asoslashning miqdoriy va sifatli usullaridan foydalanish kerak.

Qabul qilingan qarorlar natijalarining ijtimoiy xususiyatini hisobga olish kerak. Boshqaruv qarorining samaradorligini ko'plab mezonlarga muvofiq kompleks baholash zarur. Murakkab echimlar ishlab chiqishda zamonaviy

hisoblash vositalaridan foydalanish kerak. Rahbar va ishlab chiquvchi o'rtasida mehnatni oqilona taqsimlash, mas'uliyatni oqilona taqsimlash zarur.

Boshqaruv qarorlarini baholash: usullar, mezonlar. Boshqaruv qarori mezonlarga (boblar) ko'ra baholanadi- o'tish: saytda harakatlanish, qidiruv Odatda bitta mezon bo'yicha baholanadi. Mezon tanlov yoki baholash ko'rsatkichidir maqsadga erishishda ularning samaradorligi nuqtai nazaridan muqobillar. Iqtisodiyotda keng tarqalgan mezonning namunasi rentabellik, foyda va boshqalar ko'rsatkichidir.

Optimal yechim har qanday optimallashtirish mezonlari uchun tanlangan barcha muqobil variantlardan eng samarali echimdir. Optimallashtirish jarayoni qimmat, shuning uchun strategik va taktik vazifalarni hal qilishda foydalanish tavsiya etiladi. Operatsion muammolar oddiy, sezgir usullar (sezgi, hukm, ratsionallik) yordamida hal etiladi. Optimallashtirish usullari: tahlil, prognozlash, modellashtirish.

Tahlil usullari:

- Taqqoslash usuli-kompaniyaning ishini baholash, rejali ko'rsatkichlardan chetga chiqish, ularning sabablarini aniqlash va zaxiralarni aniqlash imkonini beradi. Hisobot va rejali ko'rsatkichlar, oldingi davrning rejalashtirilgan va ko'rsatkichlari, har bir kun uchun ishlash ko'rsatkichlari, zavodlararo taqqoslashlar va boshqalar taqqoslanadi.;

- indeks usuli (murakkab hodisalarni o'rganishda);

- balans usuli;

- zanjirli almashtirish usuli;

- grafik usul;

- funktsional va iqtisodiy tahlil;

- iqtisodiy va matematik usullar;

- omillarni tahlil qilish(nakakoy omillarining ta'sir kuchini aniqlash-yoki indikatorni yaxshilash uchun omillarni baholash uchun indikator).

Proгноzlash usullari:

- Ekstrapolyatsiya usuli-o'tmishda uning xatti-harakatlari tendentsiyalari bo'yicha ob'ektlarning xatti-harakatlarini yoki rivojlanishini prognoz qilish. Matematik modellar va grafikalar bo'yicha ekstrapolyatsiya qilishning eng keng tarqalgan usullari.

- Ekspert usuli-bu sohada mutaxassislar guruhining jamoaviy fikrini ishlab chiqish.

- Parametrik usul-ob'ekt parametrlari va ishlab chiqarishning tashkiliy-texnik darajasi, bir tomondan, foydali ta'sir yoki xarajat elementi o'rtasidagi bog'liqlikni aniqlashga asoslangan.

- eksperimental usul;

- normativ;

- indeks;

- texnik strategiyalarni baholash;

- funktsional;

- Birlashgan. Modellashtirish usullari:

- mantiqiy modellashtirish;

- jismoniy;

- iqtisodiy va matematik.

Logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha boshqaruv qarorlarini qabul qilishda iqtisodiy-siyosiy usullar, tarmoqni rejalashtirish usullari, boshqaruvda ishlatiladigan barcha fanlarning usullari qo'llaniladi; vaziyatni tahlil qilishda, muammolarni aniqlashda korxonaning ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyatini tahlil qilishda qo'llaniladigan usullar qo'llaniladi.

Texnik talablar:

- amaliy qo'llanilishi;

- usuli foydalanish qiymati;

- usulning ishonchliligi;
- usullarning muvozanati;
- usullarning samaradorligi.

Boshqaruv qarorlarini qabul qilish ketma-ketlikning postulatsiyasiga asoslanadi, ya'ni qaror qabul qiluvchi uchun muqobil nuqtai nazardan tartibga solinishi kerak. Maksimizatsiya postulatsiyasi-boshqaruv qarorining maqsadlariga optimal erishishni ta'minlaydigan bunday qarorni tanlash.

Qaror qabul qilish jarayoni-boshqaruv ob'ektining holati va faoliyati to'g'risidagi axborotni kelajakda ushbu ob'ektga erishish uchun yanada oqilona yo'l haqida ma'lumotga aylantirish jarayoni. Katta tizimlarda boshqaruv qarorini qabul qilish uchun ob'ektiv va etarli bo'lishi kerak bo'lgan ma'lumot kerak.

Quyidagi ma'lumotlar kerak:

- boshqaruv ob'ektining maqsad va vazifalari;
- ob'ektning ishlash mezonlari va chegaralari;
- nazorat ob'ektining holati;
- boshqaruv ob'ektining ishlashi, qonuniyligi va rivojlanish tendentsiyalari mexanizmi;
- boshqaruv ob'ektining faoliyat sharoitlarini o'zgartirish imkoniyati;
- muqobil faoliyat strategiyalari;
- boshqaruv qarorining mumkin bo'lgan muqobillari;
- muqobillarni amalga oshirish oqibatlarini;
- eng yaxshi alternativni tanlash mexanizmi.

Boshqaruv qarorlari qabul qilinadigan holatlar:

- voqeani rivojlantirish uchun variantlar soni kichik, siz ularga tayyorgarlik ko'rishingiz mumkin;
- voqeani rivojlantirish uchun variantlar soni juda katta, siz ularga tayyorgarlik ko'rmaysiz:

- oldindan aytib bo'lmaydigan vaziyatlar, hodisalar.

Boshqaruv qarorlari qabul qilinadigan shartlar:

- Ishonchlilik shartlari (boshqaruv qarorlari, muqobillar, muqobil natijalar va natijalar yuzaga kelishi ehtimoli ma'lum).

- Xavf shartlari (natijalar aniq emas, lekin har bir natija ehtimoli ma'lum yoki natija ma'lum, ammo uning yuzaga kelish ehtimoli ma'lum emas).

- Noaniqlik shartlari (potensial natijalar ehtimolini yoki natijalarning qiymatini aniqlash mumkin emas).

Boshqaruv qarorini qabul qilish tartibi:

1. Boshqaruv qarorining maqsadlarini aniqlash (natijada nima bo'lishi kerak).

2. Mumkin bo'lgan echimlarni aniqlash.

3. Har bir qarorning mumkin bo'lgan natijalarini aniqlash.

4. Har bir natijani baholash.

5. Maqsadga asoslangan optimal echimni tanlash. Logistika rivojlanishida strategik qarorlar samaradorligini asoslash uchun dasturiy ta'minot

infratuzilmani ajratish mumkin:

- MsProject,

- Biznes-Reja 2,

- Loyiha Mutaxassisi

- Alt-Invest.

Ushbu dasturiy paketlar logistika infratuzilmasini rivojlantirish strategiyasini asoslash uchun biznes-rejani ishlab chiqishga imkon beradi. Biznes rejasining mazmuni va asosiy qismlarini tavsiflang: xulosa, xizmat va kompaniyaning tavsifi, bozorni tahlil qilish va marketing rejasi, ishlab chiqarish rejasi, tashkiliy reja, logistika infratuzilmasini rivojlantirishning moliyaviy rejasi. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish loyihalarini asoslash uchun taxminiy biznes-rejani tayyorlang.

2.3. Logistika infratuzilmasini rivojlantirishda omborxonalar logistikasini tashkil etish tamoyillari

Ombor logistikasi har qanday savdo va ishlab chiqarish korxonalarida mavjud. Oddiy ma'noda ombor logistikasi nima? Omborlar logistikasi qisqacha zaxiralarni to'plash kabi asosiy inventarizatsiya vazifasini bajarish bilan tavsiflanadi. Omborlar logistikasi moliyaviy-iqtisodiy faoliyatning muhim sohasidir, chunki ishlab chiqarish yoki savdo ta'minoti, shuningdek tayyor mahsulotlar xavfsizligi ushbu sektor ishiga bog'liqdir. Ombor logistikasi qanday samarali tashkil etilganligini bilish uchun ta'lim zarur. Ombor logistikasi, kirish paytida va mashg'ulotlar davomida amalga oshiriladigan funksiyalar va vazifalarni o'rganish o'ziga xos xususiyatlarga ega. Omborlar integratsiyalashgan logistika zanjirining bir qismidir, bu kompaniyaning aksariyat xarajatlarini qoplaydi, shuning uchun uni rivojlantirish va optimallashtirish buxgalteriya hisobidan kam emas. Ombor logistikasi va ishlab chiqarish logistikasi korxonaga ishlab chiqarish jarayonini amalga oshirishda, resurslarni etkazib berish, saqlash, boshqarish va ulardan foydalanish funksiyalarini bajarishda to'liq o'zaro aloqani ta'minlaydi. Omborlarga xizmat ko'rsatish va tashkil etish asosiy bo'limlardir, chunki mahsulot sotilayotganda tovarlarni etkazib berish va etkazib berish uchun zaxiralar va transport javobgar bo'ladi.

Omborlarni logistika va omborlarni boshqarish to'g'ri tashkil etishni talab qiladi, kam sonli kompaniyalar bunga qodir. Har qanday tuzilmani tashkil qilish moliya-xo'jalik faoliyatining har bir sohasi samarali ishlashi uchun ma'lum bir yondashuvni talab qiladi. Faoliyatni tashkil etish, tartibga solish va optimallashtirishga tizimli yondoshish eng samarali hisoblanadi. Yangi texnologiyalar asrida bu vazifani avtomatlashtirilgan dasturlar bajaradi. Avtomatlashtirilgan dastur bu funktsional avtomatizatsiya vositasi bo'lib, uning yordamida ishning jarayonlari mexanizatsiyalashgan va insonning keraksiz aralashuvini talab qilmaydi. Avtomatlashtirish dasturlari korxonalar faoliyatini to'liq

optimallashtiradi, natijada kompaniyaning iqtisodiy va mehnat ko'rsatkichlari oshadi.

USU Software - bu har qanday korxonada uchun optimallashtirilgan ish formatiga erishishning eng yaxshi usuli bo'lgan avtomatlashtirish dasturi. Funktsionalligi tufayli har bir ish jarayoni sozlanadi va yaxshilanadi. Vazifalar mijozning ehtiyojlari va talablariga qarab o'zgarishi mumkin. USU dasturiy ta'minoti sanoat yoki ish oqimida hech qanday cheklovlarga ega emas va har qanday korxonada foydalanish uchun javob beradi. USU dasturiy ta'minotini amalga oshirish ko'p vaqtni talab qilmaydi, hozirgi ish jarayoniga ta'sir qilmaydi va ortiqcha xarajatlarni talab qilmaydi. USU dasturiy ta'minot tizimi buxgalteriya hisobi, boshqaruv va kompaniya ustidan nazorat, logistika tashkilotlari, inventarizatsiyani boshqarish, omborlarni hisobga olish, inventarizatsiya, shtrix-kodlar, inventarizatsiya logistika majmuasini boshqarish, zaxiralarning harakati, mavjudligi, saqlanishi va boshqalar kabi jarayonlarni amalga oshirishga imkon beradi.

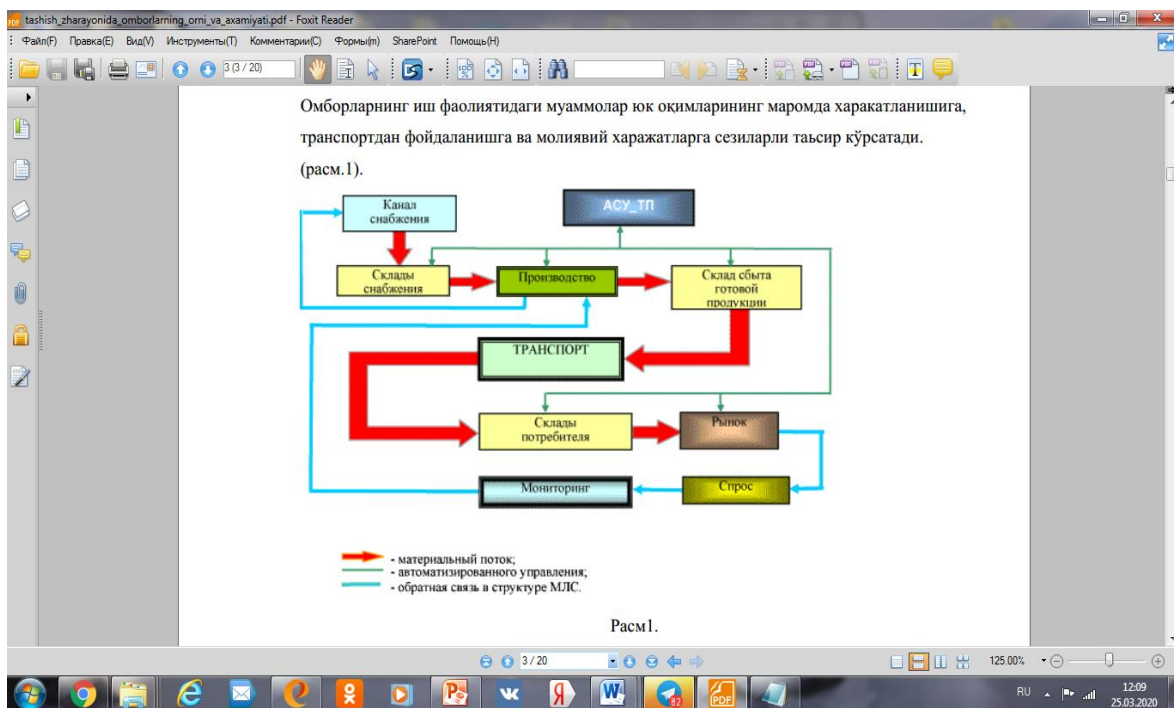
Omborlarni boshqarish logistika tizimining muhim elementlaridan biri bo'lib, u xom ashyoning asosiy manbasidan oxirgi iste'molchisigacha bo'lgan materiallar oqimining har qanday bosqichida sodir bo'ladi. Bugungi kunda dunyoning istalgan nuqtasida tarqatish logistika tizimi iste'molchilar, ishlab chiqaruvchilar, etkazib beruvchilar va boshqa ishtirokchilar uchun mutlaqo yangi shaklga ega bo'ldi. Logistikaga kompleks yondashuv logistika tizimining barcha bo'g'inlari orqali o'tuvchi uchidan uchigacha oqimlarni boshqarishni o'z ichiga oladi. Ombor majmualari nafaqat integral tarkibiy qism, balki moddiy oqimni to'plash, qayta ishlash va taqsimlashni ta'minlaydigan logistika tizimining asosiy bo'g'inidir. Ushbu yondashuv butun tizimning yuqori rentabellik darajasiga erishishni ta'minlaydi. Bu logistika tizimining tarkibiy bo'g'inlari va elementlarini, ya'ni logistik inventarizatsiyani alohida tahlil qilish va o'rganish imkoniyatini umuman istisno etmaydi.

Zamonaviy inventarizatsiyani tashkil qilish texnik va boshqaruv nuqtai nazaridan murakkab ob'ektdir. Omborlar har qanday korxonaning moddiy oqimi

o'tadigan logistika tizimining asosiy ishtirokchilarining moddiy-texnik bazasidir. Zamonaviy yirik logistika inventarizatsiyasi - bu moddiy oqimlarni konvertatsiya qilishning o'ziga xos funksiyalarini bajarish uchun birlashtirilgan turli xil quyi tizimlar va ma'lum bir tuzilmaning elementlaridan iborat bo'lgan murakkab texnik tuzilma. Boshqacha qilib aytganda, qoida tariqasida tovar ishlab chiqaruvchilar va ulgurji savdogarlar logistika tizimlarining barcha funktsional yo'nalishlari inventarizatsiyadan boshlanadi va ombor tugaydi. Ombor dunyoda faol rivojlanayotgan tovar bozorlari va logistika tizimlari infratuzilmasining muhim elementidir. Transport xarajatlari bilan bir qatorda, saqlash, inventarizatsiyani boshqarish va zaxiralarni qayta ishlash xarajatlari umumiy logistika xarajatlarining aksariyat qismini tashkil etadi. "Ombor", "tarqatish markazi", "logistika markazi", "terminal" kabi atamalar deyarli bir-birining o'rnini bosadi va o'xshash funksiyalarni bajaradi. Distribyutor markazi bu tovarlarni ishlab chiqarish joyidan ulgurji yoki chakana savdo nuqtasigacha bo'lgan vaqt davomida saqlanadigan joy. Logistika markazi - bu etkazib beruvchidan oxirgi iste'molchiga qadar materiallar oqimi harakatining turli bosqichlarida bo'lishi mumkin bo'lgan kengroq mahsulot turlarini saqlash joyi.

Terminal - transport tarmog'ining yakuniy yoki oraliq nuqtasida joylashgan, havo, yo'l, dengiz transporti ishtirokida yuklarni multimodal tashishni tashkil etadigan ombor. Omborni tashkil qilish uchun USU Software tizimi tufayli sizning omboringizdagi barcha jarayonlar shaffof va xatosiz bo'ladi.

Logistika zanjirida yuk oqimlarini xarkatini tashkillashtirish uchun ularni ma'lum miqdorda va joylarda jamlamasdan amalga oshirib bo'lmaydi va ularni saqlash vazifasini esa mos ravishda omborlar bajaradi. Omborxonalariga yuklarni joylashtirish mehnat talab qilib, tovar narxining oshishiga sabab bo'ladi. Omborlarning ish faoliyatidagi muammolar yuk oqimlarining maromda xarakatlanishiga, transportdan foydalanishga va moliyaviy xarajatlarga sezilarli tasir ko'rsatadi 5.1-rasm



Zamonaviy katta ombor – bu bir biri bilan uzviy bog‘liq bo‘lgan omborxonalar jixozlaridan tashkil topgan, xamda o‘ziga xos boshqaruv tizimiga ega bo‘lgan xolda yuk oqimlarini qayta tuzish bilan bog‘liq bo‘lgan qator vazifalarni, shuningdek yig‘ish, qayta ishlash va yuklarni istemolchilarga tarqatish bilan shug‘ullanuvchi murakkab texnik inshoot. Texnologik va rejaviy-xajmiy yechimlar ko‘pligi, jixozlarning turli xilligi va qayta ishlanuvchi yuklar nomenklaturasining ko‘pligi uchun omborxonalar murakkab tizimlar qatoriga kiradi. Ammo shunday bo‘lsa ham, omborxonalar undan kattaroq bo‘lgan tizim, yani omborxonalar bo‘lgan asosiy va texnik talablarni qo‘yadigan, maqsad va ko‘rsatkichlarni o‘rnatadigan, yuklarni qayta ishlash sharoitini belgilaydigan logistika zanjirining bir elementi xisoblanadi. SHuning uchun ombor aloxida emas, balki logistika zanjirining bir qismi sifatida qaralishi lozim. Rasm 2. Transport-omborxonalar kompleksi. Faqat shunday endashuvgina omborxonalar asosiy vazifalari bajarilishini va LZ yuqori samaradorligini taminlashi mumkin. SHuni takidlash lozimki, har bir LZ o‘ziga xos xususiyatlarga ega.

Ular quyidagilar bilan tafsiflashi mumkin: LZ da omborxonalar joylashuvi; yuk oqimlarining yo‘naltirilganligi; bajariladigan vazifalari va ishlatiladigan ko‘taruvchi transport qurilmalari. O‘z navbatida omborxonalar ham texnik jixozlanishi, o‘lchamlari va o‘zaro bog‘langanligi bilan farqlanadi. SHu

bilan birga kelajakda qayta ishlanuvchi yuklar tuzilishi va xajmi jixatidan o'zgarishi mumkin, shuning uchun omborxonalarni keyinchalik konstruktiv va dasturiy jixatdan yangiliklarga moslasha oladigan qilib loyixalashtirish lozim. Bunday echimlarning asosida oldinga qo'yiladigan vazifalarni aniqligi va omborxonaga tashqi va ichki yuk oqimlarining atroflicha taxlili ètadi. Xar qanday xarajat, shuningdek omborxonaga logistikasi bo'yicha qilingan xarajatlar xam iqtisodiy asoslanishi lozim. Yangi kiritiladigan texnologiyalar va texnikalar, ular bilan bog'liq xarajatlarni bozordagi ommaviy talablar va taklif qilinaётgan texnikaviy imkoniyatlarga qarab emas balki muvofiq kelishiga qarab oqilona o'zlashtirilishi lozim. Omborda yuklarning vaqtinchalik to'planishi, ularni saqlanishi va istemolchilarning buyurtmalarini uzluksiz bajarilishini taminlashdan iborat. Quyida omborxonalarining asosiy vazifalari keltirilgan. Ishlab chiqarish assortimentining talabga qarab istemolga moslashtirish. Yuqorida aytilgan moslashtirish, korxonaga omborxonalarida yukni ishlab chiqarish joyida sotish uchun tovar xoliga keltirish èki sotuv joyiga eltish uchun qadoqlash va paketlash tarzida amalga oshiriladi. Sotiluvchi maxsulotlarning tarkibi bir biridan yo'naltirilganligi, tuzilishi, o'lchami, rangi va boshqalari bilan farqlanuvchi turli ishlab chiqarish korxonalariga tegishli yuklar bilan ishlovchi taqsimlovchi logistikadagi distribyutorlik markazlarida, istemolga moslashtirish, birinchi navbatda buyurtmani tezkor ixchamlashtirishga qaratilgan. Taqsimlaydigan omborlarda kerakli bo'lgan assortimentdagi maxsulotlarning bo'lishi mijozlarning buyurtmalarini samarali etkazib berish, qolaversa yanada tezroq mijozlarni maxsulot bilan taminlash qobiliyatini oshirishi mumkin.

Omborxonaga tovarlarni joylashtirish va saqlash tartibi

Logistika zanjirining malum bir pog'onasida yukning vaqtida etkazib berish uzluksizligini taminlashga va bozordagi talabning o'zgarishi bilan bog'liq bo'lgan o'tadilliklarni oldini olishga xizmat qiladi. Bundan tashqari berilgan xajmdagi ishlab chiqarish va taminotni shu maxsulotlar to'plami asosida amalga oshiradi.

SHuningdek, ayrim maxsulotlarga mavsumiy talabni oshishi èki logistik zanjirning aloxida qismlarida uzilish ro'y berishii mumkinligi sababli, maxsulotlarni taqsimlovchi tizimda saqlanganligi maqsadga muvofiq. Umumlashtirish va yuklarni tashish. Istemolchiga xoxlagan miqdordagi yukni faqat bitta transport turida va faqat bir istemolchiga tashib berish imkoniyati tashib beruvchi tomonidan beriladigan bo'lsa, bu qiimmatga tushadi va tashish bilan bog'liq to'xtalishlar yuzaga kelishi mumkin.

| | |
|--|---|
| <p>A sinfidagi ombor - bu yuqori sifatli materiallardan foydalangan holda zamonaviy texnologiyalar asosida qurilgan zamonaviy bir qavatli omborxonalar binosi. 10 m dan baland shiftlar.</p> | <p>B sinfidagi ombor - yirik yoki ko'p qavatli bino. Shift balandligi 4,5 dan 8 m gacha</p> |
| <p>Logistikada yana bir muhim nuqta - asosiy omborlarning tasnifi. Yevropa Ittifoqi standartlariga muvofiq, omborxonalar A, B, C va D toifalariga bo'linadi.</p> | |
| <p>C sinfidagi ombor - bu kapital ishlab chiqarish ob'ekti yoki izolyatsiyalangan angar. Shift balandligi 3,5 dan 18 m gacha. Zamin - asfalt yoki beton plitka. Nol belgida darvoza (mashina ichkariga kiradi).</p> | <p>D sinfidagi ombor - podvallar yoki GO inshootlari, isitilmaydigan ishlab chiqarish ob'ektlari yoki angarlari.</p> |

Xizmat ko'rsatish

Bu vazifaning asosiy jixati, firma-sotuvchi istemolchilariga yuqori darajada xizmat qila olishini kafolatlab, mjozlariga turli xizmatlarni ko'rsatishdan iborat.

Bu xizmatlarga:

- maxsulotlarni sotishga tayèrlash
- jixozlar va uskunalarning ishlashini nazorat qilish, sinash, joylashtirish.
- maxsulotga tovar ko'rinishini berish, boshlang'ich qayta ishlash
- transport-ekspeditorlik xizmatlari

Omborlarning samarali ishlashiga tasir qiluvchi muammolar. Firmaning xususiy ombori èki umumiy foydalanish ombori. Firmada omborning maydoni bo'yicha yuzaga keladigan birinchi muammo bu – omborxonaga egalik qilish.

Asosiy variantlar quyidagilar:

- omborxonani sotib olish;
- umumiy foydalanish omborlarini ishlatish
- lizing, ya'ni arendaga olingan inshoot èki bino va ularni omborxonada sifatida ishlatish.

Bu variantlardan birini tanlash èki almashtirib turish omborlashtirishning muxim echimlaridan bo'ladi. Omborlarning shaxsiy turi va UFO ni almashib ishlatish, firma maxsulotlarini turli boshqa chet viloyatlarga jo'natsa va mavsumiy maxsulotga bo'lgan talab oshib boradigan bo'lsa, bu firma uchun iqtisodiy jihatdan eng qulay echim xisoblanadi. Bu echim avvalo o'zaro muqobillikga qaratilgan bo'lishi lozim. Bu erda ikkovini xam yutuq va kamchiliklari bor. Ulardan birini tanlashda eng muxim ko'rsatkich eng kam xarajat xisoblanadi. Quyida u èki bu turdagi variantlarning ijobiy taraflarini ko'rib chiqamiz. Omborxonaning tejamliligini muxim belgilovchi mezon bu mo'tadil yuqori darajadagi yuk aylanmasi. SHaxsiy omborning qulayligi xizmat qilinaètgan xududdagi tijorat bozorlaridagi doimiy talabning bo'lgishi bilan xarakterlanadi.

SHaxsiy omborlarda yuklarni saqlash va nazorat qilish yaxshiroq amalga oshiriladi. Firma boshqarmasiga bunday sharoitlarda tijorat rejalarini tezda moslashtira olish va ko'rsatiladigan xizmatlarning turini oshirish osonroq bo'ladi, xamda bu o'z navbatida raqobat bozorida o'z o'rnini mustaxkamlashga èrdam beradi.

Agar firmaning yuk aylanmasi kam èki ish xajmi mavsumga bog'liq bo'lsa, umumiy foydalanish omborlari maqsadga muvofiq bo'ladi. UFO asosan sotilish xajmi mo'tadilligi noaniq èki bir maromda bo'lmagan yangi bozorga kirib boraètganda tanlanadi. UFOda omborxonaning rivojlanishiga firma tomonidan xarajat qilinmaydi. SHuningdek shaxsiy omborlarga egalik qilish bo'yicha moliyaviy tavakal kamayadi, ombor maydonidan foydalanish ko'rsatkichi oshadi.

Omborlar soni va ombor to'plamini joylashtirish. Qoida bo'yicha o'z maxsulotlarini bir èki bir necha yaqin atrofda joylashgan viloyatlarga tijorat qiladigan firmalar bitta omborga egalik qiladilar. Milliy va chet bozorlarini ta'minlash bilan shug'ullanuvchi katta firmalar uchun bu sezilarli muammo bo'lib, uni echishda m'lum qiyinchiliklarga duch kelinadi. Bu erda mutanosiblikni tanlash usulidan foydalanish va maxsulot sotiladigan turli xududlarda kerakli o'lchamdagi omborxonani aniqlash talab etiladi. SHunday xolatda ikki, omborlar joylashuvining markazlashtirilgan va turli xududlarda joylashtiriladigan nomarkazlashtirilgan variantlar mavjud. Albatta, omborlar sonini ko'paytirish xarajatlarning oshishi bilan bog'liq.

Omborlarning xududiy joylashuvi va soni yuk oqimining quvvati va ularni to'g'ri tashkillashtirishga, tijorat bozorining talablariga, tijorat xududining ko'lamiga va u erdagi istemolchilarning soniga, etkazib beruvchi va sotib oluvchilarning o'zaro joylashuviga, kommunikatsiya aloqalarining o'ziga xosligidan va boshqalarga bog'liq xolda aniqlanadi. Ombor qatorlarini tashkil etish va joylashtirish masalasi xuddi logistikaning boshqa masalalari kabi optimallashtirishga qaratilgan bo'lib, bir tomondan yangi omborxonani qurish va mavjud omborlarni sotib olish va ularni ishlatish sezilarli kapitalni sarflashga olib kelsa, bir tarafdin maxsulot xarakatida to'xtalishlarni bartaraf qilishda mijozlar uchun yaqinroq va qulay joylashtirish lozim bo'ladi. Grafikda tijorat logistikasi tizimida omborlarning sonini oshishining xarajatlarga ta'sirini ko'rishimiz mumkin. Logistika xarajatlari va ularning omborlarning soniga bog'liqligi.

Omborlarning sonini oshishi tizimdagi transport xarajatlarini va boy berilgan foydaning kamayishiga, lekin shu vaqtning o'zida saqlanmalarining va saqlashga ketadigan xarajatlar ko'payadi. Transport vositasini yuklash xajmi oshishi proporsional ravishda transport xarajatlarini kamaytiradi. Omborlar sonini oshishi ularni istemolchiga yaqinlashtiradi va bu bilan masofa qisqarib, tashish xarajatlari kamayadi. Omborxonani xarajatlari omborlarning soni oshishi bilan proporsional oshadi, chunki yuklarni saqlashda yuzaga keladigan ombordan foydalanish

xarajatlarini oshishiga olib keladi. Xuddi shuningdek saqlanadigan yuklar soni ko'payadm.

Omborlarni istemolchilarga iloji boricha yaqinlashtirish mijozlar buyurtmasini tezroq bajarishga, ularning talablarini o'zgarishiga tezda moslashishga imkon berib, boy berilgan foydani kamaytirishga olib keladi. Bu o'znavbatida taqsimlovchi tizimda ya'ni mijoz sifatida o'zining ombor maydonini qisqartirishga intilgan va maxsulotlarni kichik xajmda ammo tez orada olib turadigan chakana tarmoq uchun juda ma'qul keladi. Omborning joylashish joyini tanlash. Omborxonaning quvvatini belgilashda saqlanadigan xomashè, material, tayèr maxsulot va boshqa mahsulotlarni saqlashga qo'yiladigan talablar va saqlash muddatlarini xisobga olish lozim. Qum èki ko'mir kabi xomashèlar uchun ishlatishda sezilarsiz xarajatlarni talab qiladigan ochiq omborlarni qo'llash mumkin. SHu bilan birga xomashyoga zarar etkazilmasligi lozim, keyinchalik omborni takomillashtirishda xarajatlar kichik miqdorda bo'lishini ta'minlanishi kerak. SHu bilan bir qatorda qimmat narxdagi extièt qismlar, yarimtayèr maxsulotlar va tayèr maxsulotlar uchun tashqi atmomfera ta'siridan, buzilishi, yo'qolishi va boshqalardan ximoya qilish uchun maxsus omborlar kerak bo'ladi. Albatta, bunday inshooatlarni ishlatish bir necha bor qimmatga tushadi.

Omborning xajmi xisobining aniqligi ko'p jixatdan shu ombordagi maxsulotga bo'lgan talab taxminining to'g'riligiga, ishlatiladigan mexanizatsiya va avtomatizatsiya vositalari soniga bog'liq bo'ladi. Bunday masalalarni bir nech kompyuter dasturlari èrdamida amalga oshirish mumkin va shaxsiy ishlanmalar orqali kerakli xisoblarni ammalga oshirib, variantlarni taqqoslash orqali tekshirish mumkin. Ombor joylashish joyini mavjud variantlar orasidan tanlashda shundayi tanlanadiki, uni qurishga va uni ishlatishga xamda yukni qayta ishlash uchun transport xarajatlari tejamliroq bo'lishi kerak. Transportga bo'lgan xarajatlar o'z ichiga transport tarmog'ini yo'lga qo'yishda birlamchi kapital xarajatlar va yuklarni olib kelish va jo'natish bilan bog'liq bo'lgan ulardan foydalanish xarajatlarini oladi. Omborlarni qurish va ularni ishlatish bilan bog'liq bo'lgan xarajatlarga birinchi navbatda binoni qurilishi va uskunalarni sotib olishga, xamda

ulardan foydalanish bo'yicha yuzaga keladigan xarajatlar. Bu masala muxim ahamiyatga ega bo'lib, asosan shaxsiy omborlarda ombor tizimi ombor maydonlaridan unumli foydalanishni taminlaydi, bu esa ombordan foydalanish rentabelligini oshiradi.

Bu masala bilan firma raxbarlari nafaqat omborning qurilaётgan vaqtida balki undan foydalanaётgan davrda xam duch keladilar. Ombor tizimini tanlash quyida atroflicha ko'rib o'tilgan. Omborda logistika jaraeni juda murakkab, chunki yuk ta'minoti, ularni qayta ishlash va buyurtmalarni joriy taqsimlashni uyg'unlikda olib borish lozim. Amaliy logistikasi kichik miqèsdagi barcha logistikaning asosiy jabhalarini o'z ichiga oladi. SHuning uchun ombordagi logistik jaraèn texnologik jaraèndan murakkabroq bo'lib o'z ichiga:

- Ta'minot
- Jo'natmalarni nazorat qilish
- YUklarni qabul qilish va tushirish
- Ombor ichida tashish va qayta yuklash
- YUklarni omborga joylashtirish va saqlash
- YUklarni tayèrlash va ortish
- Tashish va buyurtmalarni ekspeditsiya qilish
- Bo'sh maxsulottashuvchilarni yig'ish va eltib berish
- Buyurtmalarni bajarilishi ustidan nazorat
- Omborlarni axborot bilan ta'minlash
- Mijozlarga xizmat ko'rsatish

Logistika jaraeni barcha tashkil etuvchilarini bir-biriga uzviy bog'liq ravishda qarash zarur. Bunday èndashuv nafaqat ombor xo'jaliklari ishlarini yo'naltiradi, balki rejalashtirishning va yukning omborda minimum xarajat qilgan xolda tashishni tashkil etishda asos xisoblanadi. SHartli ravishda umumiy jaraenni 3 ga bo'lish mumkin:

- Sotib oluvchi xo'jalikni yo'naltirishga qaratilgan jarayonlar
- Bevosita yukni qayta ishlash va xujjatashtirish bilan bog'liq bo'lgan jarayonlar

□ Sotish bo‘limining ishini tashkillashtirish jarayoni

YUklarni qabul qilishni va jo‘natishni xisobga olish va nazorat qilish yuklarni qayta ishlanishini bir maromda borishiga, omborxonada xajmidan unumli foydalanishga va saqlanish sharoitini taminlashga, yuklarni saqlash muddatlarini kamaytirishga va shu bilan birga ombordagi yuk aylanmasini oshirishga èrdam beradi. YUklarni qabul qilish va tushirish. Bu ishlarni bajarishda avvalo shartnoma ko‘rsatilgan yuklarni eltib berish sharoitidan kelib chiqish zarur. SHunga qarab yuklarni tushirish uchun ko‘rsatilgan transport turiga moslab joy tayèrlanadi va kerakli ortish-tushirish vositasidan foydalaniladi. Zamonaviy omborlarda tushirish ishlari avtomobil èki vagonlarga mo‘ljallangan rampalarda va konteyner maydonlarida amalga oshiriladi. Tushirish joylarini kerakli uskunalar bilan jixozlanishi va mos ortish-tushirish mexanizmlaridan foydalanish, tushirish ishlarini qisqa vaqtda amalga oshirishni, buning natijasida transport vositalarining to‘xtab turish vaqtlari va tashishdagi to‘xtalishlar kamayadi. Bu qadamda amalga oshiriladigan amallar quyidagilardan iborat:

- Transport vositalaridan yuklarni tushirish
- Kelgan yuklarni tuzilishi va xujjatga mosligini tekshirish
- Kelgan yuklarni axborot tizimlari orqali rasmiylashtirish
- Ombor yuk birligini shakllantirish

Ombor ichidagi tashish ishlari.

Ombor ichidagi tashish deganda yuklarni ombor maydoning bir qismidan ikkinchisiga: tushirish rampasidan qabul qilish qismiga, u erdan saqlash qismiga, taqsimlovchi bo‘linmasiga va ortish rampasiga. Bu amallar ko‘tarma-transport vositalari va mexanizmlari orqali amalga oshiriladi. Ombor bo‘ylab tashish ishlari vaqt bo‘yicha eng qisqa vaqt talab qiladigan va biri biriga xalaqt qilmaydigan yo‘llar orqali amalga oshirilishi lozim. Bu omborning ma‘lum bir qismiga qayta kelishni va samarasiz ishlashni oldini oladi. Bir transport turidan boshqasiga qayta yuklashlar soni minimal bo‘lishi lozim. YUklarni joylashtirish o‘z ichiga yuklarni saqlash uchun to‘g‘ri o‘rnatish va taxlashdan iborat. YUklarni samarali joylashtirishning tamoili bo‘lib ombor maydonidan unumli foydalanish

tushuniladi. Buni taminlashning asosida yuklarni joylashtirish tizimini va birinchi navbatda ombor uskunalari to'g'ri tanlash etadi. Ishlatiladigan ombor uskunalari saqlanadigan yuklarning aloxida jixatlarini xisobga olishi, ombor maydoning kengligi balandligidan unumli foydalana olishi zarur. Ishlab chiqarish yo'laklari iloji boricha tor bo'lmog'i lozim, ammo bu ko'tarma-transport va mexanizmlarning ishlashiga qulay sharoitni taminlagan xolda. YUklarni joylashtirishni tartiblashtirilishi bo'yicha aniq manzili bo'yicha joylashtirish va istalgan bo'shagan manzilga joylashtirish usullaridan foydalanish mumkin. YUklarni joylashtirish va saqlash o'z ichiga quyidagilarni oladi:

- YUklarni saqlashga topshirish
- YUklarni saqlash va buning uchun kerakli sharoitlarni yaratib berish
- Axborot tizimlari orqali amalga oshiriladigan yuklar sonini nazorat qilish.

YUklarni tayèrlash va ortish YUklarni tayèrlash yuklarni istemolchilar buyurtmalariga mos xolda tayèrlash. Buyurtmalarni tayèrlash va ortish o'z ichiga oladi:

- Mijozdan buyurtmani qabul qilib olish
- Mijoz buyurtmasiga asosan maxsulot nomi bo'yicha tanlash
- Tanlangan maxsulotni buyurtmaga mos ravishda tayèrlash
- Mahsulotni jo'natishga xozirlash
- Xozirlangan buyurtmani xujjatlashtirish va buyurtmani tayyorligini nazorat qilish
- Transport vositasi yuklarni ortish

Bo'sh mahsulottashuvchilarni yig'ish va eltib berish Mahsulot tashuvchilar xarajatlar qismida sezilarli rol o'ynaydilar. Mahsulot tashuvchilar - deganda ichki va shaxar bo'ylab tashishga ishlatiladigan poddon, konteynerlar va boshqalar tushuniladi. Odatda ko'paylanma mahsulottashuvchilardan foydalaniladi, ya'ni tashish texnologik sxemasi bo'yicha mahsulottashuvchilarni jo'natuvchilarga qaytarish nazarda tutiladi. Mahsulot tashuvchilarning qaytarilishi faqatgina ularni keraklicha soni aniq ma'lum bo'lganda va istemolchilar tomonidan qaytarilishi aniq vaqt oralig'ida bo'lgandagina samara berishi mumkin. Omborlarni axborot

bilan ta'minlash Ombordagi axborot oqimlarini boshqarib turadi va ombor bo'limlarini bog'lab turuvchi xisoblanadi. Axborot oqimlarini boshqarish tizimining texnik xolatiga qarab mustaqil tizim bo'lishi va umumiy bo'lgan materiallar va axborot oqimlari avtomalashtirilgan boshqaruv tizimining nimitzimi sifatida bo'lishi mumkin. Axborot ta'minoti o'z ichiga quyidagilarni qamrab oladi:

- Kiruvchi xujjatlarni qayta ishlash
- Mijozlar buyurtmalari bo'yicha takliflar
- Etkazib beruvchilar buyurtmalarini rasmiylashtirish
- Jo'natishni va qabul qilishni boshqarish
- Ombordagi maxsulotlar bo'p turishini nazorat qilish
- Istemolchilar buyurtmalarini qabul qilish
- Jo'natma xujjatlarini rasmiylashtirish
- Tashish marshrutini tanlashda va yuklash variantlarini tanlashda

yordamberuvchi dispetcherlik èrdami

- Mijozlarning xisoblarini tekshirish
- Tashkilotning èqori pog'ona ishchilari bilan aloqa almashish
- Xar xil statistik ma'lumotlar

Buyurtmalarni bajarilishi ustidan nazorat va mijozlarga xizmat ko'rsatish Buyurtmalarni bajarish ustidan nazorat va mijozlarga xizmat ko'rsatish bo'yicha ishlar avvalo sotuv bo'limining ishini takomillashtirishga qaratilgan bo'lib, bundan xizmat ko'rsatish sifati kelib chiqadi. Firmaning faol ravishda sotib oluvchilarga logistik xizmat ko'rsatish, raqobatdagi boshqa firmalardan ajralib turishini taminlovchi muxim bir ustunlik sifatida qo'l kelishi mumkin. Xizmat ko'rsatishning ko'rinishi mavjud bo'lib, ular: sotisholdi, sotish davomida va sotishdan keyin. Sotisholdi xizmati bilan sotuv bo'limi shug'ullanadi; Ombor qolgan ikki sotilish va sotuvdan keyingi xizmatlarni ko'rsatadi. Sotish davomidagi xizmatlar:

- Mahsulotlarni saralash
- YUborilaètgan maxsulotlarni to'liq tekshirish
- Qadoqlash va o'rash

- Buyurtmani o'zgartirish
- Ekspeditorlik xizmatlari, tushirish bilan birga
- Axborot xizmatlari
- Transport tashkilotlari bilan shartnoma tuzish

Sotishdan keyingi xizmatlar o'z ichiga istemolchilarga ko'rsatiladigan xizmatlarni oladi:

- Maxsulotni joylashtirish;
- Kafolatli xizmat ko'rsatish;
- Extièt qismlar bilan ta'minlash; Vaqtinchalik maxsulotni almashtirish
- Buzulgan maxsulotni qabul qilish va almashtirib berish.

Omborda logistik jarayonlarni to'g'ri tashkil etilganligi uning rentablligining asosi xisoblanadi. SHuning uchun logistik jaraèni tashkil etishda quyidagilarga

etibor berish lozim:

- 1) Mehnat zonalarini ombor bo'ylab to'g'ri taqsimlash, bu o'z navbatida xarajatlarni kamayishiga va yukni qayta ishlash jaraèini takomillashishiga èrdam beradi;
- 2) Uskunalarni omborga ixcham va qulay joylashtirish, bu esa omborning quvvatini oshiradi;
- 3) Ko'p turdagi ishlarni bajaruvchi mexanizmlarni ishlatish, bu ko'tarma-transport vositalar parkini qisqartiradi;
- 4) Omborni ishlatish xarajatlarini kamaytirish maqsadida omborichi tashish marshrutlarini to'g'ri tanlash va omborning o'tkazish qobiliçtini oshirish;
- 5) Transportda to'xtalishlarni qisqartirish uchun yuk pariyalarini umumlashtirib ortish va markazlashtirilgan eltib berish;
- 6) Xujjatlashtirish va axborot almshmhinuvi bilan bog'liq ishlaridagi vaqt va xarajatlarni kamaytirish uchun axborot tizimlaridan iloji boricha ko'proq foydalanish lozim. Logistik jaraènlarni to'g'ri tashkil etishda goxida sezilarsiz tuyuladigan sabablar xam o'ziga xos ahamiyat kasb etishi mumkin, bularga: band

yo‘laklarni bo‘shatish, èritishni yaxshilash, ish joyini tashkillashtirish. Ombor ishini yaxshilashda mayda narsalar yo‘q, xar bir elementni o‘rganish logistik jaraènlarni yaxshilashga qaratilmog‘i lozim. Ombor tizimining birinchi navbatdagi echimi bu iqtisodiy jixatdan mutanosibligidir. Iqtisodiy samaradorlik ombor tizimini rejalashtirish va uni amalga oshirish firmaning xar tomonlama iqtisodiy manfaatdorligiga to‘g‘ri kelgandagina amalga oshirilishi mumkin. Xullas tanlangan umumiy konsepsiyaning asosiy belgilovchi ko‘rsatkichi bu omborning rentabelligi xisoblanadi. YUklarni omborga joylashtirish tizimi yuklarni omborga optimal ravishda joylashtirish va boshqarishni ko‘zda tutadi.

YUOJ tizimini ishlab chiqishda o‘zaro bog‘liq va o‘zaro aloqada bo‘lgan tashqi va ichki omillarni xisobga olish zarur. YUOJ tizimini ishlab chiqishda berilgan masalani echilishiga oid mavjud tizimlar orasidan son va sifat ko‘rsatkichlarini taqqoslash usulidan foydalaniladi. Bu tanlash va takomillashtirish jaraèni biri biriga bog‘liq bir necha asosiy nimtizimlarga faktorlarni aniqlashni ko‘zda tutadi. SHunday qilib YUOJ tizimi o‘z ichiga quyidagilarni oladi:

- YUklarni omborga joylashtiriladigan yuk birligi
- YUOJ ko‘rinishlari
- Omborga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha jixozlanishi
- YUklarni tayèrlash tizimi
- YUklarning xarakatini boshqarish
- Axborotlarni qayta ishlash
- “Inshoat”

Har bir nimtizim bajarilishi bo‘yicha bir necha usullarni o‘z ichiga oladi. SHunga yarasha xar bir nimtizimdagi ishlatiladigan qurilmalar va texnologiyalar elementlari bajariladigan vazifalarning qiyinligiga qarab har xil bo‘ladi.

Nazorat uchun savollar:

1. Logistika infratuzilmasini rivojlantirish strategiyasini amalga oshirishga nimalarga e'tibor qaratish lozim?
2. Boshqaruv qarorlarini ishlab chiqish usullari qanday?
3. Logistika kompaniyasining axborot infratuzilmasi biznes-jarayonlarning o'ziga xos xususiyatlarini izohlab bering?
4. Boshqaruv qarori necha bosqichdan iborat?
5. Omborxonalarni axborot bilan ta'minlash deganda nimalarni tushunasiz?
6. Omborda logistik jarayonlarni to'g'ri tashkil etishda nimalarga ahamiyat berish lozim?
7. Mijozdan buyurtmani qabul qilib olish qanday fmflga oshiriladi?
8. YUklarni omborga joylashtiriladigan yuk birligi qanday o'lchnadi?
9. Iqtisodiy samaradorlik ombor tizimini izohlab bering?
10. YUklarni qabul qilishni va jo'natishni tartibi qanday?

III-BOB. LOGISTIKA INFRATUZILMASINI TASHKIL ETISH

3.1. Logistika infratuzilmasini huquqiy tashkil etish tamoyillari

Logistika infratuzilmasini tashkil etishda yirik shahar aglomeratsiyalariga xizmat ko'rsatish uchun logistika markazlari va terminal komplekslarini joylashtirish xususiyatlarini hisobga olish kerak.

Logistika - bu logistikaning uslubiy vositalarini o'zaro bog'liqligi va o'zaro bog'liqligi sharoitida o'zaro bog'liqlik va o'zaro bog'liqlikda ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyat turlarining oqilona to'plamini o'zaro bog'liq funksional integratsiyalash va optimallashtirishga tatbiq etish doirasini kengaytiradigan oqim jarayonlarini boshqarish tizimi, oqim jarayonlarini oxiridan oxirigacha boshqarish. Integratsiyalashgan logistika tovarlarning kerakli joyda, kerakli vaqtda, kerakli miqdordagi va shakldagi ko'rinishini ta'minlaydi, bunda bunday uchidan-uchigacha qatnashgan tashkilotlarning har biri iste'molchilar uchun mahsulot qiymatini oshirish bo'yicha harakatlarni amalga oshiradi.

Integratsiyalashgan logistikaning mohiyati quyidagicha belgilanadi:

1. Asosiy rol integratsiyalashgan logistika kontsepsiyasini korxonadan tomonidan qo'llash uzoq muddatli istiqbolda raqobatbardosh ustunliklarga erishish va qo'llab-quvvatlashga topshiriladi.

2. Korxonalar o'z faoliyatini mahsulot yoki xizmatlarning iste'mol qiymatini oshirishga yo'naltiradi, shu maqsadda xarajatlarni oqlaydigan yaxlit logistika qo'llaniladi.

3. Korxonalar raqobatdosh ustunlikka erishish uchun sheriklar bilan strategik yaxlit tuzilmalarni yaratib, yangi, yuqori tashkiliy va boshqaruv darajasiga ega bo'ladilar.

Integratsiyalashgan logistikaning asosiy vazifalari:

- logistika maqsadlari va vazifalarini va shunga muvofiq uning korxonadan shakllanishi va rivojlanishidagi ahamiyatini aniqlash;

- zamonaviy umumiy nazariy, texnik va iqtisodiy fanlarning turdosh va turdosh sohalari yutuqlarini logistika ilmiy bazasini shakllantirish va rivojlantirish

jarayonida qo'llash uchun yangi tizimli bilimlarga integratsiyalash, amaliy foydalanish uchun ahamiyatini oshirish;

- logistika menejmentining tizimli ob'ekti sifatida atrof-muhitning aniq belgilangan vaqt va fazoviy parametrlarida ishlab chiqarish va tijorat faoliyatining yaxlit turlarini shakllantirish;

- bozor iqtisodiyotiga yo'naltirilgan logistika tizimlarini loyihalash ssenariylarini ishlab chiqish, shuningdek ularni boshqarish tuzilmasini o'zgartirish;

- ishlab chiqarish va iqtisodiy munosabatlarni shakllantirish xususiyatlari va real sharoitlariga asoslanib logistika tizimlarini yaratish va izchil rivojlantirish modellarini o'rganish va modellashtirish;

- ishlab chiqarish jarayonlarining yaxlit turlarini rejalashtirish va boshqarish uchun uslubiy yondashuvlar va algoritmlarni ishlab chiqarish, ularning tashkiliy va boshqaruv integratorlari bilan birgalikda logistika asosida ishlab chiqish.

Logistikaning integratsion vazifasi logistika va ishlab chiqarish, logistika va marketing, logistika va menejment va boshqalar o'rtasidagi sabab-oqibat aloqalarining namoyon bo'lishi bilan bog'liq. Korxonalar ataylab turli xil funktsiyalarni, shu jumladan ishlab chiqish va loyihalash, ishlab chiqarish, tarqatish va boshqalarni boshqa tashkilotlarga topshiradilar. Bu ularga o'zlari uchun zarur bo'lgan funktsiyalarni samarali bajarishga (ya'ni asosiy vakolatlarini samarali amalga oshirishga) e'tibor qaratish imkoniyatini beradi.

"Logistik integratsiya" bosqichida rejalashtirish, asosiy foydalanuvchi biznesidan boshlab, iste'molchilarga qiymat beradigan barcha tovarlar, xizmatlar va ma'lumotlarni etkazib beruvchilarni qamrab oladigan asosiy biznes jarayonlarini boshqarishni boshqarish masalalari hal qilinadi. Logistika menejmentining integratsion samarasi (an'anaviy boshqaruvdan farqli o'laroq, unga ko'ra jarayonning har bir alohida bo'g'inida minimal xarajatlar ta'minlanishi kerak) korxonaning ishlab chiqarish va muomaladagi barcha jarayonlar uchun xarajatlarni maksimal darajada pasaytirishni ta'minlashga urinishi sifatida qaralishi mumkin. Buni quyidagicha ifodalash mumkin: qaerda - mos ravishda, jarayonning har bir havolasidagi xarajatlar.

Zamonaviy korxonalarni boshqarish vositasi sifatida logistika shakllanishi va rivojlanishining asosiy bosqichlari korxonalarining ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyatining turli sohalarida oqim jarayonlarini boshqarish uchun moslashuvchan modellarni ishlab chiqish uchun boshlang'ich nuqtasi bo'lgan tegishli logistika kontseptsiyalarini shakllantirish va amalga oshirish bilan belgilanadi.

Logistikaning boshqaruv jarayonidagi integral funktsiyasi iqtisodiy faoliyat shakllari va usullari tizimi orqali amalga oshiriladi, ular quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- mahsulotlarga bo'lgan ehtiyojni aniqlash va ularni iste'molchiga etkazib berish funktsiyalari bilan iqtisodiy aloqalarni shakllantirish funktsiyalarini birlashtirish;

- tashish paytida etkazib beruvchilarni logistika boshqaruvini muvofiqlashtirish;

- turli xil tadbirkorlik sub'ektlariga tegishli bo'lgan omborlar va terminallardan kompleks foydalanish bo'yicha hamkorlik;

- integratsiyalashgan zanjirga kiruvchi korxonalarining iqtisodiy murosasi asosida harakatlanuvchi mahsulotlar uchun umumiy xarajatlarni optimallashtirish.

- Integratsiya (lat. Dan *Integratio* - tiklanish; *tamsayı* - butun) - umuman tizimning alohida differentsiatsiyalangan qismlari va funktsiyalarining o'zaro bog'liqligi holatini, shuningdek, bunday holatga olib boruvchi jarayonni anglatuvchi tushuncha; ularning differentsiatsiyasi yonida yuzaga keladigan fanlarning yaqinlashuvi va bog'lanish jarayoni.
- Metod (yunon tilidan. *Metodlar* - tadqiqot, nazariya, o'qitish usuli) - maqsadga erishish, aniq bir muammoni hal qilish usuli; voqelikning amaliy yoki nazariy bilimlari (o'zlashtirish) texnikasi yoki operatsiyalari to'plami.

Logistika markazlari (LC) birgalikdagi sa'y-harakatlarni muvofiqlashtirish va mol-mulkni moddiy va axborot bilan ta'minlashni markazlashtirish asosida daromadlarni maksimal darajada oshirish maqsadida kompaniyalarning integratsiya hamkorligining shakllaridan biri hisoblanadi. LC yirik ulgurji-vositachilik korxonalarining xususiyatlarini, marketing va axborot markazlarining

funksiyalarini, logistika kompaniyalari xizmatlarini birlashtiradi. LTSNING asosiy funksiyalari yuklarni qayta ishlash va saqlashni, boshqa transport turlariga o'tishni, bojxona rasmiylashtirilishini va ro'yxatga olishni, axborotni qo'llab-quvvatlashni o'z ichiga oladi. LTS terminal tizimlari, transport-no-logistika, transport-tarqatish, tarqatish, axborot-logistika markazlarini o'z ichiga oladi.

Rivojlangan xorijiy mamlakatlarda tovar ayirboshlash ishtirokchilarining logistika integratsiyasining turli shakllari keng rivojlandi va ta'minot zanjirini qisqartirish, yetkazib berish manevrligini oshirish va ishtirokchilarning axborot bilan ta'minlanishini ta'minlash orqali tovar oqimlarini optimallashtirish asosida imtiyozlar yaratish imkonini berdi. Bugungi kunda LTSNING jadal rivojlanishi mavjud, ammo sifatli ob'ektlar soni bozor ehtiyojlaridan uzoqdir. Hududlarda LTSNING maxsus tanqisligi seziladi.

Logistika markazi tushunchasi logistika tarmog'i tushunchasi bilan chambarchas bog'liq, chunki tovar oqimlarini tashkil etishning maksimal sinergetik ta'siri va samaradorligi yagona logistika operatori bilan bog'liq ob'ektlar tarmog'ini yaratish orqali amalga oshirilishi mumkin. Shunday qilib, logistika tarmog'ining kontseptsiyasini aniqlaylik. Avvalo, bu moddiy, axborot va moliyaviy oqimlarni boshqarishning yagona tizimi. Logistika tarmoqlari to'liq xizmatlarni taqdim etadi: transport, ombor xizmatlari, bojxona rasmiylashtiruvi, qo'shilgan qiymat xizmatlari.

Logistika tarmoqlari yagona axborot makonini, xizmatning yagona darajasini birlashtiradi. Bundan tashqari, ular keng geografik vakillikka ega: katta shaharlarda (500 ming kishi), ayniqsa yirik transport markazlarida, yirik kompaniyalarning kengayishi, ayniqsa, chakana savdo hududlari bilan bog'liq bo'lgan tarmoq omborlari mavjudligi talab qilinadi. Bunday kompaniyalar logistika tarmoqlarining asosiy potentsial mijozlari bo'lib, ular bir nechta hududlarda ta'minot zanjirini tez va ishonchli tarzda tashkil qilishlari kerak, chunki raqobat kuchayib borayotganligi sababli ular o'zgaruvchan sharoitlarga tezda javob berishlari va yangi istiqbolli mintaqaviy bozorlarga tez va samarali kirishlari kerak.

Boshqa tomondan, bir-biriga bog'liq bo'lmagan ob'ektlarning keng tarmog'i logistika operatoriga sinergetik ta'sir ko'rsatmaydi. Shuning uchun, logistika tarmoqlari, ularning optimal geografik vakillik aniqlash uchun hisobga bunday viloyati, transport va infratuzilma tarkibiy qismlari orqali ketadi soni, aholi daromadlari darajasi, chakana zanjirlar rivojlantirish, shuningdek, ulgurji savdo, eksport va import oqimini rivojlantirish kabi omillar tashqari olish kerak.

Logistika markazini yaratish uchun, avvalo, aniq o'ylangan kontsepsiya zarur. Shuni ta'kidlash kerakki, bugungi kunda logistika ob'ektlari ko'pincha bu holda yaratiladi, bu esa ularning qurilishini samarasiz qiladi. Amaliyotining odatiy misollari terminal ob'ektlarining noto'g'ri joylashuvini o'z ichiga oladi:

1.Sinergetik ta'sirsiz ob'ektlarni joylashtirish – erni topishga muvaffaq bo'lgan joyda - bunday logistika tarmoqlari faqatgina ob'ekt sifatida qaralishi mumkin.

2.Asosiy iste'molchilarga kirish qiyin bo'lgan joylarda shahar/mintaqaviy tarqatish markazlarini joylashtirish (yirik daryolar orqali ko'priklar, kichik yo'llar kengaytirilmaydi, aholi punktlari orqali o'tadi va hokazo.)

3.Katta shaharlar doirasida logistika ob'ektlarini joylashtirish-bunday ob'ekt logistika nuqtai nazaridan jozibador bo'lishini kutish mumkin emas yillar o'tib, poytaxtdagi transport oqimlarini tartibga solish bilan LTSni yaratishda transport yo'llarining mavjudligi, yo'l-transport holati, rivojlanish infrastrukturalar, belgilangan vazifalarga javob beradigan, potentsial mijozlarning mavjudligini hisobga olgan holda, LTSni etarli darajada rejalashtirish masalalarini ishlab chiqish. Logistika tarmog'ining rivojlanishi bilan ob'ektlar orasidagi aloqa, tanlangan hududlarning maqsadga muvofiqligi aniq belgilanishi kerak.

Shuning uchun ko'plab kompaniyalar multimodal logistika tarmog'ini yaratish kontsepsiyasini ishlab chiqmoqdalar, uning rivojlanishining birinchi bosqichida asosiy transport koridorlari, masalan, "Shimoliy-Janubiy" va "G'arbiy-Sharq" kesishmasida turli shaharlarda "a"sinfining logistika majmualari qurilmoqda. Ushbu turdagi logistika tarmog'ining asosiy xususiyatlari

multimodallikdir (transportning turli xil turlari: transport vositalari, temir yo'llar, suv transporti, havo transporti, yirik transport markazlarida ob'ektlarni joylashtirish orqali) va omborlarda turli harorat rejimlarining mavjudligi (quruq omborlar, o'rta va past haroratli omborlar). Ushbu turdagi tarmoqlarning logistika operatorlari to'liq logistika xizmatlarini ko'rsatadi.

Raqobat kuchayib borayotgan sharoitda mijozlarga xizmat ko'rsatish darajasi (ko'rsatilayotgan xizmatlar sifati va hajmi) logistika sohasida hal qiluvchi omil bo'lmoqda. Shuni ta'kidlash kerakki, bugungi kunda dunyo bozorida faoliyat yuritayotgan logistika kompaniyalari soni, masalan, Evropa va Xitoyga qaraganda ancha past. Logistika kompaniyalari bugungi kunda harakat qilishlari kerak bo'lgan asosiy narsa integratsiya: boshidan oxirigacha hamma narsani qilish mumkin emas. Bugungi kunda futbolchilar o'rtasida ittifoq tuzish zarurati tobora keskinlashib bormoqda, chunki yirik xalqaro operatorlar bilan bir xil yoki boshqa tarzda birlashtirilmagan kichik kompaniyalar bozorda qolish qiyin bo'ladi.

Shuni ta'kidlash kerakki, transport va logistika xizmatlari bozorining etarli darajada rivojlanmaganligiga qaramasdan, mahalliy kompaniyalar bu borada yuqori raqobatbardoshlikka ega. Katta moliyaviy resurslarga ega bo'lgan yirik xorijiy kompaniyalarning ommaviy bozorga kelishi munosabati bilan kompaniyalar deyarli yo'q bo'lib ketishi mumkin. Biroq, Mega-kompaniyalarning kiritilishidan qochish mumkin emas va JSTga qo'shilish bu jarayonni tezlashtiradi va kuchaytiradi. Shu munosabat bilan, bir tomondan, mavjud o'yinchilarni mustahkamlash, ikkinchidan, mahalliy kompaniyalarni qo'llab – quvvatlash bo'yicha davlatning o'ylangan siyosati zarur.

Hozirgi vaqtda eng ko'p sonli LTS viloyatida barpo etilmoqda, bu tarixiy jihatdan har jihatdan eng rivojlangan, xususan, kapital oqimi tufayli. LTS qurilishi tez-tez tufayli tovarlar va oziq-ovqat mahsulotlari jadal rivojlanayotgan yirik kompaniyalar, asosan chakana savdo, ishlab chiquvchilar va yirik ishlab chiqaruvchilarning tobora ortib borayotgan talab uchun. Shuning uchun rivojlanishning birinchi bosqichida multimodal logistika tarmog'ining geografik

qamrovi o'z ichiga oladi. "A" sinfining logistika markazlarini, shuningdek, viloyatida joylashgan logistika komplekslarini qurish tavsiya etiladi, ularning umumiy maydoni 500 ming kvadrat metrdan ortiq bo'lishi kerak. m, sovutilgan omborlar – 130 ming kvadrat metr.m.

Investitsiyalarga kelsak, LTS qurilishi katta investitsiyalarni talab qiladi, bu esa uchinchi tomon investorlaridan moliyaviy oqimlarni jalb qilishni o'z ichiga oladi. Kredit resurslari ko'pincha mavjud emasligi sababli, katta biznesning investitsiyalari alohida ahamiyatga ega. Bugungi kunda davlat tuzilmalari tomonidan LC rivojlanishini qo'llab – quvvatlash kam rivojlangan, lekin bu, ayniqsa, ma'muriy to'siqlarni tartibga solish sohasida, uning zarurligini kamaytirish emas (LC tashkil etish duch asosiy muammolar orasida-er ajratish qiyinchiliklar, ma'muriy muvofiqlashtirish va LC dizayn bosqichida ruxsat), infratuzilmani rivojlantirish, davlat-xususiy sheriklik asosida moliyalashtirishni ta'minlash.

Bugungi kunda barcha logistika masalalari, jumladan, transport, bojxona rasmiylashtiruvi va omborni ishonchli logistika operatoriga outsorsing qilish uchun topshirish alohida ahamiyatga ega. Hozirgi kunda logistika bozori 3PL operatorlarini shakllantirish jarayonini boshdan kechirmoqda, ya'ni uchinchi tomonga to'liq logistika xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyalar. Ushbu kompaniyalar transport-ekspeditorlik faoliyati va bojxona va ekspeditorlarning rivojlanishi hisobiga ombor operatorlaridan tashkil topgan bo'lib, ular ombor xizmatlarini to'ldiradi. Logistika tarmoqlari mijozlarining ortib borayotgan ehtiyojlari va logistika madaniyatini rivojlantirish bilan birga, mamlakatda logistika integratsiyasining keyingi bosqichiga bo'lgan talab paydo bo'ladi va keyin 4pl ga o'tishni boshlaydi. Ushbu atama o'z tashkilotining resurslarini, imkoniyatlarini va texnologiyasini boshqa logistika korxonalarining resurslari, kuchi va texnologiyasi bilan birlashtiradigan ta'minot zanjirlarini boshqaruvchi logistika kompaniyalari uchun ishlatiladi va ularni mijozlarga ta'minot zanjiridagi muammolarni eng to'liq hal qilish uchun boshqaradi.

Mintaqaviy bozorlarga kiradigan yirik, jadal rivojlanayotgan kompaniyalar uchun uning mavjudligi geografiyasini kengaytirish bilan logistika tarmoqlari bilan ishlash eng dolzarb masala hisoblanadi. Logistika tarmoqlari bilan ishlash bir yetkazib beruvchi bilan hamkorlik qilish orqali shartnoma jarayonini osonlashtiradi, chunki bir nechta logistika xizmatlari provayderlari bilan ishlash zarurati yo'qoladi. Tabiiyki, bunday provayderlarning har biri bilan kompaniya ichidagi barcha mas'ul shaxslar bilan oldindan kelishilishi kerak bo'lgan alohida shartnoma tuzilishi kerak, bu odatda juda ko'p vaqt talab etadi va doimiy kuzatuv va nazoratni talab qiladi. Bundan tashqari, bitta sotuvchidan tomonidan o'rnatilgan ishlarning hozirgi holati haqida hisobot olish juda oson, bu esa ish sifatini etarli darajada nazorat qilish imkonini beradi. Ko'pincha, xizmatlarni va turli ish sharoitlarini tarifkatsiya qilishning turli yondashuvlari tufayli logistika operatorlarining ish haqi va sifatini taqqoslash mijoz-kompaniya ichidagi mutaxassislarning butun davlatining ishlashini talab qiluvchi alohida mehnat talab qiladigan jarayonga aylanadi. Ishonchli logistika tarmog'i bilan ishlash bu qiyinchiliklardan qochish va logistikani chindan ham tejash imkonini beradi.

Logistika xizmatlarini taqdim etishda asosiy muammolar qonunchilikning nomutanosibliigi, xususan, bojxona va tranzit punktlaridan o'tish jarayonining samarasiz tashkil etilishi, transport koridorlari ichidagi o'zaro ta'sirni aniq muvofiqlashtirishning yo'qligi, shuningdek, transport infratuzilmasining etarli darajada rivojlanmaganligi bilan bog'liq bo'lib, bu Rossiya Federatsiyasining uzoq hududlariga etkazib berishni juda qiyinlashtiradi. Mintaqaviy tashishning muhim omili-tashuvchilarni qidirishni qiyinlashtiradigan katta masofalar.

Mintaqaviy bozorlarga kiradigan yirik, jadal rivojlanayotgan kompaniyalar uchun uning mavjudligi geografiyasini kengaytirish bilan logistika tarmoqlari bilan ishlash eng dolzarb masala hisoblanadi. Logistika tarmoqlari bilan ishlash bir yetkazib beruvchi bilan hamkorlik qilish orqali shartnoma jarayonini osonlashtiradi, chunki bir nechta logistika xizmatlari provayderlari bilan ishlash zarurati yo'qoladi. Tabiiyki, bunday provayderlarning har biri bilan kompaniya

ichidagi barcha mas'ul shaxslar bilan oldindan kelishilishi kerak bo'lgan alohida shartnoma tuzilishi kerak, bu odatda juda ko'p vaqt talab etadi va doimiy kuzatuv va nazoratni talab qiladi. Bundan tashqari, bitta sotuvchidan KPIs tomonidan o'rnatilgan ishlarning hozirgi holati haqida hisobot olish juda oson, bu esa ish sifatini etarli darajada nazorat qilish imkonini beradi. Ko'pincha, xizmatlarni va turli ish sharoitlarini tarifikatsiya qilishning turli yondashuvlari tufayli logistika operatorlarining ish haqi va sifatini taqqoslash mijoz-kompaniya ichidagi mutaxassislarning butun davlatining ishlashini talab qiluvchi alohida mehnat talab qiladigan jarayonga aylanadi. Ishonchli logistika tarmog'i bilan ishlash bu qiyinchiliklardan qochish va logistikani chindan ham tejash imkonini beradi.

Logistika xizmatlarini taqdim etishda asosiy muammolar qonunchilikning nomutanosibligi, xususan, bojxona va tranzit punktlaridan o'tish jarayonining samarasiz tashkil etilishi, transport koridorlari ichidagi o'zaro ta'sirni aniq muvofiqlashtirishning yo'qligi, shuningdek, transport infratuzilmasining etarli darajada rivojlanmaganligi bilan bog'liq bo'lib, bu Rossiya Federatsiyasining uzoq hududlariga etkazib berishni juda qiyinlashtiradi. Mintaqaviy tashishning muhim omili-tashuvchilarni qidirishni qiyinlashtiradigan katta masofalar.

LTSDA qo'llaniladigan yangi texnologiyalardan men xorijiy omborlarda ishonchli tarzda joriy etilgan va faqat Rossiyada o'z harakatini boshlaydigan ovozli tanlov texnologiyasi (Voicepicking) haqida ko'proq ma'lumotga ega bo'lishni istardim. Ovozli texnologiya odatiy inson nutqi orqali kerakli mahsulotni (miqdori, saqlash manzili) ombor boshqaruv tizimi (WMS) ma'lumotlarini uzatish imkonini beradi, operatsiyalarni bajarish uchun WMS komandalari ham inson tushunadigan ovozli buyruqlarga aylanadi. Eng samarali texnologiya buyurtmalarni tanlash jarayonida ishlaydi. Ovozni aniqlash uchun maxsus modul javob beradi. Har bir komplektor kamariga biriktirilgan maxsus shaxsiy telefon garniturasini va ovozli terminal bilan ta'minlanadi. Ombor simsiz tarmoq bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

Qog'ozdagi topshiriq yordamida yoki radio terminallari yordamida buyurtmalarni tanlash uchun mavjud texnologiyalardan foydalangan holda,

to'plamchi avval ma'lumotni oladi (qog'ozga yoki terminal ekraniga qaraydi), so'ngra ishni qayta ishlashni boshlaydi (mahsulotni tanlash). Ombordagi ovozli texnologiyadan foydalanib, foydalanuvchi bir vaqtning o'zida vazifani oladi (uni eshitadi) va uni amalga oshirishni boshlaydi, buning natijasida tanlov vaqtining sezilarli pasayishi kuzatiladi. Vaqti-vaqti bilan g'alaba qozonish ham yuz beradi, chunki ovozli tanlov texnologiyasi to'plamchining ikkala qo'lini ham erkin bo'lishiga imkon beradi. Ushbu texnologiya past haroratli omborlarda juda dolzarb, chunki qo'lqopli terminal klaviaturasi bilan ishlash jarayonni sezilarli darajada sekinlashtiradi.

Tovarlarni jo'natish uchun buyurtmalar qabul qilinganda, WMS ma'lum bir to'plamchining ovozli terminaliga simsiz ravishda uzatiladigan tanlov vazifalarini yaratadi. Vazifalar bajarilganda, ish natijalari ovoz bilan tasdiqlash orqali WMSGGA qaytariladi va to'plamchi yangi vazifani oladi. Germaniya SMI International AG instituti ma'lumotlariga ko'ra, ovoz texnologiyasi bo'yicha bitta tanlovni amalga oshirish uchun yig'uvchi tomonidan sarflangan vaqt radio-terminal bilan tanlashda o'rtacha 37,5% kamroq.

Haydash logistikasi xizmatning yanada bir xil sifatini tavsiflaydi. Futbolchilar o'rtasida alyanslar paydo bo'ladi, chunki yirik xalqaro operatorlar bilan bir xil yoki boshqa tarzda birlashtirilmagan kichik kompaniyalar chet ellik futbolchilarni tark etgandan so'ng bozorda qolish qiyin bo'ladi. Yirik logistika operatorlari bozorining umumiy ulushi sezilarli darajada oshadi. Operatsion infratuzilmani rivojlantirish davom etadi, bu esa mavjud vaziyatni yaxshiroq o'zgartirishga imkon beradi. LTSNING kelajakdagi rivojlanishining kechikishi, LTS xizmatlariga muhtoj bo'lgan iste'mol bozorining yirik o'yinchilarining mintaqaviy kengayishi, LTSNING kengayishi va universalizatsiyasi, logistika xizmatlari ro'yxatini ko'paytirish va ularning sifatini oshirish hisobiga hududlarda LTSni rivojlantirish kabi asosiy tendentsiyalarni ko'rsatishi mumkin.

Turli hududiy darajadagi va konfiguratsiyadagi transport tugunlarida LTSni joylashtirish tamoyillari mintaqaning logistika xizmati maqsadlari va vazifalariga

mos kelishi kerak. Megalopolislar transport-logistika infratuzilmasi ob'ektlarini (terminal komplekslari, logistika markazlari, Industri - logistika platformalari va texnoparklar) rivojlantirish va joylashtirishning metodologik tamoyillari va xususiyatlari Rossiyaning turli mintaqalarida makrologik platformalarni shakllantirish va rivojlantirishning umumiy g'oyasiga bo'ysunishi kerak.

3.2. Investision loyihalar samaradorligi va transport-logistika infratuzilmalarini rivojlantirish dasturi

Logistika infratuzilmasini loyihalashtirish, yaratish va rivojlantirish tizimida investitsiya loyihalari va transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish dasturlarining samaradorligini oshirish muhim o'rin tutadi.

Transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni boshqarish shartlari va imkoniyatlarini aks ettirish nuqtai nazaridan transport sohasini rivojlantirishga investitsiyalarni jalb etish masalasi o'ta dolzarb bo'lib qolmoqda, bu transport korxonalarining kam investitsiya imkoniyatlari, uzoq muddatli qarz mablag'larini jalb qilishdagi qiyinchiliklar, davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarining rivojlanmaganligi bilan bog'liq. Hozirgi kunda aksariyat hollarda transport infratuzilmasi ob'ektlarini rivojlantirishning noaniq modeli amalga oshirilmoqda, buning natijasida mavjud asosiy vositalardan foydalanish hajmi oshib bormoqda.

Tahlillar shuni ko'rsatadiki, transport infratuzilmasini rivojlantirishning mavjud muammolari transportning muayyan turlari muammolari emas, balki murakkab. Mavjud cheklovlar mamlakatning yagona transport infratuzilmasining etishmasligi bilan bog'liq. Bunday sharoitda, innovatsion loyihalarni boshqarish usullarini qo'llash orqali ushbu muammolarni hal qilishning maqsadga muvofiqligi quyidagi omillar bilan belgilanadi:

- transportning muayyan turlarini yagona tizimga birlashtiradigan transportning murakkab tuzilishi va infratuzilma sohasining alohida rolini ta'minlaydigan, iqtisodiy o'sish uchun shart-sharoitlarni ta'minlaydigan, aholining

hayot sifatini yaxshilash, Rossiyaning jahon iqtisodiyotiga oqilona integratsiyalashuvi bilan bog'liq muammolarning murakkab tabiati;

- yuqori kapital talabchanlik va transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha investitsiya loyihalarini chiqimlarni qoplash uzoq muddatlari, biznes uchun past investitsiya ularning jozibadorligini aniqlash va ularni amalga oshirishda faol ishtirok etish (shu jumladan, moliyaviy) davlat zarurligini;

- umuman, tizimli muammolarni hal etishga qaratilgan ustuvor vazifalarga resurslarni jamlash va transportning barcha turlarini kompleks rivojlantirish uchun shart-sharoitlar yaratish imkoniyati;

- transport infratuzilmasini rivojlantirish loyihalari resurslari va muddatlari bo'yicha o'zaro kelishilgan kompleksni shakllantirish, ularning amalga oshirilishi nafaqat tarmoq ta'sirini olish imkonini beradi, balki umuman, ijobiy ijtimoiy-iqtisodiy oqibatlarga olib keladi;

Transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni boshqarish strategiyasini samarali amalga oshirish uchun uning amalga oshirilishini monitoring qilish tizimi shakllantirilishi kerak, uning vazifalari nazorat qilish, jarayonlar va oraliq natijalarni baholash, og'ishlarni aniqlashdan iborat belgilangan parametrlarda maqsadlarga erishishga qaratilgan strategik harakatlarni tartibga solish bo'yicha tavsiyalar berish. Strategiyaning samaradorligining asosiy mezonlari transport ehtiyojlarini sifatli qondirish va ushbu shahar hokimiyatining transport tizimini rivojlantirishdir.

Strategiyaning muhim elementi-davlat-qismli hamkorlikni yaratish vositalaridan foydalanish asosida transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha loyihalarni shakllantirish mexanizmi. Bunda faoliyat va xizmatlar turlarini diversifikatsiya qilish transport infratuzilmasini jadal rivojlantirish omilidir. Bu transport tashkilotlariga talabning davriy o'zgarishiga, buyurtmalar tushishida mavsumiy o'zgarishlarga, favqulodda vaziyatlar yuzaga kelganda moslashishga imkon beradi. Xizmatlarni diversifikatsiyalashning zamonaviy shakllaridan biri-

tashkilotlarning transport infratuzilmasini outsorsing xizmatlarini o'zlashtirish va kengaytirish.

Transport infratuzilmasi ob'ektlarining moddiy-texnik bazasi holatini boshqarish infratuzilma majmuasi ob'ektlari fondlarini yangilash va foydalanuvchilarning ehtiyojlarini hisobga olgan holda xizmat ko'rsatish ob'ektlari bilan ta'minlashni talab qiladi. Bu transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish metodologiyasini yaratish orqali amalga oshirilishi mumkin:

- loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish uchun zarur bo'lgan dastlabki ma'lumotlarni to'plash;
- transport infratuzilmasi ob'ektlarining muayyan vaqt mobaynida olingan ma'lumotlarni to'plash va qayta ishlash;
- transport infratuzilmasining yangi ob'ektlariga bo'lgan ehtiyojni aniqlash; muayyan turdagi transport infratuzilmasi ob'ektlariga bo'lgan ehtiyoj va ularning haqiqiy ta'minlanishi o'rtasidagi farqni aniqlash;
- keyinchalik vaqti-vaqti bilan belgilanadigan infratuzilma kompleksining yangi ob'ektlarini rejalashtirish;
- umuman shahar ta'limining transport infratuzilmasi ob'ektlarini rivojlantirishni rejalashtirish; t
- ransport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha maqsadli loyihalar majmuasini shakllantirish va tasdiqlash;
- innovatsion loyihalarni amalga oshirishni tashkil etish;
- loyihalarni amalga oshirishni nazorat qilish; loyihalarni amalga oshirish natijalarini baholash va yanada rivojlantirish ssenariylarini ishlab chiqish.

Jalb qilingan resurslar shahar ta'limining transport infratuzilmasini rivojlantirish muammosini hal qilish vositalaridan biri sifatida qaralganligi sababli, umuman olganda ijtimoiy-iqtisodiy muammolarni hal qilishda ularni samarali ishlatish uchun turli vaqtlarda resurslarning ehtiyojlarini aniqlash kerak. Bunday ma'lumotlar tahliliy materiallar tahlili olingan bo'lishi mumkin. Taqqoslash

paytida, eng munosib natija prognoz natijasida olingan baholash bo'yicha zarur resurslarning kattaligidan oshib ketadi. Bundan tashqari, transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish samaradorligini baholashning asosiy maqsadi shahar ta'limini rivojlantirishning alohida muammolari nuqtai nazaridan tuzilgan bo'lib, uning hal etilishi resurslar bilan ta'minlanmagan. Natigada iqtisodiyotning muayyan muammolari bilan bog'liq bo'lgan transport infratuzilmasining moddiy-texnika bazasini istiqbolli ravishda kengaytirishning miqdoriy maqsadlari tizimi olinishi mumkin. Berilgan ma'lumotlarni quyidagi rasm orqali ko'rishimiz mumkin (1-rasm)

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В УЗБЕКИСТАНЕ
Основные показатели транспортного сектора

| Показатели | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ВВП, млрд. сум. | 62388,3 | 78764,2 | 97929,3 | 120862 | 144868 | 171808 | 199325 | 249136 | 407514 | 511838 |
| Инвестиции в транспортный сектор, млрд. сум. | 3529,0 | 2851,0 | 3385,1 | 4351,8 | 4196,4 | 3739,5 | 5785,0 | 6369,0 | 8487,5 | 11337 |
| % к ВВП | 5,66 | 3,67 | 3,53 | 3,53 | 2,9 | 2,18 | 2,9 | 2,56 | 2,08 | 2,21 |
| Экспорт, млн. долл. | 13023,4 | 15021,3 | 13599,6 | 14322,7 | 14109 | 12507,6 | 12178,7 | 13953,8 | 14253,9 | 17901,7 |
| Импорт, млн. долл. | 9178,8 | 11344,6 | 12816,5 | 13946,9 | 13984,3 | 12416,6 | 12130,7 | 13008,3 | 19555,2 | 24276,1 |
| Отправлено грузов, млн. т | 763,1 | 827,5 | 858,7 | 930 | 1000,4 | 1070,5 | 1132,5 | 1146,2 | 1243 | 1318,9 |
| Грузооборот, млрд. т-км | 60,4 | 62,6 | 66,4 | 65,8 | 66,2 | 65,8 | 65,3 | 66,9 | 71,3 | 72,9 |
| Перевезено пассажиров, млн. чел. | 4072 | 4507,8 | 4763 | 4909,9 | 5169,9 | 5380 | 5560,4 | 5679 | 5951,5 | 6109,4 |
| Пассажирооборот, млрд. пасс-км | 83,8 | 92,4 | 100,2 | 106,9 | 113,2 | 120,1 | 126 | 130 | 135,3 | 140,9 |

Источник: Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике

Динамика объемов отправок отдельных видов грузов по железным дорогам за 2015–2019 годы, млн. т

| Наименование груза | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Каменный уголь | 4,0 | 3,7 | 4,4 | 5,6 | 5,2 |
| Нефтяные грузы | 10,8 | 10,7 | 11,0 | 6,8 | 6,2 |
| Руды металлические | 4,9 | 4,9 | 5,0 | 5,3 | 5,5 |
| Черные металлы, вкл. лом | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 2,1 |
| Химические и минеральные удобрения | 4,3 | 4,4 | 4,0 | 3,5 | 3,6 |
| Минерально-строительные грузы | 11,3 | 10,0 | 9,2 | 5,5 | 5,7 |
| Цемент | 5,3 | 5,5 | 4,8 | 4,9 | 5,1 |
| Лесные грузы | 0,05 | 0,01 | 0,02 | 0,03 | 0,03 |
| Зерно и продукты перемола | 1,3 | 1,2 | 1,7 | 1,7 | 1,6 |
| Хлопок (сырец и волокно) | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 0,2 |

Manba: V.Yarashova, O'zbekiston Respublikasi iqtisodiy rivojlanish va qashshoqlikni kamaytirish vazirligi Iqtisodiy sharh №10 (250) 2020

Investitsiya — (nemischa „Investition“, lotincha „Investio“) so‘zidan olingan bo‘lib, asosan, ishlab chiqarishga uzoq muddatli qo‘yilmalar sarfi, ya’ni xarajatlar yig‘indisi deb talqin etilgan. Investitsiya — foyda (daromad) olish yoki ijtimoiy samaraga erishish maqsadida, davlat, xuquqiy va jismoniy shaxslar (investorlar) tomonidan cheklangan imkoniyatlardan samarali foydalanib, cheklanmagan extiyojni qondirish uchun iqtisodiyotning turli soxalariga ma’lum muddatga sarflangan barcha turdagi boyliklardir. Ko‘pchilik iqtisodiyotni

tushunmaydiganlar Investitsiyani qarz deb tushunadi. Davlat qarzi hisoblab chiqilganda Investitsiyalar hisobga olinmaydi.

Investitsiya (lot. investio — o‘rash) — iqtisodiyotni rivojlantirish maqsadida o‘z mamlakatida yoki chet ellarda turli tarmoklarga, ijtimoiy-iqtisodiy dasturlarga, innovatsiya, tadbirkorlik loyihalariga uzok, muddatli kapital kiritish (qo‘yish). Pulning vaqt (zamon)ga bog‘liq qiymati nazariyasiga ko‘ra, Investitsiya kelajakda naf olish maqsadida mablag‘lar qo‘yishdir. I. kapitalni muayyan muddatga bog‘lashni yoki band qilishni bildiradi. Bundan asosiy maqsad kapital qiymatini saklab qolish yoki bo‘lmasa kapital qiymatini vaqtda o‘stirib borishdir. Iqtisodiy mazmuni jihatdan I. turli faoliyatlarga safarbar etilgan moddiy, nomoddiy boyliklar va ularga bo‘lgan huquqlarni aks ettiradi. Investitsiya sifatida pul, qimmatli qog‘ozlar (aksiya, obligatsiya, sertifikat, veksel), yer, bino, inshoot kabi boyliklar, intellektual mulk bo‘lgan ilmiy kashfiyotlar, ixtirolar va b. ishlatiladi. Investitsiya loyihalariga mablag‘ qo‘yuvchilar — investorlar davlat, kompaniya, korxonalar, chet ellik fuqarolar, aholi va b. bo‘lishi mumkin.

Uning quyidagi turlari mavjud: davlat Investitsiyasi — davlat byudjeti va moliya manbalari hisobidan kiritiladi; chet el Investitsiyasi — xorijiy davlatlar, banklar, kompaniyalar, tad-birkorlar tomonidan kiritiladi; xususiy Investitsiya — xususiy, korporativ xo‘jalik va tashkilotlar, fuqarolar mablag‘lari, shu jumladan, shaxsiy va jalb qilingan mablag‘lar hisobidan qo‘yiladi. Investitsiya qo‘yilish shakliga qarab moliyaviy (portfel) va real (ishlab chiqarish) Investitsiyaga bo‘linadi. Moliyaviy (portfel) Investitsiya — aksiya, obligatsiya va b. qimmatli qog‘ozlarni sotib olishga qo‘yiladigan Investitsiya; real Investitsiya — moddiy i. ch. (sanoat, q.x., qurilish va b.) soxa-siga, moddiy-ashyoviy faoliyat turlariga uzok, muddatli mablag‘lar qo‘yish shakllarida amalga oshiriladi. Jahon tajribasida Investitsiyani moliyalashtirish turli usul va shakllarda, shu jumladan, korxonalarni aksiyadorlashtirish va aksiyalarni joylashtirish, byudjet mablag‘lari, bank kreditlari, lizing, bevosita chet el Investitsiyalari, ipoteka, byud-jetdan tashqari maxsus fondlar, amortizatsiya va xo‘jalik yuritish sub’yektlarining boshqa mablag‘lari hisobiga amalga oshiriladi.

Keyingi davrda xalqaro iqtisodiy munosabatlarda investitsion hamkorlik rivoj topdi. Bunday hamkorlikning real, moliyaviy, intellektual (litsenziyalar, nou-xauni berish, hamkorlikda bajariladigan ilmiy ishlanmalar va b.ga mablag' sarflash) ko'rinishlari bor. Investitsion hamkorlik umumjahon va milliy muammolarni hal qilishga xizmat qiladi. Jahondagi bevosita I. faol o'sib bormoqda: 1980-y.lar o'rtalarida jahon bo'yicha umumiy yillik I. hajmi 450 mlrd. dollarni tashkil qilgan bo'lsa, 1990-y.lar o'rtalariga kelib I. hajmi 2 trln. dollardan oshdi.

O'zbekiston Respublikasida bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida respublika iqtisodiyotida tuzilmaviy o'zgarishlarni amalga oshirishda I.dan samarali foydalanilmoqda. O'zbekiston Respublikasida 1996 y.dan boshlab respublika hukumati har yili davlat byudjeti va byudjetdan tashqari fondlar mablag'lari hisobidan kapital qo'yilmalar limitlari, chet el investitsiyalari va hukumat kafolati b-n olingan kreditlar hiso-biga aniq qurilishlar dasturi, shuningdek, bevosita chet el Investitsiya va kreditlari hisobiga qurilishlar dasturidan iborat bo'lgan Davlat Investitsiya dasturini qabul qiladi. Respublika iqtisodiyotiga Investitsiya kiritishda davlat byudjeti mablag'lari, chet el investitsiyalari, korxonalarining o'z mablag'lari va aholi jamg'armalari qatnashmoqda. Respublikada aholining qimmatli qog'ozlarga jamoaviy Investitsiyani amalga oshiradigan xususiylashtirish Investitsiya fondlari (XIF) va kompaniyalari tarmog'i rivoj topdi. 2000 y.da moliyalashtirishning jami manbalari hisobidan mamlakat iqtisodiyotiga salkam 700 mlrd. so'm, shu jumladan, 810 mln. AQSH dollari investitsiyalandi. Uning 30,3% ni respublika byudjeti, 39,1% ni korxonalar va aholi mablag'lari, 7,5% ni banklar kreditlari va b. qarz mablag'lar, 21,7% ini chet el investitsiyalari va kreditlari, 1,4% ni byudjetdan tashqari jamg'armalar mablag'lari tashkil qiladi. Respublikada I. faoliyatining huquqiy bazasini yaratishda "Chet el investitsiyalari va chet ellik investorlar faoliyatining kafolatlari to'g'risida" (1995 y. 5 may), "Investitsiya faoliyati to'g'risida" (1998 y. 12 dek.), "Chet ellik investorlar huquklarining kafolatlari va ularni himoya qilish choralari to'g'risida" (1998 y. 30 apr.), "Chet el investitsiyalari to'g'risida" (1998 y. 30 apr.), "Lizing to'g'risida"

(1999 y. 14 apr.), "Qimmatli qog'ozlar bozorida investorlarning huquklarini himoya qilish to'g'risida" (2001 y. 30 avg .) qonunlarining qabul qilinishi muhim ahamiyatga ega bo'ldi. Investitsiya faoliyatida investorlar har bir mamlakatdagi investitsiya muhiti b-n bog'liq bo'lgan ko'pdan-ko'p xatarlarga duch keladilar. Shu sababli I.ni, ayniqsa, chet el I.larini su-g'urta qilish muhim ahamiyatga ega. O'zbekistonda xorijiy I.larni sug'urtalash sohasida 1994 y.da tashkil etilgan "O'zbekinvest" eksport-import milliy sug'urta kompaniyasi faoliyat olib boradi.

Real investitsiya asosiy fondlar va aylanma mablag'larga investorlar tomonidan qo'yiladigan barcha turdagi boyliklar.

Moliya investitsiyalar — [qimmatli qog'ozlar](#) ([aksiya](#), [obligatsiya](#)) sotib olishga va bank depozitlariga uzoq muddatga jalb qilingan qiymatlar.

Intellectual investitsiyalar- mutaxassislarni tayyorlash, tajriba, ilmiy tekshirish, litsenziya va nou-xou berish, avtorlik huquqi va boshqalar.

Investitsiyalar kim tomonidan kiritilishiga qarab 2 turga bo'linadi:

1. Ichki investitsiyalar.
2. Tashqi investitsiyalar.

Ichki investitsiyalar — mamlakat hududida ichki investorlar tomonidan amalga oshiriladigan investitsiyalar hisoblanadi.

Tashqi investitsiyalar — foyda olish maqsadida chet el investorlari tomonidan boshqa davlat iqtisodiyotiga qo'yiladigan investitsiyalardir.

Bu erda innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish samaradorligini baholash maqsadlarini amalga oshirish uchun raqobatbardosh takliflar yaratish mumkin. Bunday takliflar ro'yxati, qoida tariqasida, to'g'ridan-to'g'ri mahalliy o'zini o'zi boshqarish organlari yoki ularning topshirig'iga binoan, qabul qilingan maqsadlar va rivojlanish ustuvorliklarini hisobga olgan holda, shahar ta'limining tranzit salohiyatidan foydalanish hajmi va samaradorligini tahlil qilish natijasida, shuningdek, transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha raqobatbardosh takliflarni yaratish "pastdan", ya'ni korxonalar, tashkilotlar va alohida xususiy investorlar tomonidan amalga oshirilishi mumkin.

Mintaqaviy, milliy yoki millatlararo miqyosda moddiy oqimlarni boshqarish har qanday davlatning makroiqtisodiy siyosatining asosiy yo'nalishlaridan biridir. Transport-logistika tizimining samarali funktsional modeli yaratilmagan bo'lsa, hech qanday iqtisodiyot bosqichma-bosqich rivojlana olmaydi. Ikki yoki undan ortiq davlat hududlari tomonidan xalqaro dengiz yo'llaridan uzoq bo'lgan O'zbekiston uchun eksport va import yuklarini tashish xarajatlari raqobatbardoshlikning muhim omiliga aylanmoqda. Shu bois mamlakat bo'ylab va xalqaro tashuvlarda transportning barqaror va samarali faoliyat yuritishi iqtisodiy makonning bir xilligi, odamlar, tovarlar va xizmatlarning erkin harakatlanishi, raqobat va tadbirkorlikni rivojlantirish, aholining turmush sharoiti va turmush darajasini yaxshilash, yaxlitlik va milliy xavfsizlikni ta'minlash, jahon iqtisodiy makoniga integratsiyalashuvining kafolati hisoblanadi.

Mustaqillik yillarida respublikamizda transport sohasida keng ko'lamli tarkibiy va institutsional o'zgarishlar amalga oshirildi. Transport obyektlarini davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirish bo'yicha davlat dasturlari bosqichma-bosqich amalga oshirilmoqda, to'g'ridan-to'g'ri ma'muriy boshqaruvdan bozor subyektlarini davlat tomonidan tartibga solishga izchil o'tish davom etmoqda. Bugungi kunga kelib, asosan, bozor sharoitida transport faoliyatining huquqiy bazasi yaratildi.²³

Biroq, bugungi kunda logistika sohasida bir qator kamchiliklar mavjud. Multimodal transport, logistika, bojxona, ekspeditorlik va boshqa xizmatlarning past darajasi mavjud edi. O'zbekistonda konteyner tashishning ulushi rivojlangan mamlakatlarga qaraganda ancha past. Bu qisman "xarajatlar + foyda" formulasi bilan indekslangan yuqori transport tariflari bilan bog'liq.

Mamlakatimizda savdo-sotiqni logistik qo'llab-quvvatlashning yangi elementlari paydo bo'lishiga qaramasdan, yuk oqimlarini tashkil etish va boshqarish amaliyotiga zamonaviy logistika usullari va texnik vositalarini joriy

²³ V. Yarashova, O'z. Res. iqtisodiy rivojlanish va qashshoqlikni kamaytirish vazirligi Iqtisodiy sharh №10 (250) 2020

etish sur'ati hali etarli emas. Hozirgi kunda logistika zanjiri bo'ylab transportni tashkil etish bo'yicha xizmatlar doirasini kengaytirishga, ya'ni "eshikdan eshikgacha", transport jarayoni bilan bir qatorda bojxona rasmiylashtiruv, qadoqlash, qadoqlash, tovarlarni saqlash va h. k. Shu munosabat bilan mamlakatimizning barcha logistika tizimini institutsional rivojlantirish, Agrologistika, sanoat, savdo, xarid qilish, transport, ombor, tijorat, axborot, marketing va boshqa turdagi logistika sohalarida ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini oshirish zarur.

Markaziy Osiyo mamlakatlarida o'zaro manfaatli savdo va shunga mos ravishda xalqaro tashish uchun katta salohiyat mavjud. Mintaqada tranzit salohiyatini yanada oshirish maqsadida sanoat, energetika, transport va yo'l obyektlari qurish bo'yicha yirik investitsiya loyihalari amalga oshirilmoqda. O'zbekiston–Qirg'iziston–Xitoy, Mozori-Sharif–Hirot va Pokiston va Hindiston yo'nalishlarida xalqaro tranzit yo'laklarini qurishda ishtirok etish O'zbekistonning tranzit salohiyatidan yanada kengroq foydalanish imkonini beradi.

Mintaqamizda xalqaro avtomobil transporti bo'yicha ikki tomonlama hukumatlararo bitimlar (IAP) doirasida ayrim mamlakatlar juftlari o'rtasida transport uchun turli huquqiy rejimlar belgilangan. Ular faqat muayyan PPC orqali sayohat qilish, etkazib berish marshrutini va tranzit erkinligini cheklash (tranzit ruxsatnomalarini berish tartib-qoidalari, ularning soni bo'yicha chegara va boshqalar), transport kvotasi (savdo to'sig'i/JST talabi), kelishish va ruxsat berish byurokratik tartib-qoidalari (jismoniy mavjudligi va hujjatlar hajmi).

Markaziy Osiyo mamlakatlari temir yo'l tashuvlari xalqaro temir yo'l yuk qatnovi to'g'risidagi bitim (SMGS) asosida amalga oshiriladi. Biroq, bu erda ham bir qator zaif nuqtalar mavjud: kamdan - kam hollarda transport yo'li bilan foydalaniladi va "eshikdan eshikgacha" xizmatlar kam rivojlangan (masalan., P. Lianyungan–st. Dostyk–Toshkent yo'nalishi bo'yicha 3 ta yukxalasi talab qilinadi), intermodal xizmat yo'q. Xizmat ko'rsatish va ro'yxatdan o'tkazish qoidalari uyg'unlashtirilmadi, buning natijasida avtomobillar va transport vositalarining uzoq

davom etishi kuzatilmoqda. Yuk jo'natuvchilar va yuk tashish bozori ishtirokchilari o'rtasidagi munosabatlar, shuningdek, texnik ta'minot masalalari (marshrut kompozitsiyalari, konteyner tashish platformalari va boshqalar) to'liq tartibga solinmagan. Mavjud standartlar va talablardan va transchegaraviy bojxona nazorati amaliyotidan farq qiladi. Mamlakatlarning bojxona xizmatlari va integratsiyalashgan yuklarni kuzatish axborot tizimlari o'rtasida muvofiqlashtirish yo'q. Xalqaro o'tish punktlarida ayrim bojxona postlari zarur qurilmalar bilan jihozlanmagan. Xalqaro avtomobil tashuvlari bozori ishtirokchilariga bojxona nazorati sohasida yuz berayotgan o'zgarishlar va h. k. o'z vaqtida yetkazilmaydi.

Mintaqaviy savdoni cheklovchi xolis omillar (xalqaro dengiz aloqalaridan foydalanish imkoniyati yo'qligi, tovarlar bahosidagi transport xarajatlarining yuqori ulushi, yuqori qo'shimcha qiymatga ega tayyor mahsulot nomenklaturasining cheklanganligi) Markaziy Osiyo mamlakatlarini transport, infratuzilma va logistika rivojiga katta e'tibor qaratishiga sabab bo'lmoqda. Ushbu muammolarni samarali hal etish va logistikaning boshqa ko'plab muammolarini bartaraf etish uchun O'zbekistonga transport sohasidagi kelishuvlar va konvensiyalarga, xususan, chegaralardagi yuklarni nazorat qilish shartlarini kelishish to'g'risidagi xalqaro Konvensiyaga (bojxona nazoratining namunaviy sxemalarini ishlab chiqish va h.k.) qo'shilish, shuningdek, MDH kelishuvida ko'zda tutilgan transport vositalarini tortish bo'yicha xalqaro sertifikatni joriy etish tartibini (Cho'lponota, 16.04.2004 y.) yakunlash maqsadga muvofiqdir. Bundan tashqari, "yashil karta" sug'urta polisi egalarining xalqaro sug'urta tizimiga integratsiyalashuvi, tariflarni birxillashtirish va temir yo'l infratuzilmasiga va harakat tarkibidan o'zaro foydalanishga ruxsat berish siyosatini muvofiqlashtirish, yagona transport hujjatini kelishish masalalarining dolzarbligi oshib bormoqda. Shu bilan birga, ekspertlar mintaqadagi bojxona xizmatlariga risklarni boshqarish asosida tanlab nazoratni qo'llash, mijozlarga oldindan xabar berish uslubini joriy etish va "yashil yo'lak", "yagona darcha" tizimlarini joriy etish, bojxona tranzitining yagona tartib-taomilini qabul qilishni tavsiya qiladi.

O'zbekiston makrologik tizimini rivojlantirish va uning asosida integratsiyalashgan transport-logistika tizimlarini shakllantirish Yevroosiyo xalqaro transport koridorlarining global tizimida mamlakatning tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarishni ta'minlaydi va iqtisodiyotning boshqa tarmoqlariga, tovarlar va xizmatlar hududiy bozorlarini rivojlantirishga va, oxir-oqibat, mamlakatning yalpi hududiy mahsuloti (YAHM) va yalpi ichki mahsuloti (YAIM) ni ko'paytirishga katta multiplikativ ta'sir ko'rsatadi.

Rivojlangan mamlakatlarning jahon tajribasi shuni ko'rsatadiki, logistika tizimlaridan foydalanishda transport xarajatlari 7-20% ga kamayadi, materiallar va tayyor mahsulotlarni yuklash va tushirish va saqlash xarajatlari 15-30% ga kamayadi, umumiy logistika xarajatlari 12-35% ga kamayadi, shuningdek, moddiy resurslarning 20-40% ga aylanishi tezlashadi, shuning uchun moddiy resurslar va tayyor mahsulotlar zaxiralari 50-200% ga kamayadi. Dunyoda intermodal transport koridorlari bo'ylab transport oqimlarining konsentratsiyasi va konteyner tashishning o'sishi bilan bog'liq bo'lgan yuk tashish texnologiyasini takomillashtirishning barqaror tendentsiyasi kuzatilmoqda. Agar aloqa yanada rivojlangan G'arbiy va Markaziy Evropada transport koridorlarining asosiy tizimini shakllantirish asosan tugagan bo'lsa, MDH mamlakatlarida bu jarayon davom etmoqda va Yevroosiyo transport siyosatining asosiy vazifalaridan biri hisoblanadi.

Transport-logistika jarayonining barcha turlari va boshqa ishtirokchilarining muvofiqlashtirilgan o'zaro hamkorligini ta'minlaydigan multimodal logistika markazlari (MLC) xalqaro transport koridorlari bo'ylab yirik transport tugunlarida, shuningdek, tovar-moddiy, axborot, servis va moliyaviy oqimlarning integratsiyalashuvini ta'minlaydigan transport kommunikatsiyalari bilan bir qatorda, ushbu muammoni hal etishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ekspertlarning fikriga ko'ra, XXI asrning birinchi choragida dunyoning eng yirik transport tugunlarida intermodal transport koridorlari bilan bog'liq bo'lgan xalqaro darajadagi 70 MLC buyurtmasi amalga oshiriladi, ular mintaqaviy logistika tizimlarini birlashtirib, ekspeditorlar va tashuvchilar orqali har bir jo'natuvchiga va

jo'natuvchiga kirish imkonini beradi. Yuklarni etkazib berishni tashkil etishning bunday sxemasi transport va tarqatish jarayonining samaradorligini 30-40% dan ortiq oshirish imkonini beradi.

3.3. Transport yo`laklarini logistik infratuzilmalari tizimidagi o`rni

Transport logistika sohasini o`rganar ekanmiz, bevosita ushbu soha bilan bog`liq holda mintaqaviy geosiyosat, iqtisodiyot va geografiya kabi sohalarni ham o`rganish lozim ekanligini angalab yetamiz. Shu sababli O`zbekiston transport logistika tizimini chuqur o`rganish uchun u joylashgan mintaqa va qo`shni davlatlar transport logistika tizimini ham chuqur o`rganish kerak bo`ladi. Ushbu sabab oldimizga Markaziy Osiyo mintaqasi va ochiq dengizga chiqish uchun muhim ahamiyat kasb etadigan Yaqin Sharq mintaqasidagi davlatlari transport tizimini o`rganishdek muhim vazifani qo`yadi. Shu sababli, Eron, Afg`oniston, va Turkiya kabi davlatlarning transport tizimini va mamlakatda ushbu soha rivojini o`rganishga qaror qildik. Ushbu transport tizimi o`rganilayotgan mamlakatlar Yaqin Sharq mintaqasida geostrategik muhim o`rin tutuvchi kalit davlatlar hisoblanib, shu qatorda ularning transport logistika tizimi ham muhim ahamiyat kasb etadi. Hozirda ushbu davlatlar G`arbiy va Markaziy Yevropa, Janubiy-sharqiy Osiyo va Yaqin Sharqni bog`lovchi yirik transport korridorlarini tashkil qilish borasida turli loyiha va takliflarni ilgari surmoqdalar.

Ushbu loyihalar doirasida bevosita Markaziy Osiyo mintaqasi va O`zbekiston ishtirok etadi. Bu ushbu davlatlarning transport logistika tizimini chuqur o`rganish va hozirda amalga tadbiiq qilinishi kutilayotgan yirik loyihalarini tahlil qilishni taqozo qiladi. Shu sababli ushbu mavzuni o`rganishni har bir davlat transport sohasini batafsil o`rganishdan boshlaymiz.

Eron transport logistika tizimi. Yaqin Sharq mintaqasida joylashgan mamlakatlar ichida transport tizimi eng yaxshi rivojlangan davlatlardan biri bo`lib, barcha odatiy transport turlari mavjud. Havo transporti samolyot va vertolyot vositalaridan iborat. Mamlakatda 2010-yil ma`lumotlari bo`yicha jami 319 ta

aeroport mavjud bo'lib, shularning 133 tasi qoplamali, 186 tasi esa qoplamasiz yo'lakli aeroportlardir. Jahonda ushbu ko'rsatkich bo'yicha 24-o'rinda turadi. Bundan tashqari, vertolyot qo'nadigan aeroportlar (heliport) soni 19 tani tashkil qiladi.

Temir yo'l transporti ham yaxshi rivojlangan bo'lib, keng va standard relsli temir yo'llarida tashkil topgan. Xususan, temir yo'llarning uzunligi 8442 kmni tashkil qilgan bo'lib, shundan 94 km keng relsli, 8348 km standard relsli temir yo'l liniyalaridir. Umumiy uzunligi 148 km bo'lgan standard yo'llar elektrlashtirilgan. Temir yo'llari uzunligi bo'yicha jahonda 26-o'rinda turadi.

Avtomobil yo'llarining uzunligi jami 172927 km bo'lib, shundan 125908 km qoplamali (1429 km ekpress yo'llar), 47019 km qoplamasiz yo'llardir(2006-yil). Avtomobil yo'llari uzunligi bo'yicha jahonda 28-o'rinda turadi.

Ichki suv yo'llari uzunligi 850 km (Qoraun daryosi va Urmia ko'li) bo'lib, uzunligi bo'yicha jahonda 70-o'rinda turadi. Quvur transporti esa 7 km kondensat, 12 km gaz kondensat, 19246 km gaz, 570 km suyuq neft-gaz, 7018 km neft, 7936 km qayta ishlangan mahsulotlar tashiladigan quvurlardan iborat.

Dengizda savdo qiluvchi logistika kompaniyalar soni jami 74 ta bo'lib, ulardan 11 tasi quruq yuk tankerlar (balker), 40 ta yuk tankerlari, 5 ta kimyoviy tanker, 9 ta konteyner, 1 ta suyuq gaz, 3 ta yuk-yo'lovchi, 2 ta muzlatkichli konteyner, 2 ta aylanuvchi va 1 ta chet el logistika xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyalardir. Bundan tashqari, ma'lumotlariga ko'ra chet mamlakatlarda Eronning jami 78 ta logistika kompaniyalari mavjud bo'lib, shulardan Barbadosda 4 ta, Boliviya da 1 ta, Kiprda 10 ta, Gong Kongda 1 ta, Maltada 56 ta, Panamada 5 ta va Ukrainada 1 ta faoliyat olib boradi. Yirik portlari Bandar Abbas, Assaluya, Bandar e Imom Homayni va Chohbahor. Eron yuqorida ta'kidlanganidek, muhim geografik joyda joylashgan bo'lib, Markaziy Osiyo bilan aloqa qilishda Yaqin Sharq mintaqasi va uning atrofidagi davlatlar uchun geostrategik hudud hisoblanadi. Shu sababli ko'plab tashqi davlatlarning geosiyosiy manfaatlari ushbu hududda to'qnashadi. Bu esa Eronning transport logistika tizimida tranzit korridorlarning ahamiyatini oshiradi va bu sohada yangi loyihalarni keltirib

chiqaradi. Hozirga kelib, Eron hududidan o'tuvchi tranzit korridorlar bir nechtaga yetdi va ularning asosiy qismi tashqi davlatlarning manfaatlariga asosiga tashkil qilingan. Ular qatoriga Shimol-Janub korridori, Sharq-G'arb Ipak Yo'li korridori, Transafg'on korridori va TRACEKA korridorlari kiradi.

Shimol-Janub tranzit koridori. Ushbu korridor Eronning Oman qo'ltig'ida joylashgan Chohbahor porti va asosiy dengiz port hisoblangan Bandar Abbas porti asosida tashkil qilinib, Markaziy Osiyo va Yaqin Sharq mintaqasidan o'tuvchi savdo yo'lini barpo qiladi. Asosiy yo'nalishlari Eron-Turkmaniston-O'zbekiston va Eron-Turkmaniston-Kaspiy-Rossiya hisoblanadi. Ushbu yo'l Eronning Afg'oniston, Turkmaniston, Pokiston, Ozarbayjon, Armaniston va Iroq bilan chegaralaridan o'tuvchi halqa yo'lini ham birlashtiradi.

Yuqoridagi xaritada korridorning Afg'oniston va O'zbekistondan o'tuvchi qismi tasvirlanmagan. Aslida Markaziy Osiyo bilan savdo aloqalarini rivojlantiruvchi vosita sifatida Hindiston va Eron manfaatlariga ustida tashkil qilinayotgan ushbu korridor Hindistonga katta iste'mol bozorini ochadi. Eron uchun esa Hindistondan yuqori texnologiyalar, energetika va boshqa strategik mahsulotlar import qilish imkonini beradi. Bu yerda Hindistonning asosiy manfaati Eron, Afg'oniston, Bangladesh, Nepal, Shri Lanka va Markaziy Osiyo o'rtasidagi savdo ittifoqini mustahkamlashdir. 1996-yilda Tajan-Sarabs-Mashhad temir yo'l tarmog'ining qurib bitkazilishi Markaziy Osiyo davlatlari, xususan, O'zbekiston uchun Rossiya temir yo'l tarmog'iga bog'liqlikni kamaytirdi va ochiq dengizga Eron(Bandar Abbas) orqali yangi muqobil yo'l ochildi. O'zbekiston-Afg'oniston-Eron-Hindistonni bog'lovchi korridorning 200 km ga cho'zilgan tranzit yo'li kelajakda ushbu hududlarda savdoning tez o'sishiga sabab bo'lishi mumkin[9] (hozirda ushbu yo'lning Afg'oniston shimolidan o'tuvchi qismi Termiz-Hayraton-Mozori Sharif temir yo'l tarmog'i qurib bitkazildi).

Ushbu korridor doirasida Hindiston bilan Eron manfaatlarining ilk birlashuvi 2003-yil yanvarda "Yo'l xaritasi va strategik hamkorlik to'g'risidagi" o'zaro anglashuv Memorandumi imzolash bilan boshlangan bo'lib, amalda sezilarli ishlar shu sanadan boshlandi. Hindiston o'zining Pokiston bilan nizolari sababli

Markaziy Osiyo bilan aloqani yo'lga qo'yuvchi tranzit korridorni Pokiston hududidan olib o'tishdan ko'ra Eronning Chohbahor porti orqali uni aylanib o'tishga qaror qildi. Aynan shu sabab Shimol-janub korridorini vujudga keltirdi. Hindiston tomoni 2009-yil 22-yanvarda qurib bitkazilgan Zaranj-Dalaran temir yo'li va Afg'onistonning asosiy temir yo'l tarmog'ini Eronning markaziy tarmog'iga bog'lovchi temir yo'lini qurilishiga \$ 136 mln mablag' ajratdi. Ushbu yo'l Afg'oniston shimolida Hirot va Qobulni Mozori Sharif orqali, janubda esa Qandahorni bog'lovchi temir yo'l halqasini Eron bilan birlashtiradi va O'zbekiston uchun Eron dengiz yo'lga chiqish uchun yaqin yo'nalish ochiladi. Eski O'zbekiston-Turkmaniston-Eron tranzit korridori o'z ustida joylashgan Mash'had shahrini Eronning Tehrondan keyin eng rivojlangan ikkinchi shahriga aylantirdi.

Tarixga nazar solsak, Hindiston va Eron Shimol-janub tranzit korridori loyihasini rivojlantirgan holda tovarlar oqimini Rossiya va Yevropa tranzit yo'li bilan bog'lash maqsadida 2000-yil sentabrda Sankt Piterburg shahrida "Xalqaro Shimol-janub transport korridori bo'yicha" hukumatlararo Bitim imzoladilar. Bundan tashqari, Eron va Hindistonni Markaziy Osiyo bilan bog'lovchi Turkmaniston oraqli o'tadigan yangi muqobil transport korridorini tashkil qilish maqsadida 1997-yil fevralda Turkmaniston bilan bitim imzolangan. Shimol-janub korridorining yangi tarmoqlarni belgilovchi ushbu bitimlar kelajakda Eron, Hindiston, Markaziy Osiyo, Rossiya va Yevropani birlashtiruvchi yagona savdo tarmog'ini vujudga keltiradi.

Shimol-janub korridori o'zining asosiy muqobili hisoblangan Suvaysh kanali orqali o'tuvchi tranzit korridoridan deyarli ikki barobarga yaqinroq. Shimol-janub korridorining asosiy kamchiligi bu Eron bilan Rossiya o'rtasida yagona temir yo'l tarmog'ining mavjud emasligi hamda Rossiya port va bojxonalarida xizmatlarning sekinlik bilan amalga oshirilishidir. O'zbekiston Respublikasi hozirda Shimol-janub korridorining yangi tarmog'I bo'lgan **O'zbekiston-Turkmaniston-Eron-Oman-Qatar tranzit korridorini** tashkil qilish tashabbusi bilan chiqmoqda. Xususan, Prezidentimiz Islom Karimov 2010-yil oktabr oyida Turkmanistonga qilgan rasmiy safari chog'ida ushbu yangi korridor ikki davlat uchun jahon bozoriga chiqish

uchun yangi imkoniyatlar eshigini ochishini ta'kidlab o'tgan. 2011-yilga kelib yuqoridagi besh davlat o'rtasida o'zaro bitim imzolandi va amaliy ishlar boshlab yuborildi. Hozirda Turkmanistonda Shimol-janub korridorining boshqa tarmog'i Eron-Turkmaniston-Qozog'iston yo'nalishini tashkil qilish loyihasi mavjud. Turkmaniston va O'zbekiston mintaqada qulay geografik joylashuvi tufayli tranzit yuk tashish bo'yicha katta salohiyatga ega.

Xususan, bu ikki davlat eksport-import yuk tashish salohiyati yiliga o'rtacha 2,5 mln tonnani tashkil qiladi. Oman va Qatarga olib chiqiladigan yangi tranzit yo'l O'zbekiston-Forob(Turkmaniston)-Sarahs(Eron) yo'nalishi orqali Eron temir yo'l tarmog'iga birlashadi va Fors ko'rfaziga chiqadi. Ushbu yo'nalish Shimol-janub korridori bilan birlashib ketadi va Qatar bilan Oman marshrutlarini ham o'z ichiga oladi. Ushbu yangi tranzit yo'li eski Baynau-Turkmanobod-Sarahs yo'nalishidan 600 km ga qisqaroq bo'lib, yuk tashish harajatlarini sezilarli qisqartiradi va har bir reysdan 2 sutka vaqtni tejab qoladi. Ekspertlarning hisob-kitoblariga ko'ra, ushbu yo'nalish tranzit yuk tashish sig'imi yiliga 10-12 mln tonnaga yetishi mumkin. Ushbu yangi tranzit korridori Markaziy Osiyo davlatlari uchun, ayniqsa, O'zbekiston uchun katta ahamiyatga ega bo'lib, Xitoy, Rossiya va Qozog'istondan keluvchi yuk oqimini O'zbekiston hududi orqali Turkmaniston, Eron va Fors ko'rfaziga chiqishiga va shu yo'nalish bo'yicha orqaga qaytishiga imkoniyat yaratadi.

Agar ushbu tranzit yo'li to'liq ishga tushirilsa, O'zbekiston, Turkmaniston va Eronning tranzit yuk tashish sig'imi bir necha marta ortadi va transport logistika tizimi mukammallashadi. Lekin hozirda O'zbekiston orqali o'tuvchi tranzit yuklarning bojxonada ma'lum sabablarga ko'ra to'xtab qolishi sababli Qozog'iston, Turkmaniston va Eron Kaspiy orqali o'zaro tranzit yo'li tashkil qilish bo'yicha yangi loyiha ishlab chiqmoqda. Agar ushbu loyiha amalga oshirilsa, yuqoridagi O'zbekiston-Qatar yo'nalishiga muqobil yo'nalish paydo bo'ladi va O'zbekistonning tranzit logistika salohiyati pasayadi. Lekin O'zbekiston bojxona tizimidagi yuqorida ta'kidlangan muammolar tez orada o'z yechimini topadi. Chunki hozirda O'zbekiston yuqoridagi O'zbekiston-Turkmaniston-Eron-Oman-

Qatar tranzit korridori loyihasini imkon qadar tezroq amalga oshirish bo'yicha barcha ishlarni amalga oshirmoqda.

Hozirda Xitoy tashabbusi bilan Pokiston o'zining Gvadar porti orqali Fors ko'rfaziga chiqish imkonini beruvchi yangi transport korridorini tashkil qilishga urinmoqda. Chunki ushbu loyiha Pokistonning Xitoy va boshqa Janubi-sharqiy Osiyo mamlakatlari bilan savdo aloqalarini kuchaytiradi hamda hozirda Pokistonga qo'yilgan iqtisodiy-siyosiy sanksiyani yengish uchun vosita hisoblanadi. Lekin Shimol-janub korridori loyihasi Pokistonning ushbu lohiyasiga javob sifatida Hindiston tomonidan faol qo'llab-quvvatlanmoqda.

Umuman olganda, Shimol-janub korridori G'arb-Sharq Ipak Yo'li loyihasiga muqobil sifatida ishlab chiqilgan bo'lib, Hindiston uchun Markaziy Osiyo va Yaqin Sharqdan Arab dengizi orqali energetika resurslarini olish imkoniyatini beradi. Lekin hozirda ushbu loyihaga raqobatchi sifatida Xitoy Pokiston bilan o'z tranzit korridorini qurishga, AQSH esa Afg'oniston iqtisodiyotini jonlantirish maqsadida Afg'oniston orqali o'tuvchi tranzit yo'llarni qo'llab-quvvatlamoqda. Shunday bo'lishiga qaramasdan, 1300 km masofaga cho'zilgan Shimol-janub korridori boshqa transport yo'llari kabi bir nechta davlatlar manfaatlarini o'zida jamlaydi va o'z ustida joylashgan mintaqani iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan rivojlanishiga sabab bo'ladi.

Afg'oniston transport logistika tizimi. Afg'oniston doimiy usushlar sababli mintaqada iqtisodiy-ijtimoiy infratuzilmasi eng past rivojlangan davlat hisoblanadi. Shu sababli transport tizimi ham yaxshi rivojlanmagan. Mamlakatda avtomobil, havo va qisman temir yo'l transport turlari mavjud.

Afg'oniston havo transporti o'rta darajada rivojlangan bo'lib, olib borilgan harbiy harakatlar natijasida biroz rivojlanishga yuz tutgan. 2010-yil ma'lumotlariga ko'ra mamlakatda jami 53 ta aeroport mavjud bo'lib, shundan 19 tasi qoplamali, 34 tasi esa qoplamasiz yo'lakli aeroportlar hisoblanadi. Jahonda ushbu ko'rsatkich bo'yicha 89-o'rinda turadi. Bundan tashqari, 11 ta vertolyot uchun maydonchalar mavjud. Avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 2010-yilda 42150 km bo'lib,

shundan 12350 km qattiq qoplamali, 29800 km qoplamasiz yo'llar hisoblanadi. Ushbu ko'rsatkich bo'yicha jahonda 87-o'rinda turadi.

Ma'lumotlariga ko'ra, quvur transporti bo'yicha 466 km uzunlikdagi gaz quvurlari mavjud. Suv transporti daryolarning ayrim joylarida va asosan Amudaryoda mavjud bo'lib, 2010-yil hisobiga ko'ra jami uzunligi 1200 km ni tashkil qiladi. Jahonda ushbu sohada 59-o'rinda turadi[18]. Port va terminallar faqat Haydarobod va Shri Xonda mavjud. Mamlakatda yaqinda barpo qilingan Termiz-Hayraton-Mozori Sharif temir yo'l tarmog'idan boshqa tarmoq mavjud emas. Afg'oniston o'z geografik joylashuviga ko'ra mintaqada muhim tranzit davlat vazifasini bajarishi mumkin. Lekin yaqin yillarga qadar notinch vaziyat bunga imkon bermas edi. Mamlakatda tinchlik o'rnatilishi bilan ushbu imkoniyat qayta tiklandi. Ammo butkul tanazzulga yuz tutgan iqtisodiyotni tiklash uchun uzoq vaqt talab etiladi. Shunga qaramasdan qo'shni mamlakatlar tashabbusi bilan Afg'onistonda tranzit transport korridorlarini tashkil qilish ishlari boshlab yuborilgan. Chunki Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun eng qisqa dengizga chiqish yo'llarini qurish juda muhim. Shu sababli, O'zbekiston, Qirg'iziston, Xitoy va Eron tashabbusi bilan mamlakatda **Transafg'on korridorini** tashkil qilish loyihasi amalga oshirilmoqda. Ushbu loyiha bo'yicha **Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston-Afg'oniston-Eron** tranzit yo'li tashkil qilinmoqda. Ushbu tranzit yo'li yuqoridagi davlatlar manfaatlarini o'zida aks ettirish bilan birga mintaqani iqtisodiy jihatdan rivojlantirishga ham xizmat qiladi. Bundan tashqari, O'zbekiston Afg'oniston orqali Eron dengiz yo'liga chiqish uchun harakat qilmoqda.

Ushbu korridorni tashkil qilishda O'zbekiston katta tashabbus ko'rsatmoqda. Chunki ushbu yo'lining qurilishi O'zbekiston ishlab chiqaruvchilari uchun transport xarajatlaridan yiliga \$ 50 mln va bojxona tarifflarining qisqarishdan esa \$ 15 mln mablag'ni tejab qolish hamda tranzit yo'lidagi xizmatlar orqali daromad olish, transport logistika tizimini rivojlantirish va eksport hajmini oshirish imkoniyatini beradi. Bundan tashqari Xitoydan kelayotgan tovarlar oqimi O'zbekiston orqali o'tadi va Fors ko'rfazidan keluvchi tovarlar uchun ham yagona qulay tranzit

yo'liga aylanadi. Bu esa mintaqaning an'anaviy tranzit xaritasiga keskin o'zgartirishlar kiritishi mumkin.

Ushbu tranzit yo'li Turkmaniston orqali o'tuvchi yo'lga nisbatan qisqaroq bo'lib, boltiqbo'yi mintaqasi orqali ochiq dengizga chiqish yo'lidan 1,8 marta qisqaroqdir. Ushbu tarmoq "Transafg'on korridori" deb nomlanib, bu borada dastlabki amaliy ishlar 2006-yildan boshlandi. Eron va O'zbekiston tomoni tashabbus ko'rsatgan holda loyihaga doir qurilish ishlarini amalga oshirdi. Xususan, 2006-yilda Eron tomoni Bafq-Bandar Abbas temir yo'l tarmog'ini qurib bitkazdi. Bundan, Markaziy Osiyodan kelayotgan yuklar Mashhad-Tehron-Bafq-Bandar Abbas yo'nalishi bo'yicha aylanma yo'ldan ko'ra Mashhad-Bafq-Bandar Abbas yo'nalishi bo'yicha 800 kmga yaqinroq yo'ldan harakatlanishi mumkin bo'ladi(1-ilovaga qarang). Eron dengiz yo'liga chiqish Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun katta imkoniyatlar eshigini ochdi.

Yuqorida ta'kidlanganidek, 1996-yilda Tajan-Sarabs-Mash'had temir yo'l tarmog'ini qurib bitkazilishi bilan Markaziy Osiyoda joylashgan davlatlar uchun ochiq dengizga chiqish yo'li qisqardi, ya'ni an'anaviy eski tranzit yo'li **Qozog'iston-Rossiya-Ukraina-Belarussiya** orqali Yevropa va ochiq dengizga chiqish yo'lidan deyarli voz kechildi. Shu sababli 1997-yilga qadar O'zbekistondan eksport yuklari Qozo'giston va Rossiya tranzit yo'li orqali Chop (Ukraina) va Brest (Belarussiya) portlaridan Yevropa va ochiq dengizga chiqarilgan bo'lsa, 1999-yildan boshlab ushbu yo'nalishdagi yuk hajmi transport harajatlarni yuqoriligi hisobiga keskin qisqardi[20]. Natijada ushbu yo'nalish muqobili sifatida Eron orqali fors ko'rfaziga chiqadigan yangi tranzit yo'liga o'tildi. Bu esa Markaziy Osiyo davlatlari eksport-import hajmi va sifatini bir necha barobar ortishiga sabab bo'ldi. Hozirda ushbu tranzit yo'lini yanada mukammallashtirilgan holda Afg'oniston shimolidan Termiz-Hayraton-Mozori Sharif temir yo'li qurib bitkazildi. Ushbu temir yo'l tarmog'i Eron temir yo'l tarmog'i bilan birlashtirilmoqda. Hozirda ushbu yo'nalish ishga tushish arafasida turibdi. Bundan tashqari, ushbu tranzit yo'li bo'yicha avtomobil yo'li ham yotqizilmoqda. 2006-yilda 60 kmli Hirot-Forob avtomobil yo'li qurilgan bo'lsa,

2009-yilda 123 km uzunlikdagi kengligi 11 m bo'lgan Dogarun-Hirot avtomobil yo'li qurib bitkazildi. Shu bilan birga Parishon daryosiga Zarang-Milak-Chohbahor yo'nalishida 320 m uzunlikdagi "Melak" ko'prigi qurildi.

Transport logistika tizimi yaxshi rivojlanmasligi natijasida katta imkoniyatlar eshigi yopib qo'yilgan. Xususan, mamlakatda uchta yirik korridor Tojikiston (Sharxan, Bandar), Turkmaniston (Akina, Turgundi) va O'zbekiston (Hayraton-Mozori Sharif) korridorlari mavjud bo'lib, ularning har birida infrastrukturalar yaxshi rivojlanmaganligi, transport yuk tashish sig'imi kamligi va logistika ob'yektlari yetishmasligi natijasida katta salohiyat foydalanilmay qolmoqda. Lekin so'nggi yillarda O'zbekiston bilan tranzit korridorning asosiy qismi Hayraton-Mozori Sharif temir yo'l tarmog'ini qurib bitkazilishi ikki davlat o'rtasidagi Tovar aylanmasini 400 % ga ortishiga sabab bo'ldi. Hozirda ushbu tranzit yo'lining davomini qurish va Mozori Sharif-Hirot-Haydarobod-Eron temir yo'l tarmog'ini yo'lga qo'yishga harakat qilinmoqda.

Yuqoridagi Shimol-janub tranzit yo'lini to'ldiruvchi O'zbekiston-Afg'oniston-Eron yo'nalishidagi transafg'on korridoriga muqobil sifatida Hindiston, Pokiston, Xitoy va boshqa qo'shni mamlakatlar manfaatlarini birlashtiruvchi yangi korridor loyihasi mavjud. Ushbu loyiha **Termiz-Hayraton-Mozori Sharif-Qobul-Hirot-Karachi(Pokiston)** yoki **Termiz-Hayraton-Mozori Sharif-Qobul-Hirot-Gwadar(Pokiston)** yo'nalishi bo'yicha yangi tranzit korridorini tashkil qilishni ko'zda tutadi. Ushbu tranzit yo'li O'zbekiston-Turkmaniston-Eron va O'zbekiston-Afg'oniston-Eron tranzit yo'llariga muqobil bo'lib, Xitoy va Janubiy Sharqiy Osiyodan kelyotgan yuk oqimni 2 barobar tezlashtiradi[23]. Xitoy, Pokiston va Hindiston ushbu loyihadan katta foyda ko'radi. Chunki Rossiya va Markaziy Osiyo energetika resurslarini qulay usulda olib kelish va yangi tranzit savdo yo'lini barpo qilish mumkin. Lekin ushbu loyiha amalga oshirilishi uchun Afg'onistondagi siyosiy vaziyat barqaror bo'lishi va Afg'oniston ichki infrastrukturasini iqtisodiy jihatdan rivojlanishi lozim. Bu masalani xalqaro moliyaviy tashkilotlar yoki yirik davlatlar orqali hal qilish mumkin. Afg'onistonning o'zi ham tranzit korridorlarini rivojlantirishdan katta

manfaatdor. Chunki bu bilan ichki transport logistika sanoati, ichki iqtisodiy infrastrukturalar va tog'-kon sanoati rivojlanadi hamda tashqi tovar aylanmasi keskin ortadi. Bundan tashqari, Afg'onistonda kam uchraydigan noyob metal zaxiralari va boshqa tabiiy resurslar mavjud.

Umuman olganda, tranzit korridorlari bilan birga temir yo'ldan tashqari avtomobil yo'llarini ham tashkil qilishga harakat qilinmoqda. Qo'shni mamlakatlar manfaatlarini birlashtiruvchi ushbu korridorlar kelajakda mintaqa tranzit xaritasini keskin o'zgartirishi mumkin. Bu esa mintaqada xalqaro multimodal logistika markazlari asosida logistika sanoatini tashkil qilishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Turkiya transport logistika tizimi. Turkiyada barcha transport turlari yaxshi rivojlangan. Havo transporti samolyot va vertolyot vositalaridan iborat. Mamlakatda 2010-yil ma'lumotlari bo'yicha jami 99 ta aeroport mavjud bo'lib, shularning 88 tasi qoplamali, 11 tasi esa qoplamasiz yo'lakli aeroportlardir. Jahonda ushbu ko'rsatkich bo'yicha 60-o'rinda turadi. Vertolyot qo'nadigan aeroportlar (heliport) soni 20 tani tashkil qiladi.

2008-yilda temir yo'llarning umumiy uzunligi 8697 kmni tashkil qilgan bo'lib, shundan 1,4 km keng relsli, 8697 km standard relsli temir yo'l liniyalaridir. Umumiy uzunligi 1920 km bo'lgan standard yo'llar elektrlashtirilgan. Temir yo'llari uzunligi bo'yicha jahonda 23-o'rinda turadi.

Avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 352046 km bo'lib, shundan 313151 km qoplamali (2010 km ekpress yo'llar), 38195 km qoplamasiz (2008-yil) yo'llardir. Avtomobil yo'llari uzunligi bo'yicha jahonda 28-o'rinda turadi.

Ichki suv yo'llari uzunligi 1200 km bo'lib, uzunligi bo'yicha jahonda 61 o'rinda turadi. Quvur transporti esa 10630 km gaz, 3636 neft mahsulotlari tashiladigan quvurlardan iborat.

Dengizda savdo qiluvchi logistika kompaniyalar soni 645 ta bo'lib, ulardan 95 tasi quruq yuk tankerlar (balker), 290 ta yuk tankerlari, 85 ta kimyoviy tanker, 40 ta konteyner, 6 ta suyuq gaz, 1 ta yo'lovchi, 59 ta yuk-yo'lovchi, 31 ta benzin, 1 ta muzlatkichli konteyner, 34 ta aylanuvchi va 2 ta maxsus tenkerli xizmatlarni

ko'rsatuvchi kompaniyalardir[28]. Yirik portlari Aliaga, Diliskalesi, Eregli, Izmir, Kochaeli(Izmit), Merchin va Yarmicha kabilar.

Hozirda Turkiyada transport logistika sohasida bir nechta muhim loyihalar mavjud va ushbu loyihalar hozirgi siyosiy vaziyatga ko'ra turlicha darajadagi jarayon bilan amalga oshirilmoqda. Turkiyaning qulay geografik joylashuvi va ijtimoiy-iqtisodiy hamda siyosiy barqarorligi tranzit korridorlarini tashkil qilishda muhim asos bo'lib xizmat qiladi. Bundan tashqari, Turkiya Shimol-janub va G'arb-Sharq tranzit korridorlarni birlashtirish imkoniyatiga ega bo'lgan sanoqli davlatlardan biri hisoblanadi.

Ya'ni, undagi transport salohiyati G'arbiy va Markaziy Yevropa, Rossiya, Xitoy, Markaziy Osiyo, Yaqin Sharq hamda Janubiy Sharqiy Osiyo korridorlarini birlashtirish imkoniyatiga ega. Transport logistika sohasidagi eng yirik loyihalardan biri bu Qora Dengiz Iqtisodiy Xamkorlik Tashkiloti (QIXT) doirasida yagona transport tizimini tashkil qilishdir. Ushbu loyihaga ko'ra **Turkiya-Gruziya-Ozarbayjon-Armaniston-Moldaviya-Serbiya** transport logistika tizimini tashkil qilish ko'zda tutilgan. Lekin hozirda Gruziya va Armanistonda yuz berayotgan siyosiy notinchliklar ushbu loyihani amalga oshirilishini sekinlashtirmoqda.

Ikkinchi yirik loyiha bu **Samson-Kavkaz** loyihasi bo'lib, unga ko'ra Rossiya va Turkiya o'rtasida Gruziyani aylanib o'tgan holda tranzit yo'li va yagona transport logistika tizimini tashkil qilish ko'zda tutilgan. Bu loyiha orqali Rossiyaning Krasnodar va Rostov viloyatlarida hamda Turkiyaning Qora dengiz bo'yi portlarida yagona bojxona tizimiga asoslangan logistika markazlari tashkil qilinadi. Natijada Turkiyadan qishloq xo'jaligi, tekstil va qurilish mollari Rossiyaga hamda Rossiyadan energetika va metallurgiya mahsulotlari Turkiyaga erkin kirib kelishi mumkin. Ushbu loyihada Turkiya tomoni ko'proq foyda ko'radi, chunki Rossiya, Belorussiya va Qozog'iston o'rtasidagi bojxona ittifoqi sababli ushbu mamlakatlarga boshqa tovarlar ham erkin kirib kelishi mumkin. Hozirda ushbu loyiha faol amalga kiritilmoqda.

Uchinchi yirik loyihalardan biri TRASEKA bo'lib, unga ko'ra Kavkaz davlatlari orqali Markaziy Osiyo mintaqasini Yevropa bilan bog'lash ko'zda tutilgan. G'arb-Sharq tranzit korridoriga muqobil hisoblangan ushbu korridor istiqboli porloq loyihalardan hisoblanadi. Lekin hozirda ma'lum sabablarga ushbu loyiha to'xtab qolgan. Buning asosiy sabablari quyidagilar:

- Gruziya va Turkiyaning ba'zi hududlarida rejalashtirilgan temir yo'l tarmoqlarini qurish sekinlashgan;
- Turkiya hududining ma'lum joylarida temir yo'l tarmoqlarini modernizatsiya qilish lozim;
- Qora dengizdagi oqimlar kemalar tezligini kamaytirmoqda;
- Bosfor tagidan o'tuvchi tunnel qurilishida ba'zi qiyinchiliklar yuzaga kelmoqda

Yuqoridagi sabablarga ko'ra hozirda TRASEKA loyihasi to'xtab qolgan bo'lsada, yaqin kelajakda ushbu loyiha yana qayta ishga turshirilishi ehtimoldan holi emas. Turkiyada Shimol-janub tranzit korridorini shimoli-g'arb qismini Rossiyaga muqobil sifatida Yevropa bilan bog'lash imkoniyati ham mavjud. Hozirda Yaqin Sharq davlatlari bilan olib borilayotgan faol hamkorlik bunga sharoit yaratadi. Bundan tashqari, Kavkaz mamlakatlari bilan tranzit yo'llarning tashkil qilinishi ushbu korridorni yanada mukammallashtiradi va Turkiyani Yevropa bilan Osiyoni bog'lovchi tranzit yo'llari ustida muhim kalit davlatga aylanishiga imkoniyat yaratadi. Xalqaro tranzit korridorlarini vujudga kelishi uchun ma'lum shart-sharoitlar kerak bo'ladi. Ular quyidagilar:

1. Geografik muhit.
2. Transport yo'li.
3. Mintaqadagi davlatlar manfaatlarining mos kelishi.
4. Yagona transport-logistika va bojxona tizimining shakllanishi.

Yuqoridagi omillar muhimlik darajasi bo'yicha keltirilgan bo'lib, ular bir vaqtda mavjud bo'lgandagina xalqaro multimodal logistika markazlari va tranzit korridorlar vujudga keladi. Xulosa qilib shuni aytish mumkinki, yuqorida o'rganilgan uch muhim davlat o'rtasida transport sohasida ma'lum bog'liqlik mavjud va ushbu bog'liqlik ularni yagona logistika tizimiga birlashishiga xizmat

qiladi. Tashkil qilinayotgan loyihalar esa mintaqa manfaatlari va davlatlarning o'zaro aloqalaridan kelib chiqqan holda tuzilgan bo'lib, ishtirokchi davlatlarning mos tushuvchi manfaatlari ushbu loyihalarni yagona tizim ostida birlashtiradi. Ushbu birlashgan tizim hozirda va kelajakdagi global tranzit xaritasi ko'rinishini hamda ushbu xaritada ishtirokchi davlatlarning yangi maqomini belgilab beradi. Transport kompleksidan farqli o'laroq, transportning muayyan turi bilan belgilangan marshrutda tashish muammosini hal qilish, TLS belgilangan ta'minot zanjirlarida yuklarning muayyan toifalarini tashish uchun logistika zanjirlarini quradi. Yo'lovchi va yuklarning samarali harakatlanishini ta'minlaydigan va raqobatbardoshlikni oshirishga, iqtisodiy rivojlanishni jadallashtirishga va mamlakat milliy xavfsizlik muammolarini hal etishga qaratilgan infratuzilma elementlari, transport vositalari, transport-logistika tashkilotlari (kompaniyalar) va davlat tartibga solish qoidalari tizimi.

Tahlildan ko'rinib turibdiki, transport va logistika infratuzilmasini tasniflashda ikkita yondashuv mavjud. Ba'zi hollarda, asosiy rol transport infratuzilmasini o'ynaydi, va u erda, shuningdek, boshqa hollarda, logistika infratuzilma asosiy rol o'ynaydi va teng sharoitlarda transport va logistika komponentlarini (Evropa davlatlari) o'z ichiga oladi, logistika infratuzilmasini (eng MDH davlatlari) logistika infratuzilmasini kichik roli bilan o'z ichiga oladi.

Bizning fikrimizcha, tasniflash masalasini ko'rib chiqishda, funktsional xususiyatlarga ko'ra tarkibni aniq ajratish va kiritish orqali murosani topish mumkin. Masalan, transport infratuzilmasi faqat texnik tomonni (yo'llar, ichki suv yo'llari, portlar, turli xil kommunikatsiyalar, aeroportlar va turli xil transport turlari va boshqalar), logistika infratuzilmasi – omborlar, konteynerlar va boshqalarni o'z ichiga oladi. Transport va logistika infratuzilmasiga teng darajada bog'liq bo'lgan infratuzilma ob'ektlari transport va logistika infratuzilmasini o'z ichiga oladi (masalan, transport va logistika markazi, yuk yoki yo'lovchi terminallari va boshqalar). Infratuzilmani ajratishning mavjud yondashuvlarini tizimlashtirish, bizning fikrimizcha, transport-logistika infratuzilmasining barcha xilma-xilligi quyidagi xususiyatlarga muvofiq birlashtirilishi mumkin.

Skalada: mikroskopik, mesologistik, makrologistik.

Mahsulotlar va etkazib beruvchilarning lentasini yanada aniqroq qurish uchun Funktsional asosda: terminal, ombor, transport-logistika, konteyner, logistika markazlari, logistika bog'lari, tarqatish markazlari, aralash (transport-ombor va boshqalar). Bajarish ob'ekti bo'yicha: transport markazi, transport koridori, axborot, moliyaviy, bojxona infratuzilmasi. Sanoat asosida: savdo (ulgurji, chakana, tashqi), ishlab chiqarish, transport, yo'l, huquqiy.

Logistika tizimlarini transport bilan ta'minlashning asosiy vazifalaridan biri sifatida transportni boshqarish bilan bir qatorda ombor xizmati ham mavjud. Bunday holda, tovar zaxiralariga nisbatan logistikaning maqsadi kosmosda va vaqt ichida ikkita mezon bo'yicha inventarizatsiya va oqimlarni optimallashtirishdir:

* ulgurji omborlarda va do'konlarda talabning o'zgarishi hisobga olingan holda har bir pozitsiyada etarli miqdorda maksimal oraliqni sotish imkoniyati;

• tovarlar aylanmasini oshirish, ya'ni mahsulotni sotib olish (ishlab chiqarish) va uni mijozga jo'natish o'rtasidagi o'rtacha aylanish vaqtini kamaytirish.

Inventarizatsiyani boshqarish tovarlarni maksimal darajada sotish uchun ombor qoldiqlarini to'ldirish vazifasiga tushadi Ombor tarmoqlarining asosiy sub'ektlarining xususiyatlari ombor xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyaga qarab farqlanadi: logistika operatorlari yoki logistika xizmatlari provayderlari. Ombor xizmatlari bozorining belgilangan xususiyatlari va haqiqatlarini hisobga olgan holda quyidagi ombor formatlarini ajratish mumkin:

* ombor majmuasi;

* logistika markazi;

* logistika parki.

Ombor kompleksi-bu to'silgan hudud yoki bitta qoplama bilan birlashtirilgan tovarlar va yuklarni saqlash uchun omborxonalar majmuasi. Ombor kompleksi hududida ombor logistikasi, shu jumladan zaxiralarning tarkibi, ularning xavfsizligini ta'minlash, omborxonada hududi va maydoni bo'yicha zaxiralarni

oqilona joylashtirish, shuningdek, ularni hisobga olish va yangilash bo'yicha operatsiyalar amalga oshiriladi.

Ombor komplekslarida ombor tarmoqlari tomonidan taqdim etilgan xizmatlarning odatiy to'plami quyidagi xizmatlarni o'z ichiga oladi. Xususan, Olmaota shahri va Olmaota viloyati bozorida ombor logistikasi operatori sifatida faoliyat yurituvchi "ayol logistika" MCHJ mijozlarga quyidagi ombor xizmatlarini taqdim etadi: mijozning miqdori va sifati bo'yicha tovarlarni qabul qilish, Olmaota omborida manzilli saqlash hujayralarida joylashtirish; mijozning kontragentlariga va ularning qadoqlashiga buyurtma berish; Pre-docking operatsiyalari (mijozning yuklarini saqlashsiz qayta ishlash); tovar va unga qo'shib; mijozning yuklarini belgilash; mijozning mahsulotlarini qadoqlash va qayta qadoqlash, mijozning mahsulotlarini marketing aksiyalariga tayyorlash; turli xil inventarizatsiya turlari(selektiv ,tsiklik, to'liq); mijoz uchun to'liq axborot xizmati (har qanday turdagi hisob-kitoblar-partiyali, raf muddati bo'yicha va boshqalar, mijozning joriy balanslari, jo'natmalari va Olmaota shahridagi omborda tovarlarni qabul qilish haqida tezkor ma'lumot berish); mijozning buyrug'i bilan buzilgan tovarlarni yo'q qilishni tashkil etish; mijozning

Ombor xizmatlarini amalga oshirish imkoniyati, shuningdek ularning sifati ko'p jihatdan ombor sinfi tomonidan belgilanadi. Zamonaviy sharoitda, omborxonalar ko'chmas mulk sinflari A, B, C, D, omborxona kompleksi uchun texnik-iqtisodiy talablarga qarab bo'linishi [20]. Ombor komplekslari ombor maydonlarining barcha sinflarida ishlashi mumkin.

Logistika markazi (transport-logistika markazi) logistika (ombor va transport) xizmati va axborot ta'minoti, shuningdek, ularning nazoratini muvofiqlashtiruvchi ixtisoslashtirilgan korxonalar hisoblanadi. Ushbu markazlarda yuklarni qayta ishlash va saqlash, yuklarni bojxona rasmiylashtiruvchi bo'yicha xizmatlar ko'rsatish, axborot, brokerlik xizmatlari, transport vositalariga texnik xizmat ko'rsatish va boshqa turdagi xizmatlar ko'rsatiladi. Logistika tarqatish

markazlari, amalga oshirilgan vazifalar va funktsiyalarga qarab, quyidagi toifalarga bo'linishi mumkin:

- xalqaro tarqatish logistika markazlari – (LCD);
- * mintaqaviy tarqatish logistika markazlari (RLCD);
- * mahalliy tarqatish logistika markazlari (LLCD);
- * logistika savdo-tarqatish markazlari (Trade Logistics Center of Distribution-TLCD);
- * logistika xizmatlari markazlari (Logistics Service CLS markazi).

Logistika parki-konteyner va boshqa tovarlarni saqlash va qayta ishlash bo'yicha bir qator xizmatlarni ko'rsatuvchi turli faoliyat sohalari va transport kommunikatsiyalari kompaniyasining yagona platformasida birlashtiradigan ko'p funktsiyali bozor korxonasi; yuklarni bir transport turidan ikkinchisiga ko'chirishni ta'minlaydi, shuningdek, bozor zanjirining barcha ishtirokchilarining faoliyatini muvofiqlashtirish va asosiy manbadan yakuniy iste'molchiga (oqimlarni muvofiqlashtirish xizmati) moddiy oqimlarning harakatini ta'minlash imkonini beruvchi xizmatlar majmuasini o'z ichiga oladi.

Logistika bog'lari kuchli infratuzilmaga ega, jumladan, bojxona postlari va avtomobil transporti parklari, ekspeditsiya firmalari, ekspert va moliyaviy tashkilotlar, ushbu formatga xizmat ko'rsatish bilan bog'liq savdo ob'ektlari, axborot ta'minoti ob'ektlari, xavfsizlik agentliklari, oziq-ovqat korxonalarini va mehmonxona biznesi. Bunday parkning ishlashi uchun majburiy shart-bu korxonada hududida ishlab chiqarishni tashkil etish, shuningdek, avtonom hayotni qo'llab-quvvatlash tizimining mavjudligi.

Transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish samaradorligini baholash doirasida raqobatbardosh takliflarni bekor qilish amalga oshiriladi, ularning amalga oshirilishi samaradorlik ko'rsatkichlari bo'yicha maqsadga muvofiq emas, undan keyin tartibli takliflar ro'yxatini shakllantirish amalga oshiriladi. Bunday reyting innovatsion loyihalarning samaradorligi mezonlarini qo'llash orqali amalga

oshirilishi mumkin: jalb qilinadigan resurslarning kattaligi; resurslarni hal qilish uchun zarur bo'lgan muammoning dolzarbligi; transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalar doirasida tadbirlarni amalga oshirishda resurslardan foydalanish samaradorligi. Keyin shahar tumanining transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha alohida innovatsion loyihalarni aniqlovchi biznes-rejalar banki tashkil etiladi.

Ma'lumki, biznes-rejalarni ishlab chiqish vaqt talab qiluvchi va qimmat turadi, shuning uchun innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish samaradorligini oshirish uchun bunday ishlarni tashkil etish bo'yicha quyidagi tavsiyalarni taklif qilish mumkin. Agar shahar hokimiyati etarli mablag'ga ega bo'lsa, ixtisoslashtirilgan tashkilotlardan transport infratuzilmasini rivojlantirish loyihalarini amalga oshirish uchun mo'ljallangan biznes-rejani buyurtma qilish tavsiya etiladi. Bu investorlarni tanlashni sezilarli darajada osonlashtiradi, ular bilan transport infratuzilmasini rivojlantirish muammosini hal qilish bo'yicha muzokaralar olib borish imkonini beradi. Bundan tashqari, sarflangan mablag'lar rivojlanish loyihasini amalga oshirishdan keyin qaytarilishi qiyin emas (bu tegishli shartnomalar tuzish shartlaridan biri bo'lishi mumkin).

Agar shahar hokimiyati innovatsion loyihani amalga oshirish uchun mo'ljallangan biznes-rejani ishlab chiqish uchun mablag'ga ega bo'lmasa, quyidagi yondashuv qo'llanilishi mumkin. Raqobat taklifini amalga oshirish uchun hamkorlikning dastlabki shartlari nazarda tutilgan potentsial investorlar jalb etiladi. Zaruriy talablardan biri sifatida potentsial investorning batafsil ishlab chiqilgan biznes-rejasining mavjudligi ilgari suriladi, bu keyinchalik innovatsion loyiha tafsilotlarini muhokama qilish va muvofiqlashtirish jarayonida hisobga olinadi. Agar kerak bo'lsa, bunday biznes-rejalar tanlovi tashkil etilishi mumkin.

Transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalarni ishlab chiqish va amalga oshirish samaradorligini baholash loyihani amalga oshirishning ijtimoiy va tijoriy ta'sirini bir vaqtning o'zida o'lchashni o'z ichiga oladi. Shuning uchun loyihalarni tahlil qilish asosida infratuzilma majmuasini

tashkil etuvchi barcha sub'ektlar guruhlari bo'yicha transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha innovatsion loyihalar samaradorligini kompleks baholash lozim. Taklif etilgan ko'rsatkichlar tizimi jarayonning batafsil darajasini hisobga olgan holda transport xizmatini boshqarish samaradorligini baholash va transport faoliyati sub'ektlari guruhlari bo'yicha baholashni aniqlashtirish imkonini beradi.

Transport (lot. transporto — tashiyman) — ijtimoiy moddiy ishlab chiqarish. tarmog'i, yuklarni va yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga eltishni, mamlakat viloyat va tumanlari, korxonalari, xalq xo'jalik tarmoqlari o'rtasida, shuningdek, mamlakat ichida ayirboshlash va aloqani ta'minlaydi.

Quyidagi transportlar mavjud: yer usti T. i (temir yo'l, avtomobil, quvur yo'llari), suv T.i (dengiz va daryo), havo T.i (aviatsiya). Vazifasiga ko'ra ichki ishlab chiqarish. (sanoat) T.iga va umumiy foydalaniladigan T.ga bo'linadi. Bu T. turlari bilan bir qatorda shaxsiy foydalaniladigan avtotransportlarxam mavjud. Vazifasi xususiyatiga ko'ra, temir yo'lovchilar va yuk tashuvchi T.ga bo'linadi. Ichki ishlab chiqarish. transporti bevosita moddiy ne'matlar ishlab chiqarish. jarayoniga xizmat qiladi va korxonalar ishlab chiqarish. vositalarining tarkibiy qismi hisoblanadi. Umumiy foydalaniladigan T. (yer usti, suv va havo) ijtimoiy ishlab chiqarish.da muhim sohani tashkil etadi. Umumiy foydalaniladigan T.ning moddiy ishlab chiqarish. tarmog'i sifatida paydo bo'lishi sanoat to'ntarishi bilan bog'liq. Mamlakatlar o'rtasida tashqi savdoning o'sishi dengiz kemachiligining rivojlanishiga turtki berdi. Avtotransport 19-asrning oxirida paydo bo'ldi, 20-asrning 20-yillarida qisqa masofaga yuk va yo'lovchilar tashishni amalga oshirib, temir yo'l va daryo Transport bilan raqobat qila boshladi. Fuqaro havo T.i 20-asrning 1-choragida vujudga keldi.

20-asrda jahon transporti tizimi juda kjsaldi. Rivojlangan mamlakatlarda T. tizimlarining barcha T. turlari (AQSH, Kanada) yoki ayrim T. turlari (G'arbiy Yevropa mamlakatlari, Yaponiya)ning yuksak darajada rivojlanganligi bilan tavsiflanadi. 20-asr boshlariga qadar O'zbekistonda yuk va yo'lovchilar, asosan, temir yo'l, otulov T.larida, tuya, xachir va boshqa yuk tashuvchi hayvonlarda tashilgan. 20-asrning 20-yillaridan avtomobil va xavo T.i, yirik sanoat korxonalari

qurilishi bilan sanoat T.i vujudga keldi. 80-yillar oxiriga kelib respublika T.ining moddiytexnika bazasi birmuncha yaxshilandi. Sanoat va qishloq xo'jaligi.da ishlab chiqarish.ning o'sishi, keng miqyosdagi kapital qurilishi va transport moddiytexnika bazasining yuksalishi bilan yuk va yo'lovchilar tashish hajmlari ham orta bordi.

Respublika mustakillikka erishganidan keyin T.ning xalq xo'jaligiga va ahrliga xizmat ko'rsatishini tubdan yaxshilash va T.ni boshqarish tizimini takomillashtirish maqsadlarida "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi (1992 y. 28 yanvar), "O'zbekiston avtomobil transporti" davlataksiyadorlik korporatsiyasi (1993 y. 8 yanvar), "O'zbekiston temir yo'llari" davlataksiyadorlik kompaniyasi (1994 y. 7 noyab.) va boshqa idoralar tashkil etildi. Mamlakatda T. korxonolari davlat ishtirokidagi aksiyadorlik, ochiq turdagi aksiyadorlik, mas'uliyati cheklangan jamiyatlarga, jamoa korxonalariga aylantirildi. Respublikada avtotransport vositalarining bir qismi (avtobuslar, yuk va yengil mashinalar) jamoa xo'jaliklari, fuqarolarning mulkiga aylandi. O'zbekiston Respublikasida umumiy foydalaniladigan yuk va yo'lovchilar tashuvchi T.ning barcha turi —temir yo'l, avtomobil, aviatsiya, shahar elektr transporti (tramvay,, trolleybus, metropoliten), daryo T.i, quvur yo'llari transporti, shuningdek, umumiy foydalanilmaydigan (sanoat) transporti turlari — temir yo'l, avtomobil, tasmali transport, osma arqon transporti rivoj topgan (yana q. [Avtomobil transporti](#), [Daryo transporti](#), [Dengiz transporti](#), [Havo transporti](#), [Temir yo'l transporti](#), [Shahar transporti](#)). Respublikaning T. tizimi temir yo'l, avtomobil yo'llari, zamonaviy uskunalar bilan jihozlangan temir yo'l vokzallari, styalari, bekatlari, yuk omborlari, pristanlar, g'avo flotining yirik aerovokzallari va boshqa infratuzilma bo'linmalarini qamraydigan xalq xo'jaligi kompleksini tashkil etadi.

O'zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishda temir yo'l yuk tashish transporti katta o'rin tutadi. Bu bir qator omillar bilan belgilanishi mumkin:

***birinchidan,** O'zbekiston O'rta Osiyoning markaziy qismida joylashgan bo'lib, hududiy davlatlar bilan umumiy chegaraga ega: shimol va shimoli-g'arbda*

Qozog‘iston bilan, janubi-g‘arbda Turkmaniston bilan, janubda Afg‘oniston bilan, janubi-sharqda Tojikiston bilan va sharqda Qirg‘iziston bilan chegaradosh;

***ikkinchidan,** O‘zbekistonning Markaziy Osiyo hududida markaziy o‘ringa egaligi uning hududiy jarayonlarda muhim o‘rin tutishini belgilab beradi;*

***uchinchidan,** O‘zbekiston geografik joylashuvi va transport kommunikatsiyalarini rivojlangan tizimiga egaligi bilan ham ahamiyatga ega;*

***to‘rtinchidan,** O‘zbekistonda avtomobil yo‘llari tarmog‘i yuqori zichlikka ega - 100 km² - 41 kmni tashkil etadi; (solishtirish uchun: Tojikistonda – 100 km²ga - 19,4 km, Qirg‘izistonda 100 km² – 17 km, Qozog‘istonda – 100 km² ga - 4,7 km, Turkmanistonda – 100 km² ga - 2,8 km).*

***beshinchidan,** mintaqaning quruqlik va havo aloqalari, Markaziy Osiyo geosiyosiy markazi sifatida, zamonaviy O‘zbekiston xalqaro tranzitning noyob imkoniyatlariga ega;*

***oltinchidan,** xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish va barqaror strategiyani shakllantirish O‘zbekistonning iqtisodiy xavfsizligini ta‘minlaydi.*

Bugungi kunda O‘zbekiston Respublikasi tranzit salohiyatini kengaytirish va kelajakda rivojlantirish uchun barcha sharoitlar yaratilmoqda. Mamlakatda ichki batamom yangi temir yo‘l va avtomobil magistrallari qurilishi amalga oshirilmoqda. Xalqaro aeroportlarni qayta ta‘mirlanib, ixtisoslashgan xalqaro transport terminallari yaratilmoqda. O‘zbekiston hududi orqali mahsulotlarning to‘siqsiz tranzitini ta‘minlovchi tranzit tovarlarning normativ-huquqiy bazasi ishlab chiqilmoqda. Respublika asosiy transport konvensiyasi va xalqaro shartnomalarga qo‘shildi va bu ish davom etmoqda. O‘zbekiston transport kommunikatsiyalari masalalari bo‘yicha 70 dan ortiq xalqaro konvensiya, ikki tomonlama shartnomalar a‘zosi sifatida ularni integratsiyasi bo‘yicha xalqaro dasturlarda qatnashmoqda. Ko‘pchilik amalga oshirilayotgan transport loyihalari mamlakatning tranzit salohiyatini o‘stirishga yo‘naltirilgan. Bugungi kunda O‘zbekiston hududi chet el yuk tashuvchi harakatlanuvchi tranzitga mo‘ljallangan 99 ta marshrut o‘tmoqda.

Jahon hamjamiyati evolyusiyasining negizi va iqtisodiy, ijtimoiy rivojlanishning asosiy tendensiyalari sifatida globallashtirish tan olingan.

Globalashuv jarayonlari bazis infratuzilmasining shakllanish davri sifatida zamonaviy sharoitni tasniflash mumkin. Markaziy Osiyoning ulkan energoresurs, kommunikatsiya va harbiy strategik salohiyati unga Evroosiyodan geografik jihatdan uzoqroq (AQSH, Xitoy, Hindiston) davlatlarining kirishiga zamin bo'ldi.

Jahon savdo tuzilmasi tahlili ko'rsatishicha, biror bir mintaqada yuz bergan siyosiy va iqtisodiy sharoit jahonning boshqa mintaqalariga ham ta'sirini ko'rsatadi. Qator iqtisodchi-tahlilchilar fikricha, oxirgi o'n yilliklarda iqtisodiy faolligi o'sgan Janubi-SHarqiy Osiyoning jahon iqtisodiyotiga, Evropa iqtisodiyotiga yaqin kelajakdagi ta'siri yanada kuchayadi. SHarqiy Osiyo, shu jumladan, Xitoy G'arbiy Evropani YAIM hajmi bo'yicha o'zib ketishi mumkin va 2020 yildan keyingi davrda SHimoliy Amerikadan ham. Xalqaro Valyuta Fondi ekspertlari bahosi bo'yicha Evropa va Osiyo o'rtasidagi tovar aylanmasi 600 mlrd. dollarni tashkil etadi. Jahon iqtisodiyoti rivojlanishini baholovchi prognozlar XXI asrning boshlarida asosiy moliya va mahsulot oqimlari uchburchak - AQSH-Evropa-Janubi-SHarqiy Osiyo, shu jumladan, Xitoyga jamlanishini ko'rsatgan. Hozirning o'zida Evropadan Osiyoga va aksincha, yuklarni etkazish muammosi borligini kuzatishimiz mumkin. SHuning uchun Xitoyning Markaziy Osiyoda yirik infratuzilmaviy loyihalarni amalga oshirishga qiziqishi yuqori, bundan tashqari, Kirg'iziston, O'zbekiston va Turkmaniston hududlari orqali temir yo'l qurilishi rejasi, XXRning Eron va Turkiya temir yo'l tarmoqlari bilan bog'lanishiga, u orqali G'arbiy Evropa bozorlariga chiqishiga imkon yaratadi.

Bosfor bog'ozi temir yo'l tuneli (2013 yil 29 oktyabrda ishga tushirilgan). O'zbekistonning transport tizimi, qo'shni davlatlar transport tashuvchilari bilan raqobatni kuchaytirishda, jahon transport tizimiga faol integratsiya zarurligi va yaqin qo'shni davlatlarning transport-kommunikatsiya tizimiga yaqinlashishga siyosat amalga oshirilishi lozimligiga qaratilgan. Bu qadam O'zbekistonni transport-tranzit salohiyati samaradorligini oshirishi va hududdan o'tuvchi xalqaro transport koridorlari faoliyatining amalga oshirilishini ta'minlaydi. Markaziy Osiyo davlatlari bilan chegaradosh O'zbekistonning geostrategik joylashuvi, qo'shni davlatlar bilan temir yo'l transporti, avtomobil va aviatsiya xizmatiga

egaligi, mamlakatni transport-logistika tizimi SHHT va EOIXga a'zo davlatlar bilan rivojlanayotgan savdo-iqtisodiy hamkorligini belgilovchi asosiy omildir.

Shu maqsadda O'zbekistonda transport-logistika tizimini sifatli va tezkor rivojlantiruvchi keng ko'lamli va maqsadli dasturiy choralar amalga oshirilmoqda. Xususan, Xayraton va Mozori-SHarif temir yo'l liniyalari ekspluatatsiyaga tushirildi, shuningdek, "Bir makon-bir yo'l" tashabussi asosida xitoylik mutaxassislar tomonidan qurilgan Angren — Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasini barpo etildi, uni ishga tushirishdan maqsad nafaqat Farg'ona vodiysi viloyatlari va mamlakatning boshqa hududlari o'rtasida temir yo'l orqali yuk va yo'lovchi tashish imkoniyatini yaratish, shu bilan birga, Xitoy — Markaziy Osiyo — Evropa yangi xalqaro tranzit temir yo'l koridorining eng muhim bo'g'ini bo'lishi ham nazarda tutilgan edi. Uzunligi 123,1 kilometr bo'lgan Angren — Pop temir yo'lining Qamchiq dovonidan o'tgan qismida 19,2 kilometrlik tunnel barpo etildi.

Bugungi kunda ham O'zbekiston magistral temir yo'l tarmoqlari SHarq va G'arb, Janub va SHimolni birlashtiradigan salmoqli transport-kommunikatsiya va tranzit salohiyatiga ega. SHarqiy – G'arbiy yo'lakdagi yuklarni shakllantirishning asosiy markazlari bir vaqtning o'zida xalqaro va qit'a savdosining eng yirik segmentini tashkil etadigan Xitoy va Evropa Ittifoqidir. 2018 yil yakunlariga ko'ra, Xitoy-Evropa savdo hajmi 604,604 mlrd. evroni tashkil etdi, shundan 209,906 mlrd. evro Evropa Ittifoqining Xitoyga eksporti va 394,698 mlrd. evro Xitoyning Evropa Ittifoqiga eksporti hissasiga to'g'ri keladi. O'zbekiston uchun "SHimoli-Janub" xalqaro transporti yo'llariga strategik qiziqish, avvalambor, Evropaning etakchi mamlakatlarning quruqlik yo'laklaridan foydalanishga bo'lgan qiziqishning o'sishi hisoblanadi. Agarda "SHimoli-Janub"ga a'zo davlatlar yuk tashishning barqaror, tez va arzon sxemalarini tuzishga muvaffaq bo'lishsa, buning oqibatida hind biznesining O'zbekistonga bo'lgan qiziqishi ortishi mumkin. Taxminlarga ko'ra, 2025 yilga kelib Hindiston dunyodagi uchinchi yirik iste'mol bozoriga aylanadi, bu, Markaziy Osiyo mamlakatlari eksportining manfaatlariga javob beradi.

O‘zbekistonda transport infratuzilmasi sohasida rejalashtirilayotgan va hozirda amalga oshirilayotgan loyihalar asosan temir yo‘l loyihalari orqali taqdim etiladi, ular transport tarmog‘ida 8,3 mlrd dollar miqdoridagi umumiy investitsiyaning 71 foizini tashkil etadi. Ushbu jarayonlarga qo‘shilish va bunday loyihalarni amalga oshirish O‘zbekistonning SHarq va G‘arb, SHimol va Janub o‘rtasidagi bog‘lovchi geoiqtisodiy jozibadorligini oshiradi. SHuningdek, Xitoy va Osiyo-Tinch okeani mintaqasining boshqa mamlakatlarini Markaziy va Janubiy Osiyo, YAqin SHarq va Evropaning ulkan bozorlariga eng qisqa yo‘l bilan ulash uchun yangi strategik imkoniyatlar ochilmoqda. Biroq ushbu imkoniyatlarning mujassamlashuvi turli mamlakatlarning me‘yoriy-huquqiy bazasining nomuvofiqligi bilan bog‘liq; texnik standartlar; butun trassa bo‘ylab yagona temir yo‘l izining yo‘qligi, shuningdek, Xitoydan Evropa Ittifoqiga O‘zbekiston orqali olib o‘tiladigan trassada transport jarayonlarida ishtirok etuvchi mamlakatlarda bojxona rasmiylashtiruvining uzoq davom etishi chegaralarda tranzit yuklarning uzoq turib qolishiga olib kelmoqda. Ushbu sabablar hamdo‘stlikka a‘zo davlatlar Temir yo‘l transporti kengashi (MDH va Boltiqbo‘yi mamlakatlari) va boshqa mamlakatlarning xalqaro temir yo‘l tashkilotlarining manfaatlariga jiddiy to‘siq hisoblanadi.

Respublikamiz mintaqamizdagi eng yaxshi transport infratuzilmasiga ega. Davlatimiz hududidan 42530 km avtoyo‘l, 4500 km temir yo‘li (har 10000 km ga 150 km) o‘tadi va mamlakatimizni mintaqaning muhim transport koridorlariga ulaydi. O‘zbekistonning tranzit davlati sifatida ayniqsa Afg‘oniston Islom Respublikasiga (Trans-Afg‘on xalqaro transport karidori) kirish va Afg‘oniston orqali Bandar Abbas va Chobahor portlariga chiqish imkoniyati Tojikiston Respublikasiga kirishi muhim hisoblanadi. Mohiyati yildan yilga ortib borayotgan Andijon- O‘sh — Saritosh — Irkeshtom — Qashqar koridori dunyo tarixidagi eng buyuk loyihalardan bo‘lgan va Xitoy Xalq Respublikasi tomonidan taklif qilingan «Bir makon — bir yo‘l» (Belt and Road Initiative — BRI) da munosib qatnashish uchun va Xitoyni mamlakatimiz hududidan o‘tuvchi yo‘llar orqali boshqa mintaqalar bilan bog‘lash xizmat qiladi.

Xitoyning TIR konvensiyasiga qo‘shilishi, Qirg‘iziston orqali Xitoydan O‘zbekistonga avtotransport orqali amalga oshirilgan ilk transport tranzit davlati sifatidagi potensialimiz yuqoriligidan dalolatdir. Bu potensialdan foydalangan holda Turkmaniston orqali Eron va Turkiyaga, Kavkaz davlatlariga, Bojxona Ittifoqi davlatlari orqali Yevropaga chiqishimiz mumkin. Bu imkoniyatlar ayniqsa iqtisodimiz uchun bevosita va bilvosita ishlab chiqarish, transport, infratuzilma, turizm sohalarida minglab ish o‘rinlari yaratishi mumkin.

Transport yo‘laklari

O'zbekiston Respublikasi Markaziy Osiyo mintaqasida muhim transport-kommunikatsiya kompleksini rivojlantirish va xalqaro tranzit tizimiga samarali integratsiyalashuvini ta'minlovchi muhim geostrategik mavqega ega. **Temir yo'l transporti sohasida mavjud koridorlar:**

Hozirgi vaqtda O'zbekistonning eksport yuklarini xalqaro bozorlarga etkazib berish 9 ta yirik temir yo'l koridorlari orqali amalga oshiriladi

1. Afg'oniston (Mozori-Sharif), G'alaba (Surxondaryo viloyati) hukumatlararo ulash nuqtasi orqali. Umumiy masofa 933 km, shundan 858 km - Toshkent - Galaba - O'zbekiston hududida, 75 km - Afg'oniston hududida - Xayraton - Mozori Sharif. O'rtacha transport vaqti - 4 kun.

2. Bandar Abbas (Eron) tranziti Turkmaniston orqali va Fors ko'rfazi (Jebel Ali (BAA), Sohar (Ummon), janub (Karachi, Pokiston), Mumbai (Hindiston), Chittagong (Bangladesh) Sharqiy Osiyo (Tailand, Malayziya, Indoneziya, Vetnam)

Yo'nalish Turkmaniston va Eron Islom Respublikasida joylashgan. Yo'nalish masofasi - 2827 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 13 kun (Bandar Abbas). Bandar Abbas porti orqali transport yo'lagi iqtisodiy jihatdan eng samarali va arzon.

3. Xitoy Xalq Respublikasi yo'nalishi. Lianyungang (XXR) hukumatlararo Do'stlik punkti orqali (Qozog'iston Respublikasi) Yo'nalish Qozog'iston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasi hududlaridan o'tadi. Masofa - 5908 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti 14 kun

4.Uzoq Sharq rus porti Nakhodka yo'nalishi Yo'nalish Qozog'iston Respublikasi va Rossiya Federatsiyasi hududlarini kesib o'tadi. Masofa 8683 km, etkazib berishning o'rtacha muddati 22 kun

5.Janubi-Sharqiy Osiyo mamlakatlari va Xitoyning Sharqiy portlari, Qozog'iston orqali - Oltinkol / Xorgos orqali Xitoy chegarasi orqali.

Yo'nalish Qozog'iston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasi hududidan o'tadi. Uzunligi - Xorgosgacha 1292, etkazib berish muddati - 13 kun. Lianyungangacha bo'lgan masofa 4900 km. Yo'nalish multimodal transport (konteynerlar) uchun ishlatiladi

6.TRASEKA (Turkmaniston, Qozog'iston va Ozarbayjon orqali tranzit) Qora dengiz Poti va Batumi portlariga Transkavkaziya yo'lagi.

Yo'nalish Turkmaniston, Kaspiy dengizi, Ozarbayjon Respublikasi va Gruziya hududlarini kesib o'tadi. Masofa - 2667 km (Poti), o'rtacha etkazib berish muddati 14 kun

7.Evropa Ittifoqi mamlakatlariga (Qozog'iston va Rossiyaga tranzit orqali) Chop (Ukraina) va Brest (Belorussiya) chegara punktlari orqali. Brest (Belarusiya) davlatlararo tutashma punkti. Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi va Belorussiya hududidan o'tadi. Masofa - 4385 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun. Chop davlatlararo birlashma punkti (Ukraina). Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi va Ukraina hududlaridan o'tadi. Masofa - 4779 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 18 kun

8.Bolliq portlari orqali Qozog'iston va Rossiya orqali Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya va Ventpils (Latviya), Tallin (Estoniya) ga transit Sankt-Peterburg porti (Rossiya Federatsiyasi). Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o'tadi. Masofa - 4263 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun.

Tallinn porti (Estoniya). Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o'tadi. Masofa - 4505 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 15 kun. Riga porti (Latviya). Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o'tadi. Masofa - 4348 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun

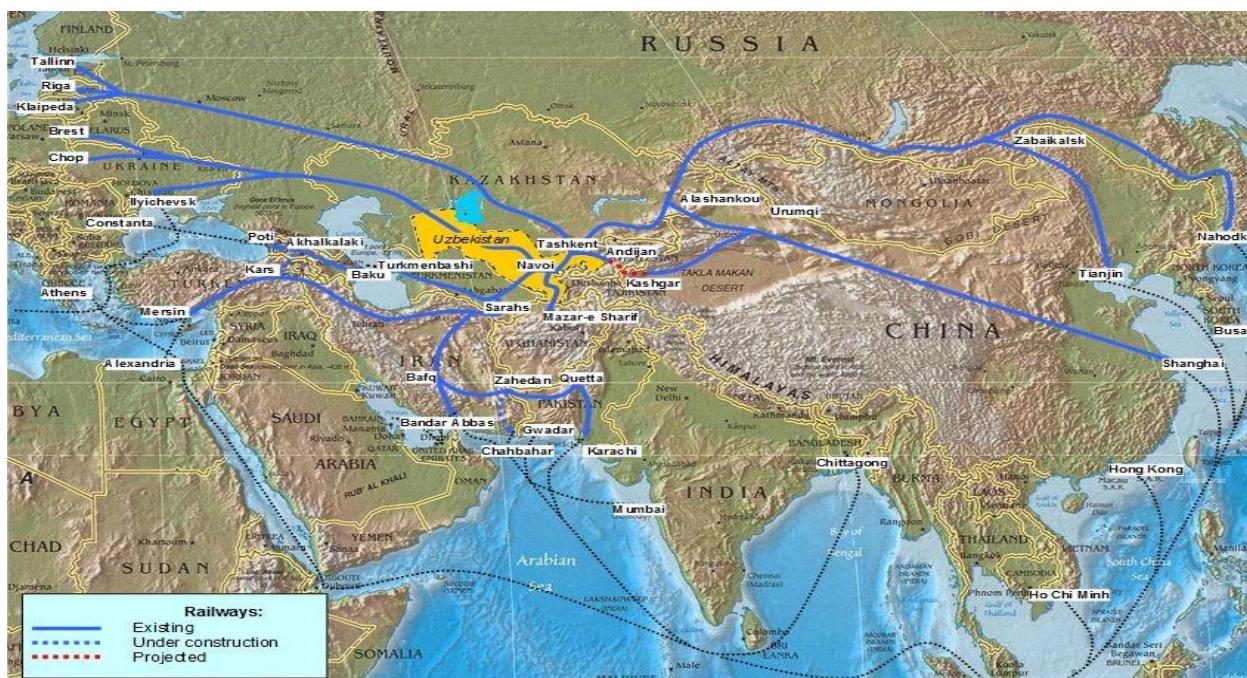
Klaypeda porti (Litva) Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi va Latviya hududlari orqali o'tadi. Masofa - 4603 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 16 kun

9.Qozog'iston va Rossiya orqali Il'ichevsk (Ukraina) va Novorossiysk (Rossiya) portlariga o'tish Il'ichevsk porti (Ukraina) Yo'nalish Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi va Latviya hududlari orqali o'tadi. Masofa - 4239 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 15 kun.

O'zbekiston Respublikasi tashqi iqtisodiy aloqalarining faol rivojlanib borishi ko'p hollarda tashqi savdo yuk tashish tizimini rivojlantirish borasida butun Markaziy Osiyo to'qnashadigan mavjud muammolar hal etilishiga bog'liq. Akademik V. Bartold qayd etganidek: "Turkiston kelajagi u jahon savdosida qaysi o'ringa ega bo'lishiga bog'liq. Turkistonning savdoga oid mohiyati quruqlikdagi hamda dengiz savdosi mohiyatini qayta tiklovchi temir yo'llari rivojlanishiga bog'liq". SSSR inqirozga uchraganidan so'ng, dengizga chiqishga ega bo'lmagan davlatlar soni 29 ga etdi va O'zbekiston Respublikasi bunda alohida o'rin tutadi, chunki u dunyo okeanidan kamida ikkita davlat hududi bilan ajratilgan jahondagi ikkita davlatlardan biri hisoblanadi. Mustaqil bo'lishdan avval O'zbekiston o'z tashqi iqtisodiy aloqalarini quyidagi uchta dengiz porti - Ilichevskdagi (Qora Dengizga chiqish), Sankt-Peterburgdagi (Boltiq dengiziga chiqish) va Vladivostokdagi (Uzoq SHarq portlariga chiqish) portlar orqali amalga oshirishi mumkin edi, respublikadan ushbu portlarga bo'lgan masofa 3000, 4300 va 8000 km.ni tashkil etib, yuk tashish qiymati oshib ketar edi.

Biroq, mamlakatning mustaqil rivojlanib borishi yillari davomida, davlat rahbariyatining maqsadga yo'naltirilgan siyosati sharofati bilan ushbu yo'nalishdagi holat tubdan o'zgardi. Tashqi savdo yuklarini tashish uchun muqobil transport yo'laklarini izlash va ulardan samarali foydalanish bo'yicha O'zbekiston Respublikasi Hukumatining faol chora-tadbirlari hamda mutasaddi vazirlik va idoralarning muvofiqlashtirilgan ishi natijasida xalqaro transport yo'laklari tarmog'i tashkil etildi va takomillashtirib borilmoqda. Transport tizimining barcha tarkibiy qismlari doimiy o'zaro ta'sir jarayonida bir-biriga bevosita ta'sir qiladi.

Shuning uchun transport aloqalarini rivojlantirish masalasini har tomonlama hal etish talab etiladi.



Ayni paytda O‘zbekiston Respublikasining tashqi savdo yuk tashishlari quyidagi asosiy transport yo‘laklari orqali amalga oshiriladi:

1-yo‘lak — Boltiqbo‘yi mamlakatlari portlari yo‘nalishida (Qozog‘iston va Rossiyadan tranzit orqali) — Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya, Ventspils (Latviya), Tallinn (Estoniya);

2-yo‘lak — EI mamlakatlari yo‘nalishida, Belarus va Ukraina orqali (Qozog‘iston va Rossiyadan tranzit orqali) — CHop (Ukraina) va Brest (Belarus) chegarasi;

3-yo‘lak — Ukrainaning Ilichevsk portiga (Qozog‘iston va Rossiyadan tranzit orqali), Qora Dengizga chiqish bilan;

4-yo‘lak — TRASEKA yo‘lagi sifatida ma‘lum bo‘lgan Transkavkaz yo‘lagi yo‘nalishida (Turkmaniston, Qozog‘iston va Ozarbayjondan tranzit orqali), Qora Dengizga chiqish bilan;

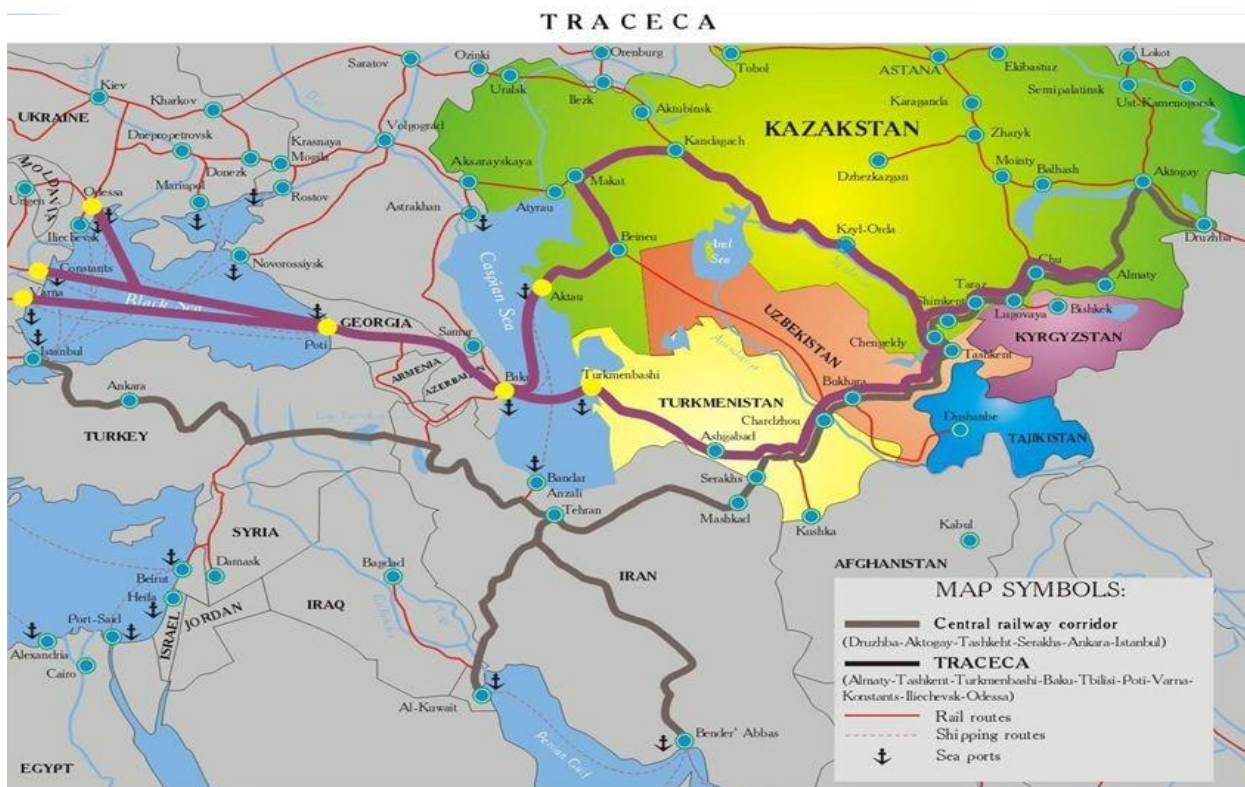
5-yo‘lak — Eronning Bandar Abbas portiga (Turkmanistondan tranzit orqali), Fors ko‘rfaziga chiqish bilan;

6-yo'lak — Qozog'iston – Xitoy chegarasi orqali sharqiy yo'nalishda (Dostiq/Alalshankou) Xitoyning sharqiy portlarigacha, shuningdek Uzoq SHarqning Naxodka, Vladivostok va boshqa portlarigacha;

7-yo'lak — Xitoy portlariga (Qirg'izistondan tranzit orqali) Sariq, SHarqiy-Xitoy va Janubiy-Xitoy dengizlariga chiqish bilan;

8-yo'lak — afg'on muammosining tartibga solinishi munosabati bilan Afg'onistondan tranzit orqali Eron va Pokistonning Bandar Abbas, CHaxbaxar (IRI), Gvadar va Karachi (IRP) portlariga janubiy muqobil transport yo'laklarini ishlab chiqish bo'yicha yangi istiqbollar ochib berilmoqda.

1996 yilning 12 mayida O'zbekistonning faol ishtirokida masofasi 320 km.ni tashkil etgan Tejon – Seraxs – Mashhad temir yo'l magistralining (Seraxs bekatida g'ildirak juftligi 1520 mm.dan 1435mm. temir yo'lga o'zgartirilgan holda) amalga kiritilishi xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirishda sezilarli yutuq bo'lib, u Markaziy Osiyo mamlakatlari Eron va Turkiya hududlari orqali dunyo bozoriga chiqishi uchun yangi Transosiyo yo'lagini ochib berdi. SHu yili Seraxsda O'zbekiston, Ozarbayjon, Gruziya va Turkmaniston rahbariyati “Temir yo'l transporti faoliyatini muvofiqlashtirish to'g'risida shartnoma” va “Ishtirokchi mamlakatlar o'rtasida tranzit yuklarni tashishni tartibga solish sohasida hamkorlik to'g'risida Bitim” imzoladi. 2005 yilning may oyida Eron hududida Mashhad - Bandar Abbas yo'nalishida (Tehronni aylanib o'tgan holda) Bafk - Mashhad temir yo'lining qurilishi tugatilganligi munosabati bilan Bandar Abbas portigacha bo'lgan masofa kamida 800 km.ga qisqardi. 1998 yilning sentyabr oyida Baku shahrida Ozarbayjon, Gruziya va O'zbekiston tashabbusiga ko'ra, shuningdek Evropa Ittifoqi yordamida “TRASEKA - Tarixiy Ipak Yo'lining qayta tiklanishi” Xalqaro Anjumani o'tkazildi. Anjuman yakunida 12ta davlat rahbarlari, shu jumladan O'zbekiston rahbariyati “Evropa-Kavkaz-Osiyo yo'lagini rivojlantirish bo'yicha xalqaro transport to'g'risida asosiy ko'ptomonlama bitim” hamda xalqaro temir yo'l transporti, xalqaro avtomobil transporti, xalqaro savdo kemachiligi, bojxona tartibotlari va hujjatlarni qayta ishlash bo'yicha mazkur Bitimning Texnik Ilovalarini imzoladilar.



“Evropa-Kavkaz-Osiyo” transport yo‘lagi (TRASEKA) erusti va dengiz yo‘nalishlari tarmog‘ini ifoda etib, ular Qora dengiz orqali Evropadan Kavkaz va Kaspiy dengizi orqali Markaziy Osiyo respublikalariga o‘tadi. Bir tomondan Evropa va Osiyo o‘rtasida savdo munosabatlarining rivojlanishi hamda asosiy tovar ishlab chiqaruvchilari Osiyoda, iste‘molchilar esa Evropada joylashishi, ikkinchi tomondan yuk egalari bo‘lgan yirik mamlakatlar yuk oqimining yuzaga kelishi talqinida TRASEKA yo‘nalishini ko‘rib chiqqan holda shunday xulosaga kelish mumkinki, tovarlarni Evropaga TRASEKA transport yo‘lagi orqali etkazib berish g‘oyat jozibador ko‘rinadi. Yokogamadan eng yirik G‘arbiy Evropa portlarigacha (Rotterdam, Gamburg, Antverpen va boshqalar) bo‘lgan asosiy transokean yo‘nalishi masofasi TRASEKA yo‘nalishiga nisbatan kamida 2 baravar uzoq. 2003 yilning 18 iyunida Tehron shahrida (Eron) O‘zbekiston Respublikasi, Afg‘oniston Islom Respublikasi va Eron Islom Respublikasi davlat rahbarlari tomonidan “Xalqaro transafg‘on transport yo‘lagini barpo etish to‘g‘risida bitim” imzolanib, mazkur Bitim respublikaning tashqi savdo yuklarini Eron portlariga tashish masofasini 1500 km.ga qisqartirish imkonini yaratadi.

Transafghan corridors



2011 yilning mart oyida “O‘zbekiston Respublikasi Hukumati bilan Pokiston Islom Respublikasi Hukumati o‘rtasida transport va tovarlar tranziti sohasida hamkorlik to‘g‘risida bitim”ning kuchga kirishi hamda Afg‘onistondagi holatning barqarorlashishi munosabati bilan O‘zbekistondan yuklarni tranzit olib o‘tish uchun Afg‘oniston hududidan foydalanish yuzasidan yangi istiqbollar ochilmoqda, bu esa tashqi savdo yuklarini Eron va Pokiston portlariga tashish yo‘nalishlari diversifikatsiyasiga ijobiy ta‘sir etmoqda.



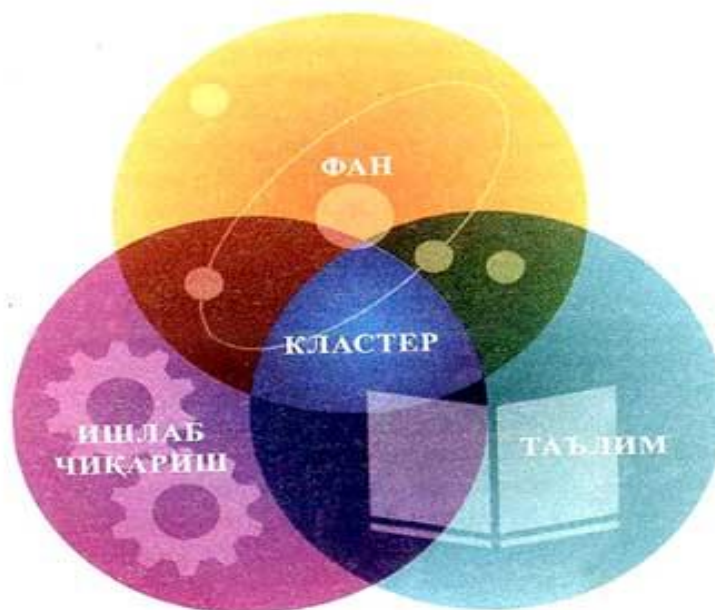
O‘zbekistonda ham mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish maqsadida magistral temir yo‘l kommunikatsiyalarini shakllantirishga katta e‘tibor qaratilmoqda. 2001 yilda masofasi 341 km.ni tashkil etgan “Navoiy – Uchquduq – Sulton Uvaystog‘” temir yo‘l liniyasi qurilishining yakunlanishi hamda 2007 yilda masofasi 220 km.ni tashkil etgan “Toshguzar - Boysun - Qumqo‘rg‘on” temir yo‘l liniyasi qurilishining yakunlanishi buning tasdig‘idir. 2010 yilning noyabr oyida qurilgan va foydalanishga topshirilgan, masofasi 75 km.ni tashkil etgan Afg‘onistondagi birinchi “Xayraton — Mozori-SHarif” temir yo‘l liniyasi butun Markaziy Osiyo mintaqasi uchun alohida ahamiyatga ega bo‘ldi. Mazkur loyiha “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tomonidan OTB yordamida amalga oshirildi.

Nazorat uchun savollar:

1. TRASEKA transport yo‘lagi haqida nimalarni bilasiz?
2. “Xalqaro transafg‘on transport yo‘lagini barpo etish to‘g‘risida bitim” qachon imzolangan?
3. O‘zbekiston Respublikasining tashqi savdo yuk tashishlari nechta asosiy transport yo‘laklari orqali olib o‘tiladi?
4. O‘zbekiston halqaro transport konvensiyasi va xalqaro shartnomalarga qo‘shilishidan asosiy maqsadi nima?
5. Xalqaro transport yo‘laklari tarmog‘i qanday tashkil etiladi?
6. Logistika tizimlarini transport bilan ta'minlashning asosiy vazifalari nimalardan iborat?

3.4. Logistik xizmatlar darajasini oshirishda klaster tizimi

KLASTER — INNOVATSION TARAQQIYOT ASOSI



Prezidentimizning elni faravon, xalqni boy qiluvchi innovatsion g‘oyalaridan biri — Klaster tizimi mamlakatimizda keng joriy etilmoqda.

Hozirgi kunga kelib Respublikamizning deyarli barcha viloyatlari o‘z katta-kichik klasterlariga ega. Davlatimiz rahbari 12 sentabr kuni bo‘lib o‘tgan yig‘ilishda kelgusi yildan boshlab bu tizim barcha tumanlarda agrar sohani jadal rivojlantirishning «lokomotivi» bo‘lishi kerakligini ta’kidlab o‘tdi. Qishloq xo‘jaligi sohasida zamonaviy bozor munosabatlarini keng joriy etish maqsadida paxta-to‘qimachilik klasterlarini rivojlantirishga alohida e‘tibor berishimiz kerakligi ta’kidlandi. Kelgusida paxta yetishtiruvchi 133 tumandan 70 tasi to‘liq klaster tizimiga o‘tadi. Yangi tashkil etilayotgan klasterlar tomonidan 41 korxonalar tashkil etilib, 25 mingga yaqin ish o‘rni yaratiladi.

Mamlakatimiz Prezidentining Shanxay Hamkorlik Tashkiloti Sammitidagi nutqida ilgari surilgan tashabbuslardan biri agrosanoat klasterlarni rivojlantirish g‘oyasi bo‘ldi. Bu innovatsion g‘oya tezda dunyo ilmiy jamoatchiligi tomonidan tan olindi. Masalan, AQShda chop etiladigan va qishloq xo‘jaligi hamda o‘rmonchilik sohasida dunyoda yetakchi ilmiy nashr hisoblangan «Agriculture and Forestry» xalqaro ilmiy-tahliliy jurnalida O‘zbekistonda «Paxta to‘qimachilik

klasteri ta'lim, fan va ishlab chiqarishning innovatsion hamkorligi bazasi sifatida» sarlavhali maqola chop etildi. Unda Prezidentning bevosita g'oyasi asosida O'zbekistonda hayotga tatbiq etilayotgan innovatsion paxta to'qimachilik klasteri tizimining noyoblighi, yangilighi, xalqning hayot sifati va mamlakat eksport salohiyatini oshirishdagi strategik ahamiyati ham ilmiy-nazariy, ham amaliy nuqtai nazardan chuqur tahlil etib berilgan. Xulosa kilib aytganda, Vatanimizni dunyoning ilg'or davlatlari qatoridan joy olishining yo'li — bu agrar sohada, ilm-fanda, ta'lim tizimida va boshqa sohalarda klaster tizimlarining joriy etilishi hisoblanadi.

Transport-logistika klasteri mintaqaviy klasterlarning alohida turi bo'lib, ularning infratuzilmaviy kelib chiqishiga ko'ra boshqa mintaqaviy darajadagi iqtisodiy klasterlar va tarmoqlarni shakllantirish va rivojlantirish uchun asos bo'lib, qo'shma loyihalarni amalga oshirish uchun vaqtincha birlashayotgan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar guruhlari tomonidan iqtisodiy faoliyatni rejalashtirish kabi tushunchani anglatadi. Shuningdek, "klaster" va "sanoat parki", "texnopark", "sanoat zonasi" va boshqa ba'zi tushunchalardagi, asosan, tuzilmaviy xususiyatlarni aks ettiruvchi aniq farqlarni ta'kidlash kerak. "Klaster" tushunchasi tarkibiy xususiyatlardan tashqari, avvalo funksional xususiyatlarni - amaldagi munosabatlar tizimini aks ettiradi. Bu munosabatlar quyidagilarni o'z ichiga oladi: kooperatsiya aloqalari, bitimlar, raqobatbardosh munosabatlar, axborot almashinuvi va hk. Sanoat parki yoki texnopark klasterning "yadrosi" bo'lishi mumkin, sanoat mintaqasida klasterlar, proto- va subklasterlar paydo bo'lishi mumkin. Sanoat hududi asosan katta klaster chegaralarini geografik jihatdan belgilashi mumkin. Shu bilan birga, potentsial klasterni konstruktiv rivojlantirish uchun hudud iqtisodiyoti samaradorligini oshirishga qiziqqan hokimiyat organlarining faol aralashuvi talab etiladi. Ba'zi hollarda klasterlarni samarali rivojlantirish uchun ozgina kuch talab etiladi (trigger - effekt), boshqalarda esa yirik loyihalarni amalga oshirish uchun katta hajmdagi klasterlar talab etiladi. Kompaniyalar klasterlarini qo'llabquvvatlashga qaratilgan iqtisodiy siyosat alohida tuzilmani shakllantiruvchi korxonalarini qo'llab-quvvatlashga qaratilgan siyosatdan

sezilarli darajada farq qiladi. Davlat ko'magi va qo'llab-quvvatlashning tanlab olingan usullari klaster infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilayotgan umumiy tadbirlarga yo'l ochmoqda. Klasterlar uchun maxsus infratuzilmaning mavjudligi, shu jumladan, biznes sohasidagi hamkorlik kanallarining ma'lum bir sanoat yo'nalishi klasteri ehtiyojlariga moslashtirilgan maxsus tayyorlangan xodimlar guruhi raqobatdoshlikning asosiy omili hisoblanadi. Geografik jihatdan klasterlar alohida ishlab chiqarish zonalarini (mikroklasterlar), hududlar jihatdan joylashgan bo'lishi mumkin; ba'zi hollarda transchegaraviy klasterlar rivojlanib boradi (masalan, Finlyandiyaning qog'oz va yog'ochni qayta ishlash klasteri, Rossiyadagi 14 www.economyjournal.uz chegara daraxtlarni kesish sanoatini kabilar bunga yaqqol misob bo'la oladi). Firmalarning geografik jihatdan konsentratsiyalashuvining uchta asosiy sababi bor: -birinchisi, bir nechta kompaniyalar uchun umumiy bo'lgan resurslarni saqlash va rivojlantirish uchun xarajatlarni taqsimlashdan foyda olish imkoniyati bilan bog'liq. -Ikkinchi sabab geografik yaqinlikning o'ziga tegishli, biznes uchun zarur bo'lgan tovarlar yoki xizmatlarni arzon narxlarda va tez yetkazib berish imkoniyatini ta'minlash. - Uchinchi sabab shundaki, firmalarning bir joyda joylashgan konsentratsiyasi ya'ni bir-biriga yaqinlashuvi va markazlashuvi boshqaruv sohasidagi bilimlarning tezroq tarqalishiga yordam beradi, ya'ni osonlikcha rasmiylashtirilishi va o'tkazilishi mumkin bo'lmagan bilim va tajriba markazlashgan tizim orqali joylarga tezroq yetib kelishi mumkin. Geografik yaqinlik ma'lum darajada ushbu mavhum bilimlar almashinuvini yengillashtiradi.

Aynan shu iqtisodiy fenomenon hunarmandchilikning ayrim turlari yoki hunarmandchilikka yondashuvlar odatda qat'iy cheklangan hududiy chegaralar doirasida ishlab chiqilishi va amalga oshirilishi ko'p hollarda ma'qullanadi. Xuddi shunday, Kompaniya vakillari va uning hududida joylashgan mahsulotlar iste'molchilari o'rtasida norasmiy aloqa imkoniyati ham muhimdir. Transport va logistika klasteri - bu transport sohasi iqtisodiy subyektlarining norasmiy birlashuvi bo'lib, bu hududiy yaqinlik va faoliyatning umumiy strategik yo'nalishi kabi xususiyatlar bilan ajralib turadi, bir-birini to'ldiradi va alohida

kompaniyalarning raqobatbardoshlik ustunliklarini oshiradi. Xo'sh, **klaster nima o'zi**, bu g'oya qachon, qayerda paydo bo'lgan va uning ahamiyati, qudrati nimada?

Transport infratuzilmasi sohasidagi klaster siyosatining asosiy maqsadi transport va logistika xizmatlarining ichki va jahon bozorida tovarlarni va yo'lovchilarni saqlash, tashish, eskort qilish va yetkazib berishga ixtisoslashgan turli tuzilmalarni, shuningdek infratuzilma va boshqa tashkilotlarga xizmat ko'rsatuvchi tashkilotlarni birlashtirish orqali raqobatbardoshlikni oshirishdir. Transport-logistika klasteri ma'lum bir tashkiliy shakl sifatida ma'lum bir hududning logistika salohiyatining rivojlanishi va o'sishiga hissa qo'shgan holda, xom ashyo yetkazib beruvchilardan, ishlab chiqarish tuzilmalaridan iste'molchilarga yuk oqimlari harakatining texnologik zanjirlarini boshqarish samaradorligini oshirish muammosini hal qiladi. Transport-logistika klasterlarini shakllantirish bir qator vazifalarni samarali hal etish, tovar aylanmasini optimallashtirish, shu jumladan ekspeditorlik va terminal ombor komplekslarini oqilona qurilishini ta'minlash, transportning bir nechta turlari bilan bog'liq yuklarni tashish jarayonlarini ratsionalizatsiya qilish, tranzit salohiyatini rivojlantirish va undan samarali foydalanish, operatsion o'zaro ta'sir tizimini shakllantirish, rejalashtirish, transport markazlarida muvofiqlashtirish va dispetcherlik faoliyatini tartibga solish, tovar oqimlariga optimal xizmat ko'rsatishni ta'minlash, klaster a'zolari o'rtasida samarali ma'lumot almashinuvini ta'minlaydigan logistika axborot tizimini ishlab chiqish kabi masalalar ko'ndalang qo'yiladi.²⁴

Belgilangan maqsadni amalga oshirish doirasida klaster siyosatining asosiy vazifalari quyidagilardan iboratdir. 1-jadval. Transport infratuzilmasi sohasidagi klaster siyosatining asosiy vazifalari mintqa hududida transportlogistika klasterlarini shakllantirish va rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, ularning ishtirokchilarini raqobatbardosh ligi o'sishini ta'minlash yuk oqimlariga xizmat ko'rsatish uchun klasterning transportlogistika va terminal va ombor majmualarining samarali hududiy qurilishini ta'minlash transport sohasidagi investitsiya loyihalarini, shu jumladan davlat-xususiy sheriklik loyihalarini

²⁴ www.economyjournal.uz

samarali qo'llabquvvatlashni ta'minlash transport sohasidagi kichik va o'rta korxonalarining kooperatsiyasi va umumiy logistika kontsepsiyasiga integratsiyalashu viga ko'maklashish transport sohasida yangiliklarni yaratish va amalga oshirish maqsadida o'quv va ilmiy muassasalarning transport-logistika klasterining boshqa ishtirokchilari bilan o'zaro ta'sir mexanizmlarini ishlab chiqish va takomillashtirish Transport-logistika klasterlari - bu infratuzilma va tovarlarni va yo'lovchilarni saqlash, eskort qilish va yetkazib berishga ixtisoslashgan kompaniyalar, dengiz, daryo, quruqlik, havo transporti, logistika majmualari va boshqalarga ixtisoslashgan kompaniyalar majmuasidir va tranzit muhim bo'lgan mintaqalarda rivojlanmoqda. Transport-logistika klasterining o'ziga xos xususiyati shundaki, u boshqa klasterlardan farqli o'laroq, bu yerda moddiy ishlab chiqarish sohasiga ustuvor ahamiyat beriladi. Bu xizmatlarning klasteri bo'lib, uni shakllantirishda muayyan qiyinchiliklar kelib chiqadi, Shunga qaramay, turli xil biznes yo'nalishlarini integratsiyalashgan zamonaviy sharoitda qayta ishlab chiqish va moddiy oqimlarni boshidan oxirigacha samarali boshqarish zarurligi, transport-logistika klasterlarini yaratish davr talabidir.

Odatda, quruqlikdagi klasterlar transport-logistika terminallari asosida shakllanadi va muvaffaqiyatli rivojlanib kelmoqda, ularning asosiy vazifasi transkontinental yuklarni turli transport turlariga qayta yuklashni amalga oshirish va tranzit yuk oqimlarini temir yo'l va avtomobil transporti rejimlari o'rtasida qayta taqsimlashdir. Markaziy Osiyo mintaqasi tranzitining o'ziga xosligi transport koridorlarini rivojlantirishning tegishli yo'nalishlarini va shunga mos ravishda ushbu maxsus geografik va iqtisodiy sharoitlarda shakllangan va faoliyat ko'rsatayotgan transport-logistika klasteri faoliyatlarini belgilaydi:

- mamlakatning tranzit siyosatini shakllantirish;
- mamlakatning hududi orqali yuklarni tranzit otkazishda transport va texnologik ta'minotning investitsiya tarkibiy qismini shakllantirish;
- transport va texnologik infratuzilma va tegishli xizmatlarning samarali va muvozanatli rivojlanishini ta'minlash;

- mamlakat hududidan o'tuvchi xalqaro transport yo'laklari qismlarining raqobatbardoshligini oshirish;
- yangi loyihalarni amalga oshirish uchun davlat ko'magi (tashkiliy, huquqiy va iqtisodiy jihatdan);
- multimodal transportning ko'payishini hisobga olgan holda xalqaro transport koridorlarini kompleks rivojlantirish;
- qo'shni hududlarning muqobil tranzit transport koridorlariga bog'liqlikni kamaytirish uchun zarur shart-sharoitlarni yaratish;
- transport infratuzilmasini rivojlantirish va samarali ishlashi uchun tashkiliy, iqtisodiy, huquqiy va ijtimoiy sharoitlarni yaratish;
- sohaga doir kadrlar siyosatini amalga oshirish (xalqaro tashishni tashkil etish va transport yo'laklariga yuk oqimlarini jalb qilish bilan shug'ullanadigan xizmat ko'rsatuvchi xodimlarga talablarni ishlab chiqish, xodimlarni tayyorlash va qayta tayyorlash uchun sharoit yaratish);
- mintaqaviy va eksport-import yuk oqimlarini hisobga olgan holda yangi tranzit inshootlarini qurish va mavjudlarini rekonstruktsiya qilishni muvofiqlashtirish;
- investitsiya faoliyatini faollashtirish va samarali innovatsion siyosatni amalga oshirish asosida transport tashkilotlarining ishlab chiqarish-texnik bazasini mustahkamlash va infratuzilma ob'ektlarini rivojlantirish;
- ekspeditorlik xizmatlarini, shu jumladan terminal inshootlarini rivojlantirish;
- transportning barcha turlarini Markaziy Osiyo davlatlarining mintaqaviy darajasida o'zaro ta'sirini takomillashtirish va muvofiqlashtirish bo'yicha takliflarni ishlab chiqish.²⁵

²⁵ www.economyjournal.uz

Transport-logistika klasterini yaratish resurslarni, kapitalni mahalliyashtirish va konsentratsiyalashga va boshqa ishtirokchilarni jalb qilishga qaratilgan katta mablag'larni talab qiladi. Uning shakllanishi turli ijtimoiy guruhlarning manfaatlariga ta'sir qiladi. Odatda, na biznes va na davlat o'z-o'zidan klaster yaratish uchun barcha zarur shart-sharoitlarni yaratishga qodir emas. Zamonaviy transport-logistika klasterini faqat davlat va ishbilarmon doiralar o'rtasidagi konstruktiv, o'zaro manfaatli va uzoq muddatli sheriklik doirasida yaratish mumkin. Transport-logistika klasteridagi tashkiliy munosabatlar xo'jalik yurituvchi subyektlar va davlat idoralari manfaatleri uyg'unligini ta'minlaydigan tarzda qurilishi kerak. Klaster siyosatining tashabbuskori sifatida davlat manfaatlariga ustuvor ahamiyat beriladi, shu bilan transport-logistika klasterini yaratish maqsadga muvofiqligining asosiy sharti:

- birinchi navbatda, respublikani rivojlantirish strategiyasiga, shu jumladan raqobat muhitini shakllantirish va investitsiya jozibadorligiga muvofiqligi;

- ikkinchidan, modernizatsiya qilish, infratuzilma kompleksini yaratish, transport sohasining raqobatbardoshligini oshirish siyosatini olib borish, shu jumladan davlat-xususiy sheriklik loyihalarini moliyaviy qo'llab-quvvatlash bo'yicha davlatning ustuvor vazifalarini hal qilish. O'zbekistonda transport sanoatini rivojlantirish bo'yicha klaster siyosati bir qator milliy strategiyalarda, Markaziy Osiyoning mintaqaviy darajadagi strategiyalarida, rivojlanish dasturlarida, xususan, 2040 yilgacha bo'lgan davr uchun uzoq muddatli rivojlanish konsepsiyasida, 2035 yilgacha bo'lgan davrda O'zbekistonning transport strategiyasida aks ettirilishi kerak. Tranzit siyosati, O'zbekiston Respublikasining klaster siyosatini (tranzit va transport-logistika salohiyatini rivojlantirish nuqtai nazaridan) amalga oshirish bo'yicha uslubiy tavsiyalar ishlab chiqish maqsadga muvofiq. Klasterlar turlarini samarali rivojlantirish zamon talabidir.

Jahon iqtisodiyotida kechayotgan integratsiya jarayoni uning globallashtirishga katta ta'sir ko'rsatmoqda. Bu bir tomondan qo'shimcha qiymat yaratishning transmilliy «zanjirini» ko'zda tutgan holda, ikkinchi tomondan ishlab

chiqarish sohasida ham raqobatni kuchaytirmoqda. Globallashtirish asosida logistika va tovarlar hamda xizmatlar sifatini ham standartlashtirishni ta'minlovchi umumjahon kommunikatsiya tizimi ham rivojlanib bormoqda. Qolaversa, aholi soni muttasil oshib borishi ish bilan ta'minlash, aholiga qulay faoliyat jarayonini yaratishni taqozo etayotir. Integratsiyalashuvning kichik darajasi mamlakatlar iqtisodiyotida yangi xo'jalik yuritish tizimini shakllantirish yo'li hisoblanib, o'zaro pirovard mahsulot ishlab chiqaradigan va geografik yaqin bo'lgan korxonalar va tashkilotlarni o'z ichiga olgan «Klaster»lar yaratishdir.

Klasterlarni shakllantirishdan maqsad — shahar, tuman va viloyat ichida joylashgan bir xil soha korxonalarini va ular bilan yagona texnologik zanjirda bo'lgan ta'lim, ilmiy, injenering, konsalting, standartlashtirish, sertifikatlashtirish va boshqa xizmatlarni uyg'unlashtirish — innovatsion ishlab chiqarishni tashkil etish asosida raqobatbardosh tovarlar yaratishga yo'naltirishdan iboratdir. Bunda aholini ish bilan ta'minlashdek muhim jihat ham o'zini namoyon etadi. «**Klaster**» atamasi fransuzcha so'z bo'lib, o'zbekcha tarjimasi «**bog'lam**», «**guruh**», «**to'planish**» ma'nolarini beradi. «Klaster» nazariyasining asosi bo'lib, Al'fred Marshallning XIX asr oxirida yozilgan «Iqtisodiyot prinsiplari» nomli asarida (1890) ixtisoslashgan tarmoq-sohalarning alohida hududlarda uyg'unlashishi to'g'risidagi fikr-mulohazalari hisoblanadi.

— «Klaster» nazariyasini o'rganish jahon jamiyatida tez sur'atlarda o'sib bormoqda va uni amaliyotda qo'llash esa milliy va mintaqaviy iqtisodiy rivojlanishning asosiy yo'nalishiga aylanmoqda.

— 1980 yillardan keyin «Klaster nazariyasi» ning rivojlanishida 3 ta muhim (Amerika, Britaniya va Skandinaviya va boshqa) ilmiy maktablar yutuqlarini ko'rishimiz mumkin.

Amerika olimlari — M.Porter «Raqobat ustunligi nazariyasi», M.Enrayt, S.Rezenfel'd, P.Maskell va M.Lorensenlar «Mintaqaviy klasterlar konsepsiyasi», A.Marshall «Sanoat hududlari nazariyasi», P.Bekatin «Italyan sanoat okruglari nazariyalari», M.Storper «Ideal hududiy klaster» nazariyalarini yaratgan.

Qo‘shimcha qiymat va klasterlar zanjiri uyg‘unligi, mintaqalarni o‘qitish konsepsiyalari ham shu guruhdan o‘rin olgan.

Aynan shu olimlar nazariyalarida klasterlar — ishlab chiqaruvchilar raqobat ustunligini oshirishda yuqori samarali bo‘lib, ularning hududdagi ta‘lim, fan, texnologik, iqtisodiy va boshqa xizmat ko‘rsatuvchi sub‘ektlar faoliyati bilan uyg‘unlashgan tizimi ekanligi ta‘kidlanadi. Britaniya nazariyotchilarining (J.Danning, K.Brimen, Shmit, J.Xamfrilar) fikricha, klaster — o‘zaro hamkorlikdagi institutlar tizimi sifatida iqtisodiyotning asosini belgilovchi institutsional nazariyalardir.

Skandinaviya olimlari (B.O.Lundval’, B.Yonson, B.Asxaym, A.Izakson) — klasterning evolyutsion rivoji bir qator bosqichlardan o‘tishini aytishadi, ya‘ni tug‘ilishidan tugagunicha. Klasterlar nazariyasi rus olimlari Yu.S.Artamonova, B.B.Xurustaliyev va boshqalar tomonidan ham o‘rganilib, amaliyotga tatbiq etish bo‘yicha loyihalar ishlab chiqilmoqda. Yuqoridagi nazariyalarni yaratilishi va ularning amaliy ahamiyati mamlakatlar, tarmoqlar va korxonalar iqtisodiyoti raqobatdoshligini oshirish va yuqori samaradorlikka erishishni nazarda tutadi. Biologiya fanida «genlar klasteri», «bakteriyalar klasteri», «viruslar klasteri» kabi tushunchalar ham mavjud.«Ta‘lim tizimi klasteri» kabi tushunchalar ham mavjud. Ta‘lim tizimidagi klaster esa, bog‘cha, maktab, litsey, kollej, oliy o‘quv yurti, aspirantura, doktorantura, malaka oshirish kabi jarayonlarni qamrab oluvchi butun umr davomidagi ta‘lim zanjirini bir-biriga uzviy bog‘lashdir...

Iqtisodiyotni innovatsion taraqqiy ettirishda, ayniqsa, iqtisodiy rivojlanishning an‘anaviy usullari yetarli darajada foyda bera olmayotgan hozirgi davrda, Klaster nazariyasini amaliyotga tatbiq etish eng maqbul yo‘l hisoblanadi. Klasterlashtirishni korxonalar innovatsion faoliyatini tezlashtirish asosida raqobatbardoshligini oshirish va ularning global raqobatning kuchli ta‘siriga qarshi turishdagi milliy va mintaqaviy rivojlanish talablariga to‘la javob beradigan yangi iqtisodiy tizim deb ham qarash mumkin. Klasterning shakllanishida davlatning roli muhim o‘rin tutadi. Agar dastlab klasterlar faqat bozorning ko‘rinmas qo‘li (raqobat) tufayli, avvalo, transmilliy kompaniyalarni zamonaviylashtirishda tashkil

etilgan bo'lsa, keyingi vaqtda ko'pgina mamlakatlarning hukumatlari bu jarayonga sezilarli darajada ta'sir etgani holda ularga yordam bermoqdalar. Klaster strategiyasi jozibadorligi, yo'nalishlarning turli-tumanligi bois ham, innovatsion klasterlarni davlatning o'zi shakllatirishini taqozo etmoqda. Klaster ishtirokchilari deganda — klasterda faoliyat yurutuvchi bozor sub'ektlari tushiniladi. Rivojlangan davlatlarning tajribalari shuni ko'rsatmoqdaki, barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishni ta'minlashda, investitsion faollikni oshirishda, raqobatbardosh tovarlar ishlab chiqarishda klasterlarning, xalqaro logistik markazlarining, erkin iqtisodiy zonalarining o'rni va ahamiyati juda yuqori.

Klasterlarnig «Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar» shaklida tashkil etilishi

Rivojlangan mamlakatlarda innovatsion iqtisodiyotni shakllantish va boshqarishda klasterlardan foydalanish bo'yicha ma'lum tajriba to'plangan. Yevropa mamlakatlari va AQShda bu strategiya keng qo'llanilmoqda. Klaster Buyuk Britaniya, Gollandiya, Germaniya, AQSh, Daniya, Fransiya, Italiya, Finlyandiya, Hindistonda yaxshi rivojlangan. Daniya, Finlyandiya, Shvetsiya sanoatini klasterlar to'la egallagan. Klaster tuzilmalari Shveysariya, Avstriya, Italiya, Daniya, Hindiston, Koreya, Pokiston, Xitoy va Turkiya davlatlari yengil sanoatida, Germaniyada kimyo va mashinasozlik, Fransiyada oziq-ovqatlar va kosmetika sanoatlarida muvaffaqiyatli ishlaymoqda. Klasterlarni shakllantirish jarayoni Janubiy — sharqiy Osiyo, Xitoy, Singapur, Yaponiya va boshqa mamlakatlarda faollashib bormoqda.

Masalan, Germaniyada yaqin vaqtgacha mintaqaviy klasterlar rivojlanishi davlat aralashuvisiz kechar edi. Biroq 2003 yilda hukumat klaster tashabbuslariga jiddiy e'tibor qaratdi. Bu, birinchi navbatda, yuqori texnologiyali sohalarni loyihalashda amalga oshirildi. Davlat nafaqat mahalliy, balki boshqa manbalar hisobidan sanoat va ilmiy markazlar kuch-g'ayratini birlashtirishni ko'zda tutmoqda. Klaster «**Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar**» shaklida tashkil etilmoqda. Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar alohida ajratilgan hududlardan iborat bo'lib, u

yerda ilmiy-ishlab chiqarish va o'quv markazlari jamlanadi hamda ular uchun ilmiy va ishlab chiqarish imkoniyatini rivojlantirishga qaratilgan maxsus huquqiy tartibot o'rnatiladi. Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar yuksak texnologiyalar amal qiladigan zonalar, texnoparklar, mintaqaviy innovatsiya markazlari — texnopolislar shaklida tashkil etiladi.

Texnoparklar ikkita asosiy komponentlar: ishlab chiqarish sanoatning ilg'or sohasidagi korxonalar va mutaxassislar (universitet, institut, ilmiy-tadqiqot instituti, laboratoriyalarning kuchli guruhleri) dan tarkib topadi va ularning faoliyati raqobatbardosh tovarlar ishlab chiqarishga yo'naltiriladi. Xalqaro amaliyotda sinalgan Klaster nazariyasiga asoslangan tajribadan foydalanish, jumladan, iqtisodiyotimizning to'qimachilik va yengil sanoat istiqbolida muhim ahamiyat kasb etadi. Har qanday mamlakat, hudud yoki viloyat iqtisodiyotining raqobatbardoshligi, eng avvalo, ishlab chiqarayotgan tovarlarni mahalliy va jahon bozoridagi raqobatbardoshligi, ya'ni xaridorgirligi orqali aniqlanadi. Mamlakatning ta'lim tizimidagi islohotlar va barcha ilmiy, ma'naviy-ma'rifiy rivojlanishlarning yakuniy ko'rsatkichi ham tovarlar va xizmatlarimizning zamonaviy bozorlarda raqobatbardoshligining ta'minlanishi bilan baholanadi. Shunday qilib, xorijiy va mahalliy tadqiqotchilar tahlillarida «klaster» tushunchasiga quyidagi ta'riflar berilgan:

— klaster — bitta sohaga birlashgan va bir-biri bilan uzviy aloqada bo'lgan korxonalar guruxi.

— klaster — bitta geografik hududda joylashgan va bitta tarmoqni tashkil qiladigan korxonalar guruhi.

— klaster — maxsus sohalar bo'yicha bitta geografik hududda faoliyat yuritayotgan, bir-biri bilan bog'liq bo'lgan va bir-birini to'ldiruvchi kompaniyalar, institutlar guruhi.

— klaster — gorizontal va vertikal ravishda funksional bog'liq bo'lgan korxonalar guruhi.

— klaster — jamoaviy, xususiy va yarim jamoaviy ko‘rinishda bir-biri bilan bog‘liq va o‘zaro bir-birini to‘ldiruvchi korxonalar, tadqiqot va rivojlanish institutlari guruhi.

— klaster — tijorat va notijorat tashkilotlari guruhi bo‘lib, u guruhda faoliyat yuritayotgan har bir korxonaning raqobatbardoshligini ta‘minlashga xizmat qiladi.

— klaster — xududiy konsentratsiyalashuviga asoslangan va texnologik zanjirga bog‘langan tovar va xom ashyo yetkazib beruvchilar, asosiy ishlab chiqaruvchilarni birlashtirgan industirlashgan majmua.

Barcha sohalarda klaster tizimini yaratish maqsadga muvofiq hisoblanadi. Darhaqiqat, neft, gaz, ximiya, biotexnologiya, farmatsiya, informatika, avtoqurilish, transport-logistika, rekreatsion-turistik, oziq-ovqat, ta‘lim, baliqchilik, parrandachilik, asalarichilik, ipakchilik va boshqa sohalarda klaster tizimlarini yaratish ilmiy tadqiqotlar va ishlanmalarni moliyalashtirish hajmini ko‘paytiradi, sifatini yaxshilaydi, ilmiy tadqiqot ishlarining texnik ta‘minoti darajasini yuksaltiradi, investitsiyaviy tashqi loyihalarda ishtirok etish, ilmiy-pedagog kadrlar tayyorlash va malakasini oshirishning yangi imkoniyatlarini yaratadi. Bundan tashqari, klaster tizimida ta‘lim ishlanmalari yaratish, ularni qisqa muddatda sinovdan o‘tkazish, ishlab chiqarish va ilmiy izlanishlardagi xodimlar hamda mutaxassislar mehnatlarini ko‘proq rag‘batlantirish, yangi tovarlarni O‘zbekiston brendi bilan ixtiro qilish uchun keng imkoniyatlar va sharoit paydo bo‘ladi. Shuningdek, mamlakatimizda xalqaro klaster kordinatorlarini tayyorlash ilmiy markazlari va klaster projeklari bo‘yicha Kengashlar paydo bo‘ladi.

Nazorat uchun savollar:

1. Klaster nima o‘zi, bu g‘oya qachon, qayerda paydo bo‘lgan?
2. Klasterlarni «**Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar**» shaklida tashkil deganda nimalarni tushunasiz?
3. Klaster nazariyasi bo‘yicha nimalarni bilasiz?

4. Sohalarda klaster tizimini yaratish ushun qanday ishlarni olib borish maqsadga muvofiq?
5. Klasterning «**Erkin ilmiy-texnikaviy zonalar**» da qanday faoliyat tashkil etiladi?
6. Barcha sohalarda klaster tizimini yaratishning afzalliklari qanday?

Asosiy atama va ta'riflar

| АТАМАНИНГ ЎЗБЕК ТИЛИДА НОМЛАНИШИ | АТАМАНИНГ ИНГЛИЗ ТИЛИДА НОМЛАНИШИ | АТАМАНИНГ РУС ТИЛИДА НОМЛАНИШИ | АТАМАНИНГ МАЪНОСИ |
|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Логистика | Logistics | логистика | иктисодий фаолият жараёнида вужудга келиб, бир-бири билан ягона тизим сифатида боғланган моддий, молиявий ва ахборот оқимларини бошқаришнинг янги услуб ва услубиётлари тизимидир |
| Тара | Packing materials | тара | ортиш ва тушириш, ташиш ва саклов операцияларида фойдаланилади |
| Терминал | terminal | терминал | халқаро юкларни ортиш, тушириш етказиб бериш, саклаш қадоклаш, маркировкалаш ва юкларни жўнатиш ишларини ўз ичига олувчи хўжалик |
| Транзит юк ташиш | Transit transportation | Транзитная перевозка | халқаро юкларни ташиш мақсадида бир ёки бир нечта чегараларни кесиш ўтиш асосида юкларни ташилиши |
| Транспорт йўлаги | Transport corridor | Транспортный коридор | бир қанча транспорт турлари қатнашадиган, бир қанча давлат ҳудудларидан транзит ўтадиган, Ўзбекистонни денгиз ёки куруклик орқали чет эллар ва МДХ мамлакатлар билан боғлай оладиган транспорт йўлаги |
| Транспорт тизими | Transport system | Транспортная система | Турли транспорт турлари ва уларга хизмат қилувчи инфратузилмалар, ташиш жараёни билан боғлиқ ахборотлар, ишчи кучлари ва бошқалар |
| Транспорт ҳужжатлари | Shipping document | Транспортный документ | накладной, коносамент |
| ТРАСЕКА | ТРАСЕКА | ТРАСЕКА | Европа — Кавказ Осиёни боғловчи транспорт фактура |
| Халқаро савдо | international trade | Международная торговля | жаҳон ҳамжамияти барча мамлакатлари ташқи савдосининг жами |
| Халқаро портлар | International port | Международный порт | давлатлараро юкларни ташувчи кемаларни қабул қилувчи портлар |
| Халқаро техник кўмаклашиш | International technical assistance | Международный технический помощь | технология, маҳсулотлар ва бошқарув соҳасида жаҳон ҳамжамияти томонидан ривожланаётган мамлакатлар ва ўтиш иктисодиёти мамлакатларига кўрсатиладиган ёрдам |
| Халқаро транспорт йўлаклари | International transport corridor | Международный транспортный коридор | географик ҳудудлар орасидаги йўлаклар |
| Халқаро экспедиторлар компанияси | International forwarder company | Международная компания экспедиторов | мижозлар билан шартнома халқаро юк ташиш тури |
| Хизмат | services | услуга | натijasи кишиларнинг бирон — бир эҳтиёжларини қондирадиган фаолият |
| Юк | cargo | груз | бир манзилдан иккинчи манзилга ташиш учун юк ва йўловчи ташишни таъминловчи миллий ёки халқаро юк ташиш шартлари тизими |
| ЮНКТАД | United Nations Conference on Trade | ЮНКТАД | БМТнинг савдо ва ривожланиш бўйича анжумани —БМТ Бош ассамблеяси органи, унинг иши халқаро савдони риволантиришга ёрдам беришга, халқаро иктисодий алоқаларни тартибга солиш конун — коидаларини ишлаб чиқишга йуналтирилган |
| Божхона декларацияси | Customs entry | Таможенная декларация | асосий божхона ҳужжати бўлиб, юкни тасарруф қилувчи шахснинг аризасидан иборатдир. Бу ҳужжат юкни тасарруф қилувчи томонидан товарни импорт ёки экспорт қилишда божхонага тақдим этилади |
| Бевосита | | условия | бу мажбурий рухсат бериш - таъқиқлаш хусусиятига |

| | | | | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------|---|--|
| | узуллар | | | эга бўлиб, халқаро айирбошлашда иштирок этувчиларнинг ҳатти- ҳаракатларини қатъий тартибга солиб туради ҳамда лицензиялаш, квоталаш, маҳсулотларнинг баённомаси, ТИФ қатнашчиларини рўйхатга олиш, уларнинг ҳуқуқ ва мажбуриятларини аниқловчи қонуний ва меъёрий ҳужжатларни қабул қилиш ва бошқа узулларнинг мажмуасидир |
| | Фрахта қилишга ариза | Declaration for freight | Заявление на а фрахт | товар етказиб берувчи томонидан юк ташувчининг исталган транспорт воситаси, юкни жўнатиш вақти ва шу қабиларни кўрсатган ҳолда юк учун жой банд қилиб қўйишни сўраб жўнатиладиган ҳужжат |
| | Импорт лицензияси | License import | Лицензия импорта | унда кўрсатилган товарларнинг чекланган миқдорини ёки шундай товарларни чекланмаган миқдорда ушбу ҳужжатда айтиб ўтилган вақт давомида олиб чиқиб кетишга рухсат беради |
| | Инвестиция | investment | Инвестиция | бу субъект ихтиёридаги вақтинча ортиқча бўлган барча молиявий, моддий ва бошқа бойликларни келажакда иқтисодий манфаат кўриш учун бошқа бирор субъектга сарфлашдир |
| | КАФ битимлари | | КАФ договор | инглизча сўз бўлиб қиймат ва фрахт деган маънони англатади, етказиб бериш КАФ битимига кўра сотувчи ўз ҳисобидан манзилигача шартномада кўрсатилган денгиз ташуви шартномасини тузиши ва юкни кемагача олиб бориши зарур |
| | Коносамент | consignment | Коносамент | бу кема эгаси томонидан юкни жўнатувчига юк денгиз орқали ташиш учун қабул қилиб олинганлигини тасдиқлаб бериладиган ҳужжатдир |
| | Консигнация | consignment | Консигнация | шартномасига - кўра принципиал (консигнант) товарларни агент (консигнатор) омонига кейинчалик уларни консигнаторнинг бозорида сотилиши учун олиб боради. Консигнант товар сотилганга қадар унинг эгаси бўлади |
| | Концепция | concept | Концепция | бу назарда тутилган соҳанинг ривожланиш мақсадлари, натижа ва фойда олиш йўналишларини, (масалан, ташқи иқтисодий фаолиятни ривожлантиришнинг), вазифаларни белгилашни ўз ичига оладиган умумий ғоядир |
| | Ортиш-жўнатиш ҳужжатлари | Unloading sender card | Разгрузочно-отправительные документи | деб товарни юклаш муносабати билан тузиладиган ҳужжатлар (одатда улар шартномада санаб ўтилган бўлади)га айтилади |
| | Протекционизм | protectionism | Протекционизм | бу давлатнинг ТИФ га аралашувини, миллий ишлаб чиқаришни қўллаб-қувватлаш мақсадида хорижий товарларга нисбатан ҳар хил чегирмалар амалга оширишни таклиф этади |
| | Таснифлаш | classification | Классификация | деганда халқаро тижорат келишувини олди-сотти ва товар алмашиш келишувларига ажратишни тушуниш мумкин |
| | Тўлов баланси | Balance payment | Баланс оплата | бу мамлакатнинг ТИА жараёнида амалга оширилган тўловлари билан унга келган тушумларнинг қийматда ифодаланган ўзаро нисбатидир |
| | Тўлов шартлари | provision | Условия оплаты | бу тўловнинг валютасини, усулини ва етказиб берилган товар учун ҳисоб-китобнинг тартибини, тўлов учун тақдим қилинадиган ҳужжатларнинг рўйхатини, асосиз равишда тўловни кечиктириш ёки шартноманинг тўлов шартларини бошқача бузишлардан ҳимоя чораларини белгилаб қўяди |
| | Халқаро меҳнат тақсимоти (ХМТ) | International Division of labor | Международная распределения труда | меҳнатнинг миқдори ва сифатидан келиб чиқиб, унинг мамлакатлар ўртасида маълум нисбатда иқтисодий нафни кўзлаган ҳолда тақсимланиши |
| | Етказиб беришга рухсатнома | Permission at delivery | Разрешение на доставку | харидор томонидан бериладиган ҳужжат бўлиб, у товарнинг юклаб-жўнатишга тайёр эканлиги ҳақида сотувчидан хабар олгандан кейин товарларни |

| | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|---|
| | | | | жўнатишга ижозат беради |
| Юклаш топшириғи | Task at loadind | Разрешение на отгрузку | | етказиб бериш шартларидан келиб чиқиб юкни жўнатувчи ёки юкни олувчи томонидан одатда транспорт-экспедиторлик фирмасининг бланкасига расмийлаштириладиган ва экспедиторга топшириладиган операцияларнинг рўйхатини ҳамда уларни бажариш бўйича батафсил йўриқномаларни ўз ичига олган ҳужжатдир |
| Юклаш йўриқномаси | Circumstances shipping | Правила на отгрузку | | юк ва уни ташиш муносабати билан экспорт килувчининг талаби ҳақидаги батафсил маълумотларни ўз ичига олади |
| ISO стандарти | International standardization organization | Международная организация по стандартизации | | Халқаро стандартлаштириш ташкилоти |
| UN-EDIFACT | UN-EDIFACT | UN-EDIFACT | | Электрон ахборот алмашинуви стандарти |
| Бизнес режа | Business plan | Бизнес план | | кўшма корхона ёки компаниянинг қисқа даврга мўлжалланган режаси |
| Божхона фактураси | Clearance invoice | Таможенная фактур | | божхона туловлари FOB нархи бўйича ҳисобланадиган давлатлар учун (масалан АШ11, Канада) керак. Бу ҳужжага мувофик.. FOB нинг нархи счет-фактурага қўшилиши ёки олиб ташланиши керак |
| Глобал логистика | Clobal logistics | Глобал логистика | | баркарор макрологистик тизимлар тузишнинг тактика ва стратегиясидир |
| Инвойс | invoice | Инвойс | | суғурта шартномаларида қўлланиладиган счет |
| Инкотермс— 2000 | | Инкотермс— 2000 | | Халқаро юк ташиш атамалари |
| Интермодал юк ташиш | Intermodal transportation cargo | Интермодалная перевозка | | бир нечта турдаги транспортда йўл—транспорт воситаларини ҳаракатланиши учун ажратилган майдон |
| Консуллик фактураси | Consular invoice | Консульская фактура | | счет-фактура билан биргаликда айрим давлатлар томонидан суралади. Бу ҳужжат жойлардаги консуллик идорадлари томонидан легализация қилиш учун берилади |
| Суғурталаш сертификати | Certificate insurance | Сертификат страховки | | юк ташишни ташкил этиш бўйича тузилган шартномада юкларни суғурта қилинганлигининг исботи сифатида хизмат қилади ва суғурта туловларини тулаш учун асос бўлади |

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

I.O'zbekiston Respublikasi Qonunlari, Prezident farmonlari va qarorlari, Vazirlar Mahkamasi qarorlari:

1.

4. 2018 — 2022 yillarda yuklar tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiya qilish va transport infratuzilmasini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida. № PQ-3422 05.12.2017 y.

5. 2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasini «Faol tadbirkorlik, innovatsion g'oyalar va texnologiyalarni qo'llab-quvvatlash yili»da amalga oshirishga oid davlat dasturi loyahasini ishlab chiqishga doir tashkiliy chora-tadbirlar to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoyishi 28.12.2017 yildagi F-5155-son.

6. O'zbekiston Respublikasining Davlat chegarasi orqali o'tkazish punktlarida chegara, bojxona, sanitariya-karantin, fitosanitariya va veterinariya nazoratini tashkil etish tartibini takomillashtirish to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori 21.12.2017 yildagi 1007-son.

II.Prezident asarlari:

7. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash – yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi.

8. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SHavkat Mirziyoevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi.

9. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SHavkat Mirziyoevning Qishloq xo'jaligi xodimlari kuniga bag'ishlangan tantanali marosimdagi nutqi.

10. Prezident SHavkat Mirziyoevning O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi qabul qilinganining 25 yilligiga bag'ishlangan tantanali marosimdagi ma'ruzasi.

11. O'zbekiston Prezidenti Shavkat Mirziyoevning O'zbekiston Respublikasi Mustaqilligining yigirma olti yilligiga bag'ishlangan tantanali marosimdagi nutqi.

12. Tanqidiy tahlil, qat'iy tartib-intizom va shaxsiy javobgarlik – har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo'lishi kerak mavzusidagi nutqi.

III.Sohaga oid me'yoriy hujjatlar:

13. 2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasini «Faol tadbirkorlik, innovatsion g'oyalar va texnologiyalarni qo'llab-quvvatlash yili»da amalga oshirishga oid davlat dasturi loyihasini ishlab chiqishga doir tashkiliy chora-tadbirlar to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoyishi 28.12.2017 yildagi F-5155-son.

IV.Asosiy adabiyotlar:

14. Аникин В.А., Тяпухин А.Р. Коммерческая логистика: Учебник. М.: ТК Velbi, изд-во проспект, 2005.-432 s.

15. Миротин Л.Б., Ташбаев И.Е. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедура: Учебное пособие. М.: INFRA-M, 2003.

16. Долгов А.П., Козлов В.К, Уваров С. А. Логистические менеджмент фирмы: концепции, методы и модели: Учебное пособие. СПб.: изд. дом «Biznes-pressa», 2005. 384 s.

19. Xodiev B.YU., SHodmonov SH.SH., G'afurov U.V. Mamlakatni jadal isloh etish va modernizatsiya qilish – milliy taraqqiyotimizning mantiqiy bosqichi: Ilmiy-ommabop risola. – T.: TDIU, 2008. – 53 b.

20. Dadaboev K.A. Logistika Toshkent 2006.

21. Sh.A.Butaev, Q.M.Sidiqnazarov, A.S.Muradov, A.O'.Qo'ziev. «Logistika» (Etkazib berish zanjirida oqimlarini boshqarish). «EXTREMUM-PRESS» nashriyoti. Toshkent 2012.

V.Qo'shimcha adabiyotlar:

22. Limarev V.YA. Organizatsiya i regulirovanie logisticheskix protsessov i marketinga v sisteme resursoobespecheniya APK. M: Agri Press, 1999.-280 s.

VI.Davriy nashrlar, statistik to'plamlar va hisobotlar:

23. O'zbekistonning yillik statistik to'plami 2014. O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi. – Toshkent, 2017. - 221-b.

VII.Internet saytlari

24. dps.smrtlc.ru/Articles/Personal.htm

25. www.stat.uz

26. www.cer.uz

27. <http://www.m-economy.ru>

28. <http://www.pmuc.ru/jornal>

29. <http://www.moderniz.org.ru/>.

30. <http://instituciones.com/agroindustrial>