

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O‘RTA MAHSUS  
TA'LIM VAZIRLIGI  
TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI**



**A.S. KUCHAROV, G‘.N. BOBOXO‘JAYEV,  
O.SH. SABIROV, B.J. ISHMUXAMEDOV**

**TASHQI IQTISODIY FAOLIYATDA  
TRANSPORT TASHUVLARI**

**O‘quv qo‘llanma**

5A230403 – «Logistika» magistratura mutahassisligida o‘qitilayotgan talabalar  
uchun

**TOSHKENT – «IQTISODIYOT» – 2019**

**KIRISH**

Mamlakatimizda amalga oshirilayotgan keskin iqtisodiy islohotlarning muvaffaqiyati, ko‘p jihatdan, muamala sohasining samarali faoliyati, ishlab chiqarish vositalarini bilan ulgurji savdoning keng rivojlanishi, ishlab chiqarish texnikasiga mo‘ljallangan mahsulotlarni ishlab chiqaruvchilar va iste‘molchilar o‘rtasida tog‘ri aloqalar, hududlarning xalq xo‘jaligi tarmoqlari, aksiyadorlar birlashmalari, turli mulk shaklidagi ishlab chiqarish va tijorat subyektlariga hizmat ko‘rsatuvchi transportning sifati bilan ko‘proq bog‘liq bo‘ladi.

Bu maqsadlarga erishish uchun rivojlangan mamlakatlarning tajribasini o‘rganish bilan birga vatanimizda logistika sohasinin bozor iqtisodiyotiga turli mulkchilik shakllarini hisobga olgan holda ishlab chiqarish munosabatlari sohasida mahsulot harakatlarini optimallashtirishning ilg‘or yo‘nalishlaridan foydalanish xam ma‘lum bir ahamiyatga ega bo‘ladi.

Logistika bo‘yicha mutahassislar moddiy texnika ta‘minoti, transport va tovar harakati haqidagi ahborotlarni yagona tizimga integratsiyalashuvini ta‘minlashga intilishmoqda, bu esa ushbu sohalarning har birini ish faoliyatining samarasi va tarmoqlararo samarasining ortirishiga olib kelishi kerak.

Chet ellarda nazariya sifatida logistika mustaqil fan bo‘lib ajralib, oliy o‘quv yurtlarida, izlanishlar sohasi hamda ilmiy ishlab chiqarishda o‘rganilmoqda. Ko‘pgina oliy o‘quv yurtlarida boshqaruv xodimlarini tayyorlash uchun informatika va marketing bilan birga «logistika» mutaxassisligi mavjud va bitiruvchilarga mos mutaxassislik berilmoqda.

Mamlakatimizda oliy ta‘lim tizimida amalga oshirilayotgan islohotlar kengaygan ishlab chiqarish va muomala sohalari uchun mutahassis tayorlashdagi o‘quv jarayonlarini tashkil qilishga ta‘sir o‘tkazdi. Mamlakatimizning ta‘biy iqlim sharoitlari jahon bozorlarida raqobatbardosh bo‘lgan tovarlarni yetishtirishga imkon yaratdi. "... yo‘l-transport, muhandislik-kommunikatsiya va ijtimoiy infratuzilmani

rivojlantirish va modernizatsiya qilish bo'yicha dasturlarning prognoz parametrlarini ishlab chiqish va amalga oshirishni nazorat qilish hamda ularga erishish.<sup>1</sup>”.

O'zbekiston Respublikasi qadimdan Sharq va G'arb o'rtasidagi amalga oshiriladigan siyosiy, ilmiy, madaniy va iqtisodiy munosabatlarning yo'llari markazida, o'zining qulay geosiyosiy va geografik joylashuvi tufayli, tarixda kattadan katta ahamiyatga ega bo'lib kelgandir.

Ma'lumki, Buyuk Ipak Yo'li asrlar osha Osiyo va Evropa xalqlarining integratsiyalashuvining eng salohiyatli va samarali omili sifatida xizmat qilib kelgandir. Aynan Buyuk Ipak Yo'li bo'ylab tovarlar, bilimlar, texnologiyalar va madaniyatlarning o'zaro almashuvi amalga oshirilib, natijada shaharlar va sivilizatsiyalar rivojiga insoniyat tarixida bebaho xissa qo'shildi.

Ammo, XX asr ohirlarida xosil bo'lgan geosiyosiy va iqtisodiy vaziyat tufayli, dunyo haritasida yangidan paydo bo'lgan davlatlar uchun jahon mamlakatlari bilan savdo munosabatlarini rivojlantirish extiyojini yanada keskinlashishi tufayli, Buyuk Ipak Yo'lini yangidan tiklash masalalarining dolzarbligi yanada oshdi. Bundan kelib chiqqan holda, O'zbekiston Respublikasi uchun mazkur masala ahamiyatining o'rni beqiyosdir, modomiki davlatimiz Osiyo qit'asining markazidagi joylashuvi tufayli uning hududini kesib o'tadigan yo'llari bo'ylab amalga oshiriladigan tovarlarni yerusti Xalqaro tranzit tashuvlari, Xalqaro transport tashuvlar asoslari bo'yicha fundamental bilimlarga ega bo'lgan mutaxassislariga katta extiyoj yaratadi, shu bilan birga bojxona tizimida ishlab kelayotgan hamda TIF sohasida faoliyat yuritayotgan xodimlar uchun ham bunday bilimlar o'ta zarurdir.

Ma'lumki, jahonning ko'pchilik davlatlari O'zbekiston Respublikasi bilan har xil sohalarida, shu jumladan transport soqasida ham, hamkorlik munosabatlarda qiziqish bildirib kelmoqdalar. O'zbekiston Respublikasi ko'pgina yuqori salohiyatli xalqaro transport tashkilotlarning a'zosi sifatida, jahonning ko'pgina davlatlari bilan transport siyosatini ishlab chiqish jarayonida hamkorlik faoliyatini amalga oshirib kelmoqda. Kunsayin rivojlanib kelayotgan mamlakatimizning tashqi iqtisodiy

<sup>1</sup> Мирзиёев Ш.М. Танкидий таҳлил, катъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – хар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қоидаси бўлиши керак.-Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

faoliyat soqasida xalqaro transport tashuvlarining me'yoriy - huquqiy asoslarini tashkil etgan, xalqaro transport konventsiyalarining asoslari bo'yicha bilimlarga ega bo'lgan logistika bilan shugullanadigan xizmat xodimlariga extiyoji kattadir.

Bundan kelib chiqqan holda, xalqaro transport tashuvlari bo'yicha fundamental bilimlarga ega bo'lgan bojxona xizmati xodimlarini tayyorlash bizning davlatimizni jahon iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuvi uchun o'ta muhimdir. O'zbekiston Respublikasi qadimdan Sharq va G'arb o'rtasidagi amalga oshiriladigan siyosiy, ilmiy, madaniy va iqtisodiy munosabatlarning yo'llari markazida, o'zining qulay geosiyosiy i geografik joylashuvi tufayli, tarixda kattadan katta ahamiyatga ega bo'lib kelgandir.

Ma'lumki, Buyuk Ipak Yo'li asrlar osha Osiyo va Yevropa xalqlarining integratsiyalashuvining eng salohiyatli va samarali omili sifatida xizmat qilib kelgandir. Aynan Buyuk Ipak Yo'li bo'ylab tovarlar, bilimlar, texnologiyalar va madaniyatlarning o'zaro almashuvi amalga oshirilib natijada shaharlar va sivilizatsiyalar rivojiga insoniyat tarixida bebaho xissa qo'shildi.

Yokori darajadagi xalkaro standartlarga javob beradigan mamlakatimizning barcha hududlarini o'zaro ishinchli boglaydigan va mintakaviy xamda jahon bozorlariga chikishni ta'minlaydigan O'zbekiston milliy avtomagistralini qurish va rekonstrukzia qilish buyicha keng ko'lamli darturni amalga oshirilmogda.

O'zbekiston milliy avtomobil magistralining iqtisodiyotimizda alohida uringa ega ekanini e'tirof etish zarur. Prezidentimiz o'z ma'ruzalarida e'tirof etilganidek, “..mamlakatimizning barcha hududlarini ishinchli ravishda boglaydigan, mintakaviy va jahon bozorlariga chikishni taminlaydigan O'zbek milliy avtomobil magistrali tarkibiga kiradigan yollarni qurish va rekonstrukzia qilish loyihalarini jadal ravishda amalgam oshirish biz uchun goyat muhim ahamiyatga ega.

Ammo, XX asr ohirlarida xosil bo'lgan geosiyosiy va iqtisodiy vaziyat tufayli, dunyo haritasida yangidan paydo bo'lgan davlatlar uchun jahon mamlakatlari bilan savdo munosabatlarini rivojlantirish extiyojini yanada keskinlashishi tufayli, Buyuk Ipak Yo'lini yangidan tiklash masalalarining dolzarbligi yanada oshdi. Bundan kelib chiqqan holda, O'zbekiston Respublikasi uchun mazkur masala ahamiyatining o'rni

beqiyosdir, modomiki davlatimiz Osiyo qit'sining markazidagi joylashuvi tufayli uning hududini kesib o'tadigan yo'llari bo'ylab amalga oshiriladigan tovarlarni erusti Xalqaro tranzit tashuvlari Xalqaro transport tashuvlar asoslari bo'yicha fundamental bilimlarga ega bo'lgan mutaxassislariga katta extiyoj yaratadi, shu bilan birga bojxona tizimida ishlab kelayotgan hamda TIF sohasida faoliyat yuritayotgan xodimlar uchun ham bunday bilimlar o'ta zarurdir.

Ma'lumki, jahonning ko'pchilik davlatlari O'zbekiston Respublikasi bilan har xil soqalarda, shu jumladan transport soqasida ham, hamkorlik munosabatlarda qiziqish bildirib kelmoqdalar. O'zbekiston Respublikasi ko'pgina yuqori saloqiyatli Xalqaro transport tashkilotlarning a'zosi sifatida, jahonning ko'pgina davlatlari bilan transport siyosatini ishlab chiqish jarayonida hamkorlik faoliyatini amalga oshirib kelmoqda. Kunsayin rivojlanib kelayotgan mamlakatimizning tashqi iqtisodiy faoliyat soqasida Xalqaro transport tashuvlarining me'yoriy - huquqiy asoslarini tashkil etgan Xalqaro transport konvensiyalarining asoslari bo'yicha bilimlarga ega bo'lgan bojxona xizmati xodimlariga extiyoji kattadir.

Bundan kelib chiqqan holda, Xalqaro transport tashuvlari bo'yicha fundamental bilimlarga ega bo'lgan bojxona xizmati xodimlarini tayyorlash bizning davlatimizni jahon iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuvi uchun o'ta muhimdir.

## **I-bob. TASHQI IQTISODIY FAOLIYATDA TRANSPORT TASHUVLARI FANINING PREDMETI VA VAZIFALARI**

1.1 Xalqaro transportning mohiyati va ahamiyati.

1.2 Xalqaro transport konvensiyalari - davlatlararo tashuvlarini tartibga solishning me'yoriy - huquqiy asosidir.

1.3 O'zbekistonda zamonaviy transport tizimini rivojlantirish.

**Tayanch iboralar:** transport, zamonaviy transport tizimini, halqaro transport, transport vositalari, transport stanstiyalari, transport tizimi, avtomobil yo'llari, temir yo'llari, daryo va kanallar.

### **1.1. Xalqaro transportning mohiyati va ahamiyati**

Ma'lumki, transport sohasi har qanday davlat uchun uning Xalqaro savdodagi ishtiroki va jahon iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuvi uchun hal etuvchi ahamiyatga egadir. Shu bilan birga davlatlar tashqi savdosini o'sishi, o'z navbatida, Xalqaro transport tashuvlarini rivojlanishiga ham olib keladi. Shuning uchun ham tashqi iqtisodiy munosabatlarning transport ta'minoti darajasi tovarning qiymatida transport tashkil etuvchisi sifatida namoyon bo'lib tashqi savdo samaradorligiga bevosita ta'sir ko'rsatadi.

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

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

Transport jarayoni - tovarlarni, to'lovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir. Transportning harakati transport jarayonidan farqli o'laroq o'z joylarining bir korxonaga yoki tashkilot chegarasidan tashqariga chiqishini ham nazarda tutadi. Bunga qo'shimcha ravishda quyidagi farqlar ham mavjud:

-o'z joyini o'zgartirishning soni;

-transport vositalarining bo'sh yurishini qamrab oladi.

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

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

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

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

Transporting harakatlanish asoslari:

-Avtomobil yo'llari;

-Temir yo'llari;

-Dengizlar;

-Daryo va kanallar;

-Havo xavzasi;

-Quvurlar.

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

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

Ortish vositalari:

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

Yashiklar: panjarali yashiklar, panjarali g'ildirakli yashiklar.

Konteynerlar.

Bochkalar va boshqalar.

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

Bazis yoki (vositachilik) funktsiyasi, ya'ni transportning harakati har xil punktlarni birlashtiradi.

Xususiy yoki innovativ funktsiyasi, ya'ni transport harakati orqali ayrim tovarlarni iste'mol qilish imkoniyati yaratiladi. Masalan, ayrim tovarlar texnika taraqqiyoti tufayli bozorga kirib keladi, masalan banan, apelsin, ananas va boshqalar.

Iqtisodiy-hududiy funktsiyasi, ya'ni transportning harakati nafaqat uni bosib o'tish, balki uni yaratish hamdir.

Ijtimoiy funktsiyasi, ya'ni transport harakati odamlarni bir-biri bilan kontaktga kirishiga imkon beradi.

## **1.2. Xalqaro transport konvensiyalari - davlatlararo tashuvlarini tartibga solishning me'yoriy - huquqiy asosidir**

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

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

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

Bu korxonalarining xaddan tashqari yiriklashuvi mono-poliyaga qarshi korxonalar tomonidan taqib ostiga olinmoqda. O'zbekistonning «O'zbekiston havo yo'llari», «O'zbekiston temir yo'llari», «Uzintrans», «Uzvneshtrans», «O'rta Osiyo trans» transport korxonalari yuqorida qayd etilgan yirikla-shuv-konstantriyaning yorqin misolidir. Qolgan korxonalar esa o'rta va kichik biznes

subyektlariga kiradi. Ularning raqobat-bardoshligi ancha past va sheriklar uchun jozibadorligi kam.

Xozirgi zamonda, jahon iqtisodiy aloqalarining jadal suratlar bilan rivoji, jahon savdosi jarayonlari xosil etgan yuk oqimlari harakatlarining tashkillashtirish muammolarini hal etish imkoniyatini beradigan, aynan Xalqaro transport va kommunikatsiyalar tizimining taraqqiy etishi bilan chambarchas bog'likdir. Xalqaro transport va kommunikatsiyalar tizimlari, Xalqaro integratsion jarayonlarini rivojlanishiga olib kelib hozirgi vaqtda, hal etuvchi faktorlar sonida hisoblanib, o'zining natijasida globallashtirish transmilliy iqtisodiyotni yaratilishiga sabab bo'ladi.

Ammo, globallashtirish transmilliy iqtisodiy tizimini yaratilishi masalasi, birinchi navbatda, Xalqaro transport tizimining beto'xtov ishlashi bilan yaqindan bog'likdir. Bu esa eng avvalo, barcha davlatlar tomonidan qabul qilingan va Xalqaro munosabatlarini tartibga soluvchi me'yoriy - huquqiy hujjatlar - konvensiyalarsiz mumkin emasdir.

Xalqaro transport konvensiyalari o'zlarining bandlari bilan davlatlararo tashuvlari barcha tomonlarini tartibga solgan holda tashuvda manfaatli bo'lgan ishtiroqchilarining tashuv jarayonida mas'uliyat darajasini belgilab beradi.

Xalqaro transport konvensiyalari inson salomatligiga va uning havfsizligiga dahldor bo'lgan tez buziluvchan ozuqa mahsulotlari va havfli yuklar kabi tovarlar tashuvlariga ham qat'iy tartib-qodalarini o'rnatadilar. Mazkur konvensiyalardan foydalanish hamda tashuvlarning Xalqaro me'yorlariga qat'iy rioya qilish insoniyatning taraqqiyot garovi sifatida xizmat qiladi.

Ammo, o'zining mohiyati bo'yicha transport, insonning iqtisodiy faoliyat sohasi turini tashkil etgan holda, yaqindan uning ehtiyojlarini qondirishga haratilgan tovarlarning geografik joylashuvini o'zgartirib, ularni ishlab chihirilgan joyidan iste'mol qilish joyiga tashib yetkazish bilan bog'lik bo'lgan

Transport xom ashyoni, uni qazib olish erlaridan iste'molchilar uni yaxshiroq ishlatish imkoniyatiga ega bo'lgan osonroq tayyor mahsulot shakliga qayta ishlash joylariga yetkazish vazifasini bajaradi. Zamonaviy jamiyatda insonning barcha ehtiyojlarini qoniqtirishda transport ximatining o'rni beqiyosdir. Insoniyat yer

kurrasining yangidan yangi regionlarini o'zlashtirgan sari o'z faoliyat doirasiga o'zining rivojlanishiga zarur bo'lgan ko'proq tabiiy resurslarni jalb etmoqda. Bunga asosan, transport o'zining ish jarayonida tabiiy, sun'iy va mehnat resurslarining foydali harakatini ta'minlagan holda, ulardan inson manfaatlari uchun samarali foydalanish imkoniyatini yaratadi.

Hozirgi vaqtda, jahon "siqilib kichrayotgan" sifatida ko'rilib kelinmoqda. Bu esa, eng avvalo, yuklar va axborotlarni er kurrasining bir qismidan boshqa qismiga tezkor yetkazish imkoniyatlarini Xalqaro transport va kommunikatsiyalar rivojlanishining yuqori darajasi bilan ta'minlanmoqda. Transport ta'minotining aynan shunday darajasi quyidagi faktorlar bilan asoslanadi:

- Jahon savdosining kompleks va ancha globallashtirish xossalari;
- Jahon aholisining umumiy sonini keskin o'sishi;
- Jahon xalqlarining o'rtacha turmush farovonligi darajasini oshib borishi;
- Transportni mukamallashtirish yo'llarini uzluksiz qidirish;
- Jahonning o'sib borayotgan ekologik muammolarini jiddiylashtirish.

Xalqaro transportning, har qanday ishlab chiharish sohasi kabi, muhim muammolaridan biri - bu Genri Ford tomonidan XX asr boshida qayd etib o'tilgan ish unumdorligi, aniqlik, tejamkorlik, uzluksizlik, muntazamlilik, tezlilik va takrorlanuvchanlik printsiplari asosida, uning samaradorligini oshirishdir.

Ishlab chiharish miq'yoslarini oshib ketishi bilan bog'lik bo'lgan Xalqaro tashuvlar xajmlarini keskin oshishi transport tashuvlarning tejamkorligini oshirish muammosining dolzarbligini yanada oshirdi va bu yo'nalishda quyidagi imkoniyatlar eng ahamiyatli deb hisoblanadi:

- Uyiluvchan yuklar, hususan dengiz transporti bilan tashuvlarini, maxsus vositalarni rivojlantirish bilan, oshirish;
- Transport vositasining yakkaxon yuk ko'taruvchanligini, asosan yuklarni paketlash yordamida, oshirish;
- havo transportida nafaqat engil yuklarni, balki zudlik bilan yetkazilishi lozim bo'lgan tovarlar tashuvlarini ko'paytirish;
- hujjatlar oborotini axborotlashtirish vositasida tezlashtirish;

•Yuklarni guruhlashtirish, ya'ni mayda yubormalarni yiriklashtirib yuborishni qo'llash.

### 1.3. O'zbekistonda zamonaviy transport tizimini rivojlantirish

Respublikamizda zamonaviy ishlab chihari sh va ijtimoiy infratuzilmani, shu jumladan transport va kommunikatsiyalar infratuzilmasini, jadal rivojlantirishni ta'minlash, shu asosda iqtisodiyotni izchil va barharor yuksaltirish uchun qulay shart-sharoit yaratish maqsadida «2015-2019 yillarda muhandislik kommunikazia va yol-transport infratuzilmasini rivojlantirish, ishlab chihari sh va ijtimoiy infratuzilmani yanada rivojlantirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida» maxsus dastur qabul qilindi va uning bajarilishi keskin nazoratga olindi.

2018- yilda respublikamizda ishlab chihari sh infratuzilmasi asosiy turlari bo'yicha xizmat ko'rsatishni rivojlantirishga alohida e'tibor haratilishi natijasida uning yuqori hajmlariga erishildi. Bu borada, transport infratuzilmasini, birinchi navbatda avtomobil va temir yo'llarni rivojlantirishga alohida e'tibor haratilmog'da. 2015-2019 yillarda umumiy foydalanishda bo'lgan avtomobil yo'llarini rivojlantirish dasturining amalga oshirilishi bugungi kunda respublikamizning barcha mintaqalari o'rtasida yil davomida ishonchli transport aloqasini ta'minlamog'ga.

#### Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport tashuvlari tavsiflanishi

№	Klassifikatsiya xususiyati	Tashuvlar turlari
1	Transport tashuvi predmeti bo'yicha	Yuk, yo'lovchi, bagaj tashuvlari
2	Transport vositalari turlari	Suv (dengiz, daryo), temir yo'l, avtomobil, truboprovod, multimodal tashuvlar ( transport vositalarining ikki yoki undan ortiq turi ishtirok etadi)
3	Mahsulotning transportirovkasi xususiyatlariga ko'ra	Quruq yuk: ruda, ko'mir, don, sement, mineral o'g'itlar Quyiladigan yuklar: neft va neft mahsulotlari, o'simlik yog'lari, vino, suyuq kimyoviy yuklar
4	Davriyligiga ko'ra	Muntazam va nomuntazam tashuvlar: chiziqli va trampli kemasozlik, muntazam havo transporti va charter reyslar
5	Texnologik tizimiga ko'ra	Konteyner, parom, roll-kerni
6	Tashuvni tugallanishiga ko'ra	Qo'shni, tranzit, aylanma
7	Tashuv joyiga ko'ra	Mamlakat ichida va boshqa davlatlar hududida

To'g'ri tashkil etilgan tashish ishining amaliy boshqaruvi, to'g'ri tashkil etilgan hujjatlashtirish va hujjat aylanmasi hamda barcha transport jarayonlarini axborotlashtirish va kompyuterlashtirish yordamida amalga oshiriladi. Xalqaro yuk tashuvlarida mahsulotning transport hujjatlari tanlangan transport vositasi turiga qarab, xalqaro muomalada qo'llaniladigan tilda tayyorlanadi. Bunday hujjatlarga misollar:

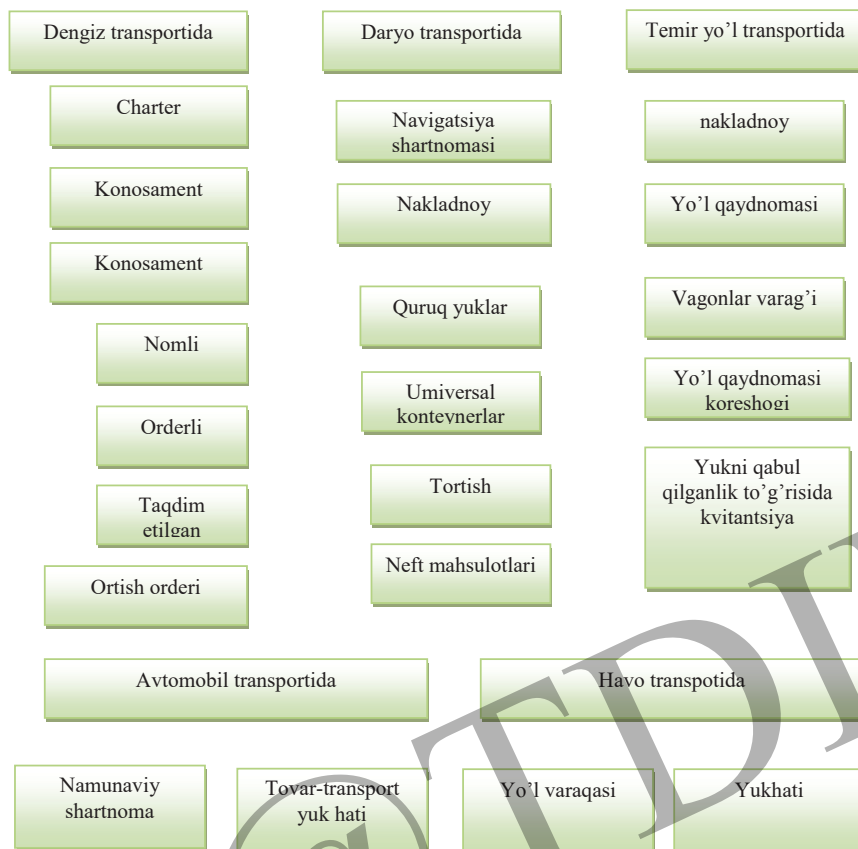
- ✓ Aviatsion yo'l varaqasi (Air Waybill);
- ✓ Xalqaro avtomobil yukxati (CMR);
- ✓ Konosament (Bill of Lading);
- ✓ Yuk vedomosti (Cargo Manifest);
- ✓ Tir-Karnet (TIR-Carnet)
- ✓ Va boshqalar.

Quyidagi 1-rasmga ko'ra temir yo'l transporta uchun, shartnoma kuchiga ega bo'lgan birlamchi hujjat bu nakladnoy. U jo'natuvchi tomonidan tuziladi. Shuningdek kerakli hujjatlarga yo'l vedomosti, yo'l vedomosti koreshogi va yukni qabul qilganlik to'g'risida kvitansiya ham kiradi. Temir yo'l ishini nazorat qilish uchun asosiy hujjat bo'lib yo'l vedomosti koreshogi xizmat qiladi. Yukni avtomobil transportida jo'natganda, tashish uchun namunaviy shartnoma asosiy hujjat hisoblanadi.

Shu bilan birga, maqalliy byudjetlar va Respublika yo'l jamharmasi mablahlari hisobidan mahalliy ahamiyatga molik yo'llarni rekonstruksiya qilish va kapital ta'mirlash ko'lamini kengaytirish vazifasi qo'yilmog'ga.



## Yuklarni tashish xujjatlari



### 1-rasm. Har xil transport turlarida yuklarni tashishni tashkil etishda lozim bo'lgan hujjatlarning tavsiflanishi.

Xalqaro intermodal logistika markazining tashkil etilishi undan nafaqat Janubi-Sharqiy Osiyoni Yevropa bilan boqaydigan qit'alararo transport-ekspeditsiya uzeli sifatida foydalanish imkonini beradi. Ayni paytda u Navoiy viloyati va qo'shni hududlarda yangi, yuksak texnologiyalarga asoslangan ishlab chiharish korxonalarini tashkil etish uchun zarur sharoitlar yaratadi.

## Nazorat savollari:

1. Xalqaro transportning mohiyati nimalardan iboratdir?
2. Xalqaro tashuvlar qanday Xalqaro hujjatlar bilan tartibga solinadi?
3. Xalqaro transport turlarining rivojlanish dinamikasi qanday?
4. Tashqi iqtisodiy aloqalarning transport ta'minoti nima bilan belgilanadi?
5. Mamlakatimizda transport infratuzilmasini rivojlanishiga qanday ahamiyat beriladi?

### Asosiy adabiyotlar

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий тахлил, катъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.
  2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни).-Т.: TDIU, 2006.
  3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./ под ред. Е.В. Будриной.-М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.
  4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиры)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.
  5. Евсева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.
  6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.
- ### Qo'shimcha adabiyotlar
7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.
  8. Линдерг П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.
  9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

## II- bob. XALQARO TRANSPORT KONTSEPTSIYASINING ZAMONAVIY TOMONLARI

- 2.1. Xalqaro transport jarayonlari va ularning mazmuni .
- 2.2. Transport operatsiyalari va ularni turlanishi.
- 2.3. Transport tizimi va uning tashkil etuvchilari.
- 2.4. Xalqaro transport tashkilotlari va dasturlari

**Tayanch iboralar:** transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, zamonaviy transport tizimini, xalqaro transport, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari.

### 2.1. Xalqaro transport jarayonlari va ularning mazmuni

Ma'lumki, tovarlar va aholining transportda tashilish jarayoni aksariyat tashqi iqtisodiy aloqalar barcha turlarining zaruriy shartlar turiga kiradi. Shuning uchun ham, transport faktori, o'zining ta'sirini tovarlar va xizmatlar bilan Xalqaro savdoda, ishlab chiharish kooperatsiyasida, ob'ektlarni xorijda hamda xorijiy firmalari va mutaxassislari ko'magida mamlakatning hududi ichida qurishda, qo'shma korxonalar, Xalqaro turizm va Xalqaro ko'rgazmalar tashkilotlari faoliyatida transportning ishlab chiharish maqsuloti - tashuvlar shaklida namoyon bo'ladi.

Xalqaro iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda transport xizmatlari bo'yicha har qanday haror tashuv jarayonini boshlanishidan ancha avval qabul qilinadi. Mazkur haror dastlab sotuvchi, keyin sotuvchi va ishlab chiharuvchi birgaligida va eng oxiri - transport korxonasi darajasida qabul qilmadi. Bunda, qal qiluvchi asosiy haror transport korxonasi darajasida qabul qilingandan so'ng unga qech qanday o'zgartirish kiritish mumkin emas, aks holda, transport xizmatida jiddiy adashishlar va buning oqibatida, yirik iqtisodiy talofotlarga olib kelishi mumkin. Shuning uchun ham eng muhimi, boshlanqich bosqichda transport ta'minoti oldiga qo'yilgan maqsadlar va vazifalarni aniqlab belgilab oshlish lozim va keyinchalikda, oluvchi yoki buyurtmachi xuzuriga mahsulotni yetkazish jarayonini barcha bosqichlarini kelishilgan holda amalga oshirish zarurdir.

«Transport faktori» tushunchasini aniqlashda mamlakatda transport infrastrukturasi rivojlanigani darajasi, transport parkining holati, tovar harakatining harajatlari, oldi-sotdi kelishuvlarini tuzayotganda «transport tashkil etuvchisi»ni hisob-kitobidagi o'ziga xosligi, bazis tovar tanlovidagi o'ziga xosligi, transport jarayonini xarakteri va samaradorligi, savdo kontraktlarida yetkazish transport shartlarini shakllantirish, transport logistikasi va boshqa shu kabi tashkil etuvchilar hisobga olinadi.

U yoki bu tashqi savdo kelishuvining maqbulligini asoslashda tashqi iqtisodiy faoliyat sharoitida transport faktori mahsulot narhining miqdoran aniq element sifatida bir qator vaziyatlarda hal qiluvchi ahamiyatga egadir. Bunda transport va tashqi iqtisodiy faoliyat o'zaro yaqin bo'lgan uzviy aloqada bo'lib, kattadan katta o'zaro belgilovchi ta'sirini bir biriga ko'rsatadi.

Transport harajatlarning tovar narhidagi ulushi, transport vositalari harakatining havfsizligiga, transport xizmatining sifatiga talablar oshishi bilan, ularning qiymati o'sishi, demakki amortizatsion harajatlari, yoqilqi qiymati, atrof muhit himoyasi, hamda tabiiy va mehnat resurslari harajatlarni oshishi, bilan o'sish tendentsiyasiga egadir. Shunday qilib transport faktori qiymatiga quyidagilar ta'sir etadi:

- Tovarning transport xossalari;
- Tovar almashuvining geografik regionlari;
- Tashuvlar xajmlari;
- Transport vositalarining turi va tipi;
- Tashuv usullari;
- Transport-texnologik tizimlarining turi;
- Ichki va Xalqaro aloqalardagi tashuvlar harajatlari;
- Tashuvchi va yuk egasining valyuta - kredit munosabatlarining turi;
- Yukni yetkazish tezligi;
- Atrof muhit himoyasi;
- Alohida tovar turlarining yetkazishda qo'llanaishi lozim bo'lgan maxsus shart - sharoitlari;



- Xalqaro transport operatsiyalardagi vositachilik turlari va shakllari;
- Tashqi savdo tashuvlarining tijoriy - huquqiy, axborotli va tashkiliy ta'minoti.

Transport faktori tovar narhiga, uning qiymatidagi, transport tashkil etuvchisi - tashuv narhi sifatida namoyon bo'lib, o'zining salmoqli ta'sirini ko'rsatadi.

Xar qaysi Xalqaro tashuv, yuk egasi va tashuvchi o'rtasida tuzilgan tashuv kelishuvi bilan rasmiylashtiriladi. Uning asosida tashuvchi oldindan belgilangan to'lov evaziga, yukni kelishilgan joyga va o'z vaqtida yetkazib berish, yuk egasi esa - yukni tashuvchi xuzuriga taqdim etish va o'z vaqtida tashuv uchun kelishilgan tegishli hisob-kitoblarni, hamda boshqa turdagi xizmatlarni bajarish majburiyatlarini o'z zimmasiga oladi.

Xalqaro tashuv kelishuvining tashqi belgisi sifatida uning yuborish mamlakatidag kuchini saqlaydigan maxsus Xalqaro hujjat - CMR bilan rasmiylashtiruvi hisoblanadi. «Tashqi savdo tashuvi» tushunchasi «Xalqaro tashuv» tushunchasidan farqlanadi. Agar tashqi savdo tashuvi, eksport, import yoki tranzit iboralari yordamida tovar tashuvining yo'nalishini ko'rsatib bersa, Xalqaro tashuvlarda esa ularning yo'nalishi atayin belgilanmaydi, ammo bu ikkita tashuv turlari bir biri bilan vaqti yoki joyi bo'yicha to'g'ri kelishi mumkindir.

Yuk tashuvi jarayoni, ya'ni uni ishlab chihirilgan eridan iste'mol joyiga tashib yetkazib berish, ikki bosqichga bo'linishi mumkin:

- asosiy bosqich – asosiy transport tomonidan bajariladigan tashuvning o'zi;
- qo'shimcha bosqich - bir qator tashuv bilan bog'lik bo'lgan, ammo tashuvchi vazifasiga kirmaydigan, murakkab va mehnattalab amaliyotda transport operatsiyalari iborasi bilan ataladigan operatsiyalar.

## 2.2. Transport operatsiyalari va ularni turlanishi

Transport operatsiyalarining tashqi savdodagi mazmuni ko'pincha Xalqaro tashuvlarning xarakteri bilan belgilanib, ular quyidagi belgilar asosida turlanadilar:

- transport operatsiyalari o'zining predmeti bo'yicha turlanadilar – yuk, yo'lovchi yoki bagaj;

- tashuvda ishtiroq etayotgan transport turiga harab, avtomobil, temir yo'l va hokazo;

- tovarning transport xarakteristikasiga harab;
- chegarani kesib o'tish tartibi bo'yicha;
- tashuv qo'shni davlatda tugatiladiganligi;
- aloqalar turlari - to'qridan to'g'ri, ushalgan, ketma ket tashuvlar bilan bir nechta tashuv kontrakti yordamida amalga oshiriladigan umumiy tashuv.

Transport operatsiyalari quyidagi turlarga bo'linadi:

- sotuvgacha amalga oshiriladigan transport operatsiyalari;
- sotuv jarayonida amalga oshiriladigan operatsiyalar;
- sotuvdan so'ng amalga oshiriladigan operatsiyalar.

Transport operatsiyalari yukni yuborish punktida, yo'l yurish davomida, bir transport turidan boshqa transport turiga qayta yuklash punktida, chegara punktida va yuk qabul qiluvchi xuzurida amalga oshiriladigan turlariga bo'linadi.

Transport operatsiyalar, agarda ular transport jarayonini doirasida tashuvning faqatgina bir ishtiroqchisi tomonidan bajarilsa -ichki, agarda uning bajarilishi, transport jarayonining ishtiroqchilari ma'lum munosabatlar asosida amalga oshirilsa - tashqi operatsiyalar deb ataladilar.

Ichki transport operatsiyalari, odatda, tashkilotlar va tashqi iqtisodiy faoliyat bilan shuqullanuvchi korxonalar tomonida amalga oshirilib, ularga: tashuvlar rejalarini tayyorlash, ularni hisob - kitoblari, nazorati va tahlili, transport shartlarini oldi - sotdi kontraktlarida ishlab chiqish va shu kabi hokazolar kiradi.

Tashqi transport operatsiyalariga, tashuv jarayonini bevosita bajaruvi bilan bog'lik bo'lgan tashqi savdo korxonalari va tashkilotlari amalga oshiriladigan operatsiyalar kiradi, jumladan, transport xizmati bo'yicha kelishuvlarni tuzish va imzolash, tashuv rejalarini, tariflarini, fraxt shartlarini va tovar tashuvi uchun qilinadigan hisob - kitoblar shartlarini kelishtirish kabi harakatlar kiradi.

Bajarilish joylari bo'yicha transport operatsiyalari: mamlakat ichidagi va boshqa davlatlar hududlaridagi turlarga bo'linadi.

Ko'p uchraydigan qo'shimcha operatsiyalar turiga quyidagilar kiradi:

- Agentlik operatsiyalar - agentlik firmalar tomonidan amalga oshirilib, ular, asosiy chet eldagi sotuvchi - printsipal nomidan va uning hisobidan harakat qilib sotuvni bajarishadi;

- Bunkerlik operatsiyalari - tovarni eksport davlatida bunkerlar yoki omborlarga tahlal saqlash bilan bog'lik operatsiyalar.

- Lizing operatsiyalari - tovarni lizing bo'yicha sotish bilan bog'lik operatsiyalari;

- Stividor operatsiyalari - tovarni ortish, tushirish, tekislab ortish, qayta yuklash, omborda saqlash kabi operatsiyalar;

- Sug'urta operatsiyalari - tovarni tashuv vaqtida sug'urtalash bilan bog'lik operatsiyalar.

- Syurveyer operatsiyalari - tashuv vaqtida yukni kuzatib borib, uning bezarar yetkazilishini ta'minlash bilan bog'lik bo'lgan operatsiyalar;

- Kemalar fraxti - kemalarni vaqtbay yoki tashuvbay sharti bilan, kema xodimlari bilan yoki ularsiz, to'la jihozlangan yoki jihozlanmagan holatda ijaraga olish;

- Transport-ekspeditorlik operatsiyalari - yuk egasining manfaatlarini tashuv vahtida himoya qilishga mo'ljallangan va uning nomidan yoki uning topshiriqi bilan yuk tashuviga ko'maklashish harakatlaridir.

### **2.3. Transport tizimi va uning tashkil etuvchilari**

Har bir transport turi to'rtta asosiy tashkil etuvchilardan iboratdir, bu - yo'llar, terminallar, harakatdagi tarkib va harakatlanuvchi vositalardir.

Yo'l deganda, transport vositasining harakati amalga oshiriladigan marshruti yoki muhiti nazarda tutiladi. Yo'llar tabiiy va sun'iy turlarga bo'linadi. Tabiiy yo'llar arzon va keng bo'lib, agar ularni sun'iy ravishda takomillashtirishga ehtiyoj bo'lmasa, joriy harajatlarni talab etmaydilar. Tabiiy yo'llar soniga dengizlar, havo, daryolar, tabiiy yo'laklar kiradi. Ushbu yo'llar turi tabiat injiqliklariga tobe bo'lib aksariyat holatlarda yaxshilanishga muhtoj bo'ladi. Sun'iy yo'llar - bu temir yo'llar, ustki sun'iy qoplamaga ega bo'lgan asfalt, gudron, betonli yo'llar, sun'iy kanallardir. Bu

yo'llarning qoplamasi ular bo'ylab harakat qiladigan transport vositalarning tezligi va oqirligi harab quriladi va shuning uchun ham tabiat injiqliklarga kamroq bog'likdir.

Terminal (lot. Terminus - ohirgi ma'noda), deganda bir transport turining tarmoqi tugashi va boshqa transport turi tarmoqining boshlanishi punkti deyiladi. Bunday joylar tugunli punktlar deb atalishi mumkin bo'lib, ularda tashuv davomida transport vositasi turini o'zgartirishga to'qri keladi. Bunday punktlar sonida portlar - kemalar, avtomobillar, temir yo'l va quvuri terminali sifatida ko'rish mumkindir.

Samarali transport tizimlarini rejalashtirishda tijorat firmalari va transport ma'muriyati terminallar tuzilishini ko'rib chiqishlari lozim, modomiki ular butun transport tizimining tarkibiy qismi sifatida transport tizimlarini ishlash qobiliyatini yo'qotilishining sababi bo'lishlari mumkindir.

Harakatdagi tarkib ham transport tizimining tarkibiy qismi sifatida yo'lovchilar va yuklarni tashuvlarini amalga oshiradi. har qanday transport turining samaradorligi ma'lum darajada ishlatilayotgan harakatdagi tarkibning moslashuvchanligi va egiluvchanligiga bog'likdir. Avtomobillar temir yo'lga transportiga nisbatan engilroq moslashuvchanlikka ega bo'lib yo'l bilan kamroq bog'langanligi sababli oldinda ketayotgan transport vositasini o'zib o'tishi mumkin va temir yo'l tarkibiga nisbatan boshqa yo'nalishlarga o'zining harakat yo'nalishlarini o'zgartirishi mumkindir. Samoletlar va dengiz kemalari o'zlarining harakat yo'llari bilan yanada kamroq bog'langandirlar.

Harakatlantiruvchi vositalar ishlatiladigan harakatdagi tarkibni yoki kemalarni harakatga keltiradilar. har bir transport vositasi harakatlanuvchi vositaga muqtojdir. Uning tanlovi, transport vositasining mustaqamligiga, zaruriy tezlikka, yoqilqini mavjudligiga va boshqa faktorlarga bog'likdir.

O'tmishda, uzoq vaqt mobaynida xarakatlanuvchi vositalarning energiya manbai sifatida bo'qning energiyasi xizmat qilib kelgan edi. Hozirgi vaqtda, aksariyatda, benzinli ichki yonish dvigateli, reaktiv, dizel va elektr dvigatellardan foydalanilmoqda.

Yuqorida qayd etilgandek, transport yo'llari, bu transport vositasi o'z vazifasini bajarayotgan jarayonida ular bo'ylab yoki uning ichida harakat qilayotgan muhitdir.

havo yoki dengiz muhiti aynan ushbu aniqlamalarning namunasidir.

XIX asrda sun'iy yo'llar qurilishining qiymati yuqori bo'lib, ko'p holatlarda ulardan olingan iqtisodiy samara qiymatiga to'g'ri kelmay, o'zini oqlamas edi. Shuning uchun ham o'sha vaqtda yaratilgan transport vositalari ko'pincha tabiiy yo'llar bo'ylab harakat uchun mo'ljallanib past tezlik, kichik yuk ko'taruvchanlikka mo'ljallangan edi.

Jahonda iqtisodiy faoliyat jadallashishi bilan yuqori samarali transportga ehtiyoj oshib bordi. Bu esa, o'z navbatida, transportning yuqori tezlik, tejamkorlik, kam harajatlilik, ishonchlilik kabi ko'rsatkichlariga talab qo'yilib, mavjud tabiiy yo'llar sifatini oshirish, yoki yangidan to'la to'kis sun'iy yo'llarni yaratish ehtiyoji xosil bo'ldi.

Avtomobil yo'llari, odatda, umumiy foydalanish sun'iy yo'llar turiga kirib, o'zining universalligi bilan ichki va Xalqaro transportning eng muhim turini tashkil etadi. Er kurrasida ular etmagan joy juda kam bo'lib o'zining universalligi bilan transportning boshqa turlari o'rtasida aloqalarni yaratish imkoniyati bilan tashuv jarayonlarini uzluksizligini ta'minlaydi. Agar boshqa transport turlarining yo'llari bir terminaldan boshlanib boshqa terminalda tugasa, avtomobil yo'llari mazkur terminallar o'rtasidagi aloqani ta'minlagan holda, yuklar yoki yo'lovchilarni aynan yetkazish manzilgoqigacha olib borish uchun qo'llanadi.

Avtomobil yo'llarida harakat qiluvchi avtotransport vositalari bir biriga boqlanmagan holda ishlaydi. Bunda, agar bitta avtotransport vositasi to'xtab qolsa qolganlari o'zlarining harakatlarini faqatgina uni aylanib o'tishlari bilan davom ettirishadi.

Temir yo'llar esa bunday xossaga ega bo'lmagani uchun ularda har qaysi poezd to'xtab qolsa, u boshqa poezdlarni to'xtatib qo'yadi va bu vaziyat natijasida yuklar va yo'lovchilarni yo'lda qolib ketishiga sabab bo'ladi. Buning ustiga temir yo'llar «eshikdan eshikkacha» printsipida tashuvlarni ta'minlamaydilar, bundan o'zining shahobcha temir yo'llariga ega bo'lgan yirik sanoat korxonalar mustasnodir.

Dengiz yo'llari - aloqa yo'llardan eng yaxshisi hisoblanadi. hozirgi vaqtda, dengiz marshrutlari qit'alarni bog'lab turuvchi yo'lovchilar va yuklarni jahonning ko'pgina davlatlarga yetkazib beruvchi, iqtisodiy jihatdan eng arzon bo'lgan transport yo'llari hisoblanadi. Dengiz tashuvlarining masshtabi yirikligi tufayli ularning yetkazish tezligini ichki suv xalzalari bo'ylab amalga oshiriladigan tashuvlarga nisbatan oshirish mumkindir.

Havo fazosi ham hech qanday sun'iy tayyorlovga, qo'shimcha harajatlarga muhtoj bo'lmagan aloqa yo'llaridir. Uning okeanlarga nisbatan ko'proq universalligi tufayli havo transportiga jahonning barcha qismlariga yuklar va yo'lovchilarni yetkazib berishi mumkindir.

Quvuri ham noyob transport vositasi deb hisoblanadi. Uning to'rtta elementi ham, yo'l, transport vositasi, harakatlantiruvchi uskuna va yetkazish manzilgoqi, bir biriga qo'shib tuzilganidir. Uning noyobligi shundaki, undagi yo'l, ya'ni quvuri o'zi transport vositasi bo'lgan holda, o'zida ma'lum masofada joylashtirilgan kuchlantiradigan uskuna - nasos yoki kompressor stantsiyalarni mujassam etgandir.

Transport siyosati iqtisodiy siyosatning tarkibiy qismi hisoblanadi. Transport iqtisodiy va siyosiy kengliklarda xarakat qilib, bir tomondan bozor iqtisodiyoti, ikkinchi tomondan tartibga solish va proteksionizm bilan chegaralanadi. Transportning harakati tashqi muhit himoyasi, sog'liqni saqlash va boshqa omillar bilan chambarchas bog'liqdir. Shuning uchun uning faoliyati chuqur tahlil va kelishuvni talab qiladi. Shu munosabat bilan, quyida transport faoliyati bilan bevosita aa bilvosita bog'liqlikda bo'lgan jamiyatdagi, iqtisodiyotdagi, texnologiyadagi va xuquqiy sohadagi muhim bog'liqlik konuniyatlarni qarab chiqamiz.

A) Ijtimoiy sohada:

-tadbirkorlik faoliyati tanqidiy nuqtai nazardan baxo berilmoqda. Tabiatni muxofaza qilish xissiyoti aholining barcha tabaqalarida mavjuddir;

-tadbirkorlik faoliyati yoki transport infratuzilmasining taraqqiy etishi administrativ yo'llar bilan siqib qo'yiladi;

-mexnatga bo'lgan munosabatni o'zgarishi;

-ish vaqtining qisqarishi va sharoitga qarab o'zgaruvchan ish grafigi;

- demokratik rivojlanish;
- strukturaviy ishsizlikni oshishi;
- jamiyatdagi qadriyatlarining almashinuvi:
- avtoritetlarning pasayishi;
- talablarning oshishi;
- o'z-o'zining imkoniyatlarini kengaytirish yo'llari;
- bo'sh vaqtning qadrini oshuvi;
- rivojlanishga bo'lgan ishonchning kamayishi.

#### B) Iqtisodiyot sohasida:

- xalqaro raqobatning oshuvi;
- mehnat taqsimotining yangi pog'onasi;
- valyutaning turbulenti;
- yiriklashuvga bo'lgan to'xtovsiz harakat;
- odatdagi bozorlarning to'lganligi;
- yangi o'suvchi bozorlarning paydo bo'lishi;
- xaridorlarning fel-atvoridagi o'zgarishlar;
- bozor assortimentining oshishi;
- xomashyo resurslarining kamayishi va x.k.

#### C) Texnologik soha:

- revolyutsion bazaviy texnologiyalar orqali inovatsion saqlashlar;
- texnika, aloqa va ma'lumotlarni uzatish hisobiga telekommunikatsiya davri;
- asosiy omil sifatida axborotlar va texnologiyalar yordamida boshqaruv;
- mehnatga xaq tolashning yangi formalari hisobiga pul aylanmasining oshishi;
- tovarlarning xayotiy tsiklini kamayishi.

#### D) Siyosiy-xuquqiy soha

- siyosiy sohadagi chegaraviy qonunchilikning o'zgarishi:
- atrof-muxitni himoya etish;
- energiya iste'moli:
- ish o'rnida sog'liqni himoya etish;
- monopoliyaga qarshi qonunchilik;

- mehnat va ijtimoiy huquq;
- ijtimoiy xayotning byurokratlashuvi;
- qattik qonun-qoidalar hisobiga strukturaviy o'zgarishlarni amalga oshirish qiyinlashadi.

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

- yuk ortuvchilar;
- transport vositalarini ishlab chiqaruvchilar;
- yuk tashuvchilar;
- transport muammolari bilan shug'ullanuvchi tadqiqotchilar;
- kasaba qo'mitalari;
- transport vositalari soxiblari va boshqalar.

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

Bundan tashqari avtomobillarda tashishni tashkil etishning negativ oqibatlarini kamaytirish uchun yuklarni kechalari tashishni, dam olish kunlarida tashishni ta'qiqlash, yuklarni majburiy ravishda avtomobillardan temir yo'l transporthiga o'tkazish talab etiladi.

Yuqorida qayd etilganlar asosida, hozirgi kunda logistikaning «just-in-time» ya'ni «aniq o'z vaqtida» degan tendentsiyasini modifikatsiyalash talab etiladi.

Shu munosabat bilan, marketologlarning ekologik jixatdan eng qulay transport vositasi to'g'risidagi fikrlari diqqatga sazovor bo'lib qolmoqda.

Transportning dinamik ravishda rivojlanishi ekologik muammolarni ko'ndalang qilib qo'yimoqda. Chunki transportning zararli oqibatlarini sifatida odamlardagi yurak xastaligi, qon bosimi, nafas olish yo'llarining yallig'lanishi va boshqalarni keltirish mumkin. Bu tendentsiya kuchayishi mumkin. Chunki agarda 1987 yilda SO<sub>2</sub>ning inson salomatligiga zararli oqibati 25%ni tashkil etgan bo'lsa, 2005 yilga kelib 30-40%ni tashkil etishi kutilmoqda. Bularga qo'shimcha ravishda azot oksidi, uglevodorod va yer qobig'iga yaqin bo'lgan ozonni keltirishi mumkin.

Transport rivojlanishining salbiy oqibatlarini kamaytirishning eng avvalo texnik yo'llari samaralidir. Ularga: transport vositalarini harakatlantiruvchi eng ekologik yoqilg'ilarga o'tish, yuklarni tashishda turli xil transport xarajatlarini optimal taqsimlash muammolari kiradi.

#### **2.4. Xalqaro transport tashkilotlari va dasturlari**

1987 yilda Yagona Evropa Pakti tashkil etilib, unga asosan Evropa Ittifoqining «Iqtisodiy Ittifoqi» va «Valyuta Ittifoqi» tashkil etildi, Evropa Ittifoqining transport borasidagi siyosati quyidagilarga asosiy e'tiborni qaratdi:

-sanoat ishlab chiqarishning strukturasi uzgartirilib, ishlab chiqarish shaxarlardan sanoat hududlariga (zonalari) kuchirildi;

-Evropa Ittifoqi (EI) ichida iqtisodiy integratsiya amalga oshirildi;

-ishlab chiqarishning yangi jarayoni, tovar strukturasi samaradorligi oshib, omborlarda saqlash muddati qisqardi;

-xizmatlar sektorining ahamiyati oshdi;

-mutaxassisliklarning mobilligi oshdi;

-daromadlar oshdi, avtomobillar soni va bo'sh vaqt miqdori ko'paydi.

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

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

-tovarlarning ozod harakati va kishilarning ozod harakati amalga oshmaydi.

Transyevropa turining kengayishi hisobiga markazlashuv kamaydi, natijada o'rta va kichik korxonalarining faoliyati faollashdi. Quyidagi loyihalar amalga oshirilmokda:

-Milliy davlatlar, EI, EIdan tashqari davlatlar hududi bilan kesishadigan transport turlarida transport sohasidagi rejalarni muvofiqlashtirish (katta tezlikdagi temir yo'llar, yo'l qurilishi, aeroportlar va dengiz portlari infrastrukturasi, transport chiqindilarning emissiyasi (kamayishi) va boshqalar).

-Keng qamrovchi informatsion turini kurilishini qo'llab-quvvatlash;

-Investorlar, sanoatdan, transportdan foydalanuvchilar va tadqiqotchilar orasidagi aloqalarni qo'llab-quvvatlash;

-o'zaro hamkorlikni qo'llab-quvvatlovchi umumiy normalarni yaratish;

-xususiy investorlarni rag'batlantirish;

-muhim investitsion loyihalarga kredit berish orqali qo'llab-quvvatlash.

Ushbu tadbirlarga qaramasdan quyidagilar EIda muammo bo'lib turibdi:

-harakatning xaddan tashqari tig'izligi;

-ekologiya;

-harakat xavfsizligi;

-transport vositalarini xaddan tashqari ishlatilishi va boshqalar.

Transport - iqtisodiyot moddiy bazasining asosiy bug'inlaridan biri hisoblanadi.

Transport iqtisodiyotning normal faoliyatini ta'minlaydi, ijtimoiy ishlab chiqarish kuchlarini xomashyo resurslari va hududiy iste'molga mos ravishda joylashuviga imkon yaratadi.

Transportning jamiyatning sotsial muammolarini, siyosiy muammolarini, tashqi iqtisodiy faoliyatini ta'minlashdagi roli beqiyosdir. Chunki O'zbekiston Respublikasining mustaqilligiga erishishi munosabati bilan, qo'shni davlatlar va boshqa mintaqa va qit'alarda joylashgan aloqalari har tomonlama rivojlanib bermoqda. Bu aloqalarni keskin sur'atlarda rivojlanishi transport turlarining rivoji, transport yo'laklarining rivoji bilan bog'liqdir. Albatta bu aloqalarning rivojlanishi



xalqaro transport tashkilotlari bilan hamkorlikni kuchaytirishga, O'zbekistondagi transport korxonalari, birlashmalari va umuman transport tizimining dunyo transport tashkilotlari hamjamiyatiga kirishi dolzarb muammolar qatoriga kiradi.

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

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

Birlashgan millatlar tashkilotining savdo va rivojlanish bo'yicha Konferensiyasi (YuNKTAD) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Manzili: Palais des Nations, 1211. Geneve 10 Switzerland.

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

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

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

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

-xalqaro savdo-sotiq tamoyillari va siyosatini ishlab chiqish;

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

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

YuNKTADning boshqaruv organlari:

-Konferensiya;

-Savdo va rivojlanish Kengashi;

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

-Kotibiyat.

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

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

-Uglevodorod yoqilg'ilarni tashishni reglamentastiyalash;

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

-Yo'nalishlar bo'yicha Konferensiyalar o'tkazishni reglamentatsiya qilish;

-Kemalarni ro'yxatga olish muammolari;

-Dengiz transportida xuquqbuzarlikni oldini olish;

-Kadrlar tayyorlashda texnik yordam va boshqalar. Ekspeditorlar uyushmasining xalqaro federatsiyasi (FIATA) International Federation of Freight Forwarders Association (FIATA)

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

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

-ekspeditorlikni tarmoq sifatida birlashtirish;

-axborot vositalari va maxsus ishlab chiqilgan va chop etilgan qo'llanmalar orqali ekspeditorlik sifatini oshirish bo'yicha tadbirlarni jamoatchilikka etkazish;

-ekspeditorlik xujjatlarining standartlarini ishlab chiqish;

-savdo shart-sharoitlarining standartlarni ishlab chiqishga qatnashish;

-ekspeditorlik sohasida axborotlar tizimini yo'lga qo'yish va tadqiqotlar olib borish;

-boshqa xalqaro tashkilotlar oldida ekspeditorlar manfaatlarini himoya qilish;

-xalqaro miqyosda professional o'qitishni tashkil etish;

-texnik muommolarning yechimlarini topish;

-yuk tashuvchilar bilan o'zaro hamkorlikni yo'lga qo'yish;



-xalqaro savdo va tovar olmasuviga ko'maklashish va boshqalar.

FIATAg a'zolikning ikki turi mavjud;

-xaqiqiy a'zolar;

-birlashgan a'zolari

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

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

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

-Bosh assambleya;

-Ijroiya Qo'mitasi;

-Prezidium;

-Kotibiyat va qo'mitalar.

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

Transport xizmatchilari kasaba uyushmalarining xalqaro birlashmasi (MOP)/ Trade Unions International of Transport Workers (TUJ). Manzili: Vact ut 6979, 1139, Budapest, Hungary.

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

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

MOPning Nizomiga ko'ra uning maqsadlari quyidagilar:

-sotsial va iqtisodiy rivojlanish hamda tinchlikni mustahkamlash uchun transport sohasida ishlaydigan xodimlarni birlashtirish:

-transport, port ishchilari, baliq sanoati ishchilarini monopoliyalarga, milliy va xalqaro ekspluatatsiyaga qarshi birlashtirish;

-profsoyuzlarning real ish haqini oshirish, ish vaqtini kamaytirish, ishchilar va ularning oilalarini ishsizlikdan ximoya qilish, sotsial va iqtisodiy tengsizliklarni yo'q qilish borasidagi faoliyatini muvofiqlashtirish.

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

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

-Xalqaro profsoyuz konferenstiyasi;

-Administrativ qo'mita;

-Administrativ qo'mitaning byurosi;

-Kotibiyat.

Xalqaro umumiy foydalanish transporti ittifoqi (MSOT)

International Union of Public Transport (JUPT)

Manzili: International Union of Public Transport. 19. Ave-nus de L'Uruguay, Brussels 5. Bel grum.

Tashkil etilishi va maqsadlari: 1885 yilda Bryusselda tramvaychilar. temiryo'lcchilar va avtomobilchilar ittifoqi sifatida tashkil etilgan. 1939 yilda Xalqaro umumiy foydalanish transporti ittifoqi nomini olgan.

Asosiy vaznfalari:

-transport turlari faoliyati bilan bog'liq bo'lgan barcha muammolarni o'rganib, ularning yechimlarini topish;

-transport turlarining iqtisodiy texnik va ijtimoiy maqsadlar nuqtai-nazaridan rivojlanishiga ko'maklashish.

A'zolikning 3 xili mavjud:

-xaqiqiy;

-birlashgan nomlangan a'zolik;

-nufuzli.

Hozirgi kunda 70 dan ortiq davlat MSOTning a'zolaridir.

MSOTning boshqaruv organlari:

-Bosh assambleya;

-Administrativ qo'mita;

-Bosh kotibiyat;

Moliyalashtirish a'zolik badallari hisobiga amalga oshiriladi.

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

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

SPKning vazifalari quyidagilar:

-konteynerlardan birgalikda foydalanishni tashkil etishda bitimlarni bajarilishini ta'minlash;

-yuqori yuk sig'imli bo'lgan konteynerlarni tashishda hisob-kitoblar, ro'yxatga olish, tahlil, axborotlar almashuvi va shu kabi ishlarni amalga oshirish.

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

SPKning boshqaruv organlari:

-SPK Ittifoqi;

-SPK Byurosi.

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

Konteynerlardan birgalikda foydalanilganda o'zaro hisob-kitoblar foydalanuvchilar tomonidan SPKning byurosi yordamida olib beriladi. Avtomobil, temir yo'l, havo va suv transporti orqali aralash tashuv amalga oshirilganda yuk jo'natuvchi va yuk qabul qilib oluvchi davlatlarning ushbu faoliyatga mas'ul bo'lgan tashkilotlari tomonidan hisob-kitoblar amalga oshiriladi.

SNK o'z faoliyati davomida quyidagilarni amalga oshiradi:

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

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

-SPK Ittifoqi tomonidan taqdim etiladigan axborotlarning muddatlari va hajmini kelishib olish;

-birgalikda foydalaniladigan xalqaro yo'nalishlarda foydalaniladigan konteynerlarning bir vaqtdagi ro'yxatini olish;

-konteynerlar oqimi balansini tartibga solish bo'yicha takliflarni ishlab chiqish va uni amalga oshirish;

-konteynerlarda yuk tashishni tashkil etish bo'yicha ulardan foydalanish bo'yicha ilmiy izlanishlar natijalari bilan SPK qatnashchilarini tanishtirib borish va boshqalar.

Osiyo va Tinch okeani bo'yicha BMTning iqtisodiy va ijtimoiy komissiyasi (ESKATO) United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific (ESCAP)

Manzili: United Building. Rajadamnem. Bangkok 2. Thailand.

Tashkil etilishi va maqsadlari: ESKATO 1947- yilda unga a'zo davlatlarning iqtisodiy muammolarining hududiy iqtisodiy komissiya sifatida tashkil etilgan.

ESKATO birlashgan millatlar tashkilotining iqtisodiy va ijtimoiy Kengashiga qo'shimcha organ hisoblanadi. ESKATO quyidagilarni amalga oshiradi:

-hududdagi davlatlarning o'zaro va boshqa davlatlar bilan iqtisodiy tiklanish va rivojlanish bo'yicha olib borayotgan faoliyatlarini boshqarishga ko'maklashish;

-hududiy rivojlanish muammolari bo'yicha tadqiqotlar olib borish yoki uni tashkil etish;

-hududiy va xalqaro rivojlanish muammolari bo'yicha axborotlar to'plash va tarqatish;

-konsalting xizmatlarini olib borish va boshqalar.

ESKATOga BMTga a'zo bo'lgan hududdagi xar bir davlat a'zo bo'lish xuquqiga ega. Hozirgi kunda 50 dan ortiq davlatlar ESKATOga a'zo.

ESKATOning boshqaruv organlari:

- Komissiya;
- Qo'mitalar;
- Hududiy markazlar;
- Doimiy konfederatsiya va institutlar;
- Kotibiyat.

ESKATO kotibiyatida 300 dan ortiq mutaxassislar ishlaydi. Ularning asosiy qismi BMTning byudjetidan maosh oladilar.

Moliyalashtirish asosan BMTning doimiy byudjeti hisobiga amalga oshiriladi. (20 mln.AQSh dollaridan ko'proq).

ESKATO bajaradigan amaliy ishlar:

-a'zo davlatlarning iqtisodiy va sotsial rivojlanishiga ko'maklashish maqsadida uch bosqichdan iborat dastur ishlab chiqadi: hududiy, subhududiy va aloqida davlatlar chegarasida:

- qishloq xo'jaligini rivojlantirishning o'zaro xamkorlik dasturini ishlab chiqish;
- avtomobil yo'llarini rivojlantirish, portlar va kemalar kiradigan yo'nalishlarni rivojlantirish;

- fan va texnika borasida hamkorlik;

- mineral resurslar, axolining joylashuvi, ijtimoiy tadqiqotlar va boshqalar.

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

#### **Nazorat savollari:**

1. Xalqaro transport jarayonining mohiyati nimalardan iboratdir?
2. «Transport faktori» tushunchasining mazmuni nimada?
3. Transport faktorining qiymatiga qaysi parametrlar ta'sir etadi?
4. Tovarning «transport xossalari» deganda nimani tushunasiz?
5. Transport operatsiyalarning qanday turlarini bilasiz?
6. Transport yo'llarining qanday turlari sizga ma'lum?
7. Transport yo'llarining barcha turlarining afzalligi va kamchiliklarini nimalardan iborat?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий тахлил, катгий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – хар бир рахбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.

3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будиной.-М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.

5. Евсеева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### **Qo'shimcha adabiyotlar**

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

### III- bob. XALQARO TRANSPORT TASHUVLARINI TASHKILLASHTIRISH VA ULARNI BOSH HARISH

3.1. Transport tashuvlari va ularning turlari.

3.2. Yuklar va ularning turlari.

**Tayanch iboralar:** dengiz kemalar transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, zamonaviy transport tizimini, xalqaro transport, transport harajatlari, transport stansiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, yuklarni yetkazish, havo (aviatsiya), xalqaro savdo.

#### 3.1. Transport tashuvlari va ularning turlari

Hozirgi vaqtda, jahonda transportning oltita turi yo'lovchilar va yuklar tashuvlarida qo'llanilib kelinmoqda, ular: dengiz, temir yo'l, avtomobil, daryo, havo va quv transportlaridir. Ushbu transport turlari quyidagi guruhlariga bo'linadilar:

- suv (dengiz, daryo),
- yer usti (temir yo'l, avtomobil, quvur)
- havo (aviatsiya).

Transportning barcha turlari, quvuri transportidan tashhari, yuklar va yo'lovchilar tashuvlarida qo'llanilib kelinmoqda, har bir transport turi tashuv vositasi sifatida unga va faqat unga xos bo'lgan xususiyatlarga egadir.

Hususan, dengiz transporti quyidagi xususiyatlarga egadir:

- boshqa transport turlariga nisbatan tashuv qiymati arzonligi, ayniqsa uzoq masofalar tashuvlarida;
- mobilligi, ya'ni tonnajga nisbatan talab va taklifdan kelib chiqib u yoki bu marshrutga engil o'tish imkoniyati;
- Dengiz kemalarning katta yuk ko'taruvchanligi tufayli tovarlarning yirik partiyalarini uzoq masofalarga tashish imkoniyatlari;
- Dengiz yo'llarining o'tkazish imkoniyatlari cheksizligi (portlar va kanallarning o'tkazish qobiliyati cheklangan bo'lsa ham);

• Xalqaro savdoning geografik nuqtai nazardan o'ziga xosligi uchun dengiz transportining o'rnini boshqa transport turi tomonidan bosila olmasligi.

• Ammo mazkur transport turining ba'zi texnik - iqtisodiy xossalari undan foydalanish jarayonini cheklaydi:

- portlar faoliyatiga bog'likligi;
- tashuv tezligi pastligi (erusti va havo transport turlariga nisbatan);
- shimoliy hududlarda dengiz tashuvlarining mavsumiyliigi.

Temir yo'l transportining xossalari quyidagilar kiradi:

• Temir yo'llarning qurilishi, ulardan foydalanish va stansiyalar inshootlariga harashga talab etiladigan katta moddiy harajatlari;

• Ushbu transport turidan foydalanishning yuqori samaradorligini faqatgina 200 km.dan ortiq masofalar tashuvlarida erishish mumkinligi;

• Boshqa transport turlariga nisbatan (avtomobil va havo transport turlari) temir yo'l tashuvlari arzonligi;

• Korxonalar shahobcha temir yo'llar qurilishi hisobiga «eshikdan eshikkacha» tashuvlarni bajarish imkoniyatlari;

• Tabiati va xarakteristikallari xilma xil yuklarni tashish imkoniyatlari;

• Iqlim sharoitlarga bog'lik emasligi.

Avtomobil transportining xossalari quyidagilardan iborat:

• «eshikdan eshikkacha» varianti bo'yicha yuklarni yetkazib berish imkoniyati;

• yuklarning tashuv vaqtida yuqori saqlanuvchanligini ta'minlanishi;

• katta mobilligi va tashuv tezligi;

• kichik masofalarga (200 km.gacha) yuk tashuvlarining arzonligi;

• avtotransportdan foydalanishda, uning qatnovini ritmik tarzda tashkil etgan holda, yuklarni to'plash ehtiyojini yo'q qiladi.

Shu bilan birga, avtomobil transportidan foydalanish imkoniyatlari cheklangandir, ayniqsa ommaviy yuklarning katta partiyalarining katta masofalar

tashuvlarida. Avtotransport yo'llar tarmog'iga o'ta bolik bo'lib transportning himmat turiga kiradi.

Daryo transporti xossalariga quyidagilar kiradi:

- daryolar bo'ylab yuqori tashuvchanlik qobiliyati;
- zudlilikni talab etmaydigan ommaviy yuklarni tashuvlari arzonligi;
- yirik bo'lgan yuklar partiyalarini tashuvlarini amalga oshirish;
- temir yo'llar va avtomobil yo'llar tarmoqlari rivojlanmagan joylarda

daryo kemalaridan foydalanish imkoniyatlari.

Shu bilan birga qator quyida keltirilgan texnik- iqtisodiy sabablar undan foydalanishni cheklayapdi:

- gidrotexnika inshootlarini qurish ehtiyoji;
- har xil daryolardagi kema harakati sharoitlari yaroqli emasligi;
- yuk oqimlarining yo'nalishlarini daryolar o'zangilari bilan to'g'ri kelmasligi.
- havo transportini boshqa transport turlaridan quyidagilar ajratib turadi:
- yuklarni yetkazishning yuqori tezligi;
- yo'lni qisqartirish imkoniyatlari (samolet amalda to'g'ri chiziq bo'yicha parvoz etishi);
- yukning tashuv davomida yuqori saqlanuvchanligi;
- boshqa transport turlarini ishlatish bo'lmagan holda uzoqda joylashgan hududlarga tashuvlarni amalga oshirish imkoniyatlari.

Shu bilan birga, aviya transport – transportning eng qimmat bo'lgan turi bo'lib, undan ko'pincha qimmatbaho yuklarni tashuvlarida foydalanilib kelinmoqda. Uning kamchiligi sifatida, cheklangan yuk ko'taruvchanligi va keng nomenklaturali yuklar tashuvlarini amalga oshirish imkoniyati yo'qligi va ob-havo sharoitlariga va parvozlarni ta'minlovchi erusti xizmatlariga bog'likligini qayd etish mumkindir.

Quvuri transporti quyidagi ustunliklarga egadir:

- Tashuvlarning past tannarhi;

- quvurilarning germetikligi, ya'ni zichligi, amalda yuklarni tashuv vaqtida yo'qotilishini bartaraf etadi;

- quyib to'ldirish, tashish va quyib bo'shatish operatsiyalarni avtomalashtirish darajasini yuqoriligi;

- Atrof muhitga bog'lik emasligi va uning tashuv javrayoniga ta'sirini yo'qligi;

- Yukni uzluksiz tashuvini ta'minlashi.

Ammo quvurilar qurilishi juda katta mehnatni va harajatlarni talab etib, ularni faqat doimiy va yetarli yuklar oqimi mavjud bo'lgan va faqat bir tomonlama yo'nalishlarda qurilishi o'z-o'zini qoplashi mumkindir. Bundan tashqari, quvurilar bo'ylab tashilayotgan yuklar hajmi qat'iy ularning o'tkazuvchanlik imkoniyatlari bilan cheklangandir va yuk oqimi ko'payganda quvurining o'tkazuvchanligi etmagan holda yangi quvuri qurish ehtiyoji tug'iladi. Agarda zaruriy yuk oqimi yo'nalishini o'zgartirish ehtiyoji xosil bo'lsa, unda ushbu quvuri tizimi keraksiz bo'lib qoladi va uni boshqa hech qanday boshqa maqsadlarda ishlatishga imkoniyat bo'lmaydi.

### 3.2. Yuklar va ularning turlari

Xalqaro savdo tashuvlarida transport tanloviga tashilayotgan yuklarning transport karakteristikasi bevosita ta'sir etadi. Yuklarning transport karakteristikasi deganda, tashilayotgan tovarning tashuv, ortish, tushurish, saqlash, taxlash va hok. sharoitlarini va texnikasini belgilab bo'ruvchi fizikaviy va kimyoviy xossalarini yig'indisi deyiladi.

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

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

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

Yuklar bir qancha xususiyatlariga qarab klassifikastiyalanadi. Yuklarni ortish-tushirish usullarini belgilovchi jismoniy xususiyatiga qarab: to'kiluvchi va sochiluvchi, taralik donabay va tarasiz, oqiziladigan va suyuq turlarga bo'linadi. Ularning xar birini tashish uslublari mavjud.

Yuklarning ogirrigiga qarab: odatdagi - donabay uchun - 250kg gacha, dumalatadigan donabay - 400kg gacha; juda og'ir yuqoridagilardan og'irroq yuklar.

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

Xavfsizlik darajasiga qarab yetti guruhga bo'linadi:

- 1- guruh - kam xavfli (qum, g'isht, tuproq, ...)
- 2- guruh - tez yonadigan (benzin, atseton, kinoplenka va boshqalar)
- 3- guruh - changiydigan va issiq (sement, oxak, asfalt va boshqalar)
- 4- guruh - uyuvchi suyuqliklar (kislotalar, ishqorlar va boshqalar)
- 5- guruh - ballonlardagi siqilgan va suyultirilgan gazlar;
- 6- guruh - o'z razmeriga qarab xavfli yuklar (nogabarit yuklar)
- 7- guruh - radioaktiv, portlaydigan va zaxarli yuklar.

Transport vositalarining yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish darajasiga qarab 4 ta sinfga bo'linadi. Shuni qayd etish lozimki, bir yukning o'zi uning upakovkasiga qarab har xil sinfga kirishi mumkin. Masalan parket pachkalangan bo'lsa 1-sinfga kiradi, agarda to'kma holda taxlanmasdan tashilsa 2-sinfga mansub buladi va harakat vositasining yuk ko'tarish qobiliyati 20 %gacha kamayadi.

Tashish shart-sharoitlariga qarab yuklar maxsus transport vositasi talab kilmaydigan; maxsus transport vositalari va maxsus sanitariya va temperaturani saqlashni talab qiladigan tez buziluvchi yuklar; maxsus moslashtirilgan harakat vositalarini talab qiladigan o'tkir xidli yuklar va boshqa maxsus yuklarga bo'linadi.

Saqlash shart-sharoitlariga qarab: qor-yomg'ir va temperaturaning o'zgarishiga qarab buzilmaydigan, ochiq joylarda saqlanadigan yuklar; qor-yomg'ir

ta'sirida buziladigan va temperaturaning o'zgarishidan qo'rqmaydigan, yopiq navelar tagida saqlanadigan yuklar; qor-yomg'ir va temperatura ta'siridan buziladigan va yopiq omborxonalarda saqlanadigan yuklar; maxsus temperatura rejimini va boshqa sharoitlarni talab qiladigan, maxsus omborlarda va rezervuarlarda saqlashni talab qiladigan yuklar.

1 - jadval

### Yuklarning sinflarga bo'linishi

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

Taralar yuklarni tashish, ortish-tushirish, saqlash paytida buzilishdan saqlaydi. Taralar mustaxkam, yengil, ko'p marta qo'llash imkoniyatini beradigan, yengil tamirlanadigan, arzon materiallardan qilinishi lozim. Ularga qo'yiladigan talabning eng asosiysi - harakat vositasiga ortilishi - tushirishishi va joylashishi qulay bo'lishi lozim.

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

Universal taralarda bir necha xil tovarlarni tashish imkoniyati bor (qoplar, yashshiklar, bochkalar va boshqalar).

Aksariyat xollarda tovarlar bir nechta taralarda qadoqlanadi. Qo'shimcha tara - supertara deyiladi. Masalan yog'lar va vinolar butilkalarga quyilib yashshiklarda tashiladi. Yashshiklar o'z navbatida konteynerlarga joylanishi mumkin. Bunda butilkalar tara, yashshiklar supertara deb yuritiladi.

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

Taralarga quyidagi markirovkalar ko'yilishi mumkin:

- 1) tovar uchun - ishlab chikargan zavod, yukning turi va og'irligi;



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

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

4) maxsus-ortish, tushurish, tashish va saqlashda yuk bilan muamola qilish tartibini ko'rsatuvchi belgilar. Ularga rioya qilish yuklarni ortish, tushirish, tashish va omborxonalarda saqlash bilan mashg'ul bo'lgan shaxslar uchun bajarilishi majburiydir.

Yuk aylanmasi - ma'lum vaqt ichida bajarilgan yoki bajarilishi lozim bo'lgan tonna-kilometrlarda o'lchanadigan transport ishidir. Tashish hajmi - ma'lum vaqt ichida tashilgan yoki tashilishi lozim bo'lgan tonnalarda o'lchanadigan yuk miqdoridir.

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

Yuk aylanmasi va yuklar yo'nalishi miqdoriga, nomenklaturasiga, sinfiga va tashilish muddatiga qarab klassifikastiyalanadi.

Yuk jo'natish punktlari - yuk paydo qiluvchi: yuk qabul qilib olish punktlari yuk simiruvchi, yuk qabul qilib oluvchi va yuk jo'natuvchi punktlar birga bo'lsa kombinastiyalashgan punktlar deb, agarda punktlarda yuklar ortilsa yoki tushirilsa tranzit punktlar deb ataladi.

Yuk aylanmasi va tashish hajmi yil davomida xar xil miqdorga ega bo'ladi.

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

$$W_{ypt} = I W_{yil} / 12 \cdot t_{km} \quad (3-1)$$

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

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

Tashish xajmining notekisligi quyidagicha aniqlanadi

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

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

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

Odatda N va N' lar bir-biriga teng bo'lmaydi.

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

Yuklar, ortish tushurish hisobiga va boshqa turdagi transportga uzatilishi hisobiga tashish hajmi yuklarning jismoniy miqdoridan ko'p bo'lishi mumkin. Masalan, yuklar temir yo'ldan avtomobil transportiga yoki dengiz transportiga uzatilishi mumkin, demak yuk iste'molchiga yetib borgunga qadar ikki marta tashiladi.

Shuning uchun tashishning qaytarilishi koeffitsienti aniqlanadi:

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

Q-tash " tashilgan yuklarning hajmi (tn).

Q<sub>fiz.mik</sub> - yuklarning fizik miqdori (tn).

Tashuv va qayta yuklash usullari bo'yicha yuklar umumiy, alohida rejimli va ommaviy yuklar turlariga bo'linadilar..

Umumiy yuklar turiga har xil donabay tovarlar, ya'ni, qadoqlangan yoki qadoqsiz, tashuvga yuk o'rinlari hisobida qabul qilinib olinadigan yuklar kiradi. Tara yoki qadoq turi bo'yicha ular taraga qadoqlangan (qoplarda, yashchiklarda, qutilarda, bochkalarda, bidonlarda, butillarda va hok. joyldashtirilgan bo'ladilar), yiriklashgan yuk o'rinlari va transport birliklarga (paketlarda, taglar ustida, treylerda, konteynerlarda, lixterlarda) joylashtirilgan; tara va qadoqsiz yuklar (quvurlar, harakatlanuvchan texnika, metall qurilmalari). Umumiy yuklar o'zlarining o'lchamlari bo'yicha odatdagi o'lchamda (uzunligi 3m.gacha), uzun o'lchamli (3 m.dan ortiqroq uzunlikda) hamda nogabarit turlarga bo'linadi.

Yuklar o'zlarining massasi bo'yicha - bu engil va og'ir ( bitta yuk birligi massasi 5tn. dan ortiqroq)

Ommaviy yuklar ma'lum strukturaga ega bo'lgan va kattadan katta miqdorlarda qadoqlanmagan holda tashiladigan yuklar bo'lib, ular, quyilib tashiladigan, uyilib ortiladigan, to'kilib ortiladigan va taxta-yog'och turlariga bo'linadi.

Quyiladigan yuklar turiga neft va neft mahsulotlari, suyultirilgan gazlar, va shuningdek, kimyoviy va ozuqa tabiatga ega bo'lgan suyuq yuklar (o'simlik moylari, xayvonot yog'lari, spirtlar va hokazolar) kiradi.

Uyilib tashiladigan yuklar qattiq, har xil o'lchamdagi zarrachalardan iboratdir (changdan to bir necha metrli o'lchamga ega bo'lgan bo'laklar).

Alohida rejimli yuklar toifasini maxsus qoidalar va talablarga rioya qilgan holda tashilib saqlanadigan yuklar kiradi. ularni havfli va tez buziluvchan yuklar tashkil etadilar.

Havfli yuklar - bu ular xususiyatlarining o'ziga xosligi tufayli saqlash, yuklash va tashish vaqtida transport vositasiga zarar yetkazishlari, shuningdek, insonga jarohat yetkazish yoki ksallantirish va zaharlash kabi talofot yetkazishi mumkin bo'lgan moddalar yoki buyumlar kiradi;

Tez buziluvchan yuklarga, saqlash va tashuv vaqtida maxsus harorat rejimiga rioya qilinishini talab qiladigan oziq - ovqat mahsulotlari kiradi.

Yuklar tashuvlari amaliyotida ikki turdagi tashuvlar qo'llanadi: aralash va to'g'ri tashuvlar turlari.

Aralash tashuvlar - bu bir nechta transport turlari yoki transportning bir turi bilan, ammo qayta yuklash bilan (misol uchun bir avtomobildan boshqasiga qayta yuklab), tomonlar mas'uliyatini belgilab beradigan yangi tashuv bitimi tuzilgan holda, amalga oshiriladigan tashuv deyiladi.

To'g'ridan to'g'ri tashuvlar - bu bitta yagona transport hujjati - tashuv bitimi asosida amalga oshiriladiga tashuvdir, garchi yuk yo'l yo'lakay qayta yuklangan bo'lsa ham, ammo qayta yuklashlardan so'ng bir transportd vositasidan boshqa transport vositasiga topshirilgan bo'lsa.

#### **Nazorat savollari:**

1. Transportning qanday turlari bor?
2. Har bir transport turining xossalari nimalardan iborat?

3 Yuklar qanday tasniflanadi?

3. Umumiy yuklarni qanday yuklar tashkil etadi?
4. Donabay yuklar qanday yuklar turiga kiradi?
5. Ommaviy yuklarning turlarini tasvirlab bering.
6. Transport tashuvlarining qanday turlari bor?
7. Alohida rejimli yuklarga qanday yuklar turlari kiradi?
8. Yuklar qaysi xususiyatlariga qarab tavsiflanadi?
9. Yuk aylanmasi nima?
10. Yuk hajmi nima?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танқидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.
2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: ТДУ, 2006.
3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.
4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)". - Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.
5. Евсева, А. А. Международные перевозки /А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.
6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### **Qo'shimcha adabiyotlar**

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.
8. Линдерг П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры. -М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

#### **IV- bob. XALQARO TRANSPORT KONVENSIYALARI**

4.1. Xalqaro transport konvensiyalari, ularning mohiyati hamda O'zbekiston tashqi savdo yuklarining tashuvlarida qo'llanilishi.

4.2. Xalqaro avtomobil va temir yo'l konvensiyalari va ularning Xalqaro temir tashuvlarini amalga oshirishdagi o'rni.

4.3. Xalqaro dengiz konvensiyalari va ularning asosiy mazmuni.

**Tayanch iboralar:** havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, yuklarni yetkazish, havo (aviatsiya), xalqaro savdo, xalqaro yuk tashishlar.

##### **4.1. Xalqaro transport konvensiyalari, ularning mohiyati hamda O'zbekiston tashqi savdo yuklarining tashuvlarida qo'llanilishi**

O'zbekiston jahon iqtisodiy tizimiga integratsiyalashuv jarayonida Xalqaro yuklarni tashish bo'yicha Xalqaro konvensiyalar va bitimlarga qo'shilishi mamlakatimiz uchun o'ta zaruriydir. Jahon iqtisodiyoti globallashtirish kuchayishi, xo'jalik jarayonlarining murakkablashishi va bir-biriga chambarchas bog'lanishi nafaqat milliy-davlat manfaatlarini aniq-ravshan tanlashga undaydi, balki ularning jahon bozoridagi mavqei saqlab qolish yo'llarini izlashga majbur qiladi. O'tkazish bozorlari va xom ashyo manbalari uchun firmalararo va davlatlararo raqobat kurashining keskin kuchayishi bojxona yig'imlarida tejashga, ishlab chiqarish va muomalada qo'shimcha xarajatlarga yo'l qo'yimaslikka imkon bergan holda hududiy jihatidan tutash mamlakatlarning ham moddiy-moliyaviy, ham ishlab chiqarish sa'yi - harakatlarini kooperatsiyalash zaruratini shartlaydi va nihoyat, jahon bozoridagi umumiy raqobatdorga qarshi yagona kuch bilan ish ko'rish imkonini beradi.

Xalqaro transport va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish hamda mustaqamlash uchun qulay shart-sharoitlar yaratish maqsadida O'zbekiston hozirning o'zidayoq bir qator tashkiliy huquqiy va amaliy chora-tadbirlarni ko'rmoqda. O'zbekiston Respublika qonunchilik asosining transport munosabatlarini tartibga soluvchi qismini umumjahon qabul etilgan Xalqaro norma va qoidalarga yaqinlashtirish bo'yicha faoliyat olib borilmoqda. Masalan, avtomobilda yuk tashish borasida MDP guvohnomasini qo'llagan holda, Xalqaro bojxona tranziti to'g'risidagi Bojxona Konvensiyasi, Xalqaro yuk tashish shartnomasi to'g'risidagi SMR konvensiyasi, Yo'l belgilari va signallari to'g'risidagi Konvensiya va Yo'l harakati to'g'risidagi konvensiya ratifikatsiya qilindi. qo'shimcha Xalqaro yuk tashish hajmlari va valyuta tushumlarini jalb etish, transport harakatlarining masofalarni qisqartirish, transportning har xil turlari ko'proq o'zaro hamkorlik qilishi, yo'lovchilar va yuklar tashish muddatlarini, transportning energetik va ekologik ko'rsatkichlarini Xalqaro andozalariga yaqinlashtirish maqsadida O'zbekiston avtomobil transportining jahon transport tizimiga integratsiyalashuvi bilan belglangandir. O'zbekiston iqtisodiyoti rivojlanishini, Xalqaro yuk tashishlar nuqtai nazaridan tahlil qila turib, quyidagi konvensiyalar va bitimlarga qo'shilishning umumiy yo'nalishlari lozim bo'ladi deb tubandagi tavsiyalarni keltirish mumkin:

- davlatlararo transport aloqalarini rivojlantirish;
- O'zbekiston transport tizimida Xalqaro me'yoriy - huquqiy hujjatlarning talablarini joriy etish va u bilan uyg'unlashuvi asosida Xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvini ta'minlash;
- transport-yo'l majmuiga Xalqaro andozalar va tavsiyalarni tatbiq etish, shuningdek, milliy va Xalqaro transport tashkilotlari bilan o'zaro foydali hamkorlik qilish;
- atrof muhit muhofazasi va ekologik havfsizlik muammolarini kompleks tarzda hal qilish;
- Yevropa -O'zbekiston - Janubiy - Sharqiy Osiyo kommunikatsiyalarini rivojlantirish, yangi milliy transport kommunikatsiyalarini qurish;
- eksportda transport xizmatlarini kengaytirish va takomillashtirish;

- rivojlangan Yevropa mamlakatlari darajasidagi servisni ta'minlangan holda turizm xizmatlarini rivojlantirish.

Tahlillarning dalolat berishicha, avtomobil transporti sohasida 18 ta Xalqaro hujjatlar mavjud bo'lib, quyidagi Xalqaro hujjatlar istiqbolli sanalishini ko'rsatadi:

- Havfli yuklarni Xalqaro yo'lda tashish to'g'risida Yevropa Bitimi;
- Hususiy yo'lda yuk tashish vositalarining vaqtincha tashib ketilishi to'g'risida Bojxona konvensiyasi;
- Chegarada yuklar nazoratini o'tkazish shartlarini kelishib olish to'g'risidagi Xalqaro Konvensiya;
- Xalqaro avtomagistrallar to'g'risida Yevropa Bitimi;
- Xalqaro kombinatsiyalashgan yuk tashishning muhim yo'nalishlari va tegishli ob'ektlar to'g'risida Yevropa Bitimi;
- Yo'lovchilar va bagajni Xalqaro avtomobilda tashish shartnomasi to'g'risidagi Konvensiya;
- Tez buziluvchan oziq-ovqat mahsulotlarini Xalqaro tashish va bu yuk tashishlarga mo'ljallangan maxsus transport vositalari to'g'risidagi Bitim;
- Xalqaro avtomobilda tashishni amalga oshirayotgan transport vositalarni ekipajlarining ishiga oid Yevropa Bitimi;
- Yuklarni yo'lda Xalqaro tashish shartnomasi to'g'risidagi Konvensiya;
- Konteynerlarga oid Bojxona Konvensiyasi;
- Xalqaro tashishlarda ishlatiladigan taglarga nisbatan qo'llanadigan bojxona rejimi to'g'risidagi Yevropa Konvensiyasi;
- Yo'lovchilarni avtobuslar bilan nomuntazam Xalqaro tashish bo'yicha Yevropa Bitimi.

Shunga o'xshash integratsiya jarayonlari avtomobil transportida ham bo'lib o'tmoqda.

Ma'lumki, BMTning Yevropa Ictisodiy Komissiyalari doirasida Xalqaro konvensiyalarni ishlab chieish va imzolash Xalqaro yuk tashish soqasidagi faoliyatni tartibga soluvchi asosiy integratsiya mexanizmi sanaladi. Ularning tizimlashtirilishi quyidagi uchta qal qiluvchi yo'nalishlar bo'yicha amalga oshirilgan:

- yo'l-transport majmuasi;
- yo'lovchilarni tashish;
- yuklarni tashish.

Dastlabki Xalqaro hujjatlarni imzolash 1954 -yilda orada ikki oy farq bilan ikkita hujjatni imzolash tariqasida amalga oshirildi. Ular yo'l-transport majmui va yo'lovchilar tashishni tartibga soladi.

#### **Zamonaviy "Inkoterms"ning asosiy shartlari**

"Inkoterms"da 13 ta atama keltiriladi. Ular tovarlarni dengiz, aviatsiya, temir yo'l transporti va avtotransportda eksport-import tarzida tashishda, shuningdek, aralash tashishda ishlatiladi.

Atamalarda "franko" (xoli, ozod) tushunchasidan foydalanadilar. Bu tovar ko'rsatilgan punktga etkazib berilishi yuzasidan sotib oluvchi hech qanday harajat qilmaydi, ya'ni harajatlardan xoli degan ma'noni anglatadi. Ayni shu vaqtda tovarga bo'lgan mulkdorlik va uning nobud bo'lishi xavfi sotib oluvchiga o'tadi va yuk belgilangan manzilga yetib borguncha harajatlar uning zimmasida bo'ladi.

Ana shu asosiy atamalarni quyida ko'rib chiqamiz:

#### **E GURUXI**

Bunda bittagina shart bor. Bu **EXW (ex works – «franko-korxonaa»)** sharti bo'lib, mahsulotni zavoddan yetkazib berish nazarda tutiladi. Ishlab chiqaruvchilarga juda yoqadigan va ular iloji boricha ko'proq foydalanadigan atama aslida shu. Sotuvchi mahsulotni sotib oluvchi ixtiyoriga to'g'ridan-to'g'ri o'z zavodida tegishli o'rovda yuklab olishga taxt xolda berishini anglatadi va bunda u boshqa hech qanday harajatni zimmasiga olmaydi. Sotuvchi sotib oluvchi tomonidan ajratilgan transport vositasiga mahsulotni ortish uchun ham, bojxona to'lovlarini to'lash uchun ham, agar alohida aytib o'tilgan bo'lmasa, eksport qilinyotgan tovarning bojxona rasmiylashtiruvchi uchun xam javob bermaydi. Tovarni sotuvchining hududidan tayin etilgan joyga yetkazib berish bilan bog'liq barcha xavf turlari va boshqa xarajatlar sotib oluvchi zimmasida bo'ladi. Shunday qilib, mazkur atama sotuvchi uchun mumkin qadar kam majburiyatni nazarda tutadi.

#### **F GURUXI**

Unga yukni sotib oluvchi kuchi bilan tashish shartlari asosida mahsulot **etkazib berishning uchta turi kiradi:**

**1. FCA (free carrier – «Franko-tashuvchi»)**, shartlashib olingan punkt ham ko'rsatiladi. Bu tur dengiz transportidan boshqa barcha transport turida tovarni (eksportning bojxona rejimiga chiqarilgan tovarni) tashishda qo'llaniladi. Bu shartga ko'ra sotuvchi tovarni konraktda ko'rsatilgan punktga yetkazib berish va u yerda tovarni sotib oluvchiga yoki ekspeditorga yoxud sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga topshirish majburiyatini oladi. Shundan keyingi harajatlar (bojxona rasmiyatchiliklari, yuk ortish, tashish, sug'urtalash va shu kabi harajatlar) sotib oluvchi hisobidan qoplanadi. Import litsenziyasi haqini va tovarni uchinchi mamlakat osha tashish bilan bog'liq barcha harajatlarni ham sotib oluvchining o'zi to'laydi. Sotuvchining javobgarligi tovar sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga belgilangan joyda topshirish paytida tugaydi.

**2. FAS(free alongside ship – «kema bortida erkin»)**, yuk ortib bilan sharhlangan xalqaro qoidalari majmui belgilab berilgan. Yuk ortib jo'natiladigan aniq port ham ko'rsatiladi. Dengiz yoki daryo orqali tashishda qo'llaniladi. Shu sababli shartnomada, masalan "FAS Toshkent aeroporti" deb ko'rsatib bo'lmaydi. Sotuvchi tovarning portdagi yig'im va harajatlarini to'laydi, tovarni bandargohda joylashtiradi. "Inkotermis" tovarni olib chiqib ketish uchun zarur bojxona rasmiylashtiruvlarini bajarishni ham sotuvchi zimmasiga yuklaydi. Shundan keyingi barcha harajatlar, tovarning tasodifiy nobud bo'lishi va shikastlanishi xavfi, shu jumladan, kema ortish harajatlari sotib oluvchi zimmasiga tushadi. Kemaning kechikishi tufayli yoki tashuvchi majburiyatlarini o'z vaqtida bajarmaganligi oqibatida kelib chiqishi mumkin bo'lgan barcha harajatlar ham sotib oluvchi zimmasida bo'ladi.

**3. FOB (free on board – «bortda bepul»)**, yuk ortib jo'natiladigan punkt ham ko'rsatiladi. Bunday shartlar FAS shartlari bilan bir xil, lekin tovar sotib oluvchi yollagan kema bortiga sotuvchi hisobidan yuklanadi. Tovarning topshirilish payti uning kema chetanidan o'tkazilishidir. Eksport rasmiyatchiliklari, ya'ni litsenziya va boj harajatlari sotuvchi hisobidan bo'ladi. Kemaning kechikishi, tovar bilan bog'liq harajatlar va javobgarlik sotib oluvchi zimmasida bo'ladi.

F guruhidagi har uchala shartda sotib oluvchi sotuvchini kema keladigan muddatdan (FOB) yoki tovar tashuvchiga topshiriladigan sanadan vaqtda xabardor qilib, unga yuklash hujjatlarini shartnomada ko'rsatilgan usulda topshirishi shart.

#### **C GURUHI**

**CFR (cost and freight – «qiymat va fraxt»)**, tayin etilgan port ham ko'rsatiladi. Bu usul dengiz yoki daryo transportida tashishda qo'llaniladi. Ana shu shartga ko'ra sotuvchi tovar shartnomada tayin etilgan portga yetkazib berilishini tashkil etadi va shu asnoda barcha harajatlarni o'z zimmasiga oladi. Tovarga bo'lgan mulk huquqining boshqaga o'tish payti – tovar yollagan kema bortiga ortilgan paytdir. Barcha bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi zimmasiga tushadi.

**CIF (cost-insurance-freight – «Qiyamat, sug'urta va fraxt»)**, CFR shartlarining ayni o'zi, lekin unga qo'shimcha ravishda sotuvchi bunda tovar tashish vaqtini ham sug'urtalashi shart.

**CPT (carnage paid to...- «yukni tashish ...gacha to'langan»)** tayinlangan punkt ham ko'rsatiladi. Bu shart tashishning har qanday turida ham qo'llaniladi. Zarur bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi zimmasida bo'ladi, tovarni kelishilgan va shartnomada ko'rsatilgan punktga (dastlabki tashuvchiga) yetkazib berish bilan bog'liq barcha harajatlarni ham uning o'zi to'laydi.

**CIP (carriage and insurance paid to ... - «tashish va sug'urtalash ... gacha to'langan»)**, tayin etilgan punkt ham ko'rsatiladi. Oldingi shartning aynan o'zi, lekin unga qo'shimcha ravishda sotuvchi tovarni ham sug'urtalashi shart.

#### **D GURUHI (etib kelish)**

**DAF (delivered at frontier – «mahsulotni chegaraga qadar etkazib berish»)**, transportning har qanday turi uchun, shu jumladan aralash tashuvlarda ishlatiladi. Yuklarni temir yo'l yoki avtomobil transportida tashishda uning samaradorligi ko'proq. "Chegara" tushunchasi har qanday chegarani, shu jumladan, eksportchi mamlakat chegarasini ta'riflash uchun foydalanilishi mumkin. Shu bois tayin etilgan joydagi punktning kelishib olish va aniq ko'rsatish juda muhim. Tovarini chegaraga qadar tashishdagi, shuningdek, uchinchi mamlakat osha tranzit tarzidagi tashishdagi barcha harajatlarni qamrab oladi. Bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi



zimmada bo'ladi, tovar belgilangan punktga yetib borguniga qadar bo'lgan barcha xavf-xatar ham uning zimmasida bo'ladi.

**DDP (delivered duty paid – “mahsulotni boji ...gacha to'langan holda etkazib berish”)**, tayin etilgan joy ham ko'rsatiladi. Bu shart mahsulot yetkazib berishning barcha turlarida ishlatiladi. Sotuvchi tovarni shartnomada belgilab qo'yilgan punktga yetkazib berish bilan bog'liq barcha harajatlarni, shu jumladan, barcha eksport va import bojlarini to'laydi, chegaraning har ikkala tarafidagi bojxona rasmiylashtiruvini ham uning o'zi amalga oshiradi. Bu shart, odatda, ko'pincha sotuvchi o'z transport vositalaridan foydalanayotganda qo'llaniladi.

**DDU\* (delivered duty unpaid – “mahsulotni boj to'lamagan holda etkazib berish”)**, tayin etilgan joy ham ko'rsatiladi. Oldingi shartning ayni o'zi, lekin bunda sotuvchi mahsulotni olib kirishda bojxona bojini to'lamaydi.

**DES\* ( “mahsulotni kemadan etkazib berish”)** – belgilangan port ham ko'rsatiladi. Tovarni dengiz transportida tashishda qo'llaniladi. Sotuvchi tovarni kemada yetkazib berish bilan bog'liq barcha harajatlarni zimmasiga oladi, lekin yukni kemadan tushirib olish hamda tovarni olib kirish uchun zarur bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish uning zimmasiga kirmaydi.

**DEQ\* (“mahsulotni bandargohdan etkazib berish”)** – tayin etilgan port ham ko'rsatiladi. Oldingi atamaga qiyosan olganda, bunda yukni kemadan tushirish sotuvchining zimmasida bo'lishi kerak degan shart ham qamrab olinadi. Bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish va to'lash majburiyati sotib oluvchi zimmasiga tushadi. Darvoqe, “Inkoterm”ning oldingi tahrirlariga ko'ra, bu majburiyat sotuvchi zimmasida edi.

“D” guruhiga mansub deyarli barcha shartlar “C” guruhi shartlariga mos keladi, lekin tafovut shundan iboratki, tovar uchun tavakkalchilik sotuvchi zimmasidan sotib oluvchi zimmasiga tovarni yuklash paytida emas, balki tovar tayinglangan joyga yetib kelgan paytda o'tadi.

Shuni ta'kidlash joizki, sotuvchi zimmasiga tushayotgan majburiyatlar DDP shartlarida eng ko'p va EXW shartlarida eng kam hisoblanadi.

Pirovardida shuni eslatib o'tish lozimki, kontraktga ko'rsatilgan va tegishli hujjatlar bilan tasdiqlangan mahsulot etkazib berish to'g'risidagi ma'lumotlar tovarning bojxona rasmiylashtiruvida inobatga olinadi. CHunonchi, agar shartnomada ko'rsatilgan punktga tashuv FCA shartlarida amalga oshirilayotgan bo'lsa, ya'ni sotuvchi tovarni shartnomada ko'rsatilgan punktda sotib oluvchiga yoki ekspeditorga yoki sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga topshirganidan keyingi barcha harajatlarni (bojxona rasmiyatchiliklari, yuk ortish, tashish, sug'urtalash va shu singarilar) sotib oluvchi hisobidan amalga oshiriladi. Import litsenziyasi haqisini va tovarni uchinchi mamlakat osha tashishga doir barcha harajatlarni ham uning o'zi to'laydi. Bunday hollarda bojxona qiymatini aniqlashda (bojxona to'lovlarini undirish maqsadida) tovarning shartnomada ko'rsatilgan bahosiga yukni O'zbekiston Respublikasi chegarasiga qadar etkazib berish bilan bog'liq harajatlarni qo'shildi. CIF shartlarida mahsulot yetkazib berishga doir keyingi barcha harajatlarni xorijiy kontragent o'z zimmasiga olganligini anglatadi va bunday hollarda bojxona qiymati kontraktga ko'rsatilgan qiymatga to'g'ri keladi.

#### **“Inkoterm-2000” va “Inkoterm-2010” dagi tafovutlar**

“Inkoterm 2010” ning yangi tahriri va avvalgi “Inkoterm 2000” dagi farqlar:

- DAP va DAT shartlari: “Inkoterm 2010” da terminlar soni 13 tadan 11taga qisqartirildi. Biroq shunga qaramasdan multimodal tashuvlarda ishlatilishi mumkin bo'lgan 2 ta yangi atamalar (DAP – delivered at place – punktga etkazish va DAT – delivered at terminal – terminalgacha yetkazib berish) qabul qilindi. Amaliyotda nisbatan kam ishlatiladigan 4ta holat olib tashlandi.(DAF, DES, DEQ va DDU)

- DAT termini DEQ ni o'rnini bosadi

- DAP sharti DAF, DES, va DDU shartlarining o'rniga qo'llaniladi.

- FOB, CFR, CIF shartlarida javobgarlik yangicha yuklanadi, ya'ni, avval tavakkalchilik kema bortiga etkazilgandan keyin o'tgan bo'lsa, Inkoterm-2010 da tavakkalchilik yuk kema bortiga butkul yuklanib bo'lganidan so'ng o'tadi.

Bu usullar bilan tovarlarni eksport-import qilishda sotuvchi ijobiy kelishuvlar asosida tovarni sug'urta kompaniyalari orqali sug'urtalashga majbur. GIF va CIP sharti bo'yicha sotuvchi yuk sug'urtasini albatta, ta'minlashi shart. Xaridor esa



tashish jarayonini tovarning yo'qolishi va shikastlanishi bilan bog'liq xavf uchun mas'uldir.

#### **4.2 Xalqaro avtomobil va temir yo'l konvensiyalari va ularning Xalqaro temir tashuvlarini amalga oshirishdagi o'rni**

Xalqaro transport tashuvlarini huquqiy tartibga solinishi, yuklar va yo'lovchilarni Xalqaro tashuvlar shartlarini belgilaydigan bixillashirilgan me'yorlar asosida amalga oshiriladi. Ular odatda tashuv hujjatlariga nisbatan talablar qayd etiladigan, yukni tashuvga qabul qilish va uni taynlangan punktga yetkazib berib topshirish tartibini, tashuvchining mas'uliyati shartlarini, tashuvchiga nisbatan da'vo va e'tirozlar taqdim etish taomilini belgilaydigan Xalqaro kelishuvlarda (transport va bojxona konvensiyalarida) bayon etiladi bojxona ta'minotining ajralmas qismini tashkil etadi. Bizning mamlakatimiz hozirgi vaqtda yuklarni avtomobil, temir yo'l va xavo tashuvlari soqasidagi asosiy Xalqaro konvensiyalar, kelishuvlar va shartnomalarning to'laqonli ishtiroqchisidir.

Umuman olganda, yuklarni Xalqaro avtomobilda tashuvlari "Yuklarni Xalqaro yo'lda tashish shartnomasi to'g'risida"gi 1956- yildagi Jeneva konvensiyasi (CMR) bilan tartibga solinadi. Ushbu hujjatda yuk tashish shartnomasini tuzgan tashuvchi va yuk egasining o'zaro munosabatlari, yukni tashishga qabul qilish va uni tayinlangan punktga etqazib berish va u erda topshirish tartibini belgilaydi. CMR konvensiyasi o'zining mazmun - mohiyati bilan jahonda amalga oshiriladigan aksariyat Xalqaro avtomobil yuk tashuvlari sharoitlarini belgilash shartlariga tegishlidir. Uning me'yoriy talablari asosidagi mas'uliyat, eng avvalo, to'lov uchun amalga oshiriladigan avtomobil transporti yordamida bajaralidigan, hamda, kontraktida qayd etilgan, yukni ortish va yetkazish manzillari har xil davlatlarda joylashgan bo'lib, ulardan hech bo'lmaganda bittasi CMR koventsiyasiga a'zo bo'lgan holatlarga taaluqlidir.

CMR konvensiyasi asosidagi yukning yo'l bo'ylab sug'urtasi majburiy tusga ega emasdir, ammo, Xalqaro tashuv vaqtida CMR talabi bo'yicha mas'uliyat, ko'rilgan talofot uchun mas'ul bo'lgan tomonidan amalga oshiriladigan qoplama

to'lov miqdori yukning har bir tonnasi uchun 12000 AQSH dollarini tashkil etadi. Bunday mas'uliyat qiymati odatdagi sug'urta shartlaridan ancha kattadir. Konvensiyaning to'la nomi "Avtomobil transporti bilan Xalqaro tashuv bo'yicha kontrakt to'g'risidagi konvensiya"dir. "CMR" initsiallari esa frantsuzcha "Convention relative au contract de transport international de marchandise par route" dan olingandir. Ushbu konvensiya Yevropa uchun Iqtisodiy ha'yat tomonidan 1956 yilda ishlab chiqilib va yiyida keltirilgan shartlarni tashuv amaliyotiga joriy etilgandir

Jeneva konvensiyasi kontraktida ko'rsatilgan yukni ortish joyi va uni yetkazib berish joyi qech bo'lmaganda bittasi Konvensiyaning a'zosi bo'lgan ikki turli mamlakatda joylashganda, shuningdek, tashuvlarni davlatlar yoki hukumat muassasalari yoki tashkilotlar amalga oshiradigan holatda transport vositalari orqali haq evaziga yuklarni yo'l tashuvining har qanday shartnomasiga nisbatan qo'llanadi.

Xalqaro tashuvlar amaliyotini takomillashtirish uchun 1978 yilda Jeneva konvensiyasiga Bayonnoma imzolangan bo'lib, uning shartlarini yuk avtotashuvchisi tomonidan qabul qilinganligini tasdiqlovchi hujjat belgilaydi. SMR Xalqaro yuk tashuvlar yukxatining shakli va mazmuni Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) ishlab chiqilgan. U yukni yuborgan va tashuvchi imzolagan uchta asl nusxada tuzilib, undagi tomonlar imzolari bosmaxona usulida yoki bunga yukxat tuzilgan mamlakatning qonunlari yo'l qo'ysa, jo'natuvchi va tashuvchi shtempellari bilan almashtirilishi mumkindir. Yukxatning birinchi nusxasi jo'natuvchiga beriladi, ikkinchisi esa yukka ilova qilinadi, uchinchi nusxasi tashuvchida qoladi. hujjatda 30ga yaqin rekvizit ma'lumotlari keltirilishi lozimdir, chunonchi: yuk jo'natuvchi, yuk oluvchi, avtotransport korxonasining nomlari va manzillari, shuningdek, boshqa tashuvchilar haqidagi ma'lumotlar, tavsif, og'irlik, hajm, barcha yuklar joylarining soni va markalanishi hamda ilova qilinayotgan hujjatlarning ro'yxati, shuningdek, yuk jo'natuvchisining bojxona xizmati uchun ko'rsatmalari va hokazolar ko'rsatiladi. Avtotashuvchining javobgarligi to'g'risida mazkur konvensiyada qayd qilinishicha, u yukni tashuvga qabul qilish va uni topshirish o'rtasidagi vaqt oralig'ida yuz bergan uni shikastlanishi; uni qisman yoki to'liq talofoti; yukni kechiktirib yetkazib berish

uchun javobgardir. Shu sababli yukni qabul qilayotganda tashuvchi yukxatda, yuklar joylarining soni, ularning markalari va rahamlari; yuk va uning o'rovi tashqi xolatiga doir yozuvlarning aniqligini tekshirishi, agar yukxatdagi yozuvlarning to'g'riligini tekshirishga yetarlikcha imkoniyat bo'lmasa, unda yukxatga asosli ta'kidlarini yozishi shartdir.

Yuk, uni yetkazib berish uchun nazarda tutilgan joyga keltirilganda, oluvchi tashuvchiga yukxatning ikkinchi nusxasini berishni va qabul qilishga tegishli tilxat asosida yukni unga topshirishini talab qilish huquqiga egadir. CMR Konvensiyasi pochta yubormalari bo'yicha tashuvlarga, dafn jo'natmalariga hamda uy-joy mebellarni ko'chirish uchun tashishga nisbatan qo'llanilmaydi. Yevropa mamlakatlarning aksariyati CMR Konvensiyasini qabul qilgan. Avtomobilda Xalqaro yuk tashish amalda oshirilayotganda tranzit davlatlarning bojxona organlari o'z mamlakatlari qonunchiligiga muvofiq ko'pincha yuklarni va transport vositalari ko'zdan kechirilishini taqozo etuvchi talablarni havola etishlari mumkin. Bu ancha katta xarajatlar va yuklarni tashuvlari vaqtida kechikib qolishlarga olib keladi.

TIR Konvensiyasi bu kabi qiyinchiliklarni kamaytirish maqsadida ishlab chiqilgan. Ayni maqalda u bojxona organlari ixtiyoriga an'anaviy bojxona jarayonlarining bosishga qodir Xalqaro nazorat tizimini havola etadi, shuning barobarida har bir tranzit davlatni yuklarning yashirincha tashib olib kirilishidan muhofaza qiladi.

Yuklarning yo'lda minimal darajadagi chiqimlar bilan maksimal darajada havf-xatarsiz hamda to'siqlarsiz harakatlanishini ta'minlash uchun TIR konvensiyasi to'rt asosiy talabni o'zida gavdalantiradi:

1. Yuklar havfsiz transport vositalarida yoki konteynerlarda tashilishi lozim.
2. Tashuv qaqini to'lamaslik xatari mavjud bo'lgan holda bojxona bojlari va soliqlar to'lovlari kafolat bilan ta'minlanadi, ya'ni milliy kafolatlovchi birlashma - O'zbekiston Xalqaro avtoyuktashuvchilar uyushmasi (AIRCUS) tomonidan bojxona bojlari va soliqlarini to'lanishi kerak. Kafolat, muayyan miqdorda har bir davlat uchun alohida belgilanadi. Xalqaro avtomobilda yuk tashuvchilar ittifoqi (IRU) tomonidan kafolatlangan maksimal sug'urta summasi har bir TIR daftarchasiga

50.000 AQSH dollaridan ko'p bo'lishi mumkin emas. Shuningdek, 200.000 AQSH dollarigacha yuqori kafolatga ega, alkogolli ichimliklar va tamaki mahsulotlarini tashishga nisbatan qo'llanadigan daftarchalar ham mavjud.

Qandaydir qoidabuzarlik sodir bo'lgan taqdirda bojxona organlari kafolat birlashmasiga (ASMAP) murojaat qilishdan oldin imkoni boricha aniqlangan qoidabuzarlik uchun javobgarlikni to'g'ridan-to'g'ri zimmasiga oluvchi shaxsdan to'lovni talab qilishlari lozim. Agar uning to'lovga layoatsizligi ma'lum bo'lsa, bojxona organlari iududida qoidabuzarlik sodir bo'lgan davlatning bojxona organlariga bu masalani ayni davlat doirasida qal etish maqsadida da'vo qo'zqatadilar. Pirovardida ASMAP / HATI vositachiligida Xalqaro sug'urta fondidan xarajatlar qoplanishini talab qilishi mumkin.

3. Yuklar jo'natish davlatida ishlatiladigan va jo'natish, tranzit va belgilangan davlatlarda nazorat hujjati sifatida tan oluvchi barcha davlatlar-ishtirokchilar tomonidan e'tirof etilgan hujjatlar bilan kuzatib borilishi lozim. «TIR-karnet» o'zida talonlar (valyutalar) «1» yoki «2» rahamlari bilan belgilangan koreshoklari bo'lgan o'ziga xos «chek» daftarchasini gavdalantiradi. Bitta talon mamlakatga qaydab kirilayotganda, boshqasi esa hamma joyda yoki bojxona ta'siridan chiharilayotgan beriladi, har bir talon yuk tashuvchi tomonidan yo'lga chieishdan oldin to'ldirilishi lozim bo'lgan manifest (tashilayotgan yuk to'g'risidagi ma'lumotlar) va yo'l tasnifidan iborat tashkil topadi. Talon ikkinchi qismi daftarchada qoladigan va bojxona ma'muriyati tomonidan to'ldiriladigan koreshokni o'z ichiga oladi Talonlar tugaganidan keyin qaydovchiga mansub bo'lgan mamlakatda uni bergan Assotsiatsiyaga qaytarilishi shart bo'lgan koreshokli daftarcha eoladi. Karnetda sahifalar miqdori juft bo'lishi, ya'ni har bir tranzit mamlakatiga va qaydab kirish va qaydab chiqish mamlakatlariga ikkitadan to'g'ri kelishi, har bir koreshokka bojxona muqri bosilishi kerak. EI orqali tranzit hamjamiyatining butun hududi yagona bir mamlakatning hududi sifatida ko'rib chiqiladi.

«TIR-karnet» ko'p saqifali ham bo'ladi. Masalan, 14 valetligi (sahifaligi) ettita mamlakat orqali xaydab o'tish (yoki oltita chegaradan o'tish) uchun mo'ljallangan.

Bitta karnet faqat bir marotaba chet elga yoki mamlakatga qaytish uchun yo'l bosish uchun ishlatiladi. Karnet, uning hajmidan qat'iy nazar, 60 kun davomida haqiqiy sanaladi. Daftarcha-karnet amali muddatini faqat qandaydir favqulodda sharoitlarda davlat uyushmalarida cho'zish mumkin. Bojxona xodimi avtoullov qaydab kirilayotganda daftarcha-karnetga muhr qo'yayotganida mamlakat orqali qaydab o'tish vaqti limitini belgilashga haqlidir, masalan, Turkiyada tranzit yuk tashish limiti 5 kundan iborat. Assotsiatsiya transport vositasida plombalangan butun yuk uchun, u karnetda ko'rsatilgan yoki ko'rsatilmaganidan qat'iy nazar, javob beradi. Karnet jo'natish mamlakati tilida tuzilishi lozim va ishlatilganidan keyin 15 kun mobaynida uni bergan instantsiyaga qaytarilishi shart.

4. Jo'natish mamlakati qo'llaydigan bojxona nazorati tadbirlari tranzit va belgilangan davlatlarda yetarli deb e'tirof etilishi lozim. Bu shartga rioya etilganda yuklar transport vositalarining yuk bo'linmalarida yoki konteynerlarda plombalanganda, qoida tariqasida, borish yo'lida bojxona ko'rigidan ozod etiladi va yuk tashuvchilar uchun eng asosiy afzallikdir.

Jo'natish bojxonasi, qoida tariqasida, yuklarning tashib olib chiqilishi bilan bog'lik bo'lgan barcha zarur bojxona rasmiyatchiligi bajariladigan bojxona sanaladi. Jo'natish mamlakati bojxonasi yuk tashuvchi tomonidan TIR - daftarchasida bildirilgan ma'lumotlar asosida yuklarni ko'zdan kechiradi va jo'natadi, ularga bojxona plombasini bosadi va bu qaqda daftarchaning jo'natish voleti va koreshogiga belgi qo'yadi. Shundan keyin bir yirtiladigan varaq yirtib olinadi va tegishli koreshok to'ldiriladi. TIR-daftarchasi transport operatsiyasini davom ettiradigan yuk tashuvchiga qaytariladi. Chegara bojxonasi bojxona plombasi saqlanganligini tekshiradi, TIR-daftarchasining ikkinchi yirtiladigan varaqini ochadi va tegishli koreshokni to'ldiradi. Faqat shundan keyingina yuklar chegaradan tashhariga chiharilishi mumkin, to'ldirilgan ikkala koreshok esa jo'natish mamlakati hududi bo'ylab yuk tashish batamom yakunlanganini guvoqlantiradi.

Yuk tashish yakunlanganidan keyin jo'natish mamlakati bojxona organlari quyidagi tartiblarga muvofiq ravishda uning amalga oshirilishi to'g'ri ekanligini tekshiradilar: chegara bojxonasi o'zining TIR-Karnet daftarchasidagi yirtiladigan

varaqini o'zining yirtiladigan varag'i bilan solishtirib ko'ruvchi bojxonaga jo'natadi. Bordiyu, ular mos kelsa, unda daftarcha to'g'ri to'ldirilgan hisoblanadi. Agar chegara bojxonasi tomonidan jo'natilgan varaqda qandaydir qoidabuzarlik to'g'risida axborot bo'lsa yoki agar u jo'natish bojxonasi tomonidan olinmagan bo'lsa, unda jo'natish bojxonasi milliy kafolat birlashmasiga so'rov beradi, uni TIR daftarchasi qo'shimcha shartlar bilan rasmiylashtirilganligi yoki butunlay rasmiylashtirilmaganidan xabardor qiladi. Bordiyu, bojxona organlari qanoatlantiruvchi tushuntirish ololmasalar, unda ular TIR Konvensiyasi va milliy qonunchilik talablariga muvofiq ravishda to'lanishi shart bo'lgan bojxona bojlari va soliqlarning miqdorini belgilaydilar. Bunda bojxona organlari talab etiladigan jarima summasini milliy kafolat birlashmasidan oladilar. Har bir keyingi tranzit davlatida xuddi jo'natish davlatidagi singari jarayonlar bo'lib o'tadi. Tranzit davlati hududiga yuklar tashib olib o'tiluvchi bojxona plombalari saqlanganligini tekshiradi va bitta yirtiladigan varaqni yirtib oladi. Tranzit davlat hududidan yuklar tashib olib chiqib ketilayotgan bojxona ham xuddi shu tariqa ish yuritadi. Belgilangan davlat hududiga yuklar tashib olib kiritilayotgan bojxona maskanidan o'tkazilgan taqdirda, bojxona xodimi har ikkala yirtiladigan varaqni yirtib oladi va yuklarning boshqa bojxona tartiboti saqlanishi uchun javobgarlikni o'z zimmasiga oladi. Agar yukni oluvchi davlat ichkarisida joylashgan bo'lsa, unda belgilangan bojxona ichki bojxonaga aylanadi.

Biroq, ushbu konvensiya yuklar aldov yo'li bilan tashilayotgani yoki qalbaki hujjatlardan foydalanilayotgani to'g'risidagi taxminlar bo'lgan taqdirda yuklarni ko'zdan kechirishni ma'n etmaydi. Bunday holda tegishli komissiya bojxona organlarini jalb etgan holda, yuklarni ko'zdan kechirishga to'la-to'kis haqli bo'ladi. Shunday qilib, «TIR-karnet»ning ishlatilishi uning egasiga quyidagi ustunliklarni beradi:

1. Tranzit mamlakatlarida yukning sermehnat va qimmat turuvchi ko'zdan kechirilishlaridan va tekshiruvlaridan xolis bo'lishi.

2. Xalqaro tranzit operatsiyalari Davlat bojxona qo'mitasi (DBQ) hujjatlarini to'ldirmasdan turib TIR daftarchasi - tranzit hujjati bo'yicha amalga oshiriladi.

3. Bojxona organlari tomonidan avtopoezdlarning manzilga yuklarni etkazib berishni minimal darajada kechiktirilishi.

O'zbekiston Respublikasi TIR konvensiyasiga 1995- yilda 31- avgustda qo'shildi (Oliy Majlisning 1995- yil 31- avgustdagi 131-1- son harori bilan ratifikatsiya qilinib 1996- yil 28- martdan kuchga kirgan). Milliy avtotashuvchilar tomonidan TIR konvensiyasi qoidalariga talabi oshganligiga yorqin dalil bo'lib, ularning TIR- daftarchalaridan tobora ko'proq foydalanayotgani hisoblanadi.

### **Temir yo'l transporti.**

Temir yo'l transportidagi yuk tashuvlari 1890 yildan boshlab Yevropa mamlakatlari o'rtasidagi temir yo'l tashuvlari to'qqiz davlat tomonidan imzolangan "Xalqaro temir yo'l tashuvlari to'g'risida" gi Bern konvensiyasi bilan tartibga solinadi.

1980 yilda "Yuklarni temir yo'lda tashish to'g'risida" Bern konvensiyasi matnlarini birlashtirilgan "Xalqaro temir yo'l tashuvlari to'g'risida"gi (COTIF) konvensiyasi qabul qilindi. Mazkur konvensiya ikki ilovaga (A va V) ega bo'lib, ularda Xalqaro temir yo'l tashuvlar shartlari to'g'risida fuqarolik-huquqiy tushdagi me'yorlar keltirilgandir. Konvensiyaning A-ilovasida yo'lovchilarning tashish shartlari belgilanib, uning V – ilovasi yuklar tashuvlarining qoidalarini o'z ichiga olgandir. Ular faqat Kelishuv ishtirokchilarning ro'yxatini belgilaydigan muayyan temir yo'l liniyalari bo'ylab tashuvlarga nisbatan amal qiladi. Tashuv to'lovlarining stavkalari milliy va Xalqaro tariflar bilan belgilanib, yuklarni yetkazib berishning chegaralangan muddatlari ham nazarda tutilgandir. Chunonchi, COTIF qoidalari asosida yuklarni yetkazish umumiy muddatlari belgilanadi. Bunda o'rtacha tezlikdan kelib chiqqan holda katta tezlikdagi yuklar uchun – bir sutkada 400 km. va kichik tezlikdagi yuklar uchun – 300 km. masofaviy me'yorida belgilanadi. Shu bilan birga, temir yo'llarning ayrim yo'llar uchun yetkazib berishning maxsus muddatlarini, shuningdek tashuvlarda jiddiy qiyinchiliklar yuzaga kelganda va boshqa alohida holatlarda qo'shimcha muddatlarni belgilash huquqlari saqlanib qoladi.

Evrosiyo qit'asi mamlakatlarida yana bir Xalqaro temir yo'l konvensiyasi - Xalqaro temir yo'lda yuk yetkazish to'g'risida kelishuvga (SMGS) amal qilinadi.

Ushbu konvensiyalarga muvofiq temir yo'llarning yuklar egalari oldida hardosh javobgarligi belgilangandir. Tashuvchi yuklarni but saqlanishi va yetkazib berishni kechiktirilishi uchun yagona asosda javobgardir. Yukka nisbatan tadbiquan Xalqaro huquq havfining ikki turi farqlanadi va ularni oldini olish uchun tashuvchi javob beradi. Bular- yuk yo'qolishi va but saqlanmaganligidir. Agar yukni butligi ta'minlanmagan bo'lsa, ko'rilgan talofotni qoplash uchun yukning har 1 kg. brutto- oqirligiga 17 SDR yoki 51 eski oltin frank miqdorida pul to'lanadi. Agarki, yuk kechiktirilib yetkazilsa, unda buning natijasida ko'rilgan zarar yuk egasiga bir kilogramm vazn uchun tashuv to'lovlarining uch baravar miqdorida qoplanadi. Yuk uchun alohida havflar deb nomlangan holatlar (idishlarni etishmasligi, mijozni yukni ortishi va tushirishi, yukning tabiiy xossalari, yukxatga noto'g'ri ma'lumotlar kiritilishi va qokazo) mavjud bo'lganda ham tashuvchi yukni but saqlamaganligi uchun javob bermaydi. Yukni yetkazib berish kechiktirilganda da'volar yuk olingan paytdan boshlab 60 kun ichida arznoma shaklida topshirilishi lozim. Temir yo'l arznomani 180 kun mobaynida ko'rib chiqishi zarurdir.

### **4.3. Xalqaro dengiz konvensiyalari va ularning asosiy mazmuni**

Dengiz tashuvlarda keng qo'llanilib kelinayotgan konvensiyalardan quyidagilar e'tiborga loyiqdir:

1. Transport nakladnoylariga taalluqli qonunchilikning ba'zi qoidalarini bixillashtirish bo'yicha Xalqaro Konvensiya (1924, Bryussel) Bryusselda tuzilgan Bayonnoma asosida kiritilgan tuzatishlari bilan (bundan keyin Gaag - Visbu qoidalari deb yuritiladi).

2. Yukni dengiz transporti bilan tashuvlarni amalga oshirish bo'yicha BMT Konvensiyasi, 1978, Gamburg (bundan keyin Gamburg qoidalari deb yuritiladi).

Gaag-Visbu qoidalari konosamentda (transport nakladnoyida) yoki shunga o'xshash nomlanuvchi hujjatda ko'rsatilgan dengiz yo'llari bilan yuklarni tashish kontraktlariga nisbatan qo'llanadi, qoidalar, shuningdek, konosament yoki unga o'xshash hujjatning berilishi yuk tashuvchi va iujjat egasi o'rtasidagi munosabatlarni tartibga solish iollarida eo'llanadi. Boshqacha aytganda, qoidalar konosament uchun

tomonning fraxtlovchisi tarafidan berilganida qo'llanadi. qoidalar fraxt kontrakti yoki boshqa tashish kontraktlariga, agar bunday tashishga konosament tuzilmagan bo'lsa, qo'llanilmaydi.

Hududiy hamroq masalasiga to'xtaladigan bo'lsak, Gaag-Visbu qoidalari 10-moddasining qo'llanishi bu qoidalarining turli ikki davlat portlari o'rtasida tashuvni amalga oshirishda quyidagi qollarda qo'llanishini ta'minlaydi:

a) Konosament kontrakt tuzgan mamlakatga berilgan;

b) Tashuv kontraktini imzolagan mamlakat portidan amalga oshiriladi;

c) Konosament yuk tashish kontrakti qoidalar yoki qoidalar asosida ish ko'radigan istalgan yuk tashuvchi tomonidan boshharilishi faktini kafolatlagan holda sug'urta qiluvchining bitta kema bo'yicha javobgarligi doirasi to'g'risida qo'shimcha shartlarga ham egadir. Kontraktini imzolagan davlat qoidalardan boshqa qollarda, masalan, o'z hududida joylashgan portlarga yukni transportirovka qilgan hollarda ham foydalanishi mumkin.

Gamburg qoidalari Birlashgan Millatlar Tashkilotining dengizda Xalqaro yuk tashish bo'yicha birinchi Konvensiyasi edi. Qoidalar UNCITRAL (BMTning Xalqaro Savdo to'g'risidagi qonunchilik bo'yicha qo'mitasi) tomonidan tayyorlangan va 1978 yil Gamburgda, Diplomatiya Konferentsiyasida qabul qilingan edi. Ular yuzasidan jo'shqin tortishuv bo'lgan va unga, jumladan, an'anaviy dengiz davlatlari ham qarshi chiqqan edilar. Gamburg qoidalari faqat 1992- yilning noyabridan, 20 davlat tomonidan e'tirof etilganidan keyin kuchga kirdi (ularning aksariyati transportirovkalardan arziyas darajada manfaatdor bo'lgan rivojlanayotgan mamlakatlaridir).

Gamburg qoidalari Gaag-Visbu qoidalariga qaraganda ancha keng qo'llanish doirasiga egadir:

- Gamburg qoidalari nafaqat konosament sharti bilan dengiz yo'li orqali yuklarni Xalqaro tashuvini amalga oshirishga, qolaversa fraxtlash kontrakti shartlari bilan yuk tashishni istisno qilganda, bunday xalqaro tashuv kontraktining istalgan sohasiga ham tatbiq etiladi (masalan, dengiz transporti nakladnoyi sharti bilan).

Shunga qaramay, fraxt kontrakti shartida konosament berilganda Gamburg qoidalaridan foydalaniladi;

-Gamburg qoidalarining transport qamrovi Gaag-Visbu qoidalarinikiga qaraganda ancha kattadir. Ularga quyidagi qo'shimcha havolalar ham kiritilgan: yuklash porti yoki tushirish porti, kontraktida nazarda tutilganidek, kontraktini imzolagan davlatda joylashgan bo'ladi yoxud agar u chindan ham tushirish porti bo'lishi sharti bilan qandaydir tanlangan portda joylashgan bo'ladi.

-Varshava Konvensiyasi 1929- yilda ishlab chiqilib, unga 1955- yilda Gaaga Bayonnomasi asosida tuzatishlar kiritilgan, 1961- yilda esa Gvaladaxara konvensiyasi bilan to'ldirilgan edi, yana 4 ta Bayonnoma 1975- yilda qabul qilingan. Bu bayonnomalar asosida Varshava va Gaag qoidalariga qo'shimcha tuzatishlarni kiritgan, ammo bu Bayonnomalar hech qachon kuchga kirmagan. Konvensiya Xalqaro yo'lovchilar, bagaj va yuklarni havo yo'llari bilan tashishning barcha turlariga nisbatan qo'llanadi. Xalqaro tashish kontraktini imzolagan ikki mamlakat o'rtasida kontraktga muvofiq amalga oshiriladigan yuk tashish sifatida ta'riflangan edi. Konvensiya, shuningdek, kontraktini imzolagan davlatning hududi ichidagi tashishlarga tatbiq etiladi va xatto-ki agar bu davlat Konvensiyaga a'zo bo'lmagan taqdirda ham boshqa bir davlatning hududi doirasida to'xtash uchun shartlashilgan joy mavjud bo'ladi.

### **Aviatransport**

Respublikamiz aviatsiyasining faoliyatini tartibga solish bo'yicha asosiy qonun hujjati sifatida 7- may 1993- yilda qabul qilingan O'zbekiston Respublikasining havo Kodeksidir. Bugungi kunda O'zbekiston Respublikasi tomonidan 40-tadan oshiq davlatlar bilan "havo aloqalari bo'yicha" kelishuvlar imzolanganidir. Shu bilan birga, mustaqillikning dastlabki vaqtdan boshlab, mamlakatimiz, jahonning barcha etakchi davlatlar bilan havo aloqalarni amalga oshirishi uchun qator Xalqaro koventsiyalariga a'zo bo'lishi shart edi. Bunday Xalqaro aviatsiya yuk tashuvlari amalga oshirilishini tartibga solishga xizmat qiladigan hujjat- 7 dekabr 1944 yilda qabul qilingan Xalqaro fuqaroli aviatsiya tashuvlari bo'yicha Chikago konvensiyasidir.



**Chikago konvensiyasi.** Mazkur konvensiyaga O‘zbekiston Respublikasi 3 iyul 1992 yilda kirgan holda, unda, deklaratsiyalagan bir nechta Xalqaro parvozlarning amalga oshirilishiga asos soluvchi, printsiplar, aksariyat davlatlarning, shu jumladan O‘zbekiston Respublikasining ham, milliy havo transportining qonunchiligi asosini tashkil qildi. Konvensiyada aviatsiya parvozlarning printsiplari keltirilgan holda, unda:

- parvozlarni bajarish tartibi;
- havo kemalarning qaydnomasi hamda bort hujjatlari;
- parvoz - texnikaviy me‘yorlarni ishlab chiqish tartibi;
- aeroportlar faoliyat ko‘rsatishi;
- erusti aeronavigatsiya vositalari va xizmatlari va hokazo.

Konvensiya davlatlar o‘zlarining havo fazosiga davlat suvereniteti printsihini joriy etib, unda mamlakatlarning havo kemalari parvozlarni amalga oshirish huquqini mustaqamlab berdi.

Chikago konvensiyasiga asosan a‘zo - mamlakatlar o‘zaro mazkur konvensiyaning bandlarini inkor etmaydigan kelishuvlarni imzolashlari mumkindir. Xalqaro havo yuk tashuvlarini tashkil etganda aviakompaniyalarning yo‘lovchilar va yuklarning tashuvlarini amalga oshirish huquqlarining qajmi, amaliyotda tijorat huquqlari deb atalgan holda, hal etuvchi ahamiyatga egadir. Mazkur huquqlar hajmiga havo aloqalarning iqtisodiy samarasi bog‘liq bo‘lib, ular “havo erkinligi” deb ataladi. Davlatlar tijorat huquqlari a‘zo-mamlakatlarning havo floti kemalarini boshqa barcha a‘zo- mamlakatlar hududi ustidan qo‘nmasdan uchib o‘tish, notijorat maqsadlarida qo‘nish huquqi, boshqa barcha a‘zo- mamlakatlar hududida va asosiy faoliyat amalga oshirish hududida ortilgan yuklar, pochta yuklari, personal va yo‘lovchilarning tashuvlari, kabotaj tashuvlardagi imtiyozlar va boshqa shu kabi o‘xshash imkoniyatlarini beradi.

Chikago konvensiyasi bilan birga, O‘zbekiston Respublikasi qo‘shilgan va quyida keltirilgan bir qator boshqa asosiy Xalqaro aviatsiya tashuvlar bo‘yicha kelishuvlari mavjuddir, ular:

**Varshava konvensiyasi (Varshava, 1929-y.) va Gaaga protokoli (1955-y.)** davlatimiz ularga 6 may 1995 yilda qo‘shildi. Ularning joriy etilgan tartibiga binoan yuk yuboruvchisi, yukni tashuvchiga topshirgandan keyin ham, yukni idora qilmoqqa huquqi bordir. Unda, yuk yuboruvchisi yuk tashuvi vaqtida o‘rnatilgan tartibda yukni olib qolishi, yuk tashuvini to‘xtatib turishi, yukni yangi egasiga topshirilishini, yoki yuborish punktiga qaytarilishini, bunga muvofiq bo‘lgan xarajatlarni qoplagan holda, talab qilishga haqlidir. -Varshava Konvensiyasi 1929- yilda ishlab chiqilib, unga 1955- yilda Gaaga Bayonnomasi asosida tuzatishlar kiritilgan bo‘lib, 1961- yilda esa Gvaladaxara konvensiyasi bilan to‘ldirilgan edi, yana 4 ta Bayonnoma 1975- yilda qabul qilingan. Bu bayonnoma asosida Varshava va Gaag qoidalariga qo‘shimcha tuzatishlarni kiritgan, ammo bu Bayonnoma hech qachon kuchga kirmagan. Konvensiya Xalqaro yo‘lovchilar, bagaj va yuklarni havo yo‘llari bilan tashishning barcha turlariga nisbatan qo‘llanadi. Xalqaro tashish kontraktini imzolagan ikki mamlakat o‘rtasida kontraktga muvofiq amalga oshiriladigan yuk tashish sifatida ta‘riflangan edi. Konvensiya, shuningdek, kontraktni imzolagan davlatning hududi ichidagi tashishlarga tatbiq etiladi va xatto agar bu davlat Konvensiyaga a‘zo bo‘lmagan taqdirda ham boshqa bir davlatning hududi doirasida to‘xtash uchun shartlashilgan joy mavjud bo‘ladi;

**Gvaladaxara konvensiyasi (1961-y.)** Bu konvensiyaga O‘zbekiston Respublikasi 27- dekabr 1996- yilda qo‘shildi va unga binoan havo kemalari fraxti yoki vaqtincha almashuvi jarayonidagi ijara kelishuvlarda tomonlar munosabatlarining huquqiy aspektlari tartibga solinadi. Mazkur konvensiyaga muvofiq, «amaldagi tashuvchi» va “kelishuv bo‘yicha tashuvchi» tushunchalari kiritilib, amaldagi tashuvchi tashuv kelishuvida qayd etilmasligi mumkin bo‘lib, uning sifatida charter, ijara yoki boshqa huquqiy kelishuvi asosida samolyotni berib, bevosita tashuvni amalga oshiradigan kompaniya deyiladi. Kelishuv bo‘yicha tashuvchi bevosita tashuvni bajarmasligi mumkin, ammo tashuv kelishuvida qayd etiladi.

Monreal protokoli (1975-y.). Bu protokol, Varshava konvensiyasini berilgan takliflar asosida o‘zgartirilgan nusxasi asosida ishlab chiqilgan varianti bo‘yicha



shakllanib, unga O'zbekiston Respublikasi 27- dekabr 1996- yilda qo'shildi. Unga binoan Xalqaro avia yuktashuvlar rasmiylashtiruvda elektron hisoblash moslamalardan foydalanish qoidalarini joriy etilishi va yuklarni tashuv jarayonlarida yo'qotish yoki ularga zarar etqazishda tashuvchining ma'suliyatining miqdori aniq ko'rsatib berildi.

Hulosa qilib aytganda, O'zbekiston Respublikasi tomonidan hozirga vaqtgacha umuman transport va transport kommunikatsiyalari soqasida 55-tadan ortiqroq Xalqaro konvensiyalarga qo'shilib, 120-ta ikki- va ko'p - tomonlama davlatlararo kelishuvlarni imzolandi. Hozirgi zamon milliy iqtisodiyotimizning o'sish suratining jadallashishi va integratsion jarayonlarini chuqurlashishi sharoitida Xalqaro konvensiyalar va kelishuvlarning mustaqam asosi O'zbekiston Respublikasining tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlanishiga olib keladi

#### **Nazorat savollari**

1. CMR konvensiyasining mazmun - moqiyati nimalardan iborat?
2. CMR konvensiyasi ostida tashilayotgan yuklar bo'yicha tashuvchining mas'uliyati qanday belgilanadi?
3. Ketma ket tashuvchilarning CMR tashuvlaridagi mas'uliyati qanday tasimlanadi?
4. TIR konvensiyasining mazmun - moqiyati nimalardan iborat?
5. TIR kitobchasining qanday turlari bor?
6. Varshava koventsiyasining asosiy mazmuni nimada?
7. Gaag - Visbu va Gamburg qoidalarining mazmuni nimada?
8. Havo transportida yuk tashuvlarining asosiy koventsiyalari?
9. Chikago konvensiyasining mazmuni nimada?
10. COTIF va SMGS konvensiyalarining mazmunini qisqacha ta'rifi qanday?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий тахлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак.- Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.

3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажира)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.

5. Евсеева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### **Qo'shimcha adabiyotlar**

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.
8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.
9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

## V- bob. MAXSUS TASHUVLAR BO'YICHA HALQARO

### KONVENTSIYALARI

5.1. Tovarlar va transport vositalarining vaqtinchalik olib kirish bo'yicha Xalqaro konvensiyalar (ATA, CPD).

5.2. Tez buziluvchan yuklar tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya.

5.3. Havfli yuklar va ularning Xalqaro tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya (ADR).

**Tayanch iboralar:** ATA Konvensiyasi, havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, yuklarni yetkazish, havo (aviatsiya), xalqaro savdo, xalqaro yuk tashishlar.

#### 5.1. Tovarlar va transport vositalarining vaqtinchalik olib kirish bo'yicha

##### Xalqaro konvensiyalar (ATA, CPD).

ATA Konvensiyasi - muayyan tovarlar guruhlarini vaqtincha tashib olib kirilishiga ruxsat beruvchi Xalqaro bojxona hujjatidir. ATA karnetlari - vaqtinchalik eksport mamlakatida odatdagi hujjatlar o'rnini bosadi va bojxonadan tezroq o'tishga imkon beradi. Karnetlar bojlarni to'lashdan va bojxonada garov pul summalarini to'lashdan ozod qiladi. ATA karnetlari bo'yicha quyidagilar tashib o'tilishi mumkin:

- tovarlar namunalari va reklama filmlari (16 mm) hamda Xalqaro ko'rgazmalar uchun tovarlar;
- professional uskunalar to'g'risidagi Konvensiyaga muvofiq professional uskunalar, xususan, xayriyamaqsadlarida, ilm - fanni, san'atni, sportni, dinni va hokazo larni rivojlantirish maqsadlarida olib kiriladigan tovarlar, .
- pressa, radio/tele uskunolari, musiqa asboblari, kostyumlar, dekoratsiyalar va shunga o'qshash boshqa turdagi saqna jihozlari;
- kinematografiya uskunolari, testlarni o'tkazish bo'yicha professional uskunolari, ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatish uchun uskunalar; .

- xirurgiya, arxeologiya, zoologiya, ma'ruzalarga va boshqalarga tegishli uskunalar;

- yuqorida qayd etilgan maqsadlarga mo'ljallangan va unga moslashtirilgan avtotransport vositalari, shu jumladan sayyor ustaxonalar va laboratoriyalar.

Professional uskunalar, faqatgina ularning egasi yoki u tomondan vakolatlagan vakili yoki uning kuzatuvchi ostidagi shaxs tomonidan foydalanish uchun.

ATA - karnetlari Parijdagi Xalqaro Savdo Palatasi tassarufidagi mazkur konvensiya matnini imzolagan mamlakatlardagi Savdo Palatalari tomonidan beriladi. Palatalardan olingan ariza shakli to'ldirilishi va imzolanishi lozim. Imzolangan hujjat ariza beruvchi o'z zimmasiga tegishli javobgarlikni olishni anglatadi. Buyumlarning ro'yxati uch nusxada shaklga ilova qilinishi lozim. Karnet alohida turli rangdagi varaqlar (har bir mamlakat uchun ikkitadan vaucher va muqova)dan iborat. Bunda yashil muqova eksport va qayta eksport qilinayotgan vaucherlar (sahifalar), sariq - EIning bojxonalarini, oq - borilayotgan mamlakatlar, tranzit vaucherlar (saqifalar) - har bir tranzit mamlakatiga ikkitadan - moviy rangda bo'ladi. ATA - Karnetiga ilova qilinib vaqtincha olib kirishga mo'ljallangan tashilayotgan buyumlarning ro'yxatnomasi taqdim etiladi. Daftarcha - karnet 12 oy davomida haqiqiy sanaladi. Agar avtotransport qo'shimcha ravishda xaydab borish amalga oshirilishini talab etilsa, mamlakatning tegishli savdo palatalari tomonidan beriluvchi yangi sahifalarni qo'shish kerak. Karnet, uni bergan palataga garov yoki unga teng pulli depozit qo'shilgandan keyin haqiqiy sanaladi. Uning qiymati yuk olib boriladigan barcha mamlakatlarga tashib olib kirilayotgan tovarlarga qo'yiladigan eng baland stavkalar yoki ularga solinadigan soliqlar bilan birga 10 foizli ustamaga tengdir. Garov naqd pullar bilan yoki bank cheklari, masalan, «Karnetning ichki kafolatlari tizimi»ga muvofiq a'zo mamlakatning milliy Palatasi tomonidan berilgan kafolat shaklida to'lanishi mumkin. Garov summasi, karnet palataga qaytishi bilan egasiga qaytariladi, muddat uzaytirilishini mamlakat Savdo Palatasida amalga oshirish mumkin. Tovarlar chegaradan tashib olib ketilayotganida (tashib olib kiritilayotganida) bojxona xodimi karnetning tegishli vaucherini uzib olib, o'zida qoldiradi. ATA karneti, buyumlar ro'yxati daftarchada avvalgidek qolgan taqdirda

bittadan ortiq safarlar uchun foydalanilishi mumkin. Ishlatib bo'lingan karnetlar bojxona xizmatchilari tomonidan olib qo'yiladi, koreshoklar esa buyumlar nazoratdan o'tganini guvohlantiruvchi muhr va imzo bilan guvohlantiriladi. Shunday qilib, TIR va ATA karnetlari mundarijasiga Xalqaro kafolatlar kiritilgan va milliy bojxona hujjatlari o'rnida ishlatiluvchi soddalashtirilgan bojxona hujjati bo'lib, bunda yuk transport vositasining tranzit davlatlar chegarasida bo'lish vaqti minimallashtirilishiga erishiladi, yuk tashuvchi esa bojlar va garovlarni to'lashdan ozod etiladi.

CPD konvensiyasi, unga a'zo bo'lgan davlatlar hududiga tijorat transport vositalarini vaqtinchalik olib kirishini soddalashtirib Xalqaro savdo munosabatlarini engillashtirgan holda ularni jadallashib rivojlanishiga hissa qo'shadi. CPD kitobchasi - bu frantsuzcha "Carnet de Passage en Duane" nomi bilan ataluvchi va bojxona organlariga vaqtinchalik maqomi bilan avval davlat hududiga olib kirilgan xorijiy transport vositasini u erda 12 oylik muddatdan kechikmagan holda olib chiqilib ketilishini kafolatlovchi bojxona hujjatidir. Mazkur hujjat, o'zining moqiyati bilan davlat hududiga transport vositasini kirishi uchun ruxsatnoma rolini o'ynamaydi, ammo uning ostida olib kirilgan transport vositasi 12 oydan ortiq bo'lgan vaqtda bu davlatning hududida qolib ketsa, SPD kitobchasini kafolatlovchi tashkilot barcha jarima, soliqlar va to'lovlarni to'lashini kafolatlab beradi. Shu bilan birga, ushbu kitobcha ostida olib kirilgan transport vositasi 12 oylik davr ichida ko'p marotaba mazkur davlat hududiga kirib chiqishiga imkoniyat beradi. CPD kitobchasi "pattali" kitobcha shaklida bo'lib, uning birinchi pattasi - olib kirish uchun, ikkinchisi esa - olib chiqish uchun qo'llanadi; har bir bet - pattaning koreshogida - uzilmasdan kitobchanning ichida qoladigan qismida tegishli shtamp qo'yilib, u kitobchanning ichida saqlanib qoladi. Rasmiy talablar bo'yicha kitobchaga kiritiladigan quyidagi ma'lumotlar kiritilishi shartdir:

Karnet, uni berilish kundan boshlab, 12 oy mobaynida o'z kuchini saqlaydi. Garchi bu tavsiya etilmasa ham, agarda mazkur muddat cho'zilishi zaruriyati tuqilsa, bojxona ma'muriyati va Karnetni topshirgan tashkilotning ruxsati bilan 3 oydan

oshmagan muddatga cho'zilishi mumkindir. Ammo, buning uchun ishonchli va jiddiy sabablar taqdim etilishi zarurdir.

Karnetda ko'rsatib o'tilgan barcha vaznlar qiymatlari o'lchovlarning metrik tizimida qayd qilinishi lozimdir.

Transport vositasining qiymati kitobcha topshirgan davlatning valyutasida ko'rsatilishi lozimdir.

Har xil turdagi uskunalarni, misol uchun asboblarni ko'rsatilmaligi mumkindir, agarda buni bojxona talab etmasa.

Transport vositasi quyidagi sabablarga ko'ra davlatning hududida kitobchanning kuchini saqlash muddati tugagandan so'ng qolishi mumkindir:

- a) agarda import bojlari va soliqlari to'langan bo'lsa;
- b) agarda transport vositasi, avariya natijasida yaroqsiz holatga keltirilgan bo'lib davlat byudjeti foydasiga topshirilgan bo'lsa;
- v) transport vositasi rasmiy buyruq asosida yo'q qilingan bo'lsa.

Agarda CPD kitobchasi to'g'ri yopilmagan bo'lsa va transport vositasi takroran yana shu davlat hududiga kirib kelgan bo'lsa, sud organi, mahalliy hokimiyat, ichki ishlar yoki bojxona organi kabi vakolatli tashkilotlar tomonidan rasmiy hisobot qilinishi zarurdir. Bunday hisobot faqatgina, agarda mazkur organlarining vakillari qoidani buzgan transport vositasini uchratgan holdagina tuzilishi mumkindir. Bojxona organi mazkur hisobotni talab qilib olgandagina, to'lovni undirib olishi mumkindir. Kafolatlovchi tashkilotlar Karnet yopilmagan vaqtdan boshlab, bir yil ichida transport vositasini takroran davlat hududiga kirganini isboti sifatida bunday hisobotni topshirishlari mumkindir. Hozirgi vaqtda SPD kitobchasi quyidagi davlatlarda keltirilgan transport vositalari uchun talab etiladi:

- Turkiya va Yaqin Sharq davlatlarida - har qanday transport vositasi, tirkama yoki yarim tirkamalar uchun;
- Frantsiya - tirkama yoki yarim tirkamalarning barcha turlari uchun, agarda ular Svansi shahridagi Yuk Avtotransporti Markazi tomonidan maxsus tekshiruv belgisiga ega bo'lmasa;

- Italiya - davlat hududida 3 oydan ortiq hozir bo'lgan har qanday transport vositasi uchun;

- Portugaliya - davlat hududida 1 oydan ortiq hozir bo'lgan har qanday transport vositasi uchun;

- Gretsiya - davlat hududida 10 kundan ortiq hozir bo'lgan har qanday transport vositasi uchun.

CPD kitobchasining Xalqaro kafolatlovchi assotsiatsiyalari quyidagilardir:

- Jenevadagi Xalqaro Sayyohlik Alyansi (AIT);

- Parij shahridagi Xalqaro Avtomobil Federatsiyasi (FIA).

Xalqaro kafolatlovchi assotsiatsiyalari, o'zlarining a'zo - davlatlari orqali, tashuvchilarga zaruriy hujjatlarni berishadi va o'zlaridagi bojxona organlariga, nafaqat o'zlariga harashli tashuvchilariga, balki boshqa a'zo - davlatlarning tashuvchilariga ham bunday kafolatni taqdim etishlari zarurdir. Shunday qilib, faqatgina kafolatlovchi tashkilotlarning a'zolari Karnetlarni olishlari mumkindir Bizning mamlakatimizda bunday tashkilot sifatida - AIRCUZ - "Xalqaro avtoyuktashuvchilar assotsiatsiyasi" dir. AIRCUZga a'zo bo'lgan tashkilot eng avval kitobchani olish uchun maxsus shaklda tuzilgan arizani to'ldirishi zarur va kontributsiya to'lovini to'laganidan so'ng unga SPD kitobchasi topshiriladi. Kontributsiya to'lovining miqdori transport vositasining oqirgi manziliga bog'likdir, ammo, u mazkur tipdagi yoki o'xshash transport vositasini yangi bo'lgan holatidagi narqi asosida hisoblanib chiqiladi. Misol uchun, Yevropa davlatlari uchun tirkama yoki yarim tirkamaning CPD kitobchasi ostida harakati uchun to'lov 25%ni tashkil etadi; Afrikaga borayotgan transport vositalari uchun - 200%; Eron, Pokiston va Hindistonga boradigan transport vositalariga - 400%dir.

## **5.2. Tez buziluvchan yuklar tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya**

ATR Konvensiyasi tez buziluvchan mahsulotlarni Xalqaro tashishlar va bunday tashishlarda ishlatiladigan maxsus uskunarlar to'g'risida Bitim (ATR), ATR - quyidagi frantsuzcha nomlanishning qisqartmasi: «Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins à utiliser ces transports».

Fransiya hukumati o'z vaqtida mazkur tashuvlarni tashkil etish bo'yicha konvensiyasiga tegishli loyiqaning ishlab chiqilishi va uni muvaffaqiyatli qabul qilinishi uchun boshqalarga haraganda ko'proq mas'ul bo'lgan edi. ATR Bitimi Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi qoshidagi Transport bo'yicha YEvropa Ichki Qo'mitasi tomonidan muhokama etilgan. U Yevropa hududidan tashharida yer usti transportiga nisbatan qo'llash uchun ishlab chiqilgandi. Tez buziluvchan maqsulotlar tashilishi to'g'risidagi Akt orqali 1976- yili (o'zgartirishlar kiritilganidan keyin) bu Bitim a'zo mamlakatlar qonunlariga nisbatan tatbiq etilgan. Ushbu aktga muvofiq tez buziluvchan mahsulotlar Xalqaro tashuvlari to'g'risidagi qoidalarni ishlab chiqilgandi. Ularning asosida tashuvlarning qonun andozalari belgilanib, kompaniyalarni o'z maqsadlarini amalga oshiradigan yuk tashuvlariga, hamda tashuvlarning boshqa turlariga ham tatbiq etiladi. Bu qoidalarning maqsadlari quyidagilardan iborat:

- a) Tez buziluvchan maqsulotlarning muayyan turlarini Xalqaro tashuvlariga imkoniyat yaratish.

- b) Tez buziluvchan maqsulotlarning Xalqaro tashuvlarining andozalarini takomillashtirish.

- c) Yuk tashuvchilar o'rtasidagi raqobatning adolatli shart - sharoitlarini ta'minlash.

- d) Tez buziluvchan maqsulotlarni buzilishdan saqlash, shu tariqa aqoli salomatligini muqofaza qilish.

Bitimning asosiy bandlariga quyidagilar kiradi:

- a) Refrijerator va izolyatsiya qurilmalari bilan jihozlangan, tez buziluvchan mahsulotlarni Xalqaro tashishda ishlatiladigan maxsus transport vositalari va konteynerlar uchun harorat rejimining texnikaviy andozalarini belgilash.

- b) Milliy organlar tomonidan bu kabi uskunaning tekshirilishi va unga sertifikat berilishi uslubini ishlab chiqish.

- v) Milliy sertifikatlarning ikki tomonlama tan olinishiga erishish.

Bitim tez buziluvchan maqsulotlarni Xalqaro yuk tashishda ishlatiladigan yoki ishlatish uchun mo'ljallangan transport vositalaridagi izolyatsiyalangan va

refrijeratorlik qurilmalarga, shuningdek, isitiladigan qurilmalarga nisbatan tashish avtoyoʻli, temir yoʻli yoki dengiz yoʻli boʻylab 150 kilometrdan uzun boʻlmagan masofalar ushbu transport vositasi turlarining istalgan kombinatsiyasida boʻlishi mumkin. Eksport qiluvchilar oʻz tovarlarini tashish uchun yollagan transport vositalari yaroqligini tekshirishlari mumkin. Uskunalarni ishlab chiharuvcilar uchun bitimga aʼzo mamlakatlarning barchasida bozorlar ochiq. Nazorat talablari bilan muvofiqlikka keltirish boʻyicha tadbirlar qisqa masofalarga tashishni amalga oshirish paytida bajarish uchun oʻta murakkab va qimmat. Bitim talablari tashilayotgan mahsulotlarni emas, balki faqat u tashilayotgan qurilmaning holatini tartibga soladi. Bitim bilan tartibga solinadigan yuklarning turlari harorat rejimiga rioya qilinishi quyidagicha:

a) Muzlatilgan va sovutilgan oziq-ovqatlar, masalan, muzqaymoq, goʻsht, baliq tashish paytida harorat rejimi tartibga solib turiladi. (-20 gradusgacha).

b) Ayrim muzlatilmagan va sovutilmagan oziq-ovqatlar, masalan parranda eti, yogʻ, sut, goʻsht tashish paytida - 4 gradusgacha harorat rejimini saqlab turiladi.

v) +4 gradusgacha isitib turishni talab qiladigan tovarlarni tashish paytida.

Tashuv qoidalariga rioya qilinishdan ozod etilgan mahsulotlar quyidagilardir:

a) Inson tanovulida isteʼmol qilinmaydigan oziq - ovqatlar.

b) havo transporti bilan tashilayotgan oziq - ovqatlar.

v) Sovutilgan holda tashiladigan boshqa tovarlar, masalan dori-darmonlar.

ATR konvensiyasining ustunliklari

Bir davlatda sertifikatlangan transport vositalari boshqa mazkur konvensiyaning aʼzo - mamlakatlari hududi boʻylab tashuvlarni amalga oshirish imkoniyati;

Eksportchilar oʻz tovarlarini tashuv vaqtida sifatini saqlash uchun ijaraga olingan transport vositasining yaroqliligiga kafolatga ega boʻlishlari;

Sovitish yoki isitish moslamalarni ishlab chiharuvcilar uchun konvensiya aʼzo - mamlakatlarning bozorlari ochib berilishi..

ATP konvensiyasining kamchiliklari:

- Uskunalarni talablarga javob berishini nazorat talablari bajarish uchun murakkab va kichik masofalarga tashuvlar uchun qimmatli qiladi.

- Dengiz boʻylab 150 km.li masofadan ortiq boʻlgan masofalarga tashuvlar ATR konvensiyasiga mansub emasligi va shu bilan uning qoʻllanilishi cheklanganligi.

- Kelishuv talablari faqatgina yuk tashilayotgan transport vositasiga taaluqli boʻlib, tashilayotgan mahsulotning sifatini tekshirib nazorat etilishiga taaluqli emasdir.

#### **ATR sinovlaridan oʻtkazish**

ATR sinovlari katta miqdorda ishlab chiharuvcilar uchun standart uskunalarni sinash uchun maxsus stantsiyalarda bajariladi. Bunda standart uskunlarning birgina tanlanib olingan donasi sinovdan oʻtkazilgan holda, unga GV 229 shaklida Uskuna Turining Muvofiqligi sertifikatini beriladi. Odatda, bunday sertifikat tekshirilgan uskuna turiga berilib mazkur uskuna turiga kirgan hamda 3 yil mobaynida ishlab chiqilgan boshqa uskunalar ham tegishli boʻladi.

Sinovlardan oʻtgan uskunalar oq taxtachada sertifikat berilgan sanadan teparoq joylashgan tim koʻk rangli ATR xarflar bilan belgilanadi. Agarda uskunalarning echiladigan yoki ajratilib olinadigan harorat agregatlarining qismlariga esa "H" xarf qoʻyiladi.

Sertifikatlar odatda quyidagi muddatlarga beriladi:

Uskunalarni toʻlaqon sinovlardan oʻtkazish - 6 yil.

Uskunalarni muvofiqlik sinovlaridan oʻtkazish - 6 yil.

Davriy koʻriklar - 3 yil.

#### **Sertifikatsiya taxtachasi**

ATP sertifikatiga qoʻshimcha qilib sinovlardan oʻtkazilgan uskunalar maxsus sertifikatsiya taxtachasi biriktirilib qoʻyiladi. Bordiyu, uskuna standart talablariga javob bermay qolsa bu taxtacha olib tashlanadi.

Taxtacha oq rangdagi 20 sm. balandlikda tim koʻk xarflar bilan ATP xarflari yozilgan boʻlib unga qoʻshimcha sifatida 5 sm.dan kam boʻlmagan balandlikda boʻlgan xarflar bilan quyidagi maʼlumotlar boʻlishi kerak:

- Ishlab chihargan davlat nomi yoki Xalqaro avtomobil harakatining xarflari;



- Ishlab chiqaruvchi yoki kompaniyaning nomi;
- transport vositasining modeli;
- seriyali raqam;
- ishlab chiqarish yili va oyi.

### **5.3. Havfli yuklar va ularning Xalqaro tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya (ADR)**

Dastlab ADR kelishuvi Avtotransport bilan Havfli yuklarni Xalqaro tashuvlariga taaluqli bo'lgan Yevropa davlatlarining kelishuvi sifatida tuzilib, uning samaradorligini tan olgandan so'ng, keyinchalik uning hamrov miqyosi kengayib, boshqa davlatlar tomonidan qabul qilindi.

Kelishuvning maqsadi - atrof muhit va inson salomatligiga havf tuqdiradigan yuklar tashuvlari vaqtida, mazkur yuklar Yevropa chegaralarni qech qanday to'siqsiz quyidagilarni ta'minlagan holda kesib o'tish ikoniyatiga ega bo'lishdir:

A. yuk mazkur kelishuvning "Havfli tovarlar va moddalarga tegishli Nizom" deb nomlangan "A Ilovasi"ga binoan qadoqlangan va markalangan bo'lishi shartdir;

V. Yuk, Kelishuvning "Transport vositalari va transport operatsiyalariga tegishli bo'lgan Nizom"ga muvofiq holatda transport vositalarida tashilishi lozim.

To'laligicha ADRga mos keladigan transport vositalari ular Xalqaro tashuv jarayonida bo'lgan paytda, havfli yuklar bo'yicha milliy qonunchiligi qo'llanishidan ozod qilinadilar. Agar ADR to'la darajada qondirilmasa, unda ozod qilish bekor qilindi deb hisoblanadi va buning oqibatida yuzaga keluvchi maqalliy qonunchilikning har qanday buzilishi operator yoki qaydovchini Sog'liqni saqlash va havfsizlik to'g'risidagi qonunga muvofiq ayblov bo'yicha javobgar tariqasida tanishtirishlari mumkin. Bitimning maqsadi – transportda tashilayotgan xafli yuklar Yevropa mamlakatlari chegaralarini to'xtovsiz kesib o'tishga qodir bo'lishlari kafolatlanadi. Bitim Xalqaro tashuvlar bo'yicha Bitimda belgilangan havfli yuklarning tashuvi uchun talablarni belgilaydi va nafaqat havfli materiallarni sanab o'tadi, shuningdek o'rash, joylashtirish va transportirovka qilish bo'yicha masalalarni ham qo'shimcha shartlaydi. Bundan tashhari, Bitim, konteynerli-tsisternalar yoki

almashtiriluvchi sisternalarni tashiyotgan sistema - tashuvchilari va transport vositalari va portlovchi moddalarni tashiyotgan transport vositalari o'z mamlakatida texnikaviy nazoratdan o'tkazilishi talabini ilgari suradi. Davlatning transport ma'muriyati o'z talqinini ADR safarini amalga oshiruvchining e'tiboriga etkazadi, va u ADR tashuvi nuqtai nazaridan "ADR" tashuvini amalga oshirish paytida konteyner (tsisterna)ning tirkamadan joy o'zgartirishi mumkinligi Xalqaro tashuvning to'xtatilishini anglamasligini va bunday tashuv dengiz orqali kechib o'tishini kombinatsiyalashishi, va ADR talqini doirasida qolishini bildirishi mumkin. ADR safarini amalga oshirish paytida tirkamadagi yuk joyini o'zgartiruvchi istalgan yuk konteyneriga bunday chorani tatbiq etishi mumkindir.

Qator mamlakatlarda ADR andozalari havfli yuklar tashuvlarining maqalliy andozalari bilan ta'minlanadilar.

Bitim shartlariga ko'ra "Havfli moddalar" sof kimyoviy maqsulotlar, shuningdek aralashmalarning ayrim turlari va tarkibida shunday aralashmalar bo'lgan dorilarni havfli chiqindilarni qo'shgan holda, o'z ichiga oladi. "Havfli tovarlar" masalan, tozalanmagan havfli moddalar tashuvlaridan qolgan idishlar, xaltachalar va aerozollarni hamraydi. Yuk jo'natuvchi yuk tashuvchiga alohida ma'lumotlarni kiritish bo'yicha farmoyishni yozma ravishda tayyorlashi lozim. Jo'natuvchi mamlakatning rasmiy tilidan foydalanishi, agar bu ingliz, frantsuz yoki nemis tilida bo'lmasa, unda ana shu uch tildan birortasi qo'llanilishi kerak. ADR qoidalariga muvofiq avtomobil transporti bilan tashilayotgan modda transport hujjatlariga kiritilishi yoki birlashtirilishi to'g'risida ariza taqdim etilishi, shuningdek, avariya sodir bo'lgan holda yozma tarzidagi yo'riqnomalar bilan ta'minlanishi lozim. Ular yuk tashuvchiga transport talabnomasi berilayotgan paytda topshirilishi lozim. Garchi Bitim bu yo'l yo'riqlar kiritilgan hujjatning aniq echimini belgilagan bo'lmasa ham, aksariyat operatorlar bu talablarni qanoatlantirish uchun TREMCARD, ya'ni Transport Avariya Varaqchasini tayyorlaydilar. Tanker konteynerlari tashiyotgan aniq konteyner tashuvchilar yoki transport vositalari holida yo'l-yo'riqlar quyidagi qo'shimcha axborotlarga ega bo'lishi lozim: moddaning nomi, sinfi, tovar rahami va harfi, moddaning ayniylashtiruvchi rahami va havfilikning ayniylashtiruvchi rahami.



Ba'zi davlatlarda ADR talablari o'z milliy qonunchiligiga kiritilib, misol uchun Irlandiyada, Kelishuvni imzolamasdan ham, uni qo'llab kelmoqdalar.

Kelishuv shartlari bo'yicha "Havfli moddalar" tushunchaga sof kimyoviy moddalar hamda ularning aralashmalarining ba'zi turlari va o'z tarkibida mazkur moddalarni mujassamlagan dori-darmonlar, shu jumladan havfli chiqindilar, kiritilgandir. "Havfli tovarlar" tushunchasiga, misol uchun, tozalanmagan idishlar, paketlar va aerezollar kiritilgandir.

ADR moddalar va tovarlar BMT Ekspertlari qo'mitasining havfli yuklar tashuvlari bo'yicha Tavsiyanomalariga binoan barcha havfli yuklar quyidagi 9-ta sinfga bo'lingandirlar:

- Sinf 1. Portlovchi moddalar va tovarlar..... cheklangan
- Sinf 2. Siqilgan, suyultirilgan yoki bosim ostida eritilgan gazlar..... cheklangan
- Sinf 3. Yonuvchi suyuqliklar..... cheklanmagan
- Sinf 4..... cheklanmagan
  - Sinf 4.1. Yonuvchi qattiq jismlar..... cheklanmagan
  - Sinf 4.2. O'zidan o'zi yonish qobiliyatiga ega bo'lgan moddalar..... cheklanmagan
- Sinf 4.3. Suv bilan tegishganda yonuvchi gazlarni chiqaradigan moddalar..... cheklanmagan
- Sinf 5..... cheklanmagan
- Sinf 5.1. Oksidlovchi moddalar..... cheklanmagan
- Sinf 5.2. Organik peroksidlar..... cheklanmagan
- Sinf 6..... cheklanmagan
  - Sinf 6.1. Zaharli moddalar..... cheklanmagan
  - Sinf 6.2. Infektsion moddalar..... cheklanmagan
- Sinf 7. Radioaktiv moddalar..... cheklangan
- Sinf 8. Korroziyani keltiruvchi moddalar..... cheklanmagan

Sinf 9. Har xil boshqa turdagi havfli moddalar va tovarlar..... cheklanmagan

"Cheklangan" sinflarda maxsus tashilishi mumkin bo'lgan moddalarning nomlari ko'rsatilib o'tilgandir. Aynan shunday sinfga kirgan, ammo nomlari keltirilmagan moddalar ADR ostida tashilishi manfaatli davlatlar o'rtasida Maxsus Kelishuv imzolanishigacha ta'qiqlanadi.

"Cheklanmagan" sinfga kiradigan moddalar hech qanday cheklovsiz hamda nomlari maxsus qayd etilmasa ham bemalol tashiishi mumkindir

Aniqlanmagan yoki boshqa sinflarga kiruvchi umumiy sarlavha bilan hamrab olinmagan ADR doirasida moddalar havfli deb qisolanmaydilar va Kelishuv bandlariga kiritilmaydilar.

9-nchi sinfli moddalar soniga tashuv vaqtida ma'lum havf tug'diradigan, ammo boshqa sinflarga kirmaydigan moddalar, misol uchun: asbest, kiradilar. Kelishuvning A Ilovasi tomonidan havfli yuklarning, shu jumladan havfli chiqindilarni, tasniflanishi, paketlanishi, markalanishi va etiketkalarini yopishtirilishi shartlari belgilanib berilgandir. Ushbu Ilovada har bir sinfga kiruvchi moddalar, 7-nchi sinfdan tashhari, ro'yxati va nizomlarining yiqimlari keltirilgandir.

Havfli yuklar ADR ostida tashilayotgan vaqtida ular maxsus shaklidagi transport hujjati bilan birga tashilishlari lozimdir, ammo hozirgi vaqtgacha bunday hujjat ishlab chiqilmagan. Bunday hujjat kelajakda ishlab chiqilib, unga yuk bilan bog'lik maxsus ma'lumotlar kiritilishi zarurdir.

Yuk yuboruvchisi mazkur ma'lumotlarni kiritish to'g'risida yozma ravishda tashuvchiga topshiriqlar berishi va bu topshiriq yuboruvchi mamlakatining rasmiy tilida ammo bu rasmiy til ingliz, frantsuz yoki nemis tili bo'lmasa, ushbu tillarning bittasini tanlab yozilishi lozimdir.

Transport hujjatida quyidagi ma'lumotlar bo'lishi kerak:

- moddaning identifikatsiya rahami, ya'ni BMT rahami (agar qo'llanilsa);
- moddaning ADR bo'yicha belgilangan nomi;
- havf sinfi;
- tovaning ADR rahami uning xarfi bilan (agar mavjud bo'lsa);

- ADR initsiallari (yoki RID);
- Misol: UN 1868 Decaborane, 4.1, 16° (b), ADR;
- paketlarning soni va tavsifi;
- brutto vazni (portlovchi moddalarga shuningdek netto vazni) gramm yoki kilogrammda;
- yuk yuboruvchisining nomi va manzilgohi;
- yuk qabul qiluvchisining nomi va manzilgohi;
- har xil boshqa tegishli ma'lumotlar, misol uchun, yuk ADR talablariga javob berishi. to'g'risidagi ariza.

Mazkur ariza va unga ilova qilingan yo'l xodisasi bo'lgan holatdagi yo'riqnomalar transport hujjatlari bilan tashilishi lozim bo'lib ular tashuvchiga tashuv to'g'risidagi talabnomabilan taqdim etilishi lozimdir.

Garchi Kelishuv mazkur yo'riqnomalarni o'zida mujassamlagan hujjatning konkret shaklini belgilagan bo'lmasa ham, transport operatorlari TREMCARD, ya'ni Transport Hodisasining hujjatini, tayyorlab, ushbu talablarni qoniqtirish harakatini qilib qo'yishadi.

Yo'riqnomalar kelib chiqish davlatining rasmiy tilida tayyorlanishi lozim bo'lib, ammo manzil yoki tranzit mamlakatining rasmiy tili o'zgacha bo'lsa unda bu hujjatlar ularning asosiy davlat tillarida ham yozilishi mumkin bo'lib avtomobilning kabinasida tashilishi lozimdir.

Hujjat(lar)da quyidagi ma'lumotlar bo'lishi kerak:

- a. tashilayotgan havfli yuklarning havf tabiati to'ri hamda qabul qilinishi lozim bo'lgan havfsizlik choralarini;
- b. insonni yuk bilan tegishgan holda amalga oshiriladigan harakatlar;
- c. yong'in holatida qo'llanadigan choralar va unda ishlatiladigan yog'qinga qarshi uskunalari;
- d. qadoqlarni buzilishi yoki holatini yomonlashishi yoki havfli moddalar oqib ketishi yoki bug'lanib chiqib ketishi bilan qo'llanadigan choralar;

e. suvni ifloslaydigan moddalarga nisbatan ularni oqib chiqishini oldini olish yoki atrof suv muhitiga ko'rsatiladigan zararni kamaytirish maqsadida qo'llanadigan choralar.

Tsisterna tashuvchilari va tankerli konteynerlarni tashuvchi transport vositalari uchun yo'riqnomalarida quyidagi qo'shimcha ma'lumotlarni o'zida mujassam etishi kerak: moddaning nomi, uning sinfi, tovar rahami va xarfi, moddaning identifikatsiya rahami hamda havfning identifikatsiya rahami.

Havfli yuklarni tashuvlaridan bo'shagan va tozalanmagan idishlarni tashuvlari bilan bog'lik bo'lgan maxsus shartlarda, ular to'ldirilgan va tashuvlari tegishli shartlarga rioya qilingan holda amalga oshirilishi zarurligi ko'rsatilganidir.

### UMUMIY QOIDALAR

Tashuvchini ADR mas'uliyatidan ozod etish, agarda tashilayotgan yukning brutto vazni belgilangan chegaradan ortiq bo'lmaganda amalga oshiriladi. Bu chegara tashilayotgan havfli yuklar turlariga harab o'zgaradi. Agarda tashuvda havfli yuklarning bir necha turlari tashilsa, unda ularning chegaraviy miqdorlari har gal alohida hisoblanib belgilanadi.

Transport vositalari va uskunalarning havfli yuklar tashuvlaridagi turlari

Havfli yuklarni tashiyotgan transport birligi tirkama shatak yoki yarim shatakdan bittadan ortiq bo'lmasligi lozim. har bir konkret havfli yuk turini tashuvini amalga oshirayotgan transport vositasi uchun maxsus shartlar ishlab chiqilishi zarurdir.

Namga sezuvchan bo'lgan materiallardan tikilgan paketlardan tashkil topgan qadoqlar yopiq yoki metall bilan yopilgan transport vositalarida tashilishi lozimdir. Ba'zi maksimal oqirligi 16 tonnadan ortiq bo'lgan avtotransport vositalari hamda belgilangan oqirligi 10 tonnadan ortiq bo'lgan shataklar ma'lum me'yorlar asosida yaratilgan anti-bloklangan tormoz asboblari bilan va ishonchli tormoz tizimlari bilan ta'minlanishi zarurdir. Ular sonida sisterna tashuvchilari, sisterna - konteynerlar tashishda ishlatiladigan transport vositalari hamda portlovchi moddalar tashishga mo'ljallangan transport vositalari kiradi.

### Nazorat savollari:

1. Qanday tashuvlar maxsus tashuvlar soniga kiradilar?

2. Havfli yuklarning qanday BMT klassifikatsiyasi bo'yicha turlanadi?
3. Tremkarta deb qanday hujjat ataladi?
4. Maxsus tashuvlardagi transport hujjatiga qanday ma'lumotlar kiritiladi?
5. Tez buziluvchan yuklar tashuvlari qanday amalga oshiriladi?
7. ATA tashuvlarining amalga oshirish tartibi qanday?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қонидаси бўлиши керак. - Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.

3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.

5. Евсева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### **Qo'shimcha adabiyotlar**

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры. -М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

## **VI- bob. DENGIZ TRANSPORTI BILAN HALQARO TASHUVLARNI TASHKIL ETILISHI**

6.1. Dengiz transporti va uning hozirgi zamon Xalqaro transport tashuvlaridagi o'rni.

6.2. Dengiz tashuvlarida kema qatnovini tashkil etilishi va savdo kontraktlarining transport shartlari.

6.3. Dengiz tashuvlarini rejalashtirish va tashkil etilishi.

**Tayanch iboralar:** Dengiz transporti, ATA Konvensiyasi, havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, yuklarni yetkazish, havo (aviatsiya), xalqaro savdo.

### **6.1. Dengiz transporti va uning hozirgi zamon Xalqaro transport tashuvlaridagi o'rni**

Dengiz transporti jahon savdo tizimida etakchi o'rinni egallab turadi. Hozirgi vaqtda umumiy tashuvlar qajmida dengiz tashuvlari taqminan 50 foizini tashkil etib, tashilayotgan yuklar ichida asosan xom ashyo tovarlari asosiy o'rinni egallab turibti, xususan: neft va neft maqsulotlari, ko'mir, ma'danlar, metallar, yoqoch va don. Shu bilan birga mashinasozlik maqsulotlari ham aynan ushbu tashilayotgan tovarlar hajmiga kiradi.

Dengiz transportida kemalar qatnov harakatining ikki shakli - muntazam va nomuntazam (yoki tramp) qatnovlari mavjuddir. Muntazam shaklidagi kema qatnovlarni chiziqli va ketma ket kema qatnovlari tashkil etadi.

Chiziqli kema qatnovlari - bu kemalar qatnovini oldindan tayinlanib, e'lon qilingan jadval asosida tashkil etilib, unda kemalar oldindan tayinlanib belgilangan portlar o'rtasida chiziq deb ataladigan marshrut bo'ylab harakat qiladi.

Chiziqli kema qatnovining yuk bazasining asosini umumiy qadoqlangan donabay yuklar tashkil etib, uni tayyor maqsulotlar va yarim tayyor maqsulotlar tashkil etadi.

Chiziqlar bir tomonlama, ikki tomonlama va konferentsial turlariga bo'linadilar. Bir tomonlama kema qatnovilik chiziqlar bo'ylab faqat bir davlatning yoki bitta kompaniyaning kemalari ishlaydi. Ikki tomonlama kema qatnovilik chiziqlarda ikkita davlat kompaniyalari, o'zaro kelishuv asosida ishlaydilar.

Konferentsial chiziqlarda, ikki va undan ko'p bo'lgan bir nechta davlatga tegishli bo'lgan kompaniyalar kemalari o'zaro kelishuv asosida ishlaydi. Mazkur konferentsial chiziqlar yoki kelishuvlarning asosiy maqsadi bo'lib, qatnovni tashkil etuvchilariga bir xil tariflar va tashuv shartlarini o'rnatib tashuvlar soqasida raqobatni bartaraf etishdadir.

Hozirgi vaqtda kemalarning ketma ket tashuvlari bilan ishlatish usuli ko'pincha ommaviy (uyiluvchan va sochiluvchan) yuklar oqimini amalga oshirishda qo'llanilib kelinmoqda. Bunda, chiziqli tashuvlar kabi, yuk oqimning u yoki bu yo'nalishida ma'lum tonnajli kemalar soni birlashtirilgan, ular mazkur yo'nalishdagi yukni ortish portidan toki yukni tushirish portigacha yo'l yo'lakay joylashgan portlardan yukni ortmasdan harakat qilishadi.

Nomuntazam (tramp) kema tashuvlari - bu yuk tashuvchi kemalarning, ma'lum tashuvlar hududlari, portlari hamda yuk turlari bilan bog'lik bo'lmagan tashuvlardir. Tramp kema tashuvlarida, odatda yoqoch, ko'mir, don, neft va neft maqsulotlari, hamda sement va ug'itlar kabi ommaviy yuklarning alohida turlari tashuvlarini amalga oshiriladi.

Tomonlarning oldi - sotti kontrakti bo'yicha majburiyatlari, uning transport shartlari bo'linmasida ko'rsatilib, undagi maksimal darajadagi majburiyatlar soni dengiz transportiga taaluqlidir. O'zlarining mazmuni bo'yicha, mazkur majburiyatlar yukning tashuvi nuqtai nazaridan yukning xossalari va tashuv bazisiga harab bir biridan ajralib turadi, ammo, dengiz tashuvlarida, odatda quyidagilardan tashkil topgandir:

- yuborish portidan yukni ortish muddati va tartibi;
- tashuv kelishuvini rasmiylashtirilgan hujjatning nomi qaydnomasi;
- sotuvchi oluvchining tasarrufiga yukni topshirilishining joyi va tartibi;
- yukni ortish va tushirish portlari (tashuv bazisiga bog'langan holda);

- Yukni yuborish va qabul qilib olish portlarida ortish - tushirish haqini to'lash shartlari;

- yukni qabul qilib olishga kema tayyorgarlik darajasi;
- yukni qadoqlanishi va markalanishiga nisbatan qo'ladigan talablar;
- yukni sug'urtalanishi;
- yukni oluvchisi tomonidan yetkazish portida yukni kema bortida yoki bortining oldida qabul qilib olish majburiyatlari.

## **6.2. Dengiz tashuvlarida kema qatnovini tashkil etilishi va savdo kontraktlarining transport shartlari**

Tashkilotlar va tashqi iqtisodiy kompleks korxonalarida eksportida kemalarda eksport yuklar tashuvlarini amalga oshirish uchun buyurtma berishadi. Buyurtmaning nomi Topshiriq (poruchenie) yoki order deb atalgan holda, u yuklar tashuvlariga xizmat qiluvchi ekspeditorlik tashkilotiga beriladi. Orderlar asosida paroxodchilik tashkiloti o'zining kemalari harakatining jadvalini tuzgan holda, uning ko'chirmasini ekspeditor orqali tovarlarni o'z vaqtida portdagi kemaga ortishga taqdim etilishi uchun korxonaga yuboradi.

Orderda quyidagi ma'lumotlar beriladi:

- paroxodchilik nomi;
- order topshirilish sanasi;
- tashuv turi- eksport yoki import uchun;
- tonnaj turi- chiziqli yoki tramp tashuvlariga qarashlilik;
- sotuv shartlari;
- tovar yetkazilishning bazis sharti;
- yuk bo'yicha to'liq ma'lumotlar: nomi, o'rinlar soni, vazni, qajmi, qadoq turi, markalashtirish turi, yukning xossaviy xarakteristikasi va uning tashuvida hisobga olinadigan o'ziga xosligi (agar shundaylar bo'lsa), yukning gabaritlari (agar u nogabaritli yuk turiga kirsa);
- yukni ortish va tushirish portlari;

- yukni portdagi tayyorgarligi muddatlari;
- ekspeditorlar va agentlarning nomlari;
- boshqa turdagi alohida shartlar.

Agarda tashqi iqtisodiy kompleks korxonasi yetarli darajada yirik bo'lsa, muntazam ravishda yuboriladigan katta partiyalar bilan yuboriladigan yuklar (odatda bu - paxta, yog'och, neft va neft mahsulotlari va boshqa shu kabi bir necha yuz ming tonnalab oriladigan xom ashyo tovarlardir) bo'lgan holda, unda paroxodchilik va korxonaga o'rtasida to'g'ridan to'g'ri kelishuv imzolaniishi mumkindir.

Tashqi savdo yuklarning tashuvlari uchun to'g'ridan to'g'ri kelishuv tomonlarining munosabatlarining ko'p tomonlarini belgilab beradi va va, xususan quyidagilarni ko'rsatib beradi:

- yukning nomi, uning miqdori, transport xossalari;
- tashuvlarni vaqtning davrlari bo'yicha taqsimoti;
- yukni ortish va tushirish portlarining nomlari;
- kelishuvning kuchini saqlash muddati;
- tashuvni amalga oshirish uchun lozim bo'lgan kemalar turi, ularning yuk ko'taruvchanligi, texnik ko'rsatkichlari;
- yukning miqdori va uni ortish va tushirish portlardagi tayyorgarligi bo'yicha to'liq ma'lumotlarni taqdim etilish tartibi;
- yukning o'ziga xosligi bilan bog'lik bo'lgan alohida shartlar;
- hisob - kitoblar va da'volar taqdim etilishi tartibi.

Zaruriyat tug'ilsa yoki tomonlar xoxishi (ularning soniga portlar yoki boshqa manfaatli tomonlar ham kiritilishi mumkin) bilan to'g'ridan to'g'ri kelishuvning muddati cho'zilishi mumkindir.

Dengiz tashuvlarining to'lov shartlarida bo'yicha ikkita asosiy tushunchasi mavjuddir: fraxt to'lovi (tramp dengiz tashuvlari to'lovi) va chiziqli tarif (muntazam tashuvlar to'lovi).

Tramp kema tashuvlarining fraxt stavkasi tashuvning narxini hisoblashda qo'llanilgan holda, jahon dengiz transport bozoridagi mazkur tovar tashuvining o'zida mujassam etadi.

Chiziqli tariflar o'zida nafaqat tashuvlarning narxini mujassam etib, balki portlardagi yukni ortishG`tushirish (stividorlik operatsiyalar) qiymatini ham o'zida aks ettiradi. Amada tashuvlarning chiziqli shartlarida portlardagi yukni ortish/tushirish tariflarini to'lash majburiyatlari tashuvchi (kema) zimmasiga yuklanadi, agar tomonlar boshqa shartlarni qo'llamagan bo'lsalar.

Jahon amaliyotida chiziqli tariflar quyidagi ikki qismdan tashkil topgandirlar: tariflarni qo'llash shartlaridan hamda tariflar stavkalarining o'zidan. Tarif stavkalari yukning qajmi, massasi yoki qiymatiga belgilanib, uning massasi yoki hajmining birligiga nisbatan harab hisoblanadilar.

Tariflarning maxsus bo'limida quyidagi tashilayotgan yuklarning alohida xossalari uchun ustamalar belgilanib qo'yilgandir: yukning nogabaritligi va og'irligi uchun, mavsumiy yoki qishki ustama, g'ildirakli texnikalarning tashuvlari uchun, havfli va alohida rejimli yuklar tashuvlari uchun va hokazo. Tariflar stavkalari yuklarni ma'lum kema kompaniyalar uchun asosiy hisoblangan, bazis portlari deb ataladigan portlardan yoki ularning ichidagi tashuvlari uchun belgilanadi.

Tramp kema tashuvlari bo'yicha yuklarni dengiz tashuvlari uchun kelishuv xujjati - charter deb, chiziqli kema tashuvlari uchun esa xujjat- konosament deb ataladi.

### 6.3. Dengiz tashuvlarini rejalashtirish va tashkil etilishi

Har xil yuklarning tashuvlari va ularning yo'nalishlarining o'ziga xosligiga harab standart charterlarning kema egalari va ijaraga oluvchilar (yuk egalari) birlashmalari tomonidan ishlab chiqilgan qator turlari qo'llanilib kelinmoqda. Bunday standart charterlari ma'lum tovarlar turlari (misol uchun, shakar, ma'danlar, ko'mir, neft, don va boshqalar) uchun ishlatilib kelinmoqda.

Charterning ikki turi mavjuddir- sof va ochiq turlari. "Sof charter" iborasi mazkur hujjatning standart shakli, hech qanday o'zgartirishsiz imzolangan bo'lgan holda, qo'llanadi. Ochiq charter – bu yukning turi va tabiati, hamda yukni yetkazish manzilgohi ko'rsatilmagan turi deyilib, unda kemani ijaraga oluvchi yukni yetkazish



manzilgohini yoki bilmaydi yoki uni va yukni turini maxfiy saqlashni xoxlagan vaziyatda qo'llanadigan shaklidir.

Charterning majburiy bandlarini quyidagilar tashkil etadi:

- Yukni yetkazish vaqti va joyi;
- Tomonlarning to'la nomlari;
- Kemaning yoki kemalar guruqining texnik ko'rsatkichlari;
- Bir kemani aynan shunday texnik ko'rsatkichlarga ega bo'lgan boshqa kemaga almashtirish huquqi;
- Tashuv kontrakti tuzilish vaqtida kemani hozir bo'lgan joyi;
- Yukning turi va uni tashish usuli;
- Yuk opsiylari;
- Kemani yuk operatsiyalarga tayyorgarligi to'g'risida ma'lumotni yetkazish tartibi;
- Fors- major holatdagi qo'shimcha shartlari;
- Tovarga nisbatan mas'uliyat va garov huquqini to'xtatilishi;
- Ish tashlashlar, suv halzasini muzlashi va harbiy holatlar bo'yicha qo'shimcha shartlar;
- Bahslar va da'volarni hal etish tartibi.

Yuqorida qayd etilgandek, chiziqli tashuvlarda dengiz tashuvi bo'yicha hujjat - bu konosamentdir. Konosament uchta quyidagi funktsiyalarga egadir:

- Birinchidan - konosament, bu tashuv kelishuvining mavjudligini isboti;
- Ikkinchidan - konosament - tovarga egalik qilishni asoslovchi hujjatdir va o'zi bilan tovarning timsolini aks ettiradi. Konosament egasi yukning yuridik egalik huquqiga ega bo'lib, u yuk bilan har xil operatsiyalarni bajarish imkoniyatiga egadir, xususan, boshqa shaxsga topshirish, sug'urtalash, bankka garovga qo'yish yoki harz olish;
- Uchinchidan, yukni tashuvga qabul qilishning isboti.

Konosament yukni qabul qilib olingandan so'ng faqatgina yukning mazkur partiyasini tashish uchun bir marotaba topshirilishi mumkindir.

Konosamentni ikkinchi marotaba yukning bir partiyasiga takroran topshirilishi faqat yuk yuboruvchisi oldin unga berilgan nusxalarni tashuvchiga qaytarib berilgandan so'ng, amalga oshirilishi mumkindir. Ushbu qoidaga rioya qilinmaslik tashuvchining mulkiy mas'uliyatiga olib kelishi mumkindir. Amaliyotda konosament alohida har bir kemaga qabul qilingan tovar partiyasiga to'ldiriladi.

Konosamentlarning, yukning yuboruvchisiga topshirilish vaqtiga harab ikki turi qo'llanadi: tashuvga qabul qilingan yuk uchun konosament va kema bortiga ortilgan yuk uchun konosament.

Xalqaro tijorat kemalar harakatining kodeksiga muvofiq Konosamentda quyidagi ma'lumotlar mavjud bo'lishi zarurdir:

- Kemaning nomi;
- Tashuvchining nomi (kema egasi bo'lgan korxonasi);
- Yukni ortish porti va mamlakati;
- Port i stranu vo'gruzki;
- Yukning yuboruvchisining nomi;
- Yukning oluvchisining nomi. Bunda quyidagi variantlar bo'lishi mumkin:
- Yukning oluvchisining konkret nomi Bu holatda konosament nomli konosament deb atalib unda tovar oluvchi manziliga sotilib yuborilgan bo'ladi;
- Yukning oluvchisining nomi ko'rsatilmagan holda undagi topshirish sharti sifatida kapitanga yuk hujjatini taqdim etadigan shaxsga deb ko'rsatiladi. Unda konosament "hujjatni taqdim etuvchisiga" deb ataladi
- Tashuv uchun to'lovlar qiymati;
- Yukning nomi va unga qo'yilgan markalash belgilari;
- Konosamentni topshirish vaqti va joyi. Ushbu vaqt aniq kalendar sanasi - kuni, oyi, yili bilan ko'rsatilishi lozimdir.

Nusxalar soni. Odatda konosament ishtiroq etuvchi tomonlar soniga monand uchta original nusxalarda to'ldirilishi lozimdir.

Kema kapitanining imzosi, yuklarning miqdori va o'rinlarining soni, hamda zarur bo'lganda yuklarning tashqi ko'rinishi, holati va xossalari to'g'risidagi ma'lumotlarni guvohlab beruvchi vosita sifatida ko'riladi.



Konosament yuk hujjatini taqdim etuvchisiga deb yukning oluvchisining nomi ko'rsatilmagan holda undagi topshirish sharti sifatida kapitanga yuk hujjatini taqdim etadigan shaxsga deb ko'rsatiladi. Unda konosament "hujjatni taqdim etuvchisiga" deb ataladi. Bunda «yuk oluvchi» grafasida qech qanday ma'lumotlar berilmagan bo'lib, yuk konosamentni taqdim etgan shaxsga topshirilishi lozim bo'ladi. Mazkur konosament « yuboruvchi buyrug'iga» yoki «yuk oluvchisi buyrug'iga» yozilgan bo'lib, uning nomi orderli konosamentdir.

Mulohazasiz konosament "sof konosament" deb ataladi, mulohazali konosament nosof yoki iflos konosament deb ataladi. Bunday, tovarlar yoki ularning qadog'i holatidagi defektlar yoki nuqsonlar bo'yicha mulohazasini qayd etilgan konosamentlarni banklar tomonidan to'lov uchun qabul qilinmaydi.

Konosament tuzilgandan so'ng "Manifest" deb ataladigan hujjat yoziladi.

Eksportchi - tovar yuboruvchilar tovarlarini dengiz portlariga yuborganlaridan so'ng ular o'zlarining nomlariga yukni olgan holda , port operatsiyalari uchun toki kema bortiga yukni ortishgacha mas'ul tashkilot sifatida harakat qilishadi. Vagonlardan, avtomashinalardan va daryo barjalardan yuklarni tushirish portlarning ishchi kuchi va vositalari bilan amalga oshirilib, ular shuningdek yuklarni omborlarga taqlab saqlashni ham ta'minlaydilar

Portlarda barcha tashuvga qabul qilingan eksport yuklar uchun qabul aktlari tuzilgandan so'ng, ular, tovar nakladnoylari (yukxatlari), tijorat aktlari, spetsifikatsiyalar va boshqa zaruriy hujjatlar bilan tashqi iqtisodiy kompleksning tashkilotlariga yuborilib tarqatiladi. Tashqi iqtisodiy kompleksning tashkilotlari topshirig'i bilan portlar, yuridik shaxslar sifatida, yoki ekspeditorlar, ularning vakolatli vakili sifatida portlar imkoniyatidan foydalanib yuklarning turlari, o'lchamlari, markalari bo'yicha saralaydilar va shu bilan birga, ularning ko'tarasiga yoki nazoratli tarzda vaznini, markalanishini tekshiruvdan o'tkazadilar va alohida to'lov evaziga yuklarni qayta qadoqlaydilar va markalaydilar.

Portlarni o'zlari ham ekspeditorlar bilan birgalikda qabul qilingan yuklarning miqdori va holatini, qadoqlarini va markalanganini, hamda yuklar bilan tashilayotgan hujjatlar rasmiylashtirilishining to'g'riligini tekshirishadi.

Tovalarning eksportga yuborilish vaqti - bu port tomonidan tashqi iqtisodiy kompleksning tashkilotlaridan yoki ekspeditorlardan bevosita olingan yuborish uchun topshiriq - eksport topshiriqini olish vaqti hisoblanadi. Ushbu hujjat o'zining mohiyati bo'yicha - port uchun yukni yuborish uchun topshiriq sifatida ko'rilgan holda, unga, mazkur tovar partiyasini yuborishga tayyorlash bilan bog'lik bo'lgan, yukni kemaga qabul qilish, yuk hujjatlarni tayyorlash va boshqa barcha zaruriy rasmiyatchiliklarni bajarish uchun zaruriy bo'lgan barcha asosiy ma'lumotlarni beradi.

#### **Nazorat savollari:**

1. Dengiz transportining asosiy xarakteristikalari nimalardan iborat?
2. Chiziqli kema tashuvlarining yuk bazasini qanday yuklar tashkil etadi?
3. Kema tashuvlarining qanday turlari bor?
4. Konosament deganda qanday hujjat nazarda tutiladi va uning qanday turlari mavjud?
- 5 Charter deganda nimani tushunasiz?
6. Charterning qanday turlari bor?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий таҳлил, катъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – хар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.
2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.
3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной.-М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.
4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.
5. Евсева А.А. Международные перевозки /А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### Qo'shimcha adabiyotlar

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.
8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.
9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

## VII- bob. XALQARO TEMIR YO'L TASHUVLARINING TASHKIL ETILISHI

7.1. Temir yo'l transporti, uning mamlakat iqtisodiyoti uchun ahamiyati.

7.2. Temir yo'l yuk tashuvlari bo'yicha asosiy Xalqaro konvensiyalar.

**Tayanch iboralar:** Xalqaro temir yo'l, dengiz transporti, ATA Konvensiyasi, havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stansiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, yuklarni yetkazish, havo (aviatsiya), xalqaro savdo.

### 7.1. Temir yo'l transporti, uning mamlakat iqtisodiyoti uchun ahamiyati

Temir yo'l transporti har bir davlatning iqtisodiyotida o'ta muhim ahamiyatga ega bo'lib, u yuklarning tashuvlarini ishlab chiqarish tizimining extiyojlariga muvofiq amalga oshirish bilan temir yo'l transporti milliy iqtisodiyotning barcha sohalarini ishlashi, korxonalarini va mamlakat regionlarini rivojlanishini ta'minlaydi. Temir yo'l transporti - xalq xujaligining xayotiy muhim bo'lgan va davlatning iqtisodiy havfsizligi hamda butunligini ta'minlovchi milliy va regional iqtisodiyot soqasidir.

Respublikamizda ham temir yo'l transporti tarmoqlarini rivojlantirish davlatimiz raqbariyatining e'tiborining markazidadir. Temir yo'l tarmoqlarining qurilishni davom ettirish ham mamlakatimiz uchun katta ahamiyat kasb etib kelmoqda. Yangi Toshguzar – Boysun – Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasida obodonlashtirish ishlarini nihoyasiga etkazildi.

Dehqonobod kaliy o'g'itlari zavodining qayta ishlash kompleksiga olib boradigan yangi temir yo'l tarmoqini barpo etildi, Jizzax – Yangier yo'nalishi bo'yicha elektrlashtirilgan ikki yo'lli liniya va Yangier – Farqod yo'nalishi bo'yicha elektrlashtirilgan bir yo'lli liniya qurilishi yuzasidan ko'zda tutilgan qo'shimcha chora-tadbirlarni amalga oshirildi.

Temir yo'l transportini boshqarish tizimi ishlab - chiqarish - hududiy printsipli asosida amalga oshirilmoqda. Bunda barcha temir yo'l transportining tarmoqi temir yo'llarga bo'linib chiqilganidir.

## 7.2. Temir yo'l yuk tashuvlari bo'yicha asosiy Xalqaro konvensiyalar

Temir yo'l transporti tashuvlarini tashkillashtirish va amalga oshirish sohasida dastlabki kelishuv - bu, 1 noyabr 1951- yilda kuchga kirgan, Xalqaro temir yo'l transporti yuk tashuvlari to'g'risidagi ko'p tomonlama idoralarda Kelishuvidir (SMGS). Uning ishtiroqchilari SSSR, Bolgariya, Vengriya, Vietnam, GDR, Xitoy, Shimoliy Koreya, Mongoliya, Polsha, Rumyniya va Chexoslovakiyalardir

SMGSning mazmunidan kelib chiqishicha, u har xil ishtiroqchi -davlatlar temir yo'llari o'rtasida Xalqaro tashuvlarni amalga oshirish masalalarini tartibga soladi. Bundan klib chiqqan holda, agar yuk yuboruvchisi ishtiroqchi - mamlakatlarning biridagi temir yo'l bilan yukni yuborish bo'yicha kelishuv imzolagan bo'lsa, bunda eng kam yana bitta temir yo'l ishtiroq etib mazkur kelishuvning shartlariga javobgarlikni o'z zimmasiga oladi. SMGSning maqsadi - bu Xalqaro tashuv bo'yicha kelishuvlarni tuzish bilan bog'liq bo'lgan masalalarda yagona tartibni o'rnatish bo'lib, unda kelishuv tomonlarining o'zaro huquqlari va majburiyatlarining qayd qilgan holda, mazkur majburiyatlarning bajarilmasligi natijasida xosil bo'lgan da'volarni qal qilish, shuningdek yuk oluvchisi bo'lgan shaxsning huquqlari va majburiyatlarini ko'rsatib berishdir.

Hozirgi vaqtda SMGS ishtiroqchilari, quyidagi MDH davlatlari hamda sobiq sotsialistik Osiyo davlatlari bo'lib Xitoy, Mongoliya, Shimoliy Koreya, Vietnam, Bolgariya va Polsha, shuningdek Vengriya, Chexiya, Slovakiya, Rumyniyalar mazkur kelishuvdan chiqib ketishsa ham, uning shartlari asosida yuk tashuvlarini hozirgacha amalga oshirishmoqdalar.

SMGSning asosiy vazifasi bo'lib, uning ishtiroqchi - davlatlari o'rtasida yagonalashgan tashuv shartlari va yagona shakldagi tashuv hujjatlarining majmuasini qo'llashni o'rnatishdadir. Kelishuv 8-ta bo'limlardan tashkil topib, ularda tashuv jarayonining barcha masalalarining majmuasining amalga oshirish tartibi ko'rib

chiqilganidir - kelishuvni tuzish va imzolash tartibi, tashuvni amalga oshirish tartibi (yukni tashuvga qabul qilish, nakladnoy, tashuv to'lovlarini hisoblash va qok.), mazkur kelishuv shartlarini bajarilishi, uni o'zgartirish tartibi, temir yo'lning mas'uliyati va boshq. SMGS qator tariflar, qoidalar va yo'riqnomalar bilan to'ldirilganidir.

SMGSning bandlari bilan to'g'ridan to'g'ri temir yo'llarning majburiyatiga yuborish yo'lining tashuv rejasiga kiritilgan yuklarni tashuvlarini amalga oshirish, hamda yuk oluvchisining nomiga olib kelingan yuklarni qabul qilib olish majburiyatlari qayd etilganidir. Bunda, SMGSda temir yo'llar tashuvlarini rejalashtirish tartibi to'g'risida qech qanday me'yorlar ko'rsatilmaganidir, zero bu, a'zo - mamlakatlarning milliy qonunchilik ko'lamiga kiritilganidir.

SMGSning bandlariga binoan yuklarni Xalqaro temir yo'l aloqalaridagi tashilayotgan barcha yuklar yagona namunali hujjatlar majmuasi bilan rasmiylashtirilishi ko'rsatilganidir. Mazkur majmua beshta quyida qayd etilgan varaqlardan tashkil topganidir:

Tovar yukxatining asl nusqasi - yubormani yetkazish stantsiyasigacha tovar bilan birgalikda olib boriladi va yuk oluvchisiga yuk olib kelingandan so'ng ma'lumotnoma varaqi hamda yuk bilan birga topshiriladi

Yo'l vedomosti - yuborma bilan yuborish stantsiyasidan yetkazish stantsiyasigacha olib boriladi va u erda qoldiriladi.

Yukxatning dublikati yuboruvchiga tashuv bo'yicha kelishuv imzolanganidan so'ng topshiriladi..

Yukni topshirish varag'i - yuborma bilan yuborish stantsiyasidan yetkazish stantsiyasigacha olib boriladi va u erda qoldiriladi.

Yuk stantsiyaga yetkazilgani to'g'risida axborot varag'i - yuborma bilan yuborish stantsiyasidan yetkazish stantsiyasigacha olib boriladi va u erda oluvchiga yukxatning asl nusqasi va yuk bilan topshiriladi.

Bundan tashhari yo'l vedomostining yuborish yo'lga, tranzit yo'llarga va bojxona organlarining extiyoji uchun qo'shimcha nusxalarining zaruriy soni to'ldiriladi.

Yukxat va uning dublikati yuk yuboruvchisi tomonidan to'ldirilib, unga - yukka, uning oluvchisiga, yetkazish stantsiyasiga, hamda yuk o'tkaziladigan chegara stantsiyalariga tegishli ma'lumotlarini kiritiladi..

Alohida talablar yukning nomlanishiga qo'yiladi: uning aniq va to'liq ko'rsatib, undan keyin mazkur tarifning tovarlar nomenklaturasiga muvofiq tovar kiritilgan tarif pozitsiyasining rahami ko'rsatilishi zarurdir. Havfli yuklar SMGSning bandlarining maxsus ilovasida bo'rilgan nom ostida tashuv uchun qabul qilinadi. qolgan boshqa qollarda yuk, uning yuboruvchi yoki qabul qiluvchi mamlakatning ichki yo'llar tarifida ko'rsatilgan nom bilan nomlashga imkoniyat beriladi. Agarda tariflar nomenklaturasida bunday tovarning nomi bo'lmasa, unda tashqi savdoda ma'lum bo'lgan nom ko'rsatiladi.

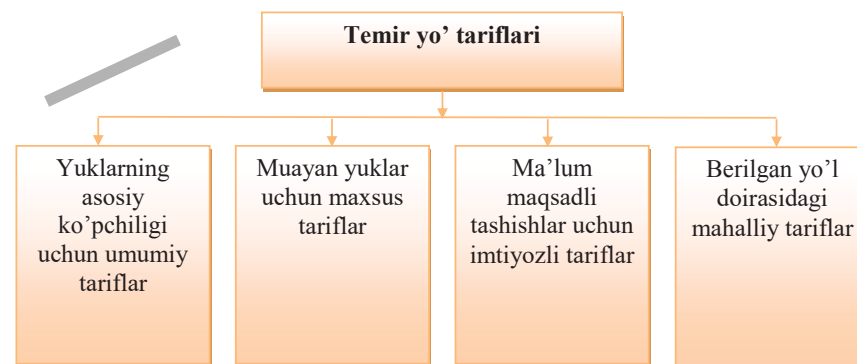
Yuboruvchi tomonidan yo'l qo'yiladigan xatolar, yukxat to'ldirilishidagi noaniqliklar yukni noto'g'ri manzilgoqqa yetkazilib, yo'lda qolib ketishi yoki yo'qolishi hamda qo'shimcha harajatlarga olib kelishi va shu bilan yetkazish muddatlarni cho'zilib ketishiga olib kelishi mumkindir. Shuning uchun ham, SMGSning maxsus bandida, yuboruvchi yukxatdagi, u tomondan ko'rsatgan barcha ma'lumotlarni to'g'riligi uchun javobgarligi alohida qayd etilib, uning miqdori har xil jarimalar bilan belgilanib qo'yilgandir.

Yo'l vedomostini yuborish stantsiyasi tomonidan yukxatdagi ma'lumotlar asosida va ularga muvofiq tuziladi. Agarda temir yo'lining ichki qoidalariga binoan tashuv hujjatlarni yuk yuboruvchisi taqdim etadigan bo'lsa, unda u yukxat va uning dublikati bilan birgalikda Yo'l vedomostini to'ldirishi lozimdir. Yo'l vedomostining koreshogi yuborish temir yo'lida qoldiriladi va yukni tashuvga qabul qilinganligining va tashuv to'lovlarini undirilib olinganligi hujjatli isboti sifatida ishlatiladi. Yukxat va Yo'l vedomostining bir nusxasi yetkazish stantsiyasigacha olib borilib, u erda yukxat yuk bilan birga oluvchiga topshirilib, Yo'l vedomosti esa yetkazish stantsiyasida tashuv kelishuvini bijarilganini, yuk egasiga topshirilganligini hamda tashuv to'lovlarini undirilib olinganligi hujjatli isboti sifatida ishlatiladi. Yo'l vedomosti - tashuvlarning hisob ini olib borish uchun asosiy hujjatdir.

Yukni yo'l bo'ylab tashuv davrida u bilan amalga oshirilgan barcha operatsiyalar tashuv hujjatlariga kiritilgan holda, chegara stantsiyalardan o'tish vaqti qayd etilgan bo'lib, yo'l xodimlari imzolari hamda stantsiyaning kalendar shtampi bilan guvoqlanadi.

SMGSning bandiga muvofiq, yuklarni to'g'ridan to'g'ri temir yo'l aloqasi hujjatlari bo'yicha tashuvlarida yuborish davlatdagi stantsiyasidan chegaradagi stantsiyasigacha tashuv to'lovi ichki tashuvlar tarifi asosida hisoblanadi. Aynan shunday to'lovlarni yetkazish davlati uchun hisoblanish tartibi yetkazish davlatning ichki tarifiga asoslangan holda amalga oshirilishi shartdir.

Yuborish va qabul qilish davlatlarining temir yo'llari bo'ylab yuklar tashilganda tranzit tashuvlar uchun to'lovlar, mazkur yo'llarda qo'llanilayotgan ichki tariflar bo'yicha undiriladi, ammo uchinchi davlatlar hududi bo'ylab tranzit tashuvlari uchun - maxsus tranzit tariflari asosida undiriladi. Shuni ham qayd etish lozimki, yuborish va qabul qilish davlatlarining temir yo'llarida tranzit tashuv to'lovlari va jarimalar faqatgina milliy valyutada undiriladi.



## 2-пачм. Temir yo'l tariflarining tasniflanishi

Yuklarni g'ildiraklar juftlarining boshqa kengligidagi vagonlarga qayta yuklanishi yoki vagonlarning g'ildiraklari juftlarini o'zgartirish uchun to'lovlar qo'shimcha yiqimlar sifatida undiriladi. Agar mazkur operatsiyalarni yukni yetkazish

temir yo'li amalga oshirsa bu yig'imga yetkazish davlatining ichki tariflari bo'yicha undiriladi, qolgan holatlarda esa - tranzit tariflarining stavkalari bo'yicha amalga oshiriladi..

Tranzit tariflari- bu eng muhim bo'lgan SMGS kelishuvining tashkil etuvchisidir. Shuni ham qayd etish lozimki, o'tgan asrning 50 - nchi yillarida SMGS bilan bir vaqtda Yagona tranzit tarifi (YaTT) qabul qilingan edi. Uning asosiy maqsadi bo'lib - tashqi savdo yuklarining SMGS mamlakatlari temir yo'llari bo'ylab amalga oshiriladigan tranzit tashuvlarini rivojlantirishga imtiyozli sharoitlarni yaratishdir..

Ushbu hujjat asosida, kelishuvga a'zo bo'lgan mamlakatlarning hududlaridagi temir yo'llari bo'ylab tranzit bilan amalga oshiriladigan yuklar tashuvlarining qiymatlarini hisoblab chiqish va to'lash, hamda uchinchi, kelishuvning ishtiroqchisi bo'lmagan davlatlarga mo'ljallangan tashuvlarning rasmiylashtirish tartibini belgilash uchun qo'llanadi.

YaTT ishlab chiqishda, uning stavkalari, SMGS kelishuvining ishtiroqchilari bo'lgan davlatlarning, o'sha davrda o'zaro tranzit tashuvlarida qo'llangan eng past milliy tarifga ega bo'lgan mamlakatning stavkalari qabul qilingandir. Bunda, SMGS kelishuvning shartlariga ko'ra, agarda qaysidir bir davlat o'zining tranzit uchun pastroq darajali tarif stavkalarini qo'llasa, bunga muvofiq umumiy tranzit tariflarining darajasi yana pasayishi nazarda tutilgandir. Misol uchun, 1953 yilda SMGSga Xitoy Xalq Respublikasi qo'shilganda uning milliy tariflari YaTTdan pastroq bo'lgani uchun YaTTning stavkalari pasayish tomoniga qayta ko'rib chiqilgan edi.

Ammo o'sha vaqtdan keyin SMGS kelishuvining ishtiroqchilari bo'lgan davlatlarning temir yo'llarida kattadan katta o'zgarishlar ro'y berib, bunga yarasha yirik sarmoyalar ularga sarf etilib, qayta ishlanib tashilayotgan yuklarning nomenklaturasi kengayib ketgan holda, yo'llardan foydalanish harajatlari yanada oshib ketdi. Bu esa umumiy tranzit tariflarni qayta ko'rib chiqish ehtiyojini taqozo etib, 1977 -yilda Xalqaro tranzit tarifi (HTT) bo'yicha yangi Kelishuv Sharqiy Yevropa davlatlari va Mug'uliston tomonidan imzolinishiga va 1977- yilda 1-

oktyabrdan boshlab amaliyotga kiritilishiga olib keldi. hozirgi vaqtgacha ikki tarif ham yuqorida qayd etilgan davlatlar o'rtasidagi tashuvlarda qo'llanilib kelinmoqda.

SMGS bo'yicha tashuv to'lovlari quyidagilar uchun undiriladi:

- Yuborish temir yo'llari bo'ylab amalga oshiriladigan tashuvlar uchun – yuk yuboruvchisidan yuborish stantsiyasida;
- Yetkazish temir yo'llari bo'ylab amalga oshiriladigan tashuvlar uchun – yuk oluvchisidan yetkazish stantsiyasida;
- Tranzit yo'llar bo'ylab amalga oshiriladigan tashuvlar uchun to'lovlar - yuk yuboruvchisi yoki oluvchisidan tashqi savdo kontraktlarining bazis yoki transport shartlarining talablariga javoban.

Shuningdek, SMGS kelishuvining ishtiroqchilari bo'lgan davlatlarda HTT bo'yicha tranzit to'lovlarni undirishning yagona tartibi belglangandir. Hususan, tashilayotgan yuklarni HTTga a'zo bo'lgan davlatlardan uchinchi davlatga tashilishida, ya'ni bitta davlat bo'ylab tashqi savdo tranzit tashuvi uchun to'lov, kontraktning bazis yoki transport shartlarining talablariga javoban, yuk yuboruvchisi yoki yuk oluvchisi tomonidan amalga oshirilishi mumkindir.

Agarda yuk ikki yoki undan ortiq sonli davlatlar temir yo'llari bo'ylab tranzit tashuvlari jarayonida birinchi davlat bo'ylab HTT qoidalari bo'yicha, yuborish davlatida tranzit tashuvi uchun to'lov amalga oshirilishi lozim bo'lib, keyingi mamlakatlar bo'ylab amalga oshiriladigan tranzit, tashqi savdo kontraktlarining bazis yoki transport shartlarining talablariga asosan, yuboruvchi yoki oluvchi tomonidan to'lanishi mumkindir.

Yuk yuborishda amalga oshirilgan to'lovlar, yukxatda, uning dublikatida va yo'l vedomostida, alohida yuborish va tranzit yo'llar bo'ylab tashuvlar uchun to'ldirilishi lozimdir.

SMGS yuk egasiga hamda yuk oluvchisiga oldindan imzolangan kelishuv shartlarini o'zgartirish huquqini beradi, ammo mazkur imkoniyatdan yuqorida zikr etilgan tomonlar yagona marotaba foydalanishlari mumkindir.

Mazkur kontrakt shartlarining o'zgartirilishi, yuboruvchi yoki oluvchining SMGS asosida belgilangan maxsus shakldagi yozma arizasi asosida amalga



oshirilishi mumkindir. Ariza yuboruvchi tomonidan yuborish stantsiyasiga, oluvchi esa yetkazish davlati chegara stantsiyasining bojxonasiga topshirilishi lozimdir. Bundan keyingi amalga oshiriladigan marshrutdagi stantsiyalar va temir yo'llarni kontrakt shartlarini o'zgartirish bo'yicha o'gohlantirish bilan bog'lik harakatlar, yuborish temir yo'li tomonidan amalga oshiriladi

Tashuv to'lovlarini hisoblash va undirish SMGSning umumiy qoidalariga asosan, ammo qabul qilingan o'zgarishlarni hisobga olgan holda, amalga oshiriladi. Agar yuk yuborish stantsiyasiga qaytarilishi lozim bo'lsa, to'lov yuk qaytarilgan stantsiyasigacha tashuv uchun undiriladi va alohida to'lov yukni qaytish yo'nalishida tashuvi uchun undiriladi. Kelishuv shartlarini o'zgartirish uchun mazkur o'zgartirish kiritilgan temir yo'lining ichki qoidalari asosida yiqim undiriladi

Agarda temir yo'li yoki yuk oluvchisi yukning holatini tekshirishda uning qisman yoki butunlay yo'qolganligini, yoki zararlanganligini aniqlashsa, ular tijoriy akt tuzib, uning bitta nusxasini yuk oluvchisiga taqdim etishadi. Ammo bunda SMGSda belgilangan tabiiy kamayish me'yorlari hisobga olinishi zarur. Tijoriy akt temir yo'llar va yuk oluvchilarning moddiy mas'uliyatining rasmiy asosini tashkil etib, u tashilayotgan yuk yo'qolishi yoki unga zarar yetkazilishi holatlaridan tashhari, tashilayotgan yuk va hujjatlarni bir biridan ajratilib yo'qotilganda, shuningdek tashuv to'lovlarini oshirib hisoblaganda va boshqa qoidabuzarlik holatlarida tuziladi. Aktlar yetkazish va chegara stantsiyalarda yukni qabul qilinayotganda ma'lum shakldagi blanklarda tuziladi.

Agarda kamomadlar yetkazish stantsiyasida aniqlansa bunday hujjatlar yukni oluvchisiga topshirishdan oldin rasmiylashtiriladi. Agarda kamomad yuborish stantsiyasida topilib akt tuzilsa, u yetkazish stantsiyasigacha tashib olib boriladi va uni tuzilganligi to'g'risida belgi yukxat va yo'li vedomostining orqa tomonida qilinadi.

Tijoriy akt amaliyotdagi mavjud quyidagi ma'lumotlarni o'zida mujassam etishi zarur: yukning va undagi nosozlikning aniq tavsifi; nosozlikni topilish vaziyati; vagonlar va plombalar to'g'risidagi ma'lumotlar.

Eksport xabarnomasi eksport yukning xorijga yuborilishi to'g'risida ma'lumot beradi. Import xabarnomasi tashib olib kelingan yukning oluvchi xuzuriga yuborilganligi to'g'risida guvoynoma sifatida ko'riladi. Mazkur hujjatlarni tayyorlash va yuborish bilan temir yo'llarning transport - ekspeditorlik idoralari tomonidan amalga oshiriladi.

#### **Nazorat savollari:**

1. Xalqaro temir yo'li tashuvlarining amalga oshirish mexanizmi qanday ishlaydi?
2. Xalqaro temir yo'li tashuvlarida qanday tariflar qo'llaniladi?
3. SMGS kelishuvi Xalqaro temir yo'li tashuvlarining qaysi tomonlarini tartibga solishga taaluqli?
4. Xalqaro temir yo'li tashuvlarida qanday hujjatlar rasmiylashtiriladi?
5. Tijoriy akt hujjati Xalqaro temir yo'li tashuvlarida o'zi bilan nimani ifodalaydi?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий тахлил, катгий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.
2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.
3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Бударной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.
4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.
5. Евсева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.
6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.



### Qo'shimcha adabiyotlar

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.
8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.
9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры. –М.: Издательство Юрайт, 2015. –731 с.

### VIII- bob. AVTOMOBIL TRANSPORTI YORDAMIDA HALQARO TASHUVLARINI TASHKIL ETISH

- 8.1. Avtomobil tashuvlarining Xalqaro savdo jarayonlaridagi o'рни va mamlakatimiz uchun ahamiyati.
- 8.2. Xalqaro avtotransport konvensiyalari va ularning amaliy qo'llanilishi.
- 8.3. Xalqaro avtotransport tashuvlarini tashkil etish.

**Tayanch iboralar:** Avtomobil transporti, xalqaro temir yo'l, dengiz transporti, ATA Konvensiyasi, havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari.

#### 8.1. Avtomobil tashuvlarining Xalqaro savdo jarayonlaridagi o'рни va mamlakatimiz uchun ahamiyati

Bugungi kunda har qanday davlatning tashqi iqtisodiy munosabatlarini amalga oshirish muhim ahamiyat kasb etadi. Eksport va import operatsiyalarni amalga oshirishda Xalqaro transport muhim o'rin tutib hozirgi vaqtda uning ahamiyati yanada oshib bormoqda. Navbatdagi eng ustuvor vazifa – mamlakatimizni modernizatsiya qilish va aholi bandligini oshirishning muhim omili sifatida ishlab chihari va ijtimoiy infratuzilmani yanada rivojlantirishdan iborat g'oyat muhim ahamiyatga ega bo'lgan ushbu ustuvor vazifaga alohida e'tiborni qaratish zarur. Ikkinchidan, ishlab chihari infratuzilmasi, avvalambor, avtomobil va temir yo'llarning rivojlangan tizimi, ularning samarali faoliyati ishlab chihari dagi umumiy harajatlarni kamaytirishning muhim sharti va omilidir. Bu esa, o'z navbatida, ishlab chihari layotgan mahsulot va butun iqtisodiyotimizning raqobatdoshligini oshiradi. Aytish joizki, yuqorida zikr etilgan ustuvor vazifalarning barchasi tashqi savdo munosabatlarda nafaqat transport, balki unda xizmat qilayotgan bo'xona ta'minoti infratuzilmasini takomillashtirish bilan bevosita bog'likdir. Shuning uchun ham Xalqaro transport tashuvlari va ularning bo'xona ta'minoti iqtisodchi olimlarimiz tomonidan tinimsiz tadqiq etib kelinayotgan lekin

hozirgacha o'z dolzarbligini yo'qotmagan mavzulardan biri bo'lgan. Hozirgi zamonda jahon iqtisodiyoti jadal suratlar bilan globallashib kelayotganda Xalqaro transport tashuvlarining samarasini oshirish masalalari o'zining muhimligi bilan kundan kunga tadqiq etilishi lozim bo'lgan yangi qirralarini ochib bormoqda.

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

Transport jarayoni alohida stikllardan:

-qatnov

-aylanuvdan iboratdir.

Qatnov deb, transport jarayoning tugatilgan stikliga aytilib, u yukni yuklash, avtomobilni yuk bilan harakati, yukni tushirish va avtomobilni yangi yuklash uchun qo'yilishidan iborat.

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

Aylanuv yuklarni tashish jarayonida bir yoki bir kecha qatnovlar bajarilishiga aytiladi, qachonki avtomobil o'zining marshrutdagi (yo'nalishdagi) birinchi punktga qaytib kelsishidir.

Avtotransport korxonasi avtomobil-kunlari soni quyidagilar bilan xarakterlanadi

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

$A_i$  - inventar yoki ro'yxatdagi avtomobil-kunlar soni;

$A_{tt}$  - texnik soz holda bo'lgan avtomobil-kunlar soni;

$A_e$  - avtomobillarning yo'lda ekspluatatsiyada bo'lgan kunlari soni;

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

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

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

Texnik sozlik koeffitsienti deb texnik soz avtomobil-kunlari sonining inventar avtomobil kunlari soniga bo'lgan nisbatiga aytiladi, ya'ni

$$\alpha_{ts} = AK_{TS} / AK_i \quad (2.3)$$

Avtomobil saroyining bir kunlik texnik sozlik koeffitsienti

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

Bir avtomobil uchun

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

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

$K_k$  - kalendar kunlari soni

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

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

Avtomobil saroyining bir kunlik foydalanish koeffitsienti.

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

Bir avtomobildan foydalanish koeffitsienti.

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

Avtomobilning umumiy bosib o'tgan yo'li quyidagicha aniqlanadi

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

bunda,

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

$l_o$  - avtomobillarning to'xtab turish joyidan birinchi yuk ortish punktigacha va oxirgi yuk tushirgan punkt dan to'xtash joyigacha bo'lgan pastda, km;

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

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

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

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

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

Harakat vositalarining ishlash vaqti quyidagilar bilan xarakterlanadi:

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

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

bunda,

$t_h$  - avtomobilning harakatdagi vaqti, soat;

$t_{ot}$  - normalar chegarasida, yuklarni ortish-tushirish uchun

ketadigan vaqt, soat;

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

Avtomobilning marshrutdagi vaqti quyidagicha topiladi.

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

$t_0$  - lo uchun ketgan vaqt, soat

Texnik tezlik quyidagicha aniqlanadi

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

Ekspluatatsion tezlik

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

Bu formulalarni solishtirib quyidagini yozishimiz mumkin.

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

Harakat tezligi

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

bunda,

$l_m$ - marshrutning uzunligi, km Unda,

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

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

Unda,

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

yoki

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

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

Avtomobil parkining umumiy yuk ko'tarish qobiliyati quyidagicha aniqlanadi.

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

Avtomobilning o'rtacha yuk ko'tarish qobiliyati quyidagicha aniqlanadi

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

Avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish koeffitsientlari:

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

$$\text{Dinamik koeffitsient: } \gamma_d = W_{haq} / q_n l_{yub} Z_q = \quad (2.23)$$

$$= W_{haq} / q_n l_{yub}$$

Bunda,

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

$q_n$  - avtomobilning nominal yuk ko'tarish qobiliyati;

$Z_q$  - avtomobilning qatnovlari soni;

$W_{haq}$  - avtomobilning xaqiqatda bajargan yuk aylanmasi. tkm

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

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

$$l_{tm} = Q_1 / \sum Q = \quad (2.24)$$

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

$$l_{qm} = \sum l_{yub} / \sum Z_q \quad (2.25)$$

Qatnovlar soni

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

$t_q$  - bir qatnov uchun ketgan vaqt.

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

$$t_h = I_{qm} / \beta_q V_t \quad (2.28)$$

$\beta_q$  - bir qatnov uchun bosib o'tgan yo'ldan foydalanish koeffitsienti

Unda,

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

(2.29) ifodani (2.26)ga qo'ysak

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

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

#### Avtomobilning kunlik unumdorligi:

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

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

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

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

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

$t_{ot}$  ning kamayishi unumdorlikning oshishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

$I_{qm}$  ning oshishi munosabati bilan  $t_{ot}$  ning ta'siri kamayadi.

## **8.2. Xalqaro avtotransport konvensiyalari va ularning amaliy qo'llanilishi**

Har qaysi davlatning hududida joylashgan Xalqaro avtotransport tashuvlarini amalga oshirayotgan avtotransport korxonasi o'zining tashqi munosabatlarini rasmiy kelishuv asosida amalga oshiradi. Mazkur transport tashuvchi bilan kelishuv yuboruvchi yoki yuk oluvchi tomonidan amalga oshirilishi mumkin bo'lib, uning strukturasi qat'iy ravishda Xalqaro andozalar asosida tuzilgan bo'lishi zarurdir. Kelishuv strukturasi, boshqa bunga o'xshash hujjatlar kabi, standart mazmunga ega bo'lib quyidagi asosiy bo'limlardan tashkil topgandir:

- Kelishuv predmeti;
- Tomonlar majburiyatlari;

- Kelishuv bo'yicha to'lov va hisob - kitoblar tartibi;
- Tomonlar mas'uliyati;
- Da'volar va shikoyatlar, arbitraj;
- Boshqa shartlar;

Tomonlar yuridik manzilgohlari va bank rekvizitlari.

Tashuvchining asosiy majburiyati bo'lib tovarni o'z vaqtida belgilangan joyga yetkazishdan iborat bo'lib, unda harakatlanuvchi tarkibga buyurtmani taqdim etilish muddatlari ko'rsatiladi. Buyurtmachi mazkur buyurtmani o'z vaqtida topshirish majburiyatini olgan holda, tashiladigan yukni belgilangan miqdorini kelishilgan muddatda tashuvchiga etkazgan holdauni o'z vaqtida ortib va tushirib tashuv qiymatini to'lash majburiyatini o'z zimmasiga olishi kerakdir.

Eng muhim faktorlaridan biri – tashuv qiymati va hisob-kitoblar tartibi. Odatda, kelishuvda har bir konkret tashuvning belgilangan to'lov summasi keltirilib, mazkur to'lov tashuvchi tomonidan buyurtmachiga to'lov hujjati - schet taqdim etilishi bilan amalga oshiriladi. Agarda mijoz avtotransport korxonasi uchun yangi bo'lsa, tashuvchi oldindan to'lov yoki avans to'lovini talab etishi mumkin.

Tomonlar kelishuv shartlarini bajarmaslik bo'yicha moddiy mas'uliyatni o'z zimmalariga olgan holda, kelishuv shartlarini aniq va o'z vaqtida bajarishlariga majbur bo'lib sherik tomonini mazkur shartlarni bajarishiga ko'maklashishi kerakdir.

Mazkur kelishuvni avtotransport korxonasi bilan imzolayotganda buyurtmachi Xalqaro avtomobil tashuvining yuridik asosi sifatida, "Yuklarni Xalqaro yo'llarda tashishga oid shartnoma to'g'risidagi Konvensiya"ligini to'g'ri anglashi lozimdir. Shuning uchun ham kelishuv mazmuni mazkur Konvensiyaning asosiy bandlariga zid kelmasligi lozimdir. Tranzit mamlakatlarning chegaralarini avtotransport kesib o'tishi masalalari yuklarni Xalqaro tashuvlari to'g'risidagi Bojxona Konvensiyasi yordamida hal etiladi.

Avtomobil transporti vositalari bilan yuklarni Xalqaro tashuvlar «Yuklarni Xalqaro yo'llarda tashishga oid shartnoma to'g'risidagi Konvensiya» (KDPG Konvensiyasi) boshharuvida tartibga solinadi. Mazkur Konvensiya 1956 yil 16-mayda Jeneva shahrida imzolangan bo'lib, hozirgi kunda bu Konvensiyaga barcha

Yevropa davlatlari, bir qancha Osiyo va Afrika mamlakatlari a'zo bo'lgan holda, O'zbekiston Respublikasi ham KDPG Konvensiyasiga qo'shilgan. Bu Konvensiyaning qoidalari yuklarni avtomobil transporti bilan tashishga kelishilgan Xalqaro shartnomalarga, yukni jo'natish va yetkazish joylari har xil mamlakatlarda bo'lish sharti bilan va shu mamlakatlardan hech bo'lmasa biri ushbu Konvensiya a'zosi bo'lsa, shunday tuzilgan shartnomalarga nisbatan qo'llaniladi. KDPG qoidalari quyidagi yuklarni tashishda qo'llanilmaydi:

- A) pochta yuklari
- B) jasadlar («yuk-200») va dafn marosimiga oid buyumlar;
- V) uy-ro'zg'or buyumlari.

Mazkur Konvensiyaning qoidalariga asosan yuk jo'natuvchi va tashuvchi orasida imzolangan yuk tashish shartnomasi « Xalqaro tovar-transport nakladnoyi» - yukxati (CMR) bilan tasdiqlashi kerak. Hozirgi kunda avtotransport bilan tashishlarni tartibga solishni amalga oshirish maqsadlarida qonun hujjatlarida harakat qilish uchun mo'ljallangan avtomobil yo'llari ro'yxati, O'zbekiston Respublikasi orqali o'tadigan asosiy yo'nalishlar, O'zbekiston Respublikasi hududida avtotransport vositalarining yo'l qo'yilishi mumkin bo'lgan parametrlari (eni, balandligi, uzunligi va og'irligi) va yuk tashish choqida bo'lishi zarur bo'lgan hujjatlar ro'yxati belgilangan.

SMR yukxati uchta asl nusqada tuziladi va, yuk yuboruvchisi va oluvchisi tomonlaridan imzolangan holda, rasmiylashtiriladi. Bunda mazkur imzolar tipografiya usuli bosilib chiqarilgan yoki yuboruvchi va tashuvchi shtempellari bilan qo'yilgan bo'lishi mumkin (agar mamlakatning qontunchiligi bunga imkoniyat bersa). Yuk yuboruvchisi yukxatda quyidagilarni ko'rsatishi shartdir:

- Yuk yuboruvchisining nomi, manzilgohi va mamlakati;
- Yuk tushiriladigan mamlakat va uni tushirish joyi ( modomiki u hamma vaqt ham oluvchi manzilgohi bilan to'g'ri kelmaydi);
- Yukni ortish mamlakati, joyi va sanasi;
- Yuk bilan tashiladigan hujjatlar nomlari;
- Yukning brutto vazni va uning hajmi kubometrda;

- Yukning bayon etilgan qiymati;
- To'lov shartlari;
- Yukxat tuzilishi va imzolangan joyi va sanasi;
- Avtotransport vositasini yuklanishga kelgan va uni ketish vaqti ( imzo va shtamp bilan).

Yukxatda tashuvchi quyidagilarni ko'rsatadi:

- Tashuvchining nomi, mamlakati va manzilgohi;
- Keyingi tashuvchining mamlakati va manzilgohi (agar u bo'lsa);
- Tashuvchining shartlari va mulohazalari (bu grafada tashuvchi maksimal darajada aniq bo'lgan ravishda yuk va uning qadoqining tashqi holatini tavsiflab ko'rsatishi kerak);
- Tortuvchi, tirkama va yarim tirkamaning registratsiya rahami, va markalari;
- Kilometr bay tarifi, tarifi masofa, har xil qo'shimcha to'lovlar.

Yukxatning birinchi nusxasi yuk yuboruvchisiga, ikkinchisi yuk bilan birgalikda tashilib yuk oluvchisiga topshirishga mo'ljallanadi, uchinchisi esa tashuvchiga topshiriladi. hisob-kitoblarni qulayligi, bojxona rasmiylashtiruv va korxonalar hisoboti uchun yukxatning ortiqcha 2-3 nusxa ko'proq chiqarilishi tavsiya etiladi.

Yuk yuboruvchisi tashuvning barcha harajatlari va yukxatda yo'l qo'yilgan barcha xatoliklar tufayli ko'rilgan chiqimlar uchun javobgardir.

Yuk qabul qilingandan so'ng tashuvchi yukxatdagi yuk o'rinlarning soni, ularning markalanish va rahamlari, shuningdek yukning tashqi holati kabi barcha ma'lumotlarni tekshirib olishi zarur. Yuboruvchi tashuvchi tomonidan yukning brutto vazni yoki yukning miqdori, shuningdek yuk o'rinlarining ichidagi tovar miqdorini tekshirib olishini talab qilishi mumkin. Tekshiruvlar natijalari yukxatga kiritiladi. Yukxatda tashuvchi tomonidan asoslangan da'volar mavjud bo'lmagan holda yukxatda yuk va uning qadoqi qabul qilish vaqtda tashqi ko'rinishdan yaroqli holatdagi hamda yukning markalanishi va rahamlari yukxatda ko'rsatilgan ma'lumotlarga mosligi qayd qilinishi mumkindir.



Yuk yuboruvchisi yukxatga ilova sifatida yoki alohida tashuvchiga barcha zaruriy hujjatlarni hamda bojxona va boshqa barcha rasmiyatchiliklarni bajarishga zaruriy bo'lgan hujjatlar bilan birga kerakli ma'lumotlarni berishi lozimdir

Yuk yuboruvchisi, yukni o'z tasarufiga olgandan so'ng u bilan har qanday ishlarni bajarishi mumkin, xususan, tashuvchidan - tashuvni to'xtatish, yukni yetkazish uchun mo'ljallangan joyni o'zgartirish yoki yukxatda belgilangan yuk oluvchisini o'zgartirish kabi talablar uning vakolat doirasiga kirishi mumkindir. Ammo, yuk egasiga topshirilishi bilan u bu huquqni yo'qotadi.

Tashuvchi yuk qabul qilingandan so'ng toki uni yuk oluvchisiga topshirishgacha yukni qisman yoki butunlay yo'qotilishi uchun javobgardir. Tashuvchi, yukka zarar yetkazilishida uning aybi yo'qligida yoki engilmas kuchning ta'sirida zarar ko'rilganlik vaziyatida, mazkur javobgarlikdan ozod etilishi mumkin, ammo, bunda o'zidan mas'uliyatni soqit qilish uchun avtotransport vositasining holatini yaroqli bo'lmagani uchun buzilganligi kabi baqonani sabab sifatida ko'rsatishi mumkin emasdir. Yuk tashuvchi yukka qisqichman zarar yetkazilishi yoki uni umuman yo'qotilishi holatida yukning, uni qabul qilish joyida va vaqtidagi qiymati asosida aniqlanadigan ko'rilgan zararining miqdorini to'la qoplashi zarurdir.

BMTning Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi raqnomligida 14-noyabr 1975-yilda qabul qilingan yuklarni TIR kitobchasini qo'llash bilan amalga oshiriladigan Xalqaro tashuvlar bo'yicha Bojxona Konvensiyasi amaldagi hujjatlardan biridir. Hozirgi vaqtda mazkur Konvensiya Yevropa Ittifoqini ham hisobga olgan xolda, 62 ta ahdlashuvchi tomonlarini o'z ichiga olib, uning harakat zonasi butun Yevropani, Shimoliy Afrikaning bir qismini, Yaqin va O'rta Sharqni hamrab oladi. Shu bilan birga ushbu Konvensiyasining okean orqali aqdlashuvchi tomonlari soniga AQSh, Kanada, shuningdek Chili va Urugvaylar ham kiradi.

### **8.3. Xalqaro avtotransport tashuvlarini tashkil etish**

Yo'ldagi yuklarni to'siqsiz harakatini, minimal kechikishini ta'minlash va shu bilan bir vaqtda tranzit davlat bojxona organlari nuqtai nazaridan maksimal

havfsizligini ta'minlagani uchun Xalqaro yuk tashish tizimini 4ta asosiy elementga bo'lish mumkin:

A) Yuklar havfsiz transport vositalarida yoki konteynerlarda tashilishi kerak.

B) To'lanishi lozim bo'lgan bojxona bojlari va soliqlarga nisbatan to'lamaslik havfi paydo bo'lganda Xalqaro kafolatlar tomonidan bu havfni bartaraf etilishi.

C) Yuk jo'natadigan, tranzit va yuk belgilangan davlatda nazorat hujjati sifatida xizmat qiladigan va yuk jo'natadigan davlatda foydalaniladigan, hamma davlatlar – Konvensiya ishtirokchilari tomonidan tan olingan hujjatlar bilan kuzatilishi kerak.

D) Yuk jo'natuvchisi davlatda qabul qilingan bojxona nazorati choralari tranzit va yuk belgilangan davlatda yetarli darajada tan olinishi kerak.

I) Agarda tashuvning davomida yuk transport vositasi bilan birga qisman dengiz, qisman temir yo'l, daryo yoki havo bilan tashilsa mazkur Konvensiyaning talablari butun tashuvga nisbatan qo'llanilishi lozimdir.

Mazkur Konvensiya yuklarni oraliqda qayta yuklanmasdan, transport vositalarining tarkiblarida yoki konteynerlarda, bir va bir nechta chegaralarni kesib o'tish bilan yuborish bojxonasidan Konvensiyaning boshqa a'zo - davlatining yetkazish bojxonasigacha yo'l transport vositalarida tranzit yuk tashuvlarida qo'llaniladi. Uning bandlari, avtotransport vositalari, harakatdagi tarkiblar yoki konteynerlar Konvensiyada ko'rsatilib berilgan ma'lum texnikaviy talablarga javob berganligi sharti bilan tashuvlarga qo'yilishi mumkindir.

TIR Konvensiyasining taomillarini qo'llanish bilan plombalanib qulflangan avtotransport vositalarida, harakatdagi tarkiblarda yoki konteynerlarda tashilayotgan yuklar, qoidalarga ko'ra, oraliqdagi tranzit mamlakatlarning bojxonalari bojxona ko'rigidan ozod qilinadilar.

Har bir avtotransport vositasiga yoki konteynerga TIR kitobchasi tuziladi. Yagona TIR kitobchasi transport vositalari tarkibiga yoki bir transport vositasiga ortilgan bir nechta konteynerlarga tuzilishi mumkin.

Har bir Xalqaro tashuvlarni amalga oshiradigan avtotransport korxonasi o'zining narxlar preyskurantiga ega bo'lib, undagi tashuv narxlari, yukning tabiati, yuborma

turi, 1 tn. yoki 1 kub. m. (agar bu xajmbay hisoblangan yuk bo'lsa) yukka belgilangan masofaga nisbatan hisoblanib chiqilgandir.

Tariflar bazaviy hisob - kitob stavkasi va ustamalar printsipli asosida belgilangandirlar. Bazaviy deb yuk ko'taruvchanligi 23 tn. va yukxonasining 68 kub. m. teng bo'lgan avtomobil hisoblanadi. Ustamalar quyidagilar uchun qo'llanadilar:

harakatdagi maxsus tarkibdan foydalanish uchun (refrijerator uchun ustama – 10-25% bazaviy narxiga nisbatan);

Yukxonasi oshirilgan hajmi harakatdagi tarkibdan foydalanish uchun;

Yukning og'ir vaznligi va nogabaritligi uchun;

Tashuvning zudligi, 50 %gacha, agarda harakatdagi tarkib buyurtma topshirilgandan so'ng 24 soatda yuk ortilishda qozir bo'lishi talab etilsa.

Tashuv to'lovi hisoblanganda masofalar eng qisqa marshrutlar bo'yicha (bundan yo'l sharoitlari yoki boshqa holatlar bunga imkoniyat bermagan vaziyatlar bundan mustasno) olinadi..

Tariflarda jarimalarning miqdori ham qayd qilinishi mumkin, misol uchun tovar - transport yukxatining noto'qri rasmiylashtirilgani uchun yoki shunga o'xshash boshqa tashuv shartlarini buzilishi holatlari.

Agar korxonaga Xalqaro tashuvlarini o'ziga tegishli transport vositasida amalga oshirsa, unda u quyidagi shartlarni bajarilishi ta'minlanishi kerak:

- birinchidan, bu korxonaga ustavida qayd etilgan faoliyat turi bo'lishi lozim bo'lib, unda Xalqaro avtomobil tashuvlarini amalga oshirilishi imkoniyati ko'rsatilishi lozimdir;

- ikkinchidan, xaydovchi Xalqaro xaydovchilik hujjatiga hamda manzilli va tranzit mamlakatning vizalariga ega bo'lishi kerak.

Tashuv Xalqaro tovar-transport yukxati (CMR) bilan rasmiylashtirilgan bo'lib, unga zaruriy hujjatlar majmuasi ilova etilishi zarur, shu jumladan chegaralarni to'siqsiz o'tish uchun karnet TIR va bojxona hujjatlari.

Nazorat savollari:

1. Xalqaro yuk tashuvlarida avtotransportning ahamiyati va o'rni.

2. Qanday konvensiyalar Xalqaro avtotransport tashuvlarini tartibga solishda qo'llanadi?

3. TIR konvensiyasining asosiy qoidalarini tavsiflab bering.

4. SMR konvensiyasining moqiyati nimadan iborat?

5. TIR tashuvi bilan bir vaqtda nechta davlatga yuk olib borilishi mumkin?

6. CMR konvensiyasi ostidagi tashuvda sug'urta miqdori qancha?

7. Qanday yuklar CMR ostida tashilmaydi?

#### Asosiy adabiyotlar

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий тахлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак.- Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

2. Шамағдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.

3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной.-М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиры)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.

5. Евсеева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### Qo'shimcha adabiyotlar

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

8. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

## IX- bob. HAVO TASHUVLARIDA TOVARLAR YETKAZILISHINI TASHKIL ETISH

9.1. Aviatransport Xalqaro iqtisodiy aloqalar tizimida.

9.2. Havo tashuvlarini rejalashtirish, tashkil etish va ularning kelajagi.

**Tayanch iboralar:** Havo tashuvlari, avtomobil transporti, xalqaro temir yo‘l, dengiz transporti, ATA Konvensiyasi, havfli yuklar, dengiz kemalar, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo‘llari, aviatransport.

### 9.1. Aviatransport Xalqaro iqtisodiy aloqalar tizimida

Jahon tovar tashuvlari tizimida aviatsiya tashuvlari alohida o‘ringa ega bo‘lib, ularning hajmi jahon iqtisodiyoti rivojlanishining hozirgi zamon bosqichida doimiy o‘shish bilan e‘tiborga loyiqdir.

Shuni ta‘kidlash lozimki, garchi yuklarning havo tashuvlari asosan yo‘lovchi tashiydigan aviakompaniyalari tomonidan amalga oshirilib kelinsa ham, jaqonda qozirgi vaqtda faqatgina yuklar tashuvlarida iqtisoslashgan aviakorxonalar mavjuddir. Bu borada, havo transporti bilan jahonda yuklar tashuvlari sohasida etakchi o‘rinda AQSh bo‘lib, u Germaniya, Yaponiya, Frantsiya, Buyuk Britaniya kabi rivojlangan davlatlardan ancha oshib ketgandir. Hozirgi vaqtda Yevropada 21 ihtisoslashgan yuk tashuvchi aviakompaniyalar mavjud bo‘lib, ulardan Shimoliy Amerikada - 16, Janubiy Amerikada – 17 faoliyat ko‘rsatib kelmoqda. Jaqonda eng yirik yuk tashuvchi aviakompaniyasi bu «Flying Tayger» (AQSh) aviakompaniyasi bo‘lib, uning umumiy yillik yuk oboroti 4 mlrd. tn/ km.dan ortiq bo‘lib, undan 2,5 mlrd. tn/ km. – Xalqaro yuk tashuvlaridir.

Ma'lumki, aviatsiya transportining boshqa transport turlariga nisbatan raqobatli ustunligi - bu tezlik va yuklarni saqlanuvchanligidir. Asosiy kamchiligi esa - yuqori bo‘lgan tashuv tariflari. Jaqon bankining baqolashiga binoan havo

tashuvlariga “yaroqli” deb FOB narxida massasi 1 funt bo‘lgan va qiymati 10 AQSh dollaridan qimmat bo‘lgan yuklar qabul qilingandir..

Aviatransport kompaniyalari keskinlashgan raqobat sharoitida mazkur harajatlarni kamaytirib, tashuv tannarxini arzonlashtirishga urinib kelmoqdalar. Ular ushbu maqsadga etishish uchun havo hamda dengiz transporti tashuvlari jarayonida transport turlarini optimal darajada aralash tashuvlari tizimida qo‘shib ishlatish va shu bilan transport harajatlarini 50%ga arzonlashtirish ishlarni amalga oshirishdi. Bunday tashuvlar G‘arbiy Yevropa - AQSh, Yaponiya - G‘arbiy Yevropa kabi yo‘nalishlarida keng qo‘llanilib kelmoqda.

Ma'lumki, yuk tariflarni belgilash va kelishtirish bilan Xalqaro aviatransport assotsiatsiyasi (IATA) shug‘ullanib kelmoqda. Bu sohadagi mavjud bo‘lgan Xalqaro amaliyot ko‘p sonli yuk tariflarni yukning tabiati, uning oqirligi va tashuv yo‘nalishiga bog‘lagan holda ishlab chiqilib amalga oshirilib kelinmoqda. Bunda Xalqaro tariflar tizimining tuzilishi juda ham farqlantirib tuzilgan holda quyidagi turlarga bo‘linadi:

- Asosiy tariflar, (uchta miqdoriy kategoriyalargadan iborat);
- Oddiy tariflar (45 kilogrammgacha bo‘lgan yuklar uchun).

Asosiy tariflardagi miqdoriy kategoriyalardagi tariflarda katta yuk partiyalarni tashilishida yuk yuboruvchilarni rag‘batlantirish maqsadida, yuklarning turlaridan qatiy nazar, qo‘shimcha vazn kategoriyali yuklarning har biriga (misol uchun, 100, 200, 500 kg), har xil miqdordagi va geografik regioniga boqlangan, 25 foizdan 75 foizgacha bo‘lgan tashuv chegirmalari belgilangandir

Minimal yuk yiqimlari yuklarning juda mayda partiyalariga belgilanib, ular oddiy yuk tashuvi tarifi asosida hisoblanib chiqilgan bo‘lib, tashuv to‘lovi minimal yig‘imdan kam bo‘lgan holda, yuk yuboruvchisi bilan kelishilib undiriladi. Odatda, minimal tarif stavkalari qiymati 5 kg yukning tashuv qiymatiga tengdir.

Yukni havo transporti bilan tashuvining zarurligi masalasi bo‘yicha haror qabul qilinganida, shuni ham e‘tiborga olish kerakki, agarda yuborilayotgan yuk og‘irligi kam bo‘lgan holda hajmi katta bo‘lsa, tashuv to‘lovi uning hajmiga arab undiriladi. Bunda, har bir engil vaznli yukning 6000 kub sm.li miqdori 1 kg deb hisoblanadi.

qajm o'lovlarini bajarishda, ular yukning eng uzoq joylashgan uchta nuqtalari o'rtasidagi masofalar asosida hisoblanadi.

Tashuvlar geografik marshrutlariga kelsak, ba'zi marshrutlarda yuklarning ma'lum turlariga (gazetalar va jurnallar, xayvonlar, oltin va qimmatbaho ziynat buyumlari, qimmatbaho kuzatilib borilmaydigan bagaj va hokazolar) oddiy tariflar ustiga alohida ustamalar tizimlari asosida hisoblanib chiqilgan tariflar belgilanadi. Ba'zi yo'nalishlarda yuklarning qator turlari tashuvlari uchun maxsus imtiyozli tariflarni (koreytlar) belgilash amaliyoti tarqalgandir. Ular, odatda, yubormaning standart minimal massaasi 45 kgdan to 1000 kggacha bo'lgan yuklarning har xil partiyalari uchun farqlangan holda belgilanib qo'yiladi.

Havo tashuvi tarifi belgilanganda yana bir muqim tomoni shundaki, yuk qanday samolet bilan yuboriladi - yo'lovchi yoki yuk samoleti bilan. Xalqaro qoidalarga binoan, yo'lovchi samoletlar tashuvlari uchun faqatgina oqirliqi 200 kgdan oshmagan gabaritrilari samoletning yuk lyukining o'lchamlariga mos bo'lgan yuklar qabul qilinadi.

Og'ir vaznli va nogabarit yuklar tashuvlari, odatda, yukni ortish va tushirish moslamalar bilan jihozlangan maxsus yuk samoletlari yordamida amalga oshiriladi. Bunda tariflar har marotaba kelishuv asosida belgilanadi.

## **9.2. Havo tashuvlarini rejalashtirish, tashkil etish va ularning kelajagi**

Xalqaro aloqalar liniyalari bo'ylab amalga oshiriladigan tashuvlar Xalqaro namunada bo'lgan aviatsiya yukxati AirWayBill (AWB) bilan rasmiylashtiriladi. Ushbu hujjat yuk yuboruvchi va tashuvchi o'rtasidagi tashuv kontraktining rolini o'taydi. Shuning uchun ham, agarda yuk qadoqining ustki holati tashuvchi uchun ma'qul kelmasa, tashuvchi yuboruvchidan uni zaruriy holatga keltirilishini talab qilishga haqlidir. Agar tashuvga topshirilayotgan yuk alohida xossalarga ega bo'lsa yoki aloqida tashuv sharoitlariga muhtoj bo'lsa, yuboruvchi buni aviayukxatda qayd etgan bo'lishi lozimdir.

Yuk yuboruvchisi tashuvchi oldida yukxatda ko'rsatilgan barcha ma'lumotlarning to'laqlonligi, to'g'riligi va aniqligi uchun javobgardir (shu jumladan,

agar yuboruvchi iltimosi bilan yukxatni tashuvchi to'ldirgan bo'lsa ham). Yuk yuboruvchisi yukxatda ko'rsatilgan ma'lumotlarning noto'g'riligi yoki noaniqligi oqibatida ro'y bergan talofotni so'zsiz qoplashi lozim, garchi yukxat yuboruvchi yoki uning vakolatlangan shaxsi (ekspeditor), shu jumladan tashuvchi ham, to'ldirgan bo'lsa.

Havo tashuvining yukxati - bu 12 nusxadan tashkil topgan va bir tomoni bilan bir biriga yopishtirilgan hujjatlar majmuasidir. Uning uchta nusxasi asl nusxalar sifatida bo'lib, ular tomonlar o'rtasida quyidagicha taqsimlanadilar:

- Asl nusxa № 1 – yukxatni bergan tashuvchi uchun. Rangi yashil. Tashuvchida qoldirilib yuboruvchi bilan hisob - kitob maqsadlari uchun ishlatiladi;
- Asl nusxa № 2- yuk oluvchisi uchun. Atir gul rangida. Yuk bilan birga yetkazish manziliga olib borilib yuk oluvchisiga yuk bilan birga topshiriladi;
- Asl nusxa № 3- yuk yuboruvchisi uchun. havo rangida. Yuk yuboruvchisiga topshirilib tashuvchi tomonidan yuk tashuvga qabul qilingani to'g'risida isbot sifatida xizmat qiladi.

Qolgan to'qqizta yukxat nusxasi kopyalar bo'lib quyidagi maqsadlarda qo'llaniladi:

- Kopya №4- yuk yetkazilganini tasdiqlovi. Sariq rangda. Yuk bilan birga yetkazish manziliga tashilib olib boriladi va yuk oluvchisi tomonidan imzolanadi. Oqirgi tashuvchida yuk yuboruvchisining yukni qabul qilish tilxati sifatida qoldiriladi. Tashuv to'g'risidagi kelishuvning shartlarini bajarilganligining guvoqnomasi bo'ladi.
- Kopya № 5 - yetkazish aeroporti uchun. Oq rangda. Yuk bilan birga yetkazish aeroportiga olib boriladi. va bojxona rasmiyatchiliklarni bajarish uchun ishlatiladi.
- Kopya № 6 - uchinchi tashuvchi uchun.. Oq rangda. Yuk bilan birga yetkazish manziliga olib boriladi;
- Kopya № 7- ikkinchi tashuvchi uchun. Oq rangda. Yuk bilan birga olib boriladi va ikkinchi tashuvchida qoladi;

- Kопiya № 8- birinchi tashuvchi uchun Oq rangda. Yuborish aeroportida birinchi tashuvchida qoldiriladi;

- Kопiya № 9 – sotuv bo'yicha agent uchun . Oq rangda. Agentda qoladi. Agent – bu aviakompaniya, ekspeditor, turistik firmasi va hokazo;

- Kопilar № 10,11,12- tashuvchi uchun qo'shimcha kопiyalar. Oq rangda. Zaruriyat bilan tashuvchi tomonidan ishlatiladi.

Yukxat tashuvchi tomonidan to'ldirilgan bo'lsa ham, bu holatda tashuvchi yuk yuboruvchi topshirig'i bilan harakat qilgan deb hisoblanadi. Xalqaro namunada tuzilgan havo transporti yukxati ingliz tilida to'ldirilgan bo'lishi lozim bo'lib, u da hech qanday tuzatishlar va o'chirishlarga yo'l qo'yilishi mumkin emas.

Zamonaviy Xalqaro aviatsiya tashuvlari amaliyotida aviakompaniyalar yuk yuboruvchilari bilan bevosita ishlab kelgan holda, ular bilan o'z munosabatlarini transport – ekspeditorlik kompaniyalar vositasida amalga oshirib kelmoqdalar.

Tovarlarni eksportida Xalqaro aviayuktashuvlari bilan shug'ullanadigan ekspeditorlar, mijozlarga quyidagi xizmatlarni taqdim etadilar:

- Qadoqlar holatini va zaruriy markalanish belgilar mavjudligini tekshirish;
- Yukni yuboruvchi omboridan aeroportgacha yetkazib berish;
- Tovar-transport hujjatlari majmuasini rasmiylashtirish;
- Mijoz hisobidan va uning topshirig'i bilan tashuv qaqini to'lash;
- Eksport tovarini bojxona rasmiylashtiruvini bajarish;
- Yuk ortish ishlarini bajarish;
- Yukni sug'urtalash;
- Mijozlar topshirig'i bilan qator boshqa xizmatlarni bajarish.

Ekspeditorning yukni yuborish bo'yicha xizmati mijozdan yozma ravishda topshiriqni olishdan so'ng boshlanadi.

Yuk agentlarining faoliyatini boshqaruv jarayonlarini yagonalashtirish va engillashtirish maqsadida IATA Butunjahon yuk agentlari tashkilotini yaratdi va IATAning yuk agenlarini "TAYINLASH" qoidasini amaliyotga kiritdi. Ekspeditorni IATA agenti sifatida tayinlanishi unga soloqiyat baqishlab, tashkilotning a'zosi

bo'lmish aviakompaniyaga yukni belgilangan tarif asosida tashib berish va ekspeditorga tashuv to'lovini to'lash majburiyatini yuklaydi.

Ekspeditorning yukni olib kelinishi bilan bog'lik faoliyati o'ta murakkabdir. Bunda muhim bo'lib Tovarlarni tavsiflash va kodlashtirish bo'yicha uyqunlashtirilgan tizimi asosida tuzilgan bojxona, transport, tovar va yuk klassifikatsiya asoslari bilan yaqindan tanishgan bo'lishi bilan birga quyidagi ekspeditsiyalash operatsiyalar bilan shuqulanish lozimdir:

- Yuk oluvchisini yuk kelganligi to'g'risida xabardor qilish;
- Import bojxona rasmiylashtiruvini amalga oshirish;
- Tashuv to'lovlarini to'lash;
- Yukni oluvchi omboriga yetkazib berish.

#### **Nazorat savollari:**

1. Xalqaro aviayuk tashuvlar moqiyati nimalardan iborat?
2. Aviatashuvlarda qanday asosiy Xalqaro konvensiyalar ishlatiladi?
3. Xalqaro aviayuktashuvlarida qanday tariflar qo'llaniladi?
4. Xalqaro aviayuk tashuvlarning tovar - transport hujjatlarining majmuasi tarkibi nimalardan iborat?

#### **Asosiy adabiyotlar**

1. Мирзиёев Ш.М. Танкидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қоидаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.

2. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.

3. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е. В. Будриной.-М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

4. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиров)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.



5. Евсева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

6. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### **Qo'shimcha adabiyotlar**

7. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

8. Линдерг П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

9. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

#### **X-bob. TOVARLAR YETKAZIB BERISH TIJORAT (BAZIS) SHARTLARI VA ULARNING ASOSIDA TOVARLAR NARXINI HISOBLASH.**

10.1. Xalqaro tijorat shartlari va ularni xalqaro tijorat kontraktlarida qo'llanilishi.

10.2. Bojxona qiymati va uni har xil bazis shartlar asosida hisoblanishi.

**Tayanch iboralar:** tijorat, havo tashuvlari, avtomobil transporti, xalqaro temir yo'l, dengiz transporti, transport faktori, xalqaro transport jarayonlari tashqi savdo, transport harajatlari, transport stanstiyalari, transport texnologik tizimlari, avtomobil yo'llari, aviatransport, FOB yoki DAF.

#### **10.1. Xalqaro tijorat shartlari va ularni xalqaro tijorat kontraktlarida qo'llanilishi**

Xalqaro tajribada oldi-sotti bitimlari har xil tijorat shartlaridagi tovarlar yetkazib berish asosida amalga oshiriladi. Iqtisodiyotga oid yetarli miqdorida adabiyotlar mavjud bo'lib, ularda Xalqaro savdo palatasi tomonidan qabul qilingan Xalqaro qonunchilikka ko'ra, savdo atamalarini talqin qilinishi ("Incoterms") asosida tovarlarni bir mamlakatdan boshqa mamlakatga yetkazishida sotuvchi va oluvchi o'rtasida yuzaga keladigan har xil majburiyatlar ko'rib chiqilgan. Bunda, tovarlar statistik qiymatlarini hisoblashda foydalaniladigan, yetkazib berish tijorat shartlariga bog'lik holda yagona bazisga keltirilgan narxlarni qayta hisob - kitob qilishning uslubiyatiga oid masalalar ko'rilmagan.

Yetkazib berishning tijorat shartlariga bog'lik xolda sotuvchi tomonidan xaridorga ko'rsatilgan hisob- fakturadagi ( invoys ) narxlar har xil bo'ladi, shunga asosan umumiy bazisdagi qayta hisob-kitob amalga oshiriladi. Sotuvchi hisob-fakturaga (invoys) faqatgina bitimda kelishilgan tovar yetkazib bershining tijorat shartlari bilan bog'lik bo'lgan harajatlarni kiritadi. Shu harajatlarni asosida deklaratsiya qilingan tovarlar partiyasining bitim valyutasida ifodalangan faktura narxi kelib chiqadi.

Taqqoslanadigan ma'lumotlarni olish maqsadida barcha eksport va import tovarlari uchun qabul qilingan fakturali narxlarini yagona bazisga keltirish lozim bo'ladi.

Yuqorida ko'rsatilgan qayta hisob-kitoblar tashqi iqtisodiy faoliyat qatnashchilarida bojxona yuk deklaratsiyalarini to'ldirish va nazorat qilinishida qiyinchilik tug'dirmokda.

Quyida yetkazib berishining tijorat shartlariga bog'lik bo'lgan tovar narxini hisoblash va tovarning statistik qiymatini hisoblashda qo'llaniladigan yagona bazisdagi narxlarni qayta hisoblash uslubiyati keltirilgan.

Tovar aylanuvi bo'yicha ja'mlanma ma'lumot olish uchun tashqi savdo kelishuvlarida har xil yetkazib berishning tijorat shartlaridan kelib chiqqan holda va ular bilan bog'lik bo'lgan tovar narxining shakllashishi har- xil printsiplarini hisobga olgan holda, tovarlar qiymati to'g'risidagi ma'lumotlarning oddiy yiqindisi noto'qri bo'lar edi, chunki qiymat baqolari turlichadir va ular narxlar strukturalarining shakllanishidagi turli elementlarni o'z ichiga oladilar.

Aynan biror tovarning o'zi uni sotib olish joyida bir narxga (masalan, sotuvchining omborxonasidan sotib olinganda, jo'natish portida boshqa narxga (ancha yukori), qabul qilish portida uchinchi narxga (yanada yukori) esa bo'ladi, chunki tovarning ishlab chiharuvchidan iste'molchiga yetkazib borishda uning narxi, tashuv harajatlari, sug'urta va boshqa turdagi qo'shimcha xarajatlarning sarflanish hisobiga mos ravishda ortib boradi.

## **10.2. Bojxona qiymati va uni har xil bazis shartlar asosida hisoblanishi**

Tashqi savdo aylanuvini qiymat jihatdan baholashda kerak bo'ladigan taqqoslash ma'lumotlarini olish uchun tovarlar bo'yicha barcha narxlarni yagona bazisga keltirish lozim.

Shunday bazis bo'lib, quyidagilar hisoblanadi:

- eksport jihatidan- O'zbekiston Respublikasi FOB yoki DAF narxlari;
- import jihatidan- O'zbekiston Respublikasi chegarasidagi nuqtasigacha CIP yoki CIF narxlar.

Statistik hisobida qabul qilingan yetkazib berishining tijorat shartlaridan farqli barcha qollarda savdo oldi- sotdilari amalga oshirilsa, shunga mos xolda qayta hisoblanadi.

Hozirgi kunda O'zbekiston eksport- import jarayonlarining statistik hisobi AQSH dollarida olib boriladi.

Kontrakt valyutasining AQSh dollariga nisbatan qayta hisob- kitob, BYuD sini bojxona tomonidan rasmiylashtirish vaqtida O'zbekiston Respublikasining Markaziy banki tomonidan belgilangan valyuta kursi bo'yicha amalga oshiriladi.

O'zbekiston Respublikasi Davlat Bojxona qo'mitasining 1999- yil 15- noyabridagi 426- sonli " Bojxona yuk deklaratsiyasini to'ldirish tartibi to'g'risida"gi yuriqnomani amalga tadbiiq etish to'g'risidagi buyruqiga asosan BYuD to'ldirishining yangi tartibi joriy kilindi.

Yo'riqnomaga asosan eksport- import operatsiyalarining statistik qiymatlarini hisoblash tartibi kuyidagicha:

Tovarning Kontrakt statistik = Tovarning bojxona qiymati -> valyutasining qiymati kursi.

Eksport tovarlarining statistik qiymatini baholashda deklaratsiya qilinayotgan tovarlar partiyasining kontrakt valyutasidagi faktura qiymati O'zbekiston Respublikasi chegarasi FOB yoki DAF narxlarida asoslangan yagona bazisga keltiriladi.

Import tovarlarning statistik qiymatini baholashda deklaratsiya qilinayotgan tovarlar partiyasining faktura qiymati O'zbekiston Respublikasi chegarasining belgilangan punkti CIP narxlar bazasiga keltiriladi.

Tashqi savdo oldi - sotti shartnomasi tijorat ( bazis ) shartlari deb, tovarlarni bir mamlakatdan boshqa mamlakatga yetkazib berishda sotuvchi va xaridor o'rtasidagi ko'pgina majburiyatlarni ochib beradigan, tovarga egalik huquqini o'tishi va tovarning yuqolishi, zarar ko'rilishi yoki boshqa sabablarga ko'ra uni yetkazib berilmasligi hollaridagi javobgarlikni aniqlashda yordam beruvchi maxsus shartlarga aytiladi.

Tovarlarni yetkazib berilishidagi tijorat shartlarini bir xil ma'noda talqin qilish maqsadida Xalqaro savdo palatasi tomonidan " Savdo atamaları talqinining Xalqaro qoidalari " (" InCoterms ") ishlab chiqildi.

Xalqaro qoidalar talqiniga mos keladigan, tashqi savdoda tez- tez uchrab turadigan atamalar yig'indisini belgilash maqsadida 1936- yil birinchi marotaba "InCoterms " ishlab chiqilgan edi. 1953, 1967, 1976, 1980 yillar davomida ularga qo'shimchalar va o'zgartirishlar kiritildi. hozirgi kunda 2000- yilda qayta tahrir kilingan " InCoterms "amalda qo'llanilmokda.

"InCoterms" ning har bir sharti sotuvchi va xaridor o'rtasidagi xatarlar, harajatlar, majburiyatlarning o'ziga xos taqsimotini o'zida aks ettiradi, bunda barcha ko'rinishidagi javobgarliklar xaridor zimmasiga yuklatilgan vaqtdagi shartlardan boshlab, hamma javobgarlik sotuvchi zimmasiga o'tgan vaziyatlardagi mavjud shartlar bilan tugaydi. Tovarlarni yetkazib berish tijorat shartlari bazis shartlari xam deb ataladi, chunki ular tovarni sotuvchi eksporterdan xaridor- importerga yetkazib berish bilan bog'lik bo'lgan sarf- harajatlar kimga talluqli ekanligidan kelib chiqqan holda, tovar narxlarining bazisini ( asosini ) belgilaydilar.

Bitishuv narxiga, sotuvchining yetkazib berish tijorat shartlarida ko'rsatilgan o'ziga aloqador majburiyatlardan kelib chiqqan holda harajatlar kiritiladi va ular schet- fakturada aks ettiriladi.

O'zbekiston Respublikasi hududida bojxona ishini yuritishda Xalqaro qoidalariga o'tilganligi sababli, " InCoterms - 2000 " qoidalariga mos keladigan 13 turdagi yetkazib berish tijorat shartlari asosida kontrakt turi mumkin. Berilgan tasniflagich quyidagicha ko'rsatilgan va unda berilgan barcha 13ta atama qisqa xarf ko'rinishida 4ta lotin xarflarining biridan boshlanadi: "E"; "C"; "F"; "D".

Sotuvchi- eksportchidan xaridor importchiga tovarlarni yetkazib berish harajatlari 4- ta qismli yig'indisidan iborat buladi:

1. Sotuvchidagi tovarning narxi.
2. Eksportchining mamlakatidagi harajatlari.
3. Eksportchi chegarasidan yo'ldagi yoki asosiy yukni tashish harajatlari.
4. Importcining mamlakatidagi harajatlari.

Tovarning eksport narxlarini bilan ichki bozor narxlarini o'rtasida deyarli farq bo'lmaydi. Tovar sotuvchisi tovar ishlab chiqarish harajatlarini qoplash va foyda ko'rish nuqtai nazaridan kelib chiqadi. Olingan foyda ishlab chiqarish fondini yangilash, ishchilarni ijtimoiy himoyasi, ularni moddiy raqbatlantirish va boshqa tadbirlarga sarflanadi. Jahon bozoriga tovar yetkazib beradigan sotuvchida esa bundan tashqari qo'shimcha eksport bilan bog'lik maxsus harajatlar paydo bo'ladi, unga tovarni o'rab - joylash va markalashtirish bilan bog'lik harajatlar kiradi.

O'rab joylashga bo'lgan umumiy talablar yuk tashishni belgilangan usulda amalga oshirayotganda uni but saqlashni taminlashdagi sotuvchining majburiyatlaridan kelib chiqadi. O'rab joylash materiallarining qiymatlari va o'rab joylash uchun to'langan ish haqi o'rab joylash harajatlariga kiradi.

Markalashtirishning maqsadi- xaridorga sotib olayotgan tovarning sifati va hajmi, uning kelib chiqishi haqida ma'lumot berishidan iboratdir.

Yuklarni markalashtirish- importchi rekvizitlari, kontraktning tartib rahami, yuk joylarining og'irligi va hajmi ko'rsatkichlari, tovar partiyasidagi joylar sonini ko'rsatadigan, tovar bilan qo'shib jo'natiladigan ma'lumotdir. U transport firmalariga yuk bilan qanday muomalada bo'lish kerakligi haqidagi ko'rsatma vazifasini o'taydi.

Tovarni o'rab- joylash va markalashtirish, odatda, sotuvchining majburiyatlariga kiradi.

Tovar eksport narxining hisoblash sxemasi quyidagi ko'rinishga ega:

1. Ishlab chikarishga sarflangan xarajatlar (tovar birligi hisobida): materiallarning qiymati asosiy fondlarning amortizatsiyasi, ish qaqi, ustama harajatlari, boshharuv uchun sarflangan harajatlar hamda boshqa turdagi harajatlar.

2. Eksport uchun sarflangan xarajatlar:

tovarni o'rab joylashtirishga sarflangan harajatlar, markalashtirish uchun sarflangan maxsus harajatlar.

3. Foyda.

4. Tovarning sotuvchidagi narxi = 1+2+3

Eksporter mamlakatida sarf qilingan harajatlar tovarni eksporter chegarasigacha yetkazib berish harajatlarini o'z ichiga oladi, ularga quyidagilar kiradi:

- tovarni davlat ichkarisidagi transportga ortish harajatlari;

- tovarni sotuvchi omboridan asosiy yuk tashish vositalarigacha eltib berish haqi.

Bunda, yuk tashish turini va eltib berish joyini hisobga olgan holda, chegaragacha bo'lgan transport harajatlari transportning asosiy magistral turlari bo'yicha mamlakatning ichki tariflari asosida hisob- kitob kilinadi;

- chegaragacha sug'urta harajatlari. Yuklarni sug'urta qilishda sug'urta polisi beriladi. Sug'urta polisi- bu sug'urtachi tomonidan beriladigan hujjat bo'lib u sug'urta shartnomasini imzolanganligini tasdiqlaydi va o'zida shartnoma shartlarini aks ettiradi. Ular quyidagicha: sug'urtachi sug'urta qilinayotgan shaxsga xatarlar va baxtsiz xodisalar natijasida yetkazilgan zararni anik to'lov miqdorida to'lashni o'z zimmasiga oladi;

- tovarlarni tushirish va omborlarga joylash (yuk tushirish va ortish punktlarida yuklarni saqlash) harajatlari;

- tovarlarni chegaradan o'tish joylarida kemaga, vagonga, avtomashinaga ortish uchun sarflangan harajatlar;

- eksportni rasmiylashtirish uchun to'lovga bojxona rasmiylashtirganligi uchun xaq, eksport bojlari, tovarning kelib chiqish sertifikat, sifat sertifikat, agarda tovarni olib chiqib ketish uchun maxsus ruxsatnoma kerak bo'lsa, unda litsenziya ( ruxsatnoma ) uchun to'langan to'lovlar kiradi;

- eksporter mamlakatidagi boshqa harajatlar, ular ichiga dalolga beriladigan vositachilik mukofoti, reklama harajatlari, tovar tashuvi uchun sarf qilingan va boshqa harajatlar kiradi.

Yo'ldagi harajatlarga yoki eksporter chegarasidan importer chegarasigacha yukni asosiy tashuviga sarflangan harajatlarga quyidagilar kiradi:

• Xalqaro transport vositalari yordamida tovarni tashish kiymatining to'lovi. Yuk egalari va transport tashkilotlari o'rtasidagi hisob - kitob amaldagi Xalqaro fraxt va tarif stavkalariga ko'ra amalga oshiriladi. "Fakt" atamasi dengiz va havo transportiga, "tashish haqi" atamasi esa, erusti transport (temir yul va avtomobil) vositalariga taalluqlidir;

- yo'ldagi sug'urta;

Importchi mamlakatidagi harajatlar importchining davlati chegarasidan xaridor omborigacha bo'lgan harajatlardan iborat bo'ladi, ularga quyidagilar kiradi:

• Importni rasmiylashtirish uchun to'lov, unga tovarni bojxona hududiga olib kirishda bojxona idoralari tomonidan undiriladigan to'lovlar (bojxona rasmiylashtiruv uchun xaq, litsenziya, sertifikat berish uchun olingan yig'im, import boji, qo'shimcha qiymat soliqi, aktsiz) kiradi;

- tovarni belgilangan joyda asosiy transport vositalaridan tushirish harajatlari;
- yukni kayta ortish va omborlarga joylash harajatlari;
- yukni asosiy transportdan xaridorning omborlarigacha eltib berish xaqi;
- importer mamlakatidagi sug'urta to'lovi;
- tovarni sotib oluvchi omboridagi yuk tushirish xaqi.

• Bu xarajatlar har xil bo'lib, ular tovar ishlab chiqaruvchidagi tovar narxining 50%dan ko'prog'ini tashkil qiladi.

• Oldi - sotti predmeti bo'lgan tovar narxiga qanday harajatlar kirishi, kontraktidagi yetkazib berishning qanday tijorat shartlari asosida tuzilganligiga bog'lik.

Tovarni yetkazib berishdagi sotuvchi zimmasidagi xarajatlar, tovar narxiga kiritiladi. Sotuvchining majburiyatlarini aniklashda tovarni yetkazib berishdagi ko'rsatilgan tijorat sharti mavjud bulgan katta guruhidan - "E", "F", "C", "D", qaysi biriga kirganligiga ahamiyat berish lozim. "Zavoddan" yetkazib berilayotgan tijorat shartiga ko'ra, tovar narxiga mahsulotning tan narxi plyus foyda, ya'ni  $N=T_n + F$ , shu bilan birga urab joylash va markirovka narxlari kiradi.

Tovar narxi "franko - tashuvchi" (tashuvchi - temir yul), o'z ichiga quyidagilarni oladi:

1. Tovarning sotuvdagi narxi.
2. Tovarni ortish va uni temir yul stantsiyasiga yetkazib berish qiymatini.
3. Eksportchi mamlakatdagi sug'urtani.
4. Yukni vagonlarga joylashtirish qiymatini.
5.  $1+2+3+4+5=$  "franko - tashuvchi" (FCA) narxi.

“Eksportchi chegarasigacha yetkazib berish” (DAF) tovar narxi quyidagilarni o‘z ichiga oladi unda quyidagi punktlar olinadi.

6. "Franko - tashuvchi" narxi.
7. “Eksportchi chegarasigacha yetkazib berish” haqini.
8. Eksportchi rasmiylashtirish uchun sarflaydigan to‘lovi.
9.  $6+7+8$  = "Eksportchi chegarasigacha yetkazib berish" narxi (DAF - eksportchi chegarasi )

"C" guruhidagi yetkazib berish tijorat shartlari yukni tashish haqini sotuvchi majburiyatiga kiritadi.

"Importer chegarasigacha yetkazib berish" tovar narxi quyidagi qismlardan tashkil topadi:

9. " Eksportchi chegarasigacha yetkazib berish " (DAF) narxi.
10. Eksporter chegarasidan importer chegarasiga tashish haki.
11. Yo‘ldagi sug‘urta.
12.  $9+10+11$  = " Importchi chegarasigacha yetkazib berish " narxi. ( DAF - importchi chegarasi ).

"D" guruhidagi yetkazib berish tijorat shartlari tovar xaridorning mamlakatiga yetkazib berish va tovarning yo‘l davomidagi harakati bilan bog‘lik barcha turdagi xatarlar uchun javobgarlikni sotuvchi majburiyatiga kiritadi.

«Bojxona to‘lovlarini to‘lash bilan birgalikda yetkazib berish " tovar narxi quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

- 1." Importchi chegarasigacha yetkazib berish " narxini.
2. Importni rasmiylashtirish uchun to‘lovni.
3. Importchi mamlakatida xaridorning omborigacha yuk tashish qaqini.
4. Importchi mamlakatidagi sug‘urta to‘lovini.
5. Haridorning omborida yuk tushirish qaqini.
6.  $1+2+3+4+5$  = "Bojxona tulovini to‘lash bilan birgalikda yetkazib berish". (DDP).

Shunday kilib, eng past tovar narxi " Zavoddan ", chunki yetkazib berish shartlarida sotuvchi zimmasidagi majburiyatlar minimal, eng yukori tovar narxi - "

Bojxona to‘lovini to‘lash bilan birgalikda yetkazib berish ", bunda yetkazib berish shartlarida sotuvchining majburiyatlari maksimal darajadadir. Tovarning asosiy tashish jarayoni suv transporti orqali amalga oshirilgan xoldagi tovar narxining shakallanishini ko‘rib chihamiz.

F-guruhiga yetkazib berishning ikkita tijorat shartlari kiradi, ular suvda yuk tashish bo‘yichadir: "Kema borti bo‘ylab erkin "( FAS ) va "Kema bortida erkin (FOB ).

"F" guruhining shartlariga ko‘ra sotuvchining majburiyati- tovarni eksportchi chegarasigacha yetkazib berish.

1. " Zavoddan " (o‘rab joylash va markirovka to‘lovini hisobga olgan holda ) narxi.
2. Eksportchi mamlakatida tovarni ichki transportga ortishdagi harajatlar.
3. Eksportchi mamlakatining chegara portigacha yuk tashish xaqi.
4. Eksportchi chegarasigacha sug‘urta bo‘yicha harajatlar.
5. Tovarni portda tushirishi va saqlash harajatlari.
6.  $1+2+3+4+5$  = " kema borti buylab erkin " ( FAS ) narxi.
7. Yukni kema bortiga ortish haqi.
8. Eksportni rasmiylashtirish uchun to‘lov.
9.  $6+7+8$  = " Kema bortida erkin " (FOB) narxi.

"C" gruppasidagi dengizda yuk tashishga " kiyamat va fraxt" ( CFR ) va " kiyamat, sug‘urta va fraxt " (CIF) kiradi.

"C" guruhidagi yetkazib berish tijorat shartlariga ko‘ra sotuvchi majburiyati- tovarni importchi mamlakatining chegarasigacha ( portigacha ) yetkazib berishdir.

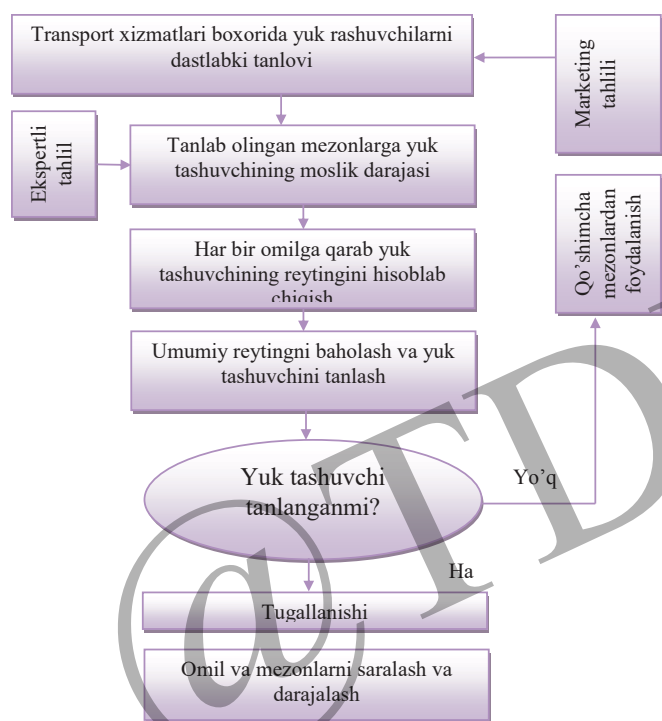
9. "Franko kema borti " narxi
10. Dengiz fraxti (asosiy tashish ).
11.  $9+10$  = «Qiyamat va fraxt " ( CFR ) narxi.
12. Asosiy tashishning sug‘urtasi.
13.  $11+12$  = "Qiyamat, sug‘urta va fraxt " ( CIF ) narxi.

"D" gruppasidagi dengizda yuk tashishga " Kemadan yetkazib berish " (DES ) va "Sohildan yetkazib berish "(DEQ) kirgan holda ularning yetkazib berish tijorat



shartlariga ko'ra sotuvchining majburiyati- tovarni xaridorning mamlakatiga yetkazib berishdir.

13. " Qiymat, sug'urta va fraxt" narxi.
14. Tovarlarni belgilangan portgacha yetkazib berish harajatlari.
15.  $13+14$ ="Kemadan yetkazib berish (DES ) narxi.
16. Belgilangan portda yuk tushirilishining qiymati.
17. Importni rasmiylashtirish uchun to'lov.
18.  $15+16+17$ =" Pristandan yetkazib berish " (DEQ) narxi.



**3-rasm. Yuk tashuvchilarni tanlash algoritmi**

Transport turi aniqlangan bo'lsa, u holda maxsus transport xizmatlari bozorining tahlili o'tkazilishi kerak. Odatda, xizmatlar bozorida har xil tashkiliy huquqiy shaklga ega bo'lgan ko'p sonli tashuvchilar faoliyat ko'rsatadilar. Yuk tashuvchini tanlashda,

odatda maxsus ishlab chiqarilgan, ko'rsatkichlarning mezonlar tizimiga asoslanilishi lozim.

Mezonlar tizimi yordamida yuk tashuvchini tanlash sxemasi 3-rasmda keltirilgan algoritm bo'yicha tashuvchilarning umumiy reytinglarini taqqoslash asosida amalga oshiriladi. Dastlabki baholash uchun tashuvchi tanlashning eng sodda algoritmi qo'llanilishi mumkin. Oxirgi tanlov uchun esa, operatsiyalarni nazariy tekshirish apparatiga, funksional qiymat tahlili uslubiga va boshqalarga asoslangan murakkabroq sonli uslublar va modellar qo'llaniladi.

#### Nazorat savollari:

1. Xalqaro tijorat shartlari deganda nimani tushunasiz?
2. Xalqaro tijorat shartlari xalqaro tijorat kontraktlarida qanday qo'llaniladi?
3. Bojxona qiymati nima?
4. Bojxona qiymatini basis shartlari nimani anglatadi?
5. Savdo kelishuvlari tushunchasiga izoh bering

#### Asosiy adabiyotlar

3. Мирзиёев Ш.М. Танкидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик – ҳар бир раҳбар фаолиятининг кундалик қондаси бўлиши керак. -Т.: Ўзбекистон, 2017. -104 б.
4. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни). -Т.: TDIU, 2006.
10. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е.В. Будриной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.
11. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажира)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.
12. Евсеева, А. А. Международные перевозки / А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016. - 416 с.

13. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

#### Qo'shimcha adabiyotlar

14. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

15. Линдерг П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

16. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры. -М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

#### Asosiy matnda ishlatilgan iboralar va terminlarga oid GLOSSARIY

1. **Iste'mol qiymatning tahlili** — iste'molchi uchun kerakli bo'lgan mahsulotning ustunligini va afzalligini aniqlash va har xil raqiblar tomonidan taklif etilayotgan mahsulotlarning qiymatiga nisbatan baholash maqsadida amalga oshiriladigan tahlildir.

2. **Assortiment guruhi** — bir xil vazifalarni bajarishga mo'ljallangan, o'zaro yaqindan bog'lik bo'lgan va bitta iste'molchilar guruhi tomonidan olinadigan, bir xil savdo shaxobchalari orhali tarqatiladigan hamda bir darajadagi narhlar qiymatiga ega bo'lgan tovarlar guruhidir

3. **Mahsulot sifati** — o'zida ishonchlilik, chidamlilik, aniqlilik, ta'mirda va foydalanishda engillilikni mujassam etgan maxsulotni foydalanishga yaroqliligi deyiladi.

4. **Raqobatli ustunlik**— qo'shimcha imtiyozlar yoki mijozlarga taklif etilgan past narhlar hisobiga ularga eng foydali kelishuvni taqdim etish yoli bilan raqiblarga nisbatan etishilgan ustunlik deyiladi.

5. **Marketing kontseptsiyasi** – bu kompaniya rahbariyatining marketing filosofiyasi bo'lib, unga binoan, kompaniyani maqsadiga etishishi, bozorlarning ehtiyojlari va intilishlarini to'g'ri aniqlashga va ularni raqiblarga haraganda to'laroq va samaraliroq qondirish bilan bog'likdir.

6. **Tovar nomenklaturasi** tegishli klassifikatsiya tizimida taqsimlangan tovarlarning batafsil ro'yxatidir.

7. **Tovarlarni kodlashtirish** — mazkur klassifikatsiya tizimida belgilangan qoidalarga asosan tasniflanadigan ob'ektni belgi yoki belgilar guruhi shaklida tassavur qilish imkoniyatini beradigan texnikaviy usuldur.

8. **Bryussel tovar nomenklaturasi** – 5 bo'lim va 186 bazis tovar pozitsiyalardan tashkil topgan Bryussel shahrida 29 dekabr 1913 yilda 29 davlatlar tomonidan qabul qilingan tovarlar klassifikatori.

9. **O'YYoD Yagonalashgan tashqi savdoning tovar nomenklaturasi (O'YYoD YaTS TN)** – sobiq Sovet Ittifoqi va uning ittifoqdosh davlatlarining tashqi

iqtisodiy faoliyatining asosiy klassifikatori sifatida 1962-1991 yillarda xizmat qilib keldi. Uning ichida 10 tovar bo'limlari, 57 tovar guruhlari, 325 kenja guruhlari, 4200 tovar pozitsiyalari va 10 mingdan ortiq . subpozitsiyalar mavjud edi.

10. **BMTning Standart xalqaro savdo klassifikatsiyasi (SHSK)** – EKOSOS sessiyasida 12 iyul 1950 yilda BMTning Statistika ha'ati tomonidan taklif etilib, unda tovarlar klassifikatsiyasi bir nechta belgilar, ulardan asosiysi ishlov berish kentma ketligi bo'lib, ularning asosida amalga oshirilib, barcha tovarlar uchta sinfga bo'lingan edi: xom ashyo, yarim tayyor maxsulot va tayyor maxsulot.

11. **Bojxona Hamkorligi Kengashi Nomenklaturasi (BHK)** –tovarlar kelib chiqishi va ishlov berish darajasi printsiplari asosida tuzilgan bo'lib u 21 bo'lim, 99guruh, 1011 tovar kenja guruhlardan tashkil topgan edi.

12. **Assortiment nomuvofiqligi** — iste'molchi talab etadigan assortiment va o'rtacha ishlab chiqaruvchi taklif etadigan mahsulotlar assortimenti o'rtasidagi farq.

13. **Iste'mol tovarlari** — shaxsiy iste'mol uchun iste'molchilar sotib oladigan tovarlar.

14. **Assortiment kengayishi** — mazkur assortimentni chuqurlashtiradigan assortiment guruhiga qo'shiladigan yangi mahsulotlar.

15. **Uyg'unlashtirilgan tovarlarni tavsiflash va kodlashtirish bo'yicha tizim (UTN)** –milliy tovarlar nomenklaturalarning asosini xosil qilgan va bojxona to'lovlarining stavkalarini belgilashga xizmat qiladigan, o'zining huquqiy shaklida, BHK tomonidan ishlab chiqilgan xalqaro konvensiya sifatida 1 yanvar 1988 yilda amaliyotga kiritilgan, ko'p maqsadli xalqaro tovar nomenklaturasidir.

16. **TIF TN talqinining umumiy qoidalari** – o'zining mohiyati bilan tovarlar klassifikatsiyasining umumiy printsiplaridir.

17. **Standartlashtirish** – ma'lum sohadagi tartiblashtirishning optimal darajasiga etishishiga qaratilgan, hamda ilm-fan, texnika va iqtisodiyotda takrorlanadigan masalalar uchun echimlarni topishdan iborat bo'lgan faoliyatdir.

18. **Milliy standartlashtirish**— bir davlat miqyosida standarlashirish bo'yicha olib boriladigan faoliyatdir.

19. **Xalqaro standartlashtirish** - ikki va undan ortiq bo'lgan mustaqil mamlakatlar miqyosida, natijasi xalqaro standartlardan iborat bo'lgan, standartlashtirish bo'yicha olib boriladigan faoliyatdir.

20. **Yagonalashtirish (unifikatsiya)** – moddiy ishlab chiqarish ob'ektlarning nomenklaturasi va xossalarini, ularning o'zaro almashuvchanligi, bir biriga mosligi, va konstruktorlik – texnologik o'xshashligini oshishi, hamda ishlab chiqarish va foydalanish harajatlari kamayishi bilan bog'lik bo'lgan oqilonalik cheklashdir.

21. **O'zaro almashuvchanlik** –tegishli ehtiyojlarni qondirish maqsadida bir mahsulotning o'rniga boshqa mahsulotni ishlatishga yaroqliligidir.

22. **Moslik** – ma'lum sharoitlarda tegishli talablarni bajarilishi noxush oqibatlarni keltirmaydigan holda, tovarlarni bir biri bilan birga ishlatilishga yaroqli bo'lishi deyiladi.

23. **Milliy standart** - Milliy standartlashtirish organi qabul qilgan standartdir.

24. **Xalqaro standart** – xalqaro standartlashtirish organi qabul qilgan standartdir.

25. **Standartlashtirish bo'yicha xalqaro tashkilot (ISO)** – xalqaro standartlarni ishlab chiqish va joriy etish sohasida etakchilik sifatida ishlab kelayotgan va jahonda bu sohada eng nufuzli tashkilot bo'lgan organdir. Uning a'zolarining soni hozirgi vaqtgacha 90dan ortiq bo'lib, unga BMTning standartlar moslashtiruvchi bo'yicha qo'mitasi majlisida 1946 yilda asos solindi.

26. **Xalqaro elektrotexnika qa'ati (IEK)** – Nufuzi ISO tashkilotidan keyingi o'rinda bo'lgan 1906 yilda asos solingan standartlashtirish bo'yicha xalqaro tashkilotdir. Uning faoliyat ko'lamiga elektrotexnika, aloqa va radioelektronika sohalari kirib, a'zo mamlakatlar soni 43taga etgandir.

27. **Sifat nazorati bo'yicha Yevropa tashkiloti** – mahsulot sifati masalalari bo'yicha ilmiy – texnikaviy hamkorlik sohasida muhim o'ringa egadir. Mazkur tashkilot 1957- yilda yaratilib, hozirgacha u iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyot hamda insoniyatning turmush sharoitlarini yaxshilashga sezilarli xissa qo'shib kelmoqda. Ushbu tashkilotning a'zo-mamlakatlari sonida 46 -ta Yevropa, Osiyo, Amerika va Afrika davlatalari kirgandir.

28. **Tovarlar sertifikatlashtirilishi** — iste'molchilar tomonidan qo'yiladigan talablarga mahsulotni mosligini tasdiqlashga mo'ljallangan tizim bo'lib uning vositasida tovar, unga qo'yiladigan talablarga javob berishligini kafolatlanadi.

29. **Mahsulot**- moddiy yoki nomoddiy shaklga ega bo'lgan inson iqtisodiy faoliyatining mahsulidir.

30. **Tovar** — moddiy shaklga ega bo'lgan va oldi-sottiga mo'ljallangan mahsulotdir.

31. **Tovarshunoslik** — bu tovarning, iste'mol qiymatlarini belgilab beruvchi va unga asos soluvchi xossalari hamda ularni ta'min etuvchi faktorlari to'g'risidagi fan sohasidir.

32. **Klassifikatsiyaning ierarxik usuli** – ob'ektlarning umumiy ko'pligini ketma ketlik bilan o'zaro bog'lik bo'lgan klassifikatsion guruhlariga bo'linishi deyiladi.

33. **Klassifikatsiyaning faset usuli** - ob'ektlarning umumiy ko'pligini parallel ravishda o'zaro bog'lik bo'lmagan klassifikatsion guruhlariga bo'linishi deyiladi.

34. **Kod** - klassifikatsiya ob'ektini va klassifikatsion guruhini belgilash uchun qo'llanadigan xarflar yoki sonlar shaklidagi belgi yoki belgilar majmui deyiladi.

35. **Kodlashtirish usullari** - ular tartibli, seriyali-tartibli, ketma ket va parallel usullardan iboratdir.

36. **Kodlashtirishning tartibli usuli** — unda ob'ektga tabiiy sonlar qatoridan raqamlar yoki ularning majmuini tabiiy tartib bo'yicha birlashtirish usuli deyiladi.

37. **Kodlashtirishning tartibli – seriyali usuli** - unda ob'ektga tabiiy sonlar qatoridan tashkil topgan kodlarni alohida seriyalarga va mazkur sonlarning diapazonlarini ma'lum xossalari bo'yicha tasniflangan klassifikatsiya ob'ektlariga birlashtirish deyiladi.

38. **Kodlashtirishning ketma ket usuli** – klassifikatsiyaning ierarxik usuli yordamida xosil bo'lgan ketma ket joylashgan o'zaro bog'lik klassifikatsion guruhlar uchun kodni yaratilishi deyiladi.

39. **Tovarlar qadoqlanishi** – atrof muhitni zararli ta'siridan va tovarni yo'qotilishi va zararlanishidan saqlaydigan vosita yoki vositalar majmuidir.

40. **Qadoq** – tovarni o'z ichiga oladigan va qadoqlanishning asosiy elementi bo'lgan mahsulotdir.

41. **Qadoqlash materiallari** — tovarni noma'qul bo'lgan mexanik ta'sirlardan saqlaydigan qadoqlarni tashkil etuvchi qo'shimcha tarkibiy qismidir.

42. **Tovarlar saqlanishi** – tovar harakatining tayyor mahsulotdan iste'moligacha yoki uni utilizatsiyasigacha bo'lgan texnologik tsiklining yakuniy bosqichidir.

43. **UN-EDIFACT**- Elektron axborot almashinuvi standarti.

44. **Yo'l**— transport vositalarini harakatlanishi uchun ajratilgan maydon.

45. **Yo'lovchi**— bir ob'ektdan boshqa ob'ektga etkazilishi kerak yo'lovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir.

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

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

48. **Tara** - ortish va tushirish, tashish va saklov operatsiyalarida foydalaniladi.

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

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

51. **Xalqaro transport yulaklari** — geografik hududlar orasidagi yo'laklar.

52. **Transport koridori** — bir kancha transport turlari katnashadigan, bir kancha davlat hududlaridan tranzit utadigan, O‘zbekistonni dengiz yoki kuruklik orqali chet ellar va MDX mamlakatlar bilan boglay oladigan transport.

53. **Yuk**— bir manzildan ikkinchi manzilga tashish uchun yuk va yulovchi tashishni ta’minlovchi illiy yoki xalqaro yuk tashish shartlari tizimi.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. O‘zbekiston Respublikasining Bojxona kodeksi. -T.: Adolat, 2000 y.
2. O‘zbekiston Respublikasining “O‘zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomalari to‘g‘risida” qonuni 2019- yil 6- fevral, O‘RQ-518-son
3. O‘zbekiston Respublikasining “Tashqi iqtisodiy faoliyati to‘g‘risida”gi qonuni. -T.: Iqtisodiyot va huquq dunyosi, 1998.
4. O‘zbekiston Respublikasi “Bojxona tarifi to‘g‘risida”gi qonuni, 29- avgust 1997- y.
5. O‘zbekiston Respublikasining “Davlat bojxona xizmati to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi qonuniga o‘zgartish va qo‘shimchalar kiritish haqida” qonun, 2018- yil 18- oktyabr, O‘RQ-502-son
6. O‘zbekiston Respublikasi Standartlashtirish to‘g‘risida”gi qonuni, 28- dekabr 1993 y.
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2005- yil 19- sentyabdagi “Eksport-import operatsiyalarni tartibga solishni yanada takomillashtirish chora – tadbirlari to‘g‘risida”gi PF-1831 qarori.
8. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti “Tashqi iqtisodiy faoliyatni tartibga solish bo‘yicha chora- tadbirlar to‘g‘risida”gi 27- mart 2008- yildagi № PF- 823 Farmoyishi.
9. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017- yil 07- fevraldagi ”O‘zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo‘yicha harakatlar strategiyasi to‘g‘risida” gi PF-4947 sonli Farmoni
10. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “O‘zbekiston Respublikasi tashqi savdo faoliyatini erkinlashtirish bo‘yicha qo‘shimcha chora- tadbirlari to‘g‘risida”gi 137-nchi raqamli 31- mart 1998- yildagi qarori.
11. «Mahsulotlarni sertifikatlashtirishini amalga oshirish tartibi to‘g‘risidagi» O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 6 iyul 2004- yildagi №318-sonli qarori.



12. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002- yil 6- may "Jismoniy shaxslar tomonidan O'zbekiston Respublikasi hududiga tovarlar olib kelishni tartibga solish to'g'risida" gi 154-sonli qarori

13. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002- yil 6- may "Jismoniy shaxslar tomonidan O'zbekiston Respublikasi hududiga tovarlar olib kelishni tartibga solish to'g'risida" gi 154-sonli qarorga qo'shimchalar va tuzatishlardan iborat bo'lgan 2002- yildagi № 335 sonli VM qarori.

14. Mirziyoev Sh.M. Tanqidiy tahlil, qat'iy tartib-intizom va shaxsiy javobgarlik – har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo'lishi kerak.–T.: O'zbekiston, 2017. – 34 b.

15. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. – T.: O'zbekiston, 2016. - 56 b.

16. Mirziyoev Sh.M. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash – yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. – T.: "O'zbekiston", 2017. – 48 b

17. Mirziyoev Sh.M. Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. – T.: "O'zbekiston", 2017. – 488 b.

17. Bekmuradov A.Sh. va boshq. "Tashqi iqtisodiy siyosat: savdo va investitsiyalar oqimlari". - T.: TDIU, 2005 y. – 62 b.

18. Kucharov A., Toirov Sh. «Bojxona ishi». Darslik. -T.: TDIU, 2009. -232 bet.

19. Бондаренко Н.П. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности. -М.: "МарТ", 2007 г.

20. Евсеева, А.А. Международные перевозки /А.А. Евсеева, Е.В. Сарафанова. - М.: Феникс, 2016.- 416 с.

21. Камалова Э.А. Транспортный фактор логистической системы управления в международных перевозках грузов. // Агроиктисодиёт. – Т., 2018. – №4. – 55-59 б.(08.00.00; №25);

22. Камалова Э.А. Разработка предложений, направленных на оптимизацию транспортно-логистических потоков. // Халқаро молия ва ҳисоб, илмий электрон журнали. – Т., 2018. – №3. – 1-10 б.(08.00.00; №19);

23. Kamalova E. Women street vendors: some field realities from west siang district of arunachal Pradesh // TRANS Asian Journal of Marketing & Management Research. – India, ISSN:2279-0667, Vol 6, Issue 5, May 2017. – P-19-29. Impact Factor:SJIF 2013=4.289

24. Камалова Э.А. Оценка влияния транспортного фактора на развития мировых интеграционных процессов // Biznes-эксперт. – Т., 2019. – №3. –77-81 б. (08.00.00; №3)Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие по программам "Организация и выполнение международных автомобильных перевозок грузов (пассажиры)".- Минск: Центр "БАМЭ-Экспедитор", 2017. - 395 с.

25. Кузьмин, А. С. Международные перевозки / А.С. Кузьмин. - М.: ТетраСистемс, 2016. - 128 с.

26. Киреев В. Международная экономика. –М.: Экономика, 1997.

27. Линдерт П.Х. Экономика мирохозяйственных связей. –М.: Экономика, 1994.

32. Саркисов, С. В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД. Учебник / С.В. Саркисов. - М.: ВАВТ Минэкономразвития России, 2015. - 216с.

28. Свинухов В.Г. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности.-М.: Экономист, 2004 г.

29. Покровская В.В. Внешнеэкономическая деятельность: учебник для бакалавриата и магистратуры.-М.: Издательство Юрайт, 2015. -731 с.

30. Транспортно-экспедиционная деятельность. Учебник и практикум./под ред. Е. В. Будриной. -М.: Издательство Юрайт, 2017. - 369 с.

31. Шамагдиев А.Ш. Международные транспортные перевозки (маъруза матни).-Т.: TDIU, 2006.

АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ СОҲАСИДА ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ВА ХОРИЖИЙ ДАВЛАТЛАР  
ЎРТАСИДА ИМЗОЛАНГАН ИККИ ТОМОНЛАМА БИТИМЛАР:

Mamlakat	Bitimning nomlanishi
<a href="#">Turkiva bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Турецкой Республики о сухопутном сообщении
<a href="#">Ukraina bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Украины о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Eron bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Xitov bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Belorus bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Gruziya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Грузия о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Moldova bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Молдова о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Turkmaniston bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Туркменистана о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении
<a href="#">Latviya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Латвийской Республики о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Ozarboyjon bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении
<a href="#">Ruminiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Румынии о сотрудничестве в области автодорожных транзитных перевозках
<a href="#">Qirg'iziston bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Киргизской Республики о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Slovakiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Словацкой Республики о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении
<a href="#">Litva bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Литовской Республики о международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом
<a href="#">Finlyandiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Финляндской Республики о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Bolqariya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Болгария о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов
<a href="#">Gretsiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Греческой Республики о международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом
<a href="#">Chexiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Чешской Республики о международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом
<a href="#">Rossiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении
<a href="#">Italiya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Итальянской Республики по взаимному регулированию международных перевозок пассажиров и грузов
<a href="#">Germaniya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Федеративной Республики Германия о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов
<a href="#">Avstriya bilan</a>	Соглашение между Узбекским агентством автомобильного и речного транспорта и Федеральным министерством транспорта, инноваций и технологии Австрийской Республики о международных перевозках грузов
<a href="#">Shveysariya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Швейцарским Федеральным Советом о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов
<a href="#">Venariya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Венгерской Республики о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов
<a href="#">Niderlandlar bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Королевства Нидерландов о международных автомобильных перевозках
<a href="#">Polsha bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Польша о международных автомобильных перевозках
<a href="#">Sloveniya bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Словения о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов
<a href="#">Qozog'iston bilan</a>	Соглашение между Правительством Республики Узбекистан и Правительством Республики Козогистон о международных автомобильных сообщениях.

	<b>KIRISH</b>	3
<b>I-bob.</b>	<b>TASHQI IQTISODIY FAOLIYATDA TRANSPORT TASHUVLARI FANINING PREDMETI VA VAZIFALARI</b>	7
1.1	Xalqaro transportning mohiyati va ahamiyati	7
1.2	Xalqaro transport konvensiyalari - davlatlararo tashuvlarini tartibga solishning me'yoriy - huquqiy asosidir	9
1.3	O'zbekistonda zamonaviy transport tizimini rivojlantirish	12
<b>II- bob.</b>	<b>XALQARO TRANSPORT KONTSEPTSIYASINING ZAMONAVIY TOMONLARI</b>	16
2.1	Xalqaro transport jarayonlari va ularning mazmuni	16
2.2	Transport operatsiyalari va ularni turlanishi	18
2.3	Transport tizimi va uning tashkil etuvchilari	20
2.4	Xalqaro transport tashkilotlari va dasturlari	26
<b>III- bob.</b>	<b>XALQARO TRANSPORT TASHUVLARINI TASHKILLASHTIRISH VA ULARNI BOSHQARISH</b>	
3.1.	Transport tashuvlari va ularning turlari	37
3.2.	Yuklar va ularning turlari	40
<b>IV- bob.</b>	<b>XALQARO TRANSPORT KONVENSIYALARI</b>	48
4.1	Xalqaro transport konvensiyalari, ularning mohiyati hamda O'zbekiston tashqi savdo yuklarining tashuvlarida qo'llanilishi	48
4.2.	Xalqaro avtomobil va temir yo'l konvensiyalari va ularning Xalqaro temir tashuvlarini amalga oshirishdagi o'rni	56
4.3.	Xalqaro dengiz konvensiyalari va ularning asosiy mazmuni	64
<b>V- bob.</b>	<b>MAXSUS TASHUVLAR BO'YICHA HALQARO KONVENTSIYALARI</b>	71
5.1.	Tovarlar va transport vositalarining vaqtinchalik olib kirish bo'yicha Xalqaro konvensiyalar (ATA, CPD).	71
5.2.	Tez buziluvchan yuklar tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya	76
5.3.	Havfli yuklar va ularning Xalqaro tashuvlari bo'yicha Xalqaro konvensiya (ADR)	79

<b>VI- bob.</b>	<b>DENGIZ TRANSPORTI BILAN HALQARO TASHUVLARNI TASHKIL ETILISHI</b>	87
6.1.	Dengiz transporti va uning hozirgi zamon Xalqaro transport tashuvlaridagi o'ri	87
6.2.	Dengiz tashuvlarida kema qatnovini tashkil etilishi va savdo kontraktlarining transport shartlari	89
6.3.	Dengiz tashuvlarini rejalashtirish va tashkil etilishi	91
<b>VII- bob.</b>	<b>XALQARO TEMIR YO'L TASHUVLARINING TASHKIL ETILISHI</b>	
7.1.	Temir yo'l transporti, uning mamlakat iqtisodiyoti uchun ahamiyati.	97
7.2.	Temir yo'l yuk tashuvlari bo'yicha asosiy Xalqaro konvensiyalar	98
<b>VIII- bob.</b>	<b>AVTOMOBIL TRANSPORTI YORDAMIDA HALQARO TASHUVLARINI TASHKIL ETISH</b>	
8.1.	Avtomobil tashuvlarining Xalqaro savdo jarayonlaridagi o'ri va mamlakatimiz uchun ahamiyati	107
8.2.	Xalqaro avtotransport konvensiyalari va ularning amaliy qo'llanilishi	112
8.3.	Xalqaro avtotransport tashuvlarini tashkil etish	117
<b>IX- bob.</b>	<b>HAVO TASHUVLARIDA TOVARLAR YETKAZILISHINI TASHKIL ETISH</b>	
9.1.	Aviatransport Xalqaro iqtisodiy aloqalar tizimida	121
9.2.	Havo tashuvlarini rejalashtirish, tashkil etish va ularning kelajagi	123
<b>X- bob.</b>	<b>TOVARLAR YETKAZIB BERISH TIJORAT (BAZIS) SHARTLARI VA ULARNING ASOSIDA TOVARLAR NARXINI HISOBLASH</b>	128
10.1.	Xalqaro tijorat shartlari va ularni xalqaro tijorat kontraktlarida qo'llanilishi	128
10.2.	Bojxona qiymati va uni har xil bazis shartlar asosida hisoblanishi	129
	<b>GLOSSARIY</b>	140
	<b>FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI</b>	146
	<b>ILOVALAR</b>	