

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O‘RTA MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI
TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

A.T. Shermuhamedov, N.S. Ismailova

XALQARO TRANSPORT
KORIDORLARI

O‘quv qo‘llanma

TOSHKENT – «IQTISODIYOT» – 2019

УДК: 330(075)
65.9(5Ў)-56
Б57

Shermuhamedov A.T., Ismailova N.S. Xalqaro transport koridorlari. O‘quv qo‘llanma. – T.: TDIU, 2019. – 128 bet.

O‘quv qo‘llanma magistratura bo‘limi “Jahon iqtisodiyoti” mutaxassisligi talabalariga mo‘ljallangan. Unda xalqaro savdoda eksport-import operatsiyalari hamda tovarlarning hududlar orqali transport vositalarida harakatlanishi, xalqaro transport koridorlaridan foydalanishda hujjatlashtirish tizimi, globallashtirish jarayonida eng qisqa va xavfsiz koridorlarni aniqlash va ulardan foydalanishni tashkillashtirish, xalqaro transport koridorlar faoliyatini sug‘urtalash, xalqaro magistrallar, temiryo‘llar va jamoat yo‘llaridan foydalanishni tashkil etish tizimini o‘rganish, BMTning xalqaro transport bo‘yicha kelushuv va paktlari o‘rganilgan. O‘quv qo‘llanma har bir bobining yakunida nazorat uchun savollar keltirilgan bo‘lib, ushbu savollar talabalarni seminar mashg‘ulotlarida mavzuni chuqurroq o‘zlashtirishlariga yordam beradi.

Taqrizchilar:

Sh.G. G‘oyibnazarov – G.V. Plexanov nomidagi Rossiya iqtisodiyot universitetining Xalqaro iqtisodiyot kafedrasi mudiri, professor, s.f.d.

A.S. Kucharov – Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti professori, i.f.n.

ISBN: 978-9943-6058-3-1

УДК: 330(075)
ББК 65,9(5Ў)-56
Б57

MUNDARIJA

	KIRISH.....	4
1-bob.	XALQARO SAVDODA EKSPORT-IMPORT OPERATSIYALARI HAMDA TOVARLARNING HUDUDLAR ORQALI TRANSPORT VOSITALARIDA HARAKATLANISHI.....	5
2-bob.	XALQARO TRANSPORT KORIDORLARIDAN FOYDALANISHDA HUIJATLASHTIRISH TIZIMI.....	24
3-bob.	GLOBALLASHUV JARAYONIDA ENG QISQA VA XAVFSIZ KORIDORLARNI ANIQLASH VA ULARDAN FOYDALANISHNI TASHKILLASHTIRISH.....	39
4-bob.	XALQARO TRANSPORT KORIDORLAR FAOLIYATINI SUG'URTALASH.....	53
5-bob.	XALQARO MAGISTRALLAR, TEMIRYO'LLAR VA JAMOAT YO'LLARIDAN FOYDALANISHNI TASHKIL ETISH TIZIMINI O'RGANISH.....	63
6-bob.	BMTNING XALQARO TRANSPORT BO'YICHA KELUSHUVLARI VA PAKTLARI HAMDA MILLIY QONUNCHILIKLAR. O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI HUDUDLARIDAN O'TUVCHI TRANSPORT KORIDORLAR TAVSIFI.....	86
	FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI.....	116
	ILOVALAR.....	120
	IZOHLI LUG'AT.....	123

KIRISH

Tashqi iqtisodiy faoliyat moddiy, moliyaviy va intellektual mulk tovarlarini xalqaro savdo jarayonlarida almashinishining turli yoʻnalishlari, shakllari va vositalarini ifodalovchi yaxlit tizimdir. Bu istalgan mamlakat iqtisodiyotidagi eng murakkab soha boʻlib, uni tartibga solish tizimini rivojlantirish uchun atroflicha yondashishni taqozo etadi.

Hozirgi sharoitda Oʻzbekiston Respublikasi geosiyosiy holatining oʻzgarishi, bosqichma-bosqich iqtisodiy islohotlarning amalga oshirilishi mamlakat taraqqiyotida tashqi iqtisodiy faoliyatning rolini ancha koʻtardi. Oʻzbekiston uchun nafaqat uzoq xorij, balki yaqin qoʻshnilar bilan ham xoʻjalik va savdo aloqalarini rivojlantira boshladi. Shu munosabat bilan milliy iqtisodiyotni rivojlantirishda tashqi iqtisodiy aloqalarning roli oshdi. Shu bilan birga, tashqi iqtisodiy aloqalarni davlat tomonidan tartibga solish mexanizmlarini yaratishga ehtiyoj paydo boʻldi.

Bozor munosabatlari va mulkchilik shakllarining xilma-xilligiga oʻtish, mulkchilik shakllaridan qatʼi nazar barcha korxonalariga tashqi iqtisodiy faoliyat bilan shugʻullanish huquqining berilishi tashqi iqtisodiy faoliyatni tartibga solish mexanizmlari rivojlanib borishiga olib keldi. Oʻzbekiston Respublikasi iqtisodiyotining jahon xoʻjaligi iqtisodiyotiga integrallashib borishi natijasida mamlakat hukumati tomonidan jahon xoʻjaligi va bozoriga nisbatan milliy iqtisodiyotning yanada ochiq boʻlishiga yoʻnaltirilgan chora-tadbirlar amalga oshirildi. Lekin Oʻzbekistonning jahon xoʻjaligi aloqalariga toʻgʻridan toʻgʻri, bevosita kirish jarayoni «katta sakrash» koʻrinishida amalga oshirilishi mumkin emas. Bu jarayon bosqichma-bosqich, obyektiv tarkibiga qarab va butun xoʻjalik mexanizmi, xususan, uning tashqi iqtisodiy sektori, shu jumladan, tashqi iqtisodiy faoliyatini tartibga solish tizimini isloh qilish bilan rivojlanib boradi.

Oʻzbekiston Respublikasi iqtisodiyotining tobora jahon xoʻjaligi iqtisodiyotiga integrallashuvi, Vazirlar Mahkamasining 2004-yil 7-fevraldagi majlisida taʼkidlab oʻtilganidek, tashqi iqtisodiy faoliyatini xalqaro andozalar asosida rivojlantirish, samarali bojxona siyosatini ishlab chiqish, bojxona xizmatini yanada takomillashtirishni taqozo etadi.

XX asrning oxirlarida davlatning tashqi savdo siyosati masalalarini oʻrganishga katta eʼtibor berildi. Bu haqida oʻzimizda va xorijda olib borilgan fundamental ishlar, nazariy va amaliy xarakterdagi maqolalar dalil boʻla oladi. Lekin shuning bilan birga, tashqi savdo siyosatini amalga oshirishning asosiy mexanizmlaridan biri boʻlmish bojxona siyosatining shakllanishi va bojxona xizmatini rivojlantirish strategiyasi muammolari haligacha yetarli darajada oʻrganilmagan.

Tashqi iqtisodiy faoliyat, uning qatnashchilari faoliyati, xarakteri va koʻlami oʻzgarishi respublikamiz bojxona siyosatida oʻz aksini topishi lozim.

1-bob. XALQARO SAVDODA EKSPORT-IMPORT OPERATSIYALARI HAMDA TOVARLARNING HUDUDLAR ORQALI TRANSPORT VOSITALARIDA HARAKATLANISHI

Xalqaro savdo haqida tushuncha, tashqi iqtisodiy faoliyatda tovar-moddiy boyliklar oqimlari, eksport-import operatsiyalari, tovarlarni yetkazib berish shartlari INKOTERMS 2010 to'g'risida ma'lumot. Jahonning yetakchi davlatlari tashqi iqtisodiy faoliyatda logistika tizimlari to'g'risida ma'lumot berish.

Kalit so'zlar: *Tashqi iqtisodiy aloqalar, xalqaro savdoda eksport-import, savdo tizimi, transport vositalari.*

Tashqi iqtisodiy aloqalar turli regulyatorlar ta'sirida shakllanadi, ular mazkur aloqalarning paydo bo'lishiga ta'sir ko'rsatadi va ularning rivojlanishini davlat manfaatlarini himoya qiladigan yagona samarali siyosiy-iqtisodiy tizimga yo'naltiradi. Tashqi iqtisodiy aloqalarning regulyatorlari iqtisodiy va tashkiliy-boshqarish regulyatorlari bo'lishi mumkin.

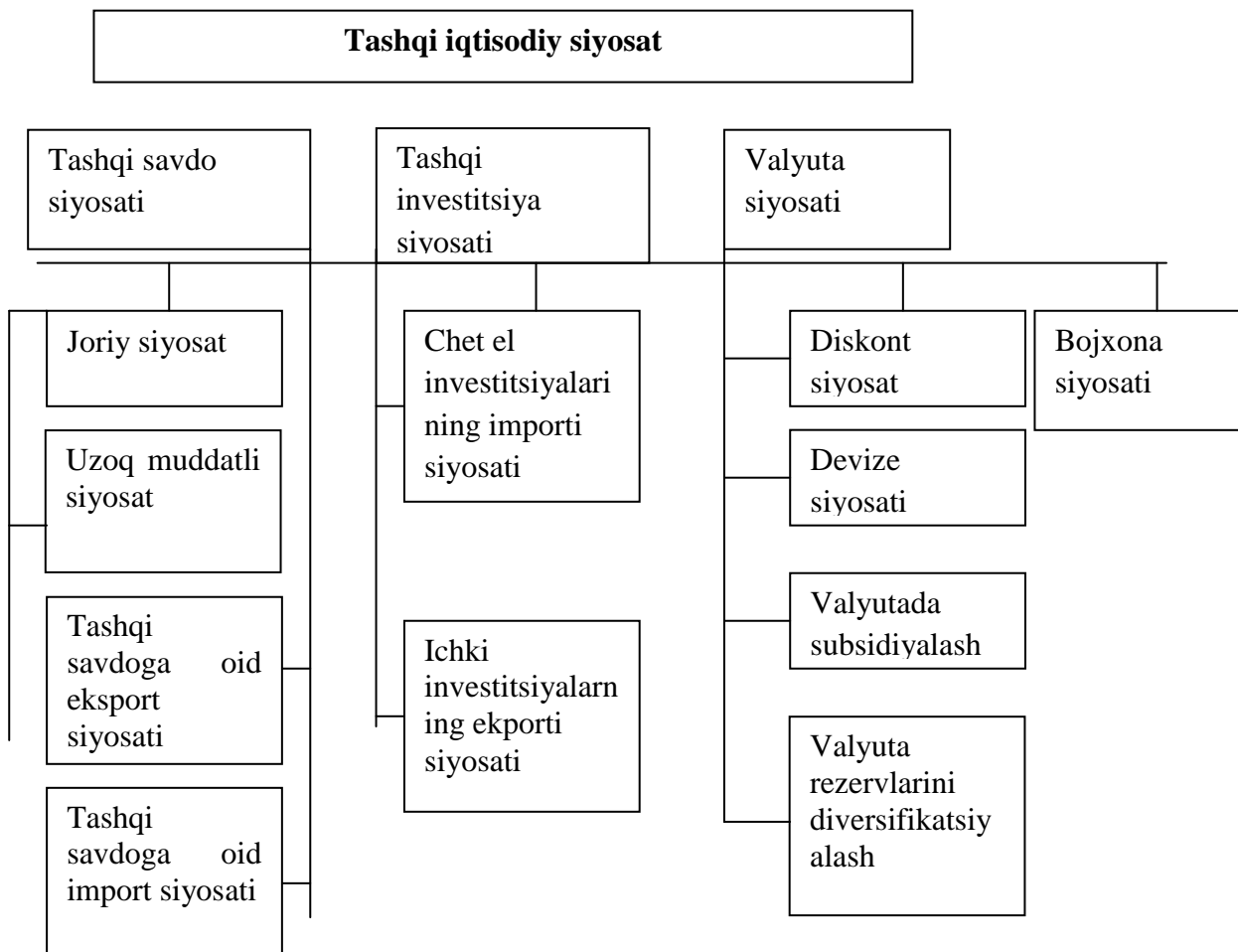
Iqtisodiy regulyatorlar mazkur aloqalarning paydo bo'lish va amalga oshirishning iqtisodiy manfaatlariga ta'sir ko'rsatadi. Ularga quyidagilar kiradi: talab va taklifning nisbati; jahondagi va ichki narxlar, tariflar, valuta kurslari, foiz stavkalarining nisbati; tovarlar (ishlar, xizmatlar) ishlab chiqarishni rivojlantirishning jahondagi va ichki darajalari, ularning hajmlari, sifati va samaradorligi bo'yicha nisbati; iqtisodiy rag'batlar; prognozlar, rejalar, dasturlar va hokazolar. Bozor iqtisodiyotida reja indikator hisoblanib, rivojlanishning istiqbolli maqsadlarini belgilash va eng muhim makroiqtisodiy nisbatlarni aniqlashga xizmat qiladi.

Tashkiliy-boshqarish regulyatorlari davlat va uning ma'muriy tuzdagi organlarining tashqi iqtisodiy aloqalarni shakllantirish va rivojlantirishga turli direktiv hujjatlar orqali bir maqsadga yo'naltirilgan ta'siridir. Ularga quyidagilar kiradi: tovarlar (ishlar, xizmatlar) eksporti va importini kvotalash va litsenziyalash; faoliyatining ayrim turlarini litsenziyalash; tovarlar (ishlar, xizmatlar) eksportidan olingan valuta tushumining bir qismini majburiy tarzda sotish mexanizmi; bojxona rejimlari; tovarlarni olib kirish va olib chiqishning bojxona rasmiylashtiruvi; valuta nazorati; bojxona nazorati; eksport nazorati; import nazorati va hokazolar.

Davlat tomonidan tashqi iqtisodiy aloqalarni faol tartibga solish o'zining iqtisodiy salohiyatini mustahkamlayotgan davlat tashqi iqtisodiy siyosatining asosiy maqsadi hisoblanadi. Davlatning tashqi iqtisodiy siyosati ko'p jihatdan uning to'lov balansi holatiga bog'liq bo'ladi. Tashqi iqtisodiy siyosat vaqt va makon jihatlarini – joriy va uzoq muddatli siyosatni o'z ichiga oladi. Joriy tashqi iqtisodiy siyosat tashqi iqtisodiy faoliyatni tezkor tarzda tartibga solishdan iborat, uzoq muddatli siyosat esa yirik miqyosdagi vazifalarni hal etadi.

Tashqi iqtisodiy siyosatning makon jihati jahon va mamlakat iqtisodiyotiga ta'sir ko'rsatishning asosiy yo'nalishlari bo'yicha davlatning harakatlarini belgilaydi. Ushbu belgiga binoan davlatning tashqi iqtisodiy siyosati tarkibiga tashqi savdo siyosati, tashqi investitsiya siyosati, valuta siyosati, bojxona siyosati kiradi (1-chizma).

O‘zbekiston Respublikasining tashqi savdo siyosati xalqaro ko‘lamda tovarlar, ishlar, xizmatlar, axborotlar, intellektual faoliyat natijalarini ayirboshlashni qamrab olib, O‘zbekiston Respublikasining chet el davlatlari bilan tashqi savdo faoliyati sohasidagi munosabatlarini belgilaydi va tartibga soladi. Ushbu munosabatlar O‘zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomalaridan kelib chiqadigan xalqaro huquq va majburiyatlarning umume’tirof etilgan qoida va me’yorlariga rioya qilishga asoslanadi. O‘zbekiston va chet el yuridik hamda jismoniy shaxslariga tashqi savdo faoliyatini yuritish tartibi, shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi hokimiyat organlari va uning subyektlarining tashqi savdo faoliyati sohasidagi huquqlari, majburiyatlari, mas’uliyati O‘zbekiston Respublikasi qonunlari bilan belgilangan.



1-rasm. O‘zbekiston Respublikasi tashqi iqtisodiy siyosatining asosiy shakllari

Tashqi savdo siyosati o‘z ichiga eksport va import siyosatini oladi.

Eksport siyosati. O‘zbekistonning raqobatbardosh tovarlarini jahon bozorida sotishga va ana shunday tovarlar ishlab chiqarishni rag‘batlantirishga yo‘naltirilgan. Eksportga qodir ishlab chiqarishlarni rag‘batlantirish uchun davlat buyurtmalari, budjetdan moliyalash, kreditlar, ilmiy-tadqiqot, tajriba-konstruktorlik ishlarini moliyalash va hokazolardan foydalaniladi.

Import siyosati O‘zbekiston Respublikasiga xorijdan tovarlar (ishlar, xizmatlar) olib kelinishini tartibga solishga yo‘naltirilgan. Bunday tartibga solishning vositasi bo‘lib respublika iqtisodiyotini himoya qilish maqsadida importni to‘g‘ridan to‘g‘ri cheklash hisoblanadi; buning uchun litsenziyalash va kontingentlash, importga doir antidemping va kompensatsiya bojlari, eng kam import narxlari tizimi va hokazolardan foydalaniladi.

Kontingentlash – kontingent (lotincha *contingentum* – hissasiga to‘g‘ri keladigan) deb nomlanadigan eksport-import kvotalarini belgilash yordamida davlatning tashqi savdoni tartibga solish shakllaridan biri. Tashqi savdoda u ba’zi tovarlar uchun ularni olib kirish, olib chiqish yoki qo‘shni mamlakatlarga tranzitining vazn yoxud qiymat birliklarida ifodalangan eng yuqori me‘yorni, bevosita importni cheklashga yo‘naltirilmagan, lekin shunday bo‘lsa-da, ularning harakati tashqi savdoni cheklaydigan ma‘muriy rasmiyatchiliklarni belgilashni anglatadi. Bularga bojxona rasmiyatchiliklari, sanitariya va veterinariya me‘yorlari, texnik standart va me‘yorlar va hokazolar kiradi.

Import siyosati o‘z harakatlarida importning mamlakat iqtisodiyotidagi roli quyidagi ikki omilga bog‘liqligini hisobga oladi:

birinchidan, import – davlat bojxona daromadlarining an’anaviy manbayi;

ikkinchidan, import – monopoliyaga qarshi dastak va mamlakat tovar ishlab chiqarishining raqobat hosil qiladigan unsuri.

Tashqi investitsiya siyosati O‘zbekiston Respublikasi hududiga chet el investitsiyalarini jalb etish va ulardan foydalanish hamda O‘zbekiston investitsiyalarini xorijga olib chiqishni tartibga solishga doir chora-tadbirlar majmuyidan iborat.

Investitsiyalar – foyda olish maqsadida investor tomonidan tadbirkorlik faoliyati obyektlariga qo‘yiladigan barcha turdagi mulkiy va intellektual boyliklardir.

Investitsiyalarda asosiy rol ni sarmoya (kapital) o‘ynaydi. Sarmoya daromad olish uchun mo‘ljallangan pullardir. Sarmoya boshqarish huquqi va foyda olish maqsadida korxonalar barpo etishga qo‘yilishi (bevosita investitsiyalar), qimmatli qog‘ozlarni xarid qilishga yo‘naltirilishi (portfel investitsiyalari), foiz olish uchun kreditga berilishi (kredit sarmoyasi) mumkin.

Tashqi investitsiya siyosati o‘z ichiga chet el investitsiyalarini import qilish siyosati va O‘zbekiston sarmoyalarini eksport qilish siyosatini oladi.

O‘zbekiston Respublikasiga chet el investitsiyalarini import qilish siyosati quyidagi vazifalarni hal etishga yo‘naltirilgan:

- mamlakatda ishlab chiqarilayotgan tovarlar va xizmatlar hajmini xalqaro standartlar darajasida ko‘paytirish;

- respublikaga ilg‘or (xalqaro baholash mezonlariga ko‘ra) texnologiyalar, tajriba, nou-xau va hokazolarni jalb etish;

- aholining bandligini ko‘paytirish va shunga asosan ishsizlik darajasini qisqartirish;

- jami ijtimoiy mahsulot va milliy daromadni ko‘paytirish.

O‘zbekiston investitsiyalarini eksport qilish siyosati quyidagi vazifalarni hal etishga yo‘naltirilgan:

- O'zbekistonning eksport tovarlari (xizmatlari)ni xorij bozorlariga harakatlantirish;

- foyda olish yoki ichki bozorni import tovarlari (yarimtayyor mahsulotlar, ehtiyot qismlar va hokazolar) bilan kafolatli ta'minlash uchun xorijda ishlab chiqarishni rivojlantirish;

- bank sohasini mustahkamlash va valuta operatsiyalarining samaradorligini oshirish;

- sug'urta tizimini mustahkamlash va sug'urta biznesining faolligini oshirish.

Valuta siyosati davlat va xalqaro valuta-moliya tashkilotlari tomonidan amalga oshiriladigan valuta munosabatlari sohasidagi iqtisodiy choralar hamda tashkiliy shakl va usullar jamini tashkil etadi.

Valuta siyosati davlatning valuta mablag'laridan maqsadli foydalanish bo'yicha faoliyatidir. Valuta siyosati ko'p qirrali bo'lib, o'z ichiga valuta mablag'larini shakllantirish va ishlatishning asosiy yo'nalishlarini, ana shu mablag'lardan samarali foydalanishga yo'naltirilgan chora-tadbirlarni ishlab chiqishni oladi. Valuta siyosatiga valuta bilan subsidiyalash va valuta rezervlarini diversifikatsiyalash ham kiradi. Valuta bozori va qimmatbaho metallar hamda toshlar bozori valuta siyosatining amal qilish sohasi hisoblanadi.

Joriy valuta siyosati diskont siyosati va devize siyosatiga bo'linadi. Moliya tizimining bir maromli faoliyatini ta'minlash, mamlakat to'lov balansining muvozanatini qo'llab-quvvatlash joriy valuta siyosatining vazifasi hisoblanadi.

Diskont siyosati investitsiyalar harakatlarini tartibga solish va to'lov majburiyatlarini muvozanatlashtirish, valuta kursini taxminiy tuzatish uchun foizning hisob stavkasidan foydalanish bo'yicha iqtisodiy va tashkiliy chora-tadbirlar tizimini o'z ichiga oladi. Ushbu siyosat pul talabi holati, narxlar dinamikasi va darajasi, pul massasi hajmi, qisqa muddatli investitsiyalar migratsiyasiga ta'sir ko'rsatishda namoyon bo'ladi.

Devize siyosati valuta intervensiyasi va valuta cheklashlari yordamida valutani xarid qilish va sotish bilan valuta kursini tartibga solish tizimidir. Valuta intervensiyasi O'zbekiston Respublikasi markaziy bankining xorijiy valutaning oldi-sotdisi bo'yicha maqsadli operatsiyalari bo'lib, u milliy valuta kursi dinamikasini uni oshirish yoki pasaytirishning muayyan chegaralari bilan cheklash maqsadini ko'zlaydi. Valuta cheklashlari milliy va xorijiy valuta, oltin va hokazolarga doir operatsiyalarni tartibga soladigan iqtisodiy, huquqiy, tashkiliy chora-tadbirlar majmuyidan iboratdir.

Uzoq muddatli valuta siyosati valuta mexanizmini o'zgartirishga doir tarkibiy tuzdagi uzoq muddatli chora-tadbirlarni qamrab oladi. Avvalo, Xalqaro valuta fondi doirasidagi davlatlararo muzokaralar va kelishuvlar uzoq muddatli valuta siyosatining asosiy usullari hisoblanadi. Valuta hisob-kitoblari tartibi, valuta kurslari va paritetlar rejimi, oltin va rezerv valutalardan, xalqaro to'lov vositalaridan foydalanish va hokazolar uzoq muddatli valuta siyosati choralari hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasining bojxona siyosati O'zbekiston Respublikasi ichki va tashqi siyosatining tarkibiy qismidir.

O‘zbekiston Respublikasi bojxona siyosatining asosiy maqsadlari quyidagilardir:

- bojxona nazorati vositalardan eng samarali foydalanilishini va O‘zbekiston Respublikasi bojxona hududida tovar ayirboshlashni tartibga solishni ta‘minlash;

- mamlakat bozorini himoya qilish va Respublika iqtisodiyotini rivojlantirishni rag‘batlantirishga doir savdo va siyosiy vazifalarni ro‘yobga chiqarishda ishtirok etish.

Bojxona siyosati bojxona ishining bir qismi bo‘lib, uning asoslari O‘zbekiston Respublikasi Bojxona kodeksi bilan belgilangan.

O‘zbekiston Respublikasi bojxona ishi sohasida xalqaro hamkorlikda faol ishtirok etishga intiladi, shu sababli O‘zbekiston Respublikasida bojxona ishi va bojxona siyosati umumqabul qilingan xalqaro me‘yorlar va amaliyot bilan uyg‘unlashtirish hamda birxillashtirish yo‘nalishida rivojlanmoqda.

1996-yilning 19-yanvarida Hamdo‘stlik davlatlari rahbarlari Bojxona va to‘lov ittifoqlarining tashkil etilishi istiqbollari to‘g‘risida qaror qabul qilishdi. Unda Hamdo‘stlik davlatlari hukumat boshliqlari kengashining Bojxona ittifoqini shakllantirish borasidagi faoliyati ma‘qullanib, Bojxona va to‘lov ittifoqlarini yaratish bo‘yicha ishlarni tezlashtirish va kengaytirishga qaror qilindi.

Undan tashqari 1995-yilning yanvarida Rossiya, Belarus va Qozog‘iston o‘rtasida ham Bojxona ittifoqi tuzish to‘g‘risida kelishuv tuzilib, keyinchalik unga Qirg‘iziston ham qo‘shildi, lekin tajriba shuni ko‘rsatayaptiki, bu tuzilma mavjud zaruratni to‘liq aks etmagani uchun ham uning faoliyatini dastavval ko‘zlagandek tashkillashtirish ma‘lum qiyinchiliklarga duch kelmoqda va uning to‘laqonli Bojxona ittifoqi bo‘lib shakllanishiga hali ancha harakat va vaqt talab etilishi zarur ko‘rinadi.

Hamdo‘stlik davlatlari Hamdo‘stlik doirasidagi integratsiya jarayonlarining natijalaridan qoniqmay, o‘zaro savdo masalalarini ikkitomonlama erkin savdo shartnomalari orqali tartibga sola boshladilar. Bunday shartnomalar jumladan 1997-yilning 2-iyunida Qozog‘iston Respublikasi, 1996-yilning 25-dekabrda Qirg‘iziston Respublikasi, 1996-yilning 10-yanvarida Tojikiston Respublikasi, 1995-yilning 4-sentabrda Gruziya Respublikasi va 1994-yilning 29-dekabr kuni Ukraina, 1992-yilning noyabrda Rossiya, va shu jumladan, Hamdo‘stlikning boshqa davlatlari bilan ham tuzilgan. Mazkur shartnomalarda taraflar bir-birlariga nisbatan erkin savdo rejimini joriy etib, o‘zaro boj va tashqi savdoni miqdoriy cheklashlarni qo‘llamaslik majburiyatini olishgan.

Xususan, shu sababli Markaziy Osiyo davlatlari ham o‘zaro integratsiya jarayonini boshlab yuborishdi. 1994-yilning 30-aprelida Qozog‘iston, Qirg‘iziston va O‘zbekiston Respublikalari o‘rtasida Yagona iqtisodiy hududni tashkil etish to‘g‘risida shartnoma tuzildi. Shartnomada taraflar tovar, xizmatlar, kapital va ishchi kuchining erkin ko‘chib yurishiga asoslangan umumiy iqtisodiy hudud shakllantirish va rivojlantirishga hamda erkin savdo sharoitini ta‘minlash maqsadida bojlarni bekor qilish, soliqlar, yig‘imlar va boshqa cheklashlarni bosqichma-bosqich pasaytirishga kelishishdi.

Yagona iqtisodiy hudud imkoniyatlaridan foydalanish maqsadida 1998-yilning 26-martida mazkur shartnomaga Tojikiston Respublikasi ham qo‘shildi. Hamdo‘stlik

doirasiga kirmaydigan davlatlar bilan O‘zbekiston o‘zining tashqi iqtisodiy yoki savdo munosabatlarini savdo va iqtisodiy, savdo hamda savdo aloqalari to‘g‘risida deb nomlangan shartnomalar orqali tartibga soladi. Mazkur shartnomalarda taraflar o‘zaro tovarlarning import va eksportida bir-birlariga nisbatan eng ko‘p qulaylik berish va diskriminatsiya qilmaslik rejimini qo‘llashga kelishganlar. Shu paytgacha O‘zbekiston shu kabi shartnomalarni dunyoning 38 ta davlati bilan tuzgan.

Tashqi savdoni tariflar orqali boshqarishning yana bir o‘ziga xos ko‘rinishi aniq chegaralangan biron hududning jadal iqtisodiy rivojlanishini ta‘minlash maqsadida alohida huquqiy tartibot, xususan, ayni shu hududda amal qiladigan alohida savdo tartibi joriy etishdan iboratdir. 1996-yilning 25-aprelida qabul qilingan «Erkin iqtisodiy zonalar to‘g‘risida»gi qonunga ko‘ra, O‘zbekistonda erkin iqtisodiy zonalar, xususan, erkin savdo zonalar tarzida tuzilishi mumkinligi belgilangan. Shuningdek, qonunga ko‘ra, erkin iqtisodiy zonalarda alohida bojxona, valuta, soliq va boshqa tartibot turlari o‘rnatilishi mumkin bo‘lib, alohida bojxona tartiboti deganda:

- tovarlarning olib kirilishi va olib chiqilishi uchun bojxona bojarini bekor qilish yoki kamaytirish;

- eksport yoki import uchun tarifdan tashqari cheklashlarni bekor qilish yoki yengillashtirish;

- tovarlarni belgilangan tartibda, albatta, bayonnomaga kiritgan holda erkin iqtisodiy zonaning bojxona chegarasi orqali olib o‘tishning soddalashtirilgan tartibini nazarda tutish mumkinligi belgilangan.

Boj-tarif usullar orqali boshqariladigan erkin iqtisodiy zonalarning, asosan, quyidagi turlari mavjud:

- 1) Savdo – omborxonalar zonalar. Bu o‘ziga xos chet el tovarlari odatdagi bojxona to‘lovlarini to‘lamasdan saqlanishi, sotilishi va olinishi mumkin bo‘lgan hududdir.

- 2) Eksport – ishlab chiqarish hududlari. Ularda import qilingan yarimtayyor mahsulotlar, butlovchi qismlar va komponentlar asosida eksportga mahsulot yetkazib beradigan yig‘ma ishlab chiqarish barpo etiladi. Eksport – ishlab chiqarish hududlarida ishlab chiqarishni tashkil etish maqsadida olib kirilayotgan mashina, xomashyo va komponentlar boj to‘lovlaridan batamom ozod etiladi.

- 3) Erkin iqtisodiy zonalarning alohida turi – ofshor hududlar. Ularning xususiyati shundan iboratki, ofshor hududlarda kompaniyalarni ta‘sis etuvchi shaxslar soliqlar bo‘yicha o‘z majburiyatlarini kamaytirish, haddan tashqari yuqori bojxona tariflari, valuta nazorati, eksport va import kvotalaridan ozod qilish qonun bilan ruxsat berilgan huquqidan foydalanish imkoniyatiga ega bo‘ladilar.

Endi hozirgi iqtisodiy sharoitda O‘zbekiston Respublikasining tashqi savdo faoliyati o‘ziga xos xususiyatlari nimalardan iboratligini ko‘rib chiqsak. Tashqi iqtisodiy siyosat davlat iqtisodiy siyosatining ajralmas qismi bo‘lib, tashqi iqtisodiy faoliyatni tartibga solishdagi davlat strategiyasini belgilaydi. Tashqi iqtisodiy siyosat davlatning siyosiy va iqtisodiy tamoyillariga tayanadi.

Tashqi iqtisodiy faoliyat davlat ahamiyatidagi aniq masalalarni yechish ma'lum ijtimoiy va milliy manfaatlarini himoya qilishni hisobga olgan holda ishlab chiqiladi va quyidagi masalalarni hal qilishda xizmat qiladi:

- milliy manfaatlarini himoya qilish tamoyillaridan kelib chiqib, tashqi iqtisodiy siyosat asosini importni tartibga solishga qaratilgan davlat siyosatiga;

- tashqi iqtisodiy siyosatni ishlab chiqishda davlat ushbu siyosatning ichki bozorini raqobatbardoshli mahsulotlar bilan to'ldirish, o'zida ishlab chiqarilmaydigan mahsulotlarga bo'lgan iste'molchilar talablarini qondirish kabi iqtisodiy muammolarni yechishdagi ahamiyatiga asoslanishiga;

- tashqi iqtisodiy siyosatda davlatning xalqaro iqtisodiy, siyosiy va madaniy aloqalarning rivojlanish darajasi, davlatning savdo va iqtisodiy rivojlanishi borasida xalqaro bitimlar va konvensiyalardagi ishtiroki o'z aksini topishiga;

- tashqi iqtisodiy siyosat mamlakat ichida sanoatning yangi sohalari shakllanishi, rivojlanishi va boshqa bir qator iqtisodiy masalalarni hal etishda xizmat qilishiga;

- tashqi iqtisodiy siyosat mamlakatdagi ishlab chiqarish korxonalarida yangi texnologiyalarni joriy qilish, mavjudlarini qayta rekonstruksiyalash va tarkibiy o'zgartirish siyosatini takomillashtirib, eksport hajmini oshirishga.

Dunyo sivilizatsiyasining rivojlanishi va O'zbekiston dunyo iqtisodiy hamjamiyatiga qo'shilish jarayonining tezlashib borishi bilan davlatning tashqi iqtisodiy siyosat yurgizishdagi asosiy huquqiy me'yorlari ham rivojlanib bormoqda. Ochiq bozor iqtisodiyoti sharoitida ma'lum turkum mahsulotlarni ishlab chiqarishdagi davlatning siyosiy ustunligi tashqi iqtisodiy siyosatning asosini tashkil qiladi. Ochiq iqtisodiy sharoitda davlat iqtisodiy siyosatining ahamiyati yuksaladi. Buni quyidagicha ifodalash mumkin:

- birinchidan, to'g'ri asosli ravishda ishlab chiqilgan tashqi iqtisodiy siyosat tashqi savdoning rivojlanishiga ko'maklashadi va davlat iqtisodiyoti rivojlanishidagi samaradorligini oshiradi;

- ikkinchidan, ilmiy va amaliy asoslangan tashqi iqtisodiy siyosat milliy iqtisodiyot himoyasini tashkil etadi va boshqa mamlakatlar ishlab chiqaruvchilari bilan raqobat qilishda teng huquqli sharoitlar yaratilishini ta'minlaydi;

- uchinchidan, erkin adolatli ishlab chiqarilgan tashqi iqtisodiy siyosat hamkor davlatlar bilan iqtisodiy, siyosiy va madaniy-ma'naviy munosabatlarning rivojlanishiga ko'maklashadi;

- to'rtinchidan, rivojlanayotgan tashqi iqtisodiy siyosat ichki iqtisodiy tizimlarning tartibga kelishiga ijobiy ta'sir qiladi va iqtisodiyot tarkibida samarali foyda beruvchi yangi sohalar shakllanishiga ko'maklashish kabi vazifalarni bajaradi.

Tashqi iqtisodiy siyosatni shakllantirish jarayonida har bir davlat o'ziga xos va mos, aniq bir siyosiy va iqtisodiy muhitga ega ekanligi va bu muhit bevosita tashqi iqtisodiy siyosatga ta'sir qilishini hisobga olishi darkor. Misol uchun, O'zbekiston va Angliya tashqi iqtisodiy siyosatiga ta'sir qiluvchi omillar bir-biridan farq qiladi. Angliya – rivojlangan va o'ziga o'xshagan rivojlangan ochiq iqtisodiyotga ega bo'lgan davlatlar bilan chegaradosh, shuningdek, bevosita dengiz va dunyo okeaniga

chiqa oladi, Yevropa Iqtisodiy Hamjamiyati va Butun Dunyo Savdo Tashkilotiga a'zo.

O'zbekistonga kelsak, achchiq bo'lsa-da, aytish lozimki, bularning to'la aksi namoyon bo'ladi. Bu holat o'ziga xos yangicha iqtisodiy tuzum barpo qilishni talab etadi. Shu sababli O'zbekiston sanoat tarmoqlari ko'proq qismini tashkil etgan samarali sohalardan tarkib topgan iqtisodiyot barpo qilishga ustuvor yo'nalish sifatida amal qilmoqda. Bunday intilish, albatta, yengil avtomobillar va avtobuslar, yuk mashinalari va traktorlar, samolyotlar, rangli metallar va to'qimachilik sanoati mahsulotlari ishlab chiqaruvchi korxonalar qisqa fursatda ishga tushganligi va boshqa yuzlab misollar orqali o'zining samarali natijalarini bermoqda. Lekin transport kommunikatsiyasi masalasiga jiddiy e'tibor berilishi lozim.

Davlat tashqi iqtisodiy siyosatni shakllantirishidagi yangi tashkil etilgan tarmoqlar himoyasini ta'minlash prinsipi muhim o'rin egallaydi. Ma'lumki, O'zbekiston Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligiga a'zo bo'lgan davlatlar o'rtasida tuzilgan erkin savdo shartnomasi a'zosi, Qirg'iziston va Qozog'iston Respublikalari bilan bojxona ittifoqidadir, shuningdek, bir qator davlatlar va yirik kompaniyalar bilan o'zaro foydali hamkorlik qilmoqda. Bu holatlar ham davlatning tashqi iqtisodiy siyosati va tashqi savdosini shakllantirishda muhim o'rin egallaydi. O'zbekiston tashqi iqtisodiy siyosatiga ta'sir qiluvchi muhim omillar qatoriga ikkitomonlama mahsulot almashinish ham kiradi. O'zbekiston hamkor davlatlar bilan mahsulot almashinishning maqbul darajasi saqlanib qolinishi tarafdoridir. Misol uchun, Germaniya O'zbekiston eksporti va importida muhim o'rin egallaydi, shu sababli bu davlat bilan erkin savdo iqtisodiy aloqalar o'rnatilishi davlatimiz uchun ulkan imkoniyatlar ochadi. Bu hol AQSh, Yaponiya, Fransiya, Angliya va boshqa rivojlangan davlatlarga ham tegishlidir. Ushbu davlatlar O'zbekistonda ular uchun yaratilgan qulayliklarga hamohang (qulayliklar umumiy tizimiga), asosan, O'zbekiston uchun qulay sharoitlar yaratib bermoqdalar.

Hozirgi iqtisodiy sharoitda respublikada ishlab chiqarilgan mahsulot eksporti hajmisiz ichki iqtisodiy tizimlarni tartibga solish mumkin emas. Eksport asta-sekin import uchun o'ta zarur bo'lgan valuta mablag'larini topish manbayiga aylanib bormoqda. Bunday holat eksportga mo'ljallangan mahsulotlar ishlab chiqaruvchi korxonalarining rivojlanishini rag'batlantirish davlatning tartiblash tizimi tashkil etilishini talab qiladi. O'zbekiston dunyo iqtisodiy hamjamiyatining to'la huquqiy a'zosi bo'lib va Butun Dunyo Savdo Tashkilotiga a'zo bo'lishga intilib, erkin raqobatni ta'minlash prinsipiga amal qilmoqda. O'zbekiston hukumati xorijiy investitsiyalarning jalb qilinishida ishonchli kafolat vazifasini bajarib, ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilmalarni rivojlantirish orqali davlat eksport salohiyatining yuksalishini ta'minlamoqda.

Ko'p hollarda hukumat eksportbop mahsulotlarni ishlab chiqaruvchilarga soliq, to'lashda imtiyozlar yaratib bermoqda. Lekin ta'kidlash lozimki, izlanishlar O'zbekistonda ishlab chiqarilgan mahsulotlarning dunyo bozorida raqobatbardoshligi yetarli emasligini ko'rsatmoqda. Bu esa eksport marketingi yetarli darajada rivojlanmaganligidan, ilg'or texnologiyalar va zamonaviy menejmentning jalb qilinishi yetarli emasligidan dalolat bermoqda. Shu kungacha dunyo bozorida

mahsulotlarimiz bahosi ko'rsatkichi pastligi bilan raqobatbardoshlikni ta'minlab kelmoqda. Doimiy tashqi bozorlarimizda, xususan, Rossiya bozorlarida raqobatning rivojlanishi o'ta xavfliligicha qolmoqda. Paxta tolasi, meva-sabzavot, to'qimachilik va mashinasozlik kabi mahsulotlarimizning Rossiya bozorlariga eksport qilinishi kamayishiga yo'l qo'ymaslik, bu turdagi bozorlarning Amerika, Yevropa, Osiyo va Xitoy ishlab chiqaruvchilari egallab olmasliklari oldini olish zarur. Bu bozorlar davlatimiz iqtisodiyoti uchun har tomonlama strategik ahamiyatga egadir. Davlat ichki iqtisodiy muammolarni hal etish bilan birga eng muhim tashqi bozorlarni yo'qotmaslik lozim. Bu bozorlarni qaytadan zabt etish qimmatga tushishi mumkin. Shu bilan birga, yangi tashqi bozorlarni egallashda keng qamrovli ishlar olib borilmoqda.

Prezidentimiz rahbarligida oqilona boshqarilayotgan tashqi iqtisodiy siyosat mahsulotlarimizni eksport qilishga keng imkoniyatlar ochayotganini o'z asarlari, nutqlari va farmonlarida asoslab bergan. Rivojlangan davlatlar va dunyo sivilizatsiyasi iqtisodiy markazlar bilan mustahkam aloqalarning o'rnatilishi bu davlatning bozorlariga chiqishda asosiy kafolat bo'lib xizmat qilmoqda. Uni yanada takomillashtirish uchun davlat eksport salohiyatini oshirish borasida bir qator ishlarni amalga oshirish lozim:

- eksportbop mahsulotlar ishlab chiqaruvchi korxonalarimizga ishlab chiqarish va eksport qilish uchun eng maqbul bo'lgan shart-sharoitlarni yaratib berish lozim;

- kelajakda davlatning erkin muomaladagi valutada daromadlari salmog'ini oshirish mumkin bo'lgan ishlab chiqarish tarmoqlarini. Mustaqilikka erishgandan so'ng O'zbekiston o'z manfaatlaridan kelib chiqqan holda o'zining tashqi iqtisodiy va jumladan, tashqi savdo aloqalarini belgilab beruvchi huquqiy bazani shakllantira boshlab, uni doimiy takomillashtirib bordi.

O'zbekiston tashqi savdo siyosati ochiqlik, miqdoriy cheklashlarning yo'g'ligi bilan tavsiflanadi va jahon iqtisodiy hamjamiyatiga dadil integratsiyalanishga yo'llangan. O'zbekiston Respublikasi tashqi savdoni MDHning barcha mamlakatlari bilan erkin savdo rejimida, erkin savdo zonasini yaratish to'g'risidagi bitim doirasida, shuningdek, dunyodagi 38 ta mamlakat bilan eng ko'p qulaylik yaratish rejimini taqdim etish to'g'risida ikkitomonlama bitimlar asosida amalga oshiradi.

Eksport salohiyatini kengaytirishga, import o'rnini bosadigan mahsulot ishlab chiqarishga yo'naltirilgan respublika iqtisodiy siyosatining asosiy tamoyillarini amalga oshirish maqsadida tovarlarning barcha turlariga eksport bojlari bekor qilingan. Bunda erkin almashtiriladigan valutaga eksport qilinadigan tovarlarga aksiz solig'i solinmaydi.

Vazirlar Mahkamasining 2002-yil 27-sentabrdagi O'zbekiston Respublikasi hukumatining respublika hududiga «Jismoniy shaxslar tomonidan tovarlar olib kelinishini tartibga solishga doir ayrim qarorlarga o'zgartirishlar kiritish to'g'risida» 335-sonli qarori bilan jismoniy shaxslar tomonidan tovarlar importi (shu jumladan, MDH mamlakatlaridan) amalga oshirilishi chog'ida oziq-ovqat tovarlari uchun 40 % (undan tashqari), nooziq-ovqat tovarlari uchun 70 % miqdorida yagona bojxona to'lovi belgilangan. Respublika aholisining sog'lig'ini muhofaza qilish va

xavfsizligini ta'minlash uchun import tovarlar majburiy sertifikatlashtirishdan o'tishi kerak. Savdo tizimi hech qanday diskriminatsiyalarsiz amalga oshirilmog'i lozim. Mamlakat o'z savdo hamkorlari o'rtasida kamsitishlarga yo'l qo'ymasligi kerak (ularning barchasiga ma'lum darajada «eng qulay rejim» maqomi taqdim etiladi), shuningdek, mamlakat o'z tovarlari, xizmatlari va fuqarolari hamda chet el tovarlari, xizmatlari va fuqarolari o'rtasida biron-bir kamsitishga yo'l qo'ymasligi kerak (ularga milliy rejim taqdim etiladi).

Savdo tizimi imkon qadar erkinroq bo'lishi kerak. Bunda o'zaro savdo aloqalariga kirishayotgan mamlakatlar o'zlarining savdo bo'yicha cheklashlarga doir turli to'siqlarni muzokaralar va turli kelishuvlar yordamida kamaytirish orqali erishadilar.

Savdo tizimi oldindan ko'ra bilish uchun qulay bo'lishi kerak. Savdoga kirishish niyatida bo'lgan chet el kompaniyalari, sarmoyalorlari va hukumatlari turli savdo to'siqlari, jumladan, tariflar, tarifsiz to'siqlar va boshqa choralari o'z-o'zidan ortmasligiga, shuningdek, tarif stavkalari va bozorlarning ochiq bo'lishini ta'minlash bo'yicha vazifalar Jahon Savdo Tashkiloti doirasida yanada majburiy xarakter kasb qilishiga ishonch hosil qilishlari kerak.

Savdo tizimi yuqori darajada raqobatbardosh bo'lishi kerak. Ushbu tamoyilga amal qilishda bozorni egallash maqsadida yo'l qo'yiladigan turli ko'rinishdagi «adolatsiz» xatti-harakatlar, masalan, subsidiyalash, demping va shu kabilardan saqlanish talab qilinadi.

Savdo tizimi, xususan, qoloq mamlakatlar uchun ham foydali bo'lishi kerak. Mazkur tamoyilning amal qilishi iqtisodiy unchalik yuqori darajada rivojlanmagan va qoloq mamlakatlarga maxsus imtiyozlar, qo'shimcha yengilliklar taqdim etish, moslashish uchun zarur bo'lgan uzoq muddatli vaqt ajratish va boshqa erkinliklar berishni talab qiladi.

Valuta boshqaruvi. JSTning fikricha, valuta boshqaruvi u yoki bu davlat tomonidan import cheklovlari uchun kuchli notarif cheklovlari sifatida qo'llanilishi mumkin. JST ekspertlari nuqtayi nazaridan, O'zbekistonning import qilinadigan tovarlarning hajmi va turini chegaralashga qaratilgan mavjud valuta boshqaruvi tizimi GAATning 15-moddasi talablariga zid keladi. Bu JST valutalar ayriboshlash sohasidagi, import shartnomalarini ro'yxatga olish talablaridagi, shartnomalarning majburiy ekspertizasidagi, xususiyl banklar hisob raqamidagi pul mablag'laridan foydalanishdagi cheklashlar kabi notarif to'siqlarni bekor qilish va bunday to'siqlarni oson hisoblanadigan va ochiq tarif bojlari stavkalari bilan almashtirish (bular keyinchalik kelishuvlar asosida kamaytirib borilishi mumkin) kabi masalalarni yechish zarurligini anglatadi. Shunday qilib, O'zbekistondagi mazkur sohadagi mavjud tizim o'rniga mamlakatning iqtisodiy manfaatlari nuqtayi nazaridan samaraliroq bo'lgan tizimni joriy qilish talab etiladi. Bunday tizim keraksiz tovarlar importiga yuqori tariflar o'rnatishni, foydali tovarlar uchun esa import tarifi stavkalarini kamaytirishni, bojxona bojlari stavkalarining yagona to'kis tizimini amalga kiritishni ko'zda tutadi.

Importni litsenziyalashtirish. Mazkur talab JSTning qimmatbaho metall va toshlarining importini litsenziyalashtirishni bekor qilish talabi bilan bog'liqdir.

GAATning 20-moddasi oltin va kumush uchun umumiy istisnani koʻzda tutgan boʻlsa-da, boshqa turdagi qimmatbaho metallar uchun bunday istisnalar mavjud emas. Bundan tashqari JST bitimlariga koʻra, importni litsenziyalashtirish jarayonida ushbu tashkilotga aʼzo-mamlakat import litsenziyasi olayotgan arizachi bunday litsenziya olish uchun bittadan ortiq maʼmuriy organga murojaat qilishga majbur boʻlmashligi uchun barcha sharoitlarni yaratib berish majburiyatini oladi. Shunday qilib, bu talabning bajarilishi uchun import qiluvchi shaxs litsenziya olish uchun barcha hujjatlarni faqat birgina markaziy maʼmuriy organga taqdim etishi lozim (bizning holatda Tashqi iqtisodiy aloqalar agentligi boʻlishi mumkin), keyin bu organ qabul qilib olingan hujjatlarni xulosa olish uchun tegishli idoralarga yuborish boʻyicha javobgarlikni oʻz zimmasiga oladi.

Eksportni litsenziyalashga doir talablar. GAAT bitimida koʻzda tutilishicha, JST aʼzo-mamlakatiga qilinadigan biron-bir mahsulot eksportiga bojlar va soliqlardan tashqari hech qanday taqiq va cheklovlar boʻlmashligi kerak. Cheklov istisnolari uncha katta boʻlmagan sonda aniq mahsulotlar turlari uchungina belgilanishi mumkin. Bundan kelib chiqqan holda, Oʻzbekiston Respublikasi hozirgi kunda eksportni litsenziyalashtirish va eksport shartnomalarining bir qismini roʻyxatga olishdagi mavjud koʻpgina talablar hamda eksportga nisbatan taqiqlarni aniq jadvallar asosida bartaraf etish majburiyatini olishiga toʻgʻri keladi.

Tashqi savdo aylanmasi surʼatining tezlashganligi iqtisodiy hamkorlik va dunyo bozoridagi raqobatning kuchayishiga sabab boʻlmoqda. Tarif siyosatining davlatlar oʻrtasida iqtisodiy keskinlik kuchaygan davrda olib borilgan «erkinlashtirish» jarayonida import tovarlarining tarifsiz chegaralashuvi deb ataluvchi usulning roli misli koʻrilmagan darajada oʻsib borayotganini kuzatish mumkin.

Tashqi savdoni amalga oshirish vaqtida importchilar tomonidan bu kabi protseduralar (bojxona hujjatlarini rasmiylashtirish, bojxonaga kerakli maʼlumotlarni taqdim etish, tovarlarni faqat bojxona organi tomonidan belgilangan punktlar orqali belgilangan vaqtda oʻtkazish kabilar)ning oʻtkazilishi chogʻida ularga ziyon yetkazuvchi xarajatlarning ortishi tovarlar qiymatining ortishiga, raqobatbardoshligining pasayishiga olib keladi.

Tashqi iqtisodiy faoliyatning davlat tomonidan bojxona organlari vositasida boshqarilishida tarif va notarif usullar qoʻllaniladi. Tovarlarini chetga eksport qilish yoki chetdan import qilishni maʼlum muddatga taqiqlash yoki turli koʻrinishdagi embargo toʻsiqlarini qoʻyish orqali tashqi savdoning notarif boshqaruv usulidan foydalaniladi.

Tashqi iqtisodiy munosabatlar rivojlanib borgani sari notarif usullardan imkoni boricha kamroq foydalanilish zarurati vujudga kelayotir. Hozirgi vaqtda mamlakatlar orasidagi iqtisodiy munosabatlarda tovar ayirboshlashdan tashqari, ishchi kuchlarini, zamonaviy texnologiya yutuqlarini, shuningdek, axborot texnologiyalarini ayirboshlash ham takomillashib borayotir.

Erkin xalqaro savdoni rivojlantirish maqsadida, xorijiy davlatlar bilan tovarlarni eksport va import qilishdagi miqdoriy cheklovlar, ularning erkin harakat qilishi yoʻlidagi toʻsiqdarni bekor qilishga qaratilgan erkin savdo toʻgʻrisida xalqaro shartnomalar tuzish asosida jahon miqyosiga chiqish mumkinligi aniqdir.

O‘zbekistonda tashqi savdo iqtisodiyotning siyosatdan ustuvorligi tamoyiliga ko‘ra, tashqi savdoni tartibga solishga doir muntazam iqtisodiy va ma‘muriy choralar ko‘rish orqali davlat tomonidan boshqarib kelinmoqda.

Jahon tajribasidan ma‘lumki, tashqi savdoni boshqarishda ikki xil omil yoki usuldan foydalaniladi:

- tashqi savdoni davlatning aralashuvi orqali boshqarish;
- tashqi savdoni bozor munosabatlari asosida boshqarish.

Rivojlangan davlatlar tajribasi tashqi savdoni shoshma-shosharlik bilan erkinlashtirish yaxshi natijalarga olib kelmasligi yoki ijtimoiy inqirozga olib kelishi mumkinligini ko‘rsatmoqda.

Bunday shoshma-shosharlik jahon bozoriga chiqishga hali tayyor bo‘lmagan korxonalarining bankrot bo‘lib sinishiga olib kelishi muqarrar.

Shuning uchun jahon tajribasi va O‘zbekistonning o‘z tajribasiga tayangan holda, mamlakatimizda tashqi savdoni iqtisodiy va ma‘muriy jihatdan tartibga solish mamlakatimiz iqtisodiy siyosatining tamoyillari va talablari asosida amalga oshirilishi lozimligi belgilandi.

Tashqi savdoni tartibga solishda hukumat tomonidan tegishli qarorlarning o‘z vaqtida qabul qilinishi mamlakat iqtisodiyotida muhim ahamiyatga egadir. Tashqi savdoning davlat tomonidan tartibga solinishida nafaqat bojxona tizimi, balki tashqi savdoga aloqador, tashqi iqtisodiy faoliyat bilan bevosita bog‘liq bo‘lgan barcha tarmoq mutaxassislari faol ishtirok etishlari talab etiladi.

Tashqi savdoni iqtisodiy va ma‘muriy tartibga solishda davlat tomonidan turli xil iqtisodiy va ma‘muriy choralar belgilanishi mumkin. Iqtisodiy choralar sifatida muayyan tovarlarga belgilanadigan bojlar miqdorini orttirish yoki kamaytirish, ma‘muriy chora sifatida esa alohida tovarlar uchun kvotalar, litsenziyalar belgilash singari choralar ko‘rilishi mumkin.

Shuningdek, tashqi savdoni tartibga solishda davlat tomonidan rag‘batlantirish, cheklash, taqiqlash va nazorat qilish funksiyalaridan ham foydalanish mumkin. Rag‘batlantirish usulidan mamlakatda ishlab chiqarilgan mahsulotlarni eksport qilishda keng foydalaniladi.

Bunday usuldan foydalanilganda, davlat tomonidan muayyan turdagi mahsulotlarni ishlab chiqarish uchun alohida mablag‘lar ajratish va imtiyozlar berish, eksportbop mahsulot ishlab chiqaruvchi korxonalarni ma‘lum muddatga soliqlardan ozod qilish, kreditlar berish, eksport qilinadigan mahsulotni bojlardan ozod qilish kabi chora-tadbirlar qo‘llanilishi mumkin.

Importni tartibga solishda esa chetdan keltiriladigan zamonaviy texnologiyalar va mamlakat taraqqiyoti strategiyasida muhim ahamiyatga ega bo‘lgan xomashyo va mahsulotlarni import bojlaridan ozod qilish, ular uchun chet davlatlarda berilgan sertifikatlarni e‘tirof etish kabi usullardan foydalanish mumkin.

O‘zbekistonda tashqi savdoni iqtisodiy va ma‘muriy tartibga solish mexanizmini ishlab chiqishda davlatning bosh islohotchi sifatidagi roli o‘zining ijobiy natijalarini bermoqda.

Mamlakatimiz mustaqilligining dastlabki yillaridan to 1997-yilga qadar ma'lum tovarlar uchun eksport bojarining ularning turiga qarab belgilanganligi ichki ishlab chiqaruvchilar manfaatlarini himoya qilishda muhim tadbirlardan biri bo'ldi.

O'tgan davr mobaynida O'zbekiston Respublikasi hukumati tomonidan amalga oshirilgan tadbirlarning samarali natijalarini bozorlarning zarur iste'mol tovarlari bilan ta'minlanganligida ko'rish mumkin. Natijada eksport bojarini ham bekor qilish imkoni yaratildi.

O'zbekiston Respublikasida import rejimini liberallashtirish va eksportga tovar ishlab chiqaruvchilarga importga, eng avvalo, xomashyo va butlovchi qismlarga erishish imkoniyatlarini ta'minlash, tashqi savdo siyosatining eng asosiy yo'nalishlaridan biridir.

Mamlakat tashqi savdo siyosatining asosiy maqsadlari:

– mamlakatning xalqaro mehnat taqsimotiga qo'shilish darajasi va yo'lini o'zgartirish;

– eksport va import hajmini o'zgartirish;

– tashqi savdo tarkibini o'zgartirish;

– mamlakatni zarur ishlab chiqarish resurslari, xomashyo bilan ta'minlash;

– eksport va import narxlari nisbatini o'zgartirish va boshqalardir.

Bu maqsadlarga erishish uchun mamlakat hukumati import tovarlar tarkibini ratsionallashtirish, omilli ishlab chiqarish va iste'mol tarkibini progressiv o'zgartirishlar uchun shart-sharoitlarni shakllantirish, mamlakatimiz bozorini nosog'lom raqobatdan himoya qilish, respublikani jahon iqtisodiyotiga samarali integratsiyalashi uchun shart-sharoitlar yaratishi lozim.

Eksport salohiyatini rivojlantirishga strategik yondashuvni amalga oshirishda bozor sur'atlariga, ayniqsa, Jahon savdo tashkiloti (JST) yangi qoidalari munosabati bilan tashqi savdoga davlatning kuchli aralashuvi maqbul yoki maqbul emasligi to'g'risidagi savol tabiiy ravishda ko'ndalang bo'ladi. Savdodagi sheriklarning davlat aralashuviga qarshi choralar, davlat boshqaruvida xatolarga yo'l qo'yilishi mumkinligi ham shunga ishora qiladi. Shu munosabat bilan Sharqiy Osiyo mamlakatlari taraqqiyotiga murojaat qilish o'rinlidir. YUNKTAD kotibiyatining ma'ruzasida qayd etilganidek, Sharqiy Osiyo mamlakatlari savdo va investitsiyalarni erkinlashtirishga selektiv strategik yondashuv global iqtisodiyotdagi muvaffaqiyatlarga kalit bo'lib xizmat qiladi. Hozirgi davrda jahon iqtisodiyoti jiddiy o'zgarishlarni boshdan kechirmoqda.

Jahon savdo tashkiloti doirasida savdo qilishning yangi tartibi tashqi savdoni boshqarish bo'yicha ba'zi choralarni qo'llash imkoniyatini cheklab qo'ydi.

Shunga qaramasdan, agar turli «ruxsat berilgan» subsidiyalardan, «to'lov balansi» haqidagi xalqaro savdo qonunlarining savdo bilan bevosita bog'liq bo'lmagan bandlaridan oqilona foydalanilsa va xalqaro savdo qoidalari ijodiy talqin qilinsa, manevr qilish uchun sezilarli imkoniyatlar tug'iladi. Yaponiya, Janubiy Koreya, Tayvan singari mamlakatlar o'z bozorlarini himoya qilish uchun juda baland tariflar va qat'iy kvotalar o'rnatmadilar. Ammo ko'plab «norasmiy» choralar qo'llandi. Bu mamlakatlarda davlat chet elliklar uchun murakkab bo'lgan savdo tizimini ko'plab cheklovchi qoidalar, andozalar, sifat tavsiyalari va h.k. xorijiy

raqobatchilarning mamlakat ichkarisidagi bozorlarga kira olmasliklarini ta'minlaydi. Bu mamlakatlarda ko'pchilik kompaniyalar davlatdan yoki davlat yordamida imtiyozli kredit oldi, kreditlar berishda «norasmiy» tarzda firmalar chet el tovarlarini imkon boricha sotib olmasliklari ko'zda tutildi. Bu mamlakatlar importni qiyinlashtirish uchun banklar bilan turli kelishuvlar, ruxsatnomalar va shunga o'xshash boshqa «norasmiy» cheklovlardan foydalandi. Aholi o'rtasida ham, jumladan, ommaviy axborot vositalari yordamida chet elda ishlab chiqarilgan mahsulotlarni sotib olmaslik to'g'risida keng targ'ibot ishlari olib borildi.

Shunday qilib, hozirgi zamon nazariyalari va jahon tajribasi davlatning iqtisodiy rivojlanish va eksportga yo'naltirilganlikni ta'minlashda ko'p funksiyali va muhim rol o'ynashini ta'kidlaydi. O'zbekistonda tashqi iqtisodiy faoliyatni erkinlashtirishda hozirgi zamon iqtisodiy nazariyasi va eksportga yo'naltirilgan taraqqiyotni tartibga solishda jahon tajribasidan keng foydalanish lozim. O'zbekiston hukumati tashqi savdoni rivojlantirishning ustuvor yo'nalishi eksportga yo'naltirilgan iqtisodiyotni rivojlantirish, deb hisoblaydi.

Bu siyosatning muhim tarkibiy qismlari quyidagilardan iborat:

- birinchidan, eksport tarkibini diversifikatsiyalash va xomashyo mahsulotlari hamda materiallarini eksport qilishdan qochib, qo'shimcha qiymat ulushi ko'proq bo'lgan tayyor mahsulotlar chiqarishga urg'u berish;

- ikkinchidan, tegishli infratuzilmani rivojlantirish orqali erishiladigan eksport mahsulotini faol yo'naltirish;

- uchinchidan, yangi texnologiyalar olib kelish va mamlakat eksport salohiyatini orttirishga ko'maklashadigan chet el investorlari ishtirokida qo'shma korxonalar qurish;

- to'rtinchidan, import o'rnini bosadigan tovarlar siyosatini tovarlar import qilish o'rniga mashinalar va sanoat hamda qishloq xo'jaligi uchun uskunalar import qilishga qaratishni nazarda tutib qo'llash. Bu siyosatni amalga oshirish keyingi yillarda eksportlar hajmini ikki baravar o'stirish imkonini berdi.

Eksportning kamayishi Sharqiy Osiyo va MDH mamlakatlarida yuz bergan iqtisodiy va moliyaviy tanglik sababli dunyo bozorida talabning pasayishi tufayli yuz berdi. Shu bilan birga, ichki siyosat shartlari va tabiiy omillar ham ma'lum rol o'ynadi. Eksportdagi ikki yetakchi bandning ulushi yuqoriligicha qolayotgan bo'lsa ham, eksport tuzilmasini diversifikatsiyalashda muayyan ijobiy siljishga erishildi. So'nggi yillarda paxta, qimmatbaho metallar ulushi kamayib, mashinalar va elektronika ulushi ortib borayotgani kuzatilmoqda. Paxtaning eksportdagi ulushi mustaqillik qo'lga kiritilgan dastlabki yildagi 60 %dan oxirgi yillarda 30 %ga tushdi. Biroq metallar eksporti ulushi 20 %ga o'sdi. Ayni paytda O'zbekiston Respublikasi xomashyo eksportyorligicha qolmoqda. Eksportni ko'paytirish bo'yicha davlat siyosati kutilgan natijalarni bermagani sababini aniqlash uchun eksportni rag'batlantirish tizimini shakllantiruvchi omillarni tahlil qilish kerak.

Bunday tahlil optimal savdo siyosati nomli yangi nazariya asosida o'tkazilishi mumkin. Bu nazariyada aytilishicha, eksportga va import o'rnini bosish strategiyasiga nisbatan neytralitetni saqlash optimal tashqi savdo siyosati hisoblanadi. Bu neytralitet 2 usul bilan ifodalanishi mumkin. Birinchidan, u eksport yo'li bilan 1

dollar valuta olish uchun sarflanadigan resurslar import o'rnini bosish strategiyasi yordamida 1 dollar turadigan importni tejash uchun sarflanadigan ichki resurslarga tengroq. O'zbekistonda bunday hisob-kitobni amalga oshirish uchun real ma'lumotlar yo'q. Bundan tashqari O'zbekiston Markaziy Osiyo mintaqasida qanday rol o'ynayotganini nazarda tutsak, bu mamlakatdagi iqtisodiy vaziyatning yomonlashuvi bugun mintaqadagi ijtimoiy-iqtisodiy holatga salbiy ta'sir qilishi mumkinligi ayon bo'ladi.

INKOTERMS – (Savdo atamalarini sharhlashga doir xalqaro qoidalar) xalqaro konvensiyalar yoki ayrim davlatlar doirasidagi qonunlar bilan yuridik jihatdan mustahkamlangan hujjat hisoblanmaydi. Mohiyatiga ko'ra u tashqi iqtisodiy faoliyat sohasidagi oldi-berdilar majmuyi bo'lib, tovarlarni yetkazib berish shartlariga bog'liq holda sotuvchi va xaridorning huquq va majburiyatlari unga binoan belgilanadi.

Taraflar o'rtasida yuzaga keladigan o'zaro da'volarning arbitraj tomonidan ko'rilishi chog'ida xalqaro amaliyotda ushbu hujjatning qoidalari e'tiborga olinadi. Biroq undan xalqaro amaliyotda foydalanish faqat nizolarni arbitraj tomonidan ko'rilishi bilangina cheklanmaydi. Boshqa muhim jihatlar ham mavjud.

Kontrakt tuzish chog'ida tovarlarni yetkazib berishning INKOTERMSda batafsil tartibga solinadigan shartlari qayd etiladi.

Shu sababli kontrakt tuzish chog'ida yetkazib berish shartlarini ushbu hujjatga havola etgan holda qayd etish maqsadga muvofiqdir. Kontrakt qayd etilgan va tegishli hujjatlar bilan tasdiqlangan yetkazib berish to'g'risidagi ma'lumotlar tovarning bojxona rasmiylashtiruvi chog'ida hisobga olinadi. Chunonchi, agar import FOB shartlarida amalga oshirilsa, bu hol tovar chet el portida turganligi va uni yetkazib berish hamda sug'urtalash bo'yicha xatarlar va xarajatlar yuk oluvchining zimmasida bo'lishini bildiradi.

Bunday holatda bojxona qiymatini aniqlash chog'ida (bojxona to'lovlarini undirish maqsadida) tovarning kontrakt narxiga yukni O'zbekiston Respublikasi chegarasiga yetkazib berish bilan bog'liq xarajatlar qo'shiladi.

Misol uchun, CIF shartlarida yetkazib berish esa tovar qiymati va uni O'zbekiston chegarasiga qadar yetkazib berishga doir barcha keyingi xarajatlarni chet ellik kontragent o'z zimmasiga olganligini anglatadi, bu holda bojxona qiymati kontrakt qiymatiga muvofiq keladi. O'zbekiston Respublikasi ishtirok etgan xalqaro bitimlar yoki O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida ko'rsatib qo'yilgan.

O'zbekiston Respublikasiga ishlab chiqargan mahsulotlarni olib kirishi mumkin bo'lmagan davlatlardan kelib chiqqan deb hisoblashga yetarli asoslar bo'lsagina bojxona idoralari bu mahsulotlarni olib kirishni rad etishlari mumkin.

O'zbekiston Respublikasi bilan o'zaro imtiyozli rejim asosida savdo qiluvchi iqtisodi past rivojlangan va rivojlanayotgan davlatlardan kelib chiqqan mahsulotlarni aniqlash "Imtiyozlarning umumiy tizimi doirasida tarif imtiyozlari bilan rivojlanayotgan davlatlardan kelib chiqqan mahsulotlarni aniqlashning soddalashtirilgan qoidalari haqida"gi bitim bo'yicha olib boriladi.

Yuqoridagi qoidalarga ko'ra quyidagi holatlarda mahsulot tarif imtiyozli rejimi qo'llaniladigan davlatlardan kelib chiqqan hisoblanadi:

- a) mahsulot to'lig'icha ushbu davlatda ishlab chiqilgan bo'lsa;

b) xomashyosi, yarim fabrikatlar boshqa davlatlardan olingan bo'lsa-da, oxirgi ishlab chiqarish mazkur davlatda yakunlangan bo'lsa yoki boshqa davlatlardan olingan tayyor mahsulot yetarli darajada qayta kriteriyasiga mos kelsa.

Mahsulot imtiyozli rejimdan foydalanuvchi davlatda qayta ishlangan deb hisoblanishi uchun:

a) mahsulotning dastlabki bahosi eksport qilinayotgan qayta ishlangan mahsulot bahosining 50 foizidan oshmasa;

b) ushbu rejimdan foydalanuvchi bir necha davlatlarda qayta ishlangan bo'lsa-da, uning dastlabki bahosi joriy bahoning 50 foizidan oshmagan miqdorini tashkil etsa;

d) mahsulot ushbu rejimdagi davlardan birida ishlab chiqarilgan bo'lsa va shu turdagi davlatlarda qayta ishlangan bo'lsa.

“a” va “b” punktlarda ko'rsatilgan mahsulotlar bahosi uning kelib chiqqan eksportyor davlatdagi bahosi bilan belgilanadi.

Eksport qilingan mahsulotlarning bahosi FOB baholari asosida belgilanadi.

Tashqi savdoda narx shakllanishida yakuniy shartnoma narxini belgilash narxni hisoblab chiqishdan to eksportchi va importchi o'rtasida kelishishgacha bir nechta bosqichdan iborat bo'ladi.

Unga asos qilib taklif narxi olinadi, u esa eksportchi tomonidan quyidagi hisob-kitob modellari asosida hisoblanadi: ishlab chiqarish va muomala xarajatlari; mavjud talab darajasi; bozordagi raqobat holati.

Agar hisob-kitob uchun xarajatlarga asoslangan birinchi model qo'llangan bo'lsa, ishlab chiqarish xarajatlari sifatida to'liq xarajatlar, o'rtacha (standart) yoki ishlab chiqarishning marginal xarajatlari (tovarning so'nggi partiyasini ishlab chiqarish va sotish xarajatlari).

Ma'lumki, bitim imzolashda eksportchi va importchi oldida yuzaga kelishi mumkin bo'lgan tavakkalchiliklarni cheklash uchun quyidagilarni aniqlash lozim: tovarni sotuvchidan xaridorga yetkazib berishni kim tashkil etadi va buning uchun pulni kim to'laydi; bu funksiyalarni amalga oshirishda tavakkalchilik kimning zimmasiga yuklatiladi; tovarning halokatga uchrashiga kim javob beradi?

Yuzaga kelishi mumkin bo'lgan tavakkalchiliklarni taqsimlash ilk bora 1936-yilda Xalqaro savdo palatasi tomonidan shakllantirilgan va Inkoterm nomi bilan ma'lum bo'lgan xalqaro tovar kelishuvlari asosida amalga oshiriladi.

Bu kelishuvlarga 1953, 1967, 1980, 1990 va 2000-yillarda savdo qoidalarini joriy xalqaro amaliyotga moslashtirish maqsadida o'zgartirishlar kiritilgan.

Masalan, Inkotermni transportlarning yangi (konteyner, trayler, parom) turlariga moslashtirish, tobora rivojlanib borayotgan kompyuter aloqa vositalaridan (EDI) foydalanish maqsadida 2010-yilda ular qayta ishlangan.

Nazorat savollari

1. O'zbekiston Respublikasining eksport siyosati.
2. Import siyosati nimadan iborat?
3. O'zbekiston Respublikasining investitsiya siyosati.
4. Iqtisodiy integratsiyaning eng sodda ko'rinishi.

5. Iqtisodiy integratsiyaning asosiy omillari.
6. MDH davlatlari o'rtasidagi integratsion jarayonlar holati.
7. Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi iqtisodiy integratsiya qachon boshlangan?
8. O'zbekiston Respublikasining Yevropa Ittifoqi davlatlari bilan hamkorligi.
9. Tashqi iqtisodiy siyosatning shakllanishiga ta'sir etuvchi regulyatorlar.
10. Tashqi savdo siyosati.
11. Erkin savdo zonalarini tashkil etish.
12. Transport logistikasining mohiyati va vazifalari.
13. Transport tizimi turlari va uning texnik- iqtisodiy xususiyatlari.
14. Transport turlarining moddiy texnika bazasi.
15. Avtotransport harakati marshruti deb nimaga aytiladi?
16. Mahsulotlarni yetkazib berish tizimini boshqarish. Zaxiralarni boshqarish va tovar siyosati.
17. Zaxiralarning belgilanishi va turlari.
18. Moddiy zaxiralarni boshqarish tizimi.

Adabiyotlar

1. Киреев А.П. Международная экономика. – М.: Международный отношения, 1999 г.
2. Блинов Н.М., Иватов В.Н. и др. Проектирование таможенной политики. – М.: Книги и бизнес, 2001 г.
3. Международные экономические отношения. Учебник. Под ред. И. Фоминского. – М.: Экономист, 2004 г.
4. Фомичев В.И. Международная торговля. – М.: Инфра-М, 2001 г.
5. Ломакин В.К. Мировая экономика. П-изд. Учебник. – М.: ЮНИТИ, 2004 г.
6. O'zbekiston Respublikasi «Tashqi iqtisodiy faoliyat to'g'risida»gi qonuni. – T.: Iqtisodiyot va huquq dunyosi, 2001-y.
7. Shermukhamedov A.T. The international trade at the Central Asian's region within the framework of Eurasia. // В тезисах научно-практической конференции «Iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish sharoitida korxonalarda marketing faoliyatini tashkil etish va biznes strategiyalarini ishlab chiqish». 16-17 октября, 2007. – T.: ТГЭУ, 2007. С.119-120.
8. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в области транспорта в рамках Евразэс. // Респуб. научно-техн. произв. конфер. «Проблемы развития авиакосмической отрасли Республики Узбекистан». Научные статьи сотрудников, докторантов, аспирантов и соискателей НИИ и специалистов промышленных предприятий. – Т.: ТашГАИ, 2007. Стр.193-194.

9. Шермухамедов А.Т. и др. Внешняя торговля и стратегия экспорта Республики Узбекистан. Монография. – Т.: ТГЭУ, 2007. Стр. 75.
10. Международные таможенно-транспортные конвенции. Учебное пособие. – Т.: ТГЭУ, 2007. Стр. 178.
11. Шермухамедов А.Т. и др. Международные перевозки грузов автомобильным транспортом. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы». Часть 1. 25-26 мая 2006 г. – Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 97-98.
12. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере торговли и транспорта в Центрально-Азиатских странах. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави. 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.
13. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортной инфраструктуры. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави. 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.
14. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортных перевозок. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А.Ясави. 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.
15. Шермухамедов А.Т. и др. Логистика как наука нового тысячелетия. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения”. 2 часть. 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр. 323-324.
16. Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. Монография. ФРГ. – Берлин: Изд. LAP, 2012 г. – 90 стр.
17. Шермухамедов А.Т. и др. Международные конвенции и организация транспортных перевозок. Учебное пособие. – Т.: Изд-во ТашГЭУ и Куvasайского НПЦ Предпринимателей, 2002 г.
18. Шермухамедов А.Т. и др. Международные мультимодальные перевозки грузов. Учебное пособие. – Т.: Изд-во Республиканской банковской академии, 1999 г.
19. Шермухамедов А.Т. и др. Международные смешанные перевозки грузов. – М.: Транспорт, 1993 г.
20. Шермухамедов А.Т. и др. Новый курс экономической теории. Учебное пособие. – Т.: ТФ РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2011. – 632 с.

21. Shermukhamedov A.T. Development of transportation in Uzbekistan. // Uzbek – Indonesian Joint International conference “Economics and Management Towards Nation Character Development”. Jakarta, 18-19 October, 2011. – Jakarta: University Gunadarma, 2011. – E14- E19 pp.

22. Шермухамедов А.Т. Перспективы развития узбекской транспортной системы для развития международного бизнеса. // В сборнике научных трудов V международной научно-практической конференции. В сборнике научных трудов V Международной научно-практической конференции «Россия в глобальных экономических и социокультурных процессах», г. Липецк, 25 мая 2011 г. – Липецк: Липецкий филиал ФГОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2011. С. 144-145.

23. Шермухамедов А.Т. Модернизация автодорог для международных перевозок грузов в рамках глобализации мировой экономики. // В сб. Республиканской научно-практической конференции «Глобаллашув шароитида халқаро иқтисодиётнинг ривожланиш тенденцияси ва унда Ўзбекистоннинг барқарор ўсиш стратегияси», 19 октября 2011 г. – Т.: ТГЭУ, 2011. Стр. 81-83.

24. Шермухамедов А.Т. Конкурентоспособность национальной транспортной компании. // Материалы республиканской научно-практической конференции «Уроки кризиса и инновационная модель экономического развития в условиях глобализации». Том 1. Институт экономики АН РУз. – Т.: Экономика, 2010. С. 49-53.

25. Шермухамедов А.Т. Международная торговля и новые методы таможенного контроля. // В тезисах докладов Республиканской научно-практической конференции ТГЭУ, 5 мая. «Ўзбекистонда божхона ишининг долзарб муаммолари: назария ва амалиёт» 5 мая 2010 г. – Т.: Иқтисодиёт, 2010. С. 37-39.

2-bob. XALQARO TRANSPORT KORIDORLARIDAN FOYDALANISHDA HUJJATLASHTIRISH TIZIMI

Xalqaro savdoda kelishuvlar, muzokaralar, eksport-import shartnomalari, o'zaro axborot ayirboshlash, xaridlar logistikasi, narxlar tahlili, zarur tovar, kerakli miqdorda talablarga javob beradigan sifatida, ortiqcha xarajatsiz, o'z vaqtida belgilangan joyga yetkazish kabi masalalarni tashqi iqtisodiy faoliyat doirasida yoritish masalalari.

Kalit so'zlar: *yuklash xarajatlari, transport vositalari, transportlarni boshqarish, temiryo'l transporti, avtomobil transporti, bagaj va yuk tashish qoidalari, transport logistikasi.*

Xalqaro savdoda transport atamalaridan foydalanish tovarni eksportchidan importchiga yetkazib berishda xarajatlarni kim qoplashini aniqlab beradi. Odatda, bu xarajatlar tarkibiga tovarni tayyorlash va yuklash xarajatlari, tovarni xalqaro transport vositalariga yetkazib berguncha mahalliy transporti vositalarida tashish uchun xarajatlar, tovarni yakuniy manzilga jo'natish xarajatlari, tovarni yo'lda saqlash, qayta yuklash va sug'urtalash uchun xarajatlar, tovarni yakuniy manzildan importchining omboriga yetkazib berish xarajatlari, bojxona boji va to'lovlari, soliqlar kiritiladi. Rejali iqtisodiyotdan bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida O'zbekiston transportini boshqarish vazifalari va metodlari o'zgarmoqda.

Hozirgi paytda temiryo'l transportini boshqarish «O'zbekiston temiryo'llari» Davlat aksiyadorlik temiryo'l kompaniyasi (DATK) tomonidan, aviatsiyada tashishda «O'zbekiston havo yo'llari» kompaniyasi, avtomobil transportida esa avtomobilda tashish Agentligi tomonidan amalga oshirilmoqda.

«O'zbekiston temiryo'llari» DATK temiryo'l transportida davlat siyosatini o'tkazish, shuningdek, temiryo'llarning, temiryo'l transportining boshqa korxonalar va muassasalarning, shu jumladan, temiryo'llar tarkibiga kiruvchilarning tashish jarayonini tashkil qilish va ta'minlash sohasidagi xo'jalik faoliyatini O'zbekiston qonunlariga muvofiq tartibga solish zimmasiga yuklatilgan kompaniyadir.

Temiryo'l transportida tashish jarayonini boshqarish markazlashtirilgan holda bajariladi va DATKning mutlaq vakolatiga kiradi.

DATK transportning boshqa turlari, masalan, avtotransport va h.k. manfaatlariga taalluqli bo'lgan masalalarda o'z faoliyatini muvofiqlashtiradi.

DATK, jumladan, quyidagi juda muhim funksiyalarni bajaradi:

- tashish ishlari normativi va ularni bajarmaganlik uchun javobgarlikni belgilaydi, tashish jarayonini tezkor boshqarishni tashkil qiladi;
- temiryo'ldan foydalanish, tashish jarayoni bilan bog'liq texnik vositalarga xizmat ko'rsatish va ularni ta'mirlash bilan bog'liq normativ hujjatlarni ishlab chiqadi va tasdiqlaydi;
- o'zbekiston temiryo'llari bo'ylab yo'lovchi, bagaj va yuk tashish qoidalarini ishlab chiqadi;
- tashish jarayoni bilan bog'liq transport va boshqa texnik vositalarning harakatlanishi va ularning ishlatilishi xavfsizligi ahvolini nazorat qiladi, harakatlanish xavfsizligining buzilishi sabablarini aniqlaydi, temiryo'l transportida avariyaalarning

va ekologik halokatning oldini olish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshiradi, tabiiy ofatlar, temiryo'l transportida favqulodda vaziyatlar, halokatlar va avariylar oqibatlarini tugatish bo'yicha ishni tashkil qilishda belgilangan tartibda qatnashadi;

- fuqarolar (jismoniy shaxslar) va yuridik shaxslar uchun majburiy bo'lgan harakatdagi tarkibda harakatlanish xavfsizligini ta'minlovchi ortish va yukni mahkamlashning texnik sharoitlarini ishlab chiqadi va tasdiqlaydi;

- sinovlarni o'tkazish, shuningdek, temiryo'l transporti xodimlarining temiryo'lni texnik ekspluatatsiya qilish qoidalari va boshqa normativ-huquqiy hujjatlarni bilishini tekshirish tartibini, umumiy foydalaniladigan yo'llarda lokomotiv, o'zi yurar temiryo'l mashinasi va olib qo'yilmaydigan turdagi temiryo'l transportini boshqarishni sinovdan o'tkazish hamda boshqarish huquqini beruvchi guvohnoma berish tartibi, lokomotiv mashinistlariga klass (malaka) berish tartibi va boshqalarni belgilaydi;

- temiryo'l transportida yo'lovchi, yuk, yuk-bagaj va bagaj tashish sohasida tarif siyosatini yuritadi, temiryo'l boshliqlari, temiryo'l transportining boshqa korxonalar va tashkilotlari rahbarlari bilan mehnat shartnomalari (kontraktlar) tuzadi, temiryo'llar tarkibiga kiruvchi korxonalar va muassasalar rahbarlari bilan mehnat shartnomalari (kontraktlar) tuzish tartibini belgilaydi;

- ish vaqti va dam olish vaqti rejimini, ishi bevosita poyezdlar harakati bilan bog'liq bo'lgan temiryo'l transporti xodimlarining alohida toifalari mehnat sharoitini belgilaydi, temiryo'l ustavini, shuningdek, temiryo'l transporti boshqa korxonalari hamda muassasalarining ustavlari va qoidalarini tasdiqlaydi, temiryo'l tarkibiga kiradigan korxonalar va muassasalar nizomini tasdiqlash tartibini belgilaydi;

- Idoraga qarashli korxonalar va tashkilotlarga birlashtirilgan mulkning tarmoq reyestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, asosiy fondlarni temiryo'l transporti korxonalari hamda muassasalariga balansdan balansga beg'araz o'tkazish masalalarini hal etadi, mulkni xo'jalik tasarrufiga berishni hamda temiryo'l transporti korxonalar va tarmoq reyestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, asosiy fondlarni temiryo'l transporti korxonalari hamda muassasalariga balansdan balansga beg'araz o'tkazish masalalarini hal etadi, mulkni xo'jalik tasarrufiga berishni hamda temiryo'l transporti korxonalar va tarmoq reyestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, transportning boshqa turlari bilan o'zaro munosabatlar borasida takliflar tayyorlaydi;

- temiryo'l transportida tabiatni muhofaza qilish ishlarini olib borishni tashkil qiladi;

- boshqa funksiyalarni bajaradi.

Tashish shartnomasida tashishni amalga oshiruvchi transport tashkiloti hamda yukni tashishga topshiruvchi va yo'l haqini to'lovchi, yuk jo'natuvchi ishtirok etadi. Odatda yuk jo'natuvchi transport jarayonining uchinchi ishtirokchisi o'zi majburiyatlar bilan bog'langan va yuk belgilangan manzilda topshirilishi lozim bo'lgan yukni oluvchini ko'rsatgan holda yukni transport tashkilotiga topshiradi.

Shunday qilib, yuk tashish shartnomasini bir tomon – tashuvchi ishtirokchi tomonidan o'ziga ishonib topshirilgan yukni belgilangan punktga yetkazib berish va yukni olishga vakil qilingan shaxsga (yukni oluvchiga) berish majburiyatini oladi, ikkinchi tomon – yuk jo'natuvchi esa yukni tashish uchun belgilangan haqni to'lash

majburiyatini oladi. Ushbu ta'rifdan tashish shartnomasi o'z xususiyatiga ko'ra, haq to'lanadigan va o'zaro tuziladigan hujjat ekanligi ma'lum bo'ladi. U – haq to'lanadigan ish, chunki tashuvchi tashigani uchun haq oladi va o'zaro tuziladigan hujjat, chunki tashuvchi yukni olib borib berishi shart va tashigani uchun haq olish huquqiga ega, jo'natuvchi esa yukni olib borib berishga majbur va topshirilgan yukni olib borib berish huquqiga ega. Yukni tashish shartnomasi tashuvchi yukni qabul qilib olgan paytdan boshlab tuzilgan hisoblanadi va binobarin, haqiqiy hisoblanadigan shartnomalar qatoriga kiradi.

Ayni mahalda, ayrim holatlarda bu shartnoma konsensual (kelishuvli) bo'lishi mumkin. Tashuvchi transport vositasini yukni tashish uchun topshirishdan oldin bersa, tashish shartnomasi yoki charter shartnomasi deb ataladigan tashish shartnomasi konsensual hisoblanadi.

Bundan tashqari yuk tashish shartnomasi ommaviy xususiyatga ega bo'ladi. Biroq tashish shartnomasini ommaviy shartnoma deb e'tirof etish uchun fuqarolik kodeksining 789-moddasida ko'zda tutilgan muayyan shartlarga rioya etilishi zarur. Yukni umumiy foydalaniladigan transportda tashish shunday shartlar jumlasiga kiradi. Qonundan, boshqa huquqiy hujjatlardan yoki tegishli tashkilotga berilgan ruxsat (litsenziya)dan u har qanday jismoniy yoki yuridik shaxsning murojaatiga ko'ra yuk tashishi shartligi kelib chiqadigan tijorat tashkiloti amalga oshiradigan tashish umumiy foydalaniladigan transportda yuk tashish deb tan olinadi. Ahamiyati kam bo'lmagan ikkinchi shart: yuk tashishi shart bo'lgan, umumiy foydalaniladigan transportda tashish deb e'tirof etiladigan tashkilotlar ro'yxati o'rnatilgan tartibda e'lon qilingan bo'lishi shart.

Yuk qanday transportda tashilishiga ko'ra temiryo'lda, dengiz, daryo, havo orqali va avtomobilda tashishga bo'linadi. Bunday tasnif yuk tashish bilan bog'liq munosabatlar tashishning tegishli turiga nisbatan qo'llaniladigan qonunlar bilan tartibga solinishi bilan bog'liq.

Mahalliy, to'g'ri va to'g'ri aralash aloqa yo'llari orqali amalga oshiriladigan tashishlar farqlanadi.

Bir transport korxonasi (temiryo'l, paroxodchilik va h.k.) doirasida tashish mahalliy deyiladi. Bir turdagi transportda amalga oshiriladigan tashish to'g'ri tashish deyiladi. Chunonchi, bir hujjat (yukxat) bilan Toshkentdan Qarshiga yuk tashish to'g'ri tashish bo'ladi, chunki bu holda yuk temiryo'l transportining bir necha korxonasi (Toshkent va Qarshi temiryo'llari) tomonidan tashiladi.

Yuk tashish bir hujjat asosida bir necha turdagi transport korxonalari tomonidan amalga oshiriladigan tashish «to'g'ri» tashish deyiladi. Yukni Toshkentdan Turkmanboshigacha temiryo'l orqali, Turkmanboshidan Bokugacha Kaspiy dengizidan dengiz transporti orqali olib borish bunday tashishga misol bo'ladi.

O'zbekiston yuklarini chet el portlariga yoki u yerlardan O'zbekistonga tashish chet el aloqa yo'llari orqali tashish deb e'tirof etiladi.

Havo kodeksida tashish alohida turlarga bo'linmaydi, biroq unda xalqaro tashish uchun ayrim alohida qoidalar mavjud. Havo transportida tashish shaharda,

shahar atrofiga (shahardan tashqariga) tashish, shaharlararo va xalqaro tashishga bo'linadi.

Shaharda tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasida tashish, shahar atrofiga (shahardan tashqariga) tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasidan tashqariga 50 km gacha bo'lgan masofaga tashish, shaharlararo tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasida 50 km dan ziyod masofaga tashish va xalqaro tashishga O'zbekistondan tashqariga yoxud undan-da olisga O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tib tashish kiradi. Shaharda, shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yuk hamda yo'lovchi tashish tashuvchi tomonidan O'zbekiston Respublikasida o'rnatilgan tartibda berilgan litsenziya asosida amalga oshiriladi.

Yuk tashish shartnomasini tuzish uchun muayyan tashkiliy asoslar bo'lishi talab qilinadi. Yuk tashishni tashkil qilish bilan bog'liq xarajatlarni yuk tashuvchilar va yuk jo'natuvchilar bilan oldindan kelishib olmay turib ularni bajarib bo'lmaydi. Bunga tashish bo'yicha majburiyatlarni bajarishni tashkil qilish jarayonida erishiladi hamda muayyan huquqiy shaklda ifodalanadi, buning natijasida tashiladigan yuk hajmi konkretlashadi va muddatlari aniqlanadi.

Yuk tashishni tashkil qilishni tartibga soluvchi hujjatlar, xilma-xil transport turlarida yuk tashish xarajatini hisobga olib, turli huquqiy shaklga ega: to'g'ri aloqa yo'llari bo'ylab tashishda bu ariza (buyurtma), yuk tashishni tashkil qilish to'g'risida shartnoma; to'g'ri aralash aloqa yo'llari orqali tashishda – har sutkalik ariza, haftalik kalendar, reja, kemalarni berish bo'yicha oylik jadval. Yuk tashish bo'yicha majburiyatlarning yuk jo'natuvchi va tashuvchi ishtirokida bajarilishida ariza muhim rol o'ynaydi.

Ariza yuk tashishni tashkil qilishning juda muhim vositasi hisoblanadi. Unda topshiriq aniqlanadi va bir martalik tashishni ta'minlovchi ko'rsatkichlar belgilanadi. Yuk jo'natuvchi yuk tashish boshlanishidan kamida 10 sutka avval jo'natish joyidagi temiryo'l boshqarmasiga ariza berishi shart.

Yuk tashishga ariza temiryo'l boshqarmasiga tashiladigan yuk hajmini vagon va tonnada, belgilangan nomenklaturaga muvofiq, yuk turlariga belgilangan temiryo'llarga va ortiladigan kunlarga taqsimlagan holda ko'rsatib, agar yuk jo'natiladigan temiryo'l doirasida tashilsa – yuk turlariga, belgilangan temiryo'l stansiyalariga va ortish sanalariga taqsimlagan holda beriladi.

Avtomobil transportida ariza yukni avtomobil transportida tashish to'g'risida yillik shartnomada belgilangan muddatlarda, biroq shahar va shahar atrofidagi yo'llarda yuk tashish boshlanishi arafasida kamida 14 soat oldin va xalqaro aloqa yo'llarida yuk tashish boshlanishidan kamida 48 soat oldin beriladi.

Yuk tashuvchilar tomonidan ariza transport ustavlari normalarida ko'zda tutilgan muddatlarda berilmasligi holatlari transport vositasidan voz kechish sifatida qaraladi.

Yuk jo'natuvchida tashishga mo'ljallangan yuk bo'lmasa, agar u yukni qabul qilib oluvchiga taalluqli sabablarga ko'ra (masalan, yuk qabul qilib oluvchining shartnoma sanksiyalarini qo'llanish tartibida hisob-kitobning akkreditiv shakliga

o'tkazilishi va u akkreditiv taqdim qilmasligi munosabati bilan jo'nata olmasa, shunday voz kechishdan foydalanadi.

Yuridik adabiyotlarda transportning alohida turlariga beriladigan ariza va ularning yuridik tabiati bo'yicha turli fikrlar mavjud.

Ba'zilar ariza berish – yuk tashuvchining bir tomonlama mustaqil talabi bo'lib, yuridik tabiatiga ko'ra bir tomonlama bitim deb hisoblashadi.

Boshqalar arizani bitim deb hisoblashadi, bu arizaga unga xos bo'lmagan huquqni tarkib toptiruvchi ahamiyat bahsh etish demakdir, chunki yuk tashish borasidagi ariza yuk tashishni tashkil qilishni amalga oshirishda yordam beradigan tezkor tartibga soluvchi hujjat rolini o'ynaydi. Ularning fikricha, yuk jo'natuvchi ariza berish bilan yuk tashuvchi oldida o'z zimmasiga transport vositasidan foydalanish majburiyatini oladi, tashuvchi esa berilgan arizaga muvofiq, yuk ortish uchun zarur bo'lgan transport vositalari miqdorini belgilash majburiyatini oladi, deb ta'kidlashlar xatodir.

Ikkinchi nuqtayi nazar nisbatan to'g'riroq ko'rinadi. Yuk jo'natuvchi ariza berib, tashish jarayoni bajarilishiga chindan ham ko'maklashadi. Bunda ariza yuk tashish jarayonini boshlash uchun asos hisoblanadi va muayyan davrda yuk tashishni bajarish tartibini aniqlashtiradi hamda konkretlashtiradi. Bu o'rinda, tabiiy arizaning tezkor tartibga soluvchi funksiyasi haqidagina gapirish mumkinki, uning yordamida keyinchalik yuk tashish shartnomasi tuziladi.

Dengiz transportida yukni tashishga taqdim qilish va tonnajni berish, qoidaga ko'ra, yuk jo'natuvchi bilan kelishilgan oylik jadval bo'yicha kemalarni taqdim qilish jadvali tuzilmagan bo'lsa, tonnajni berish va yukni tashishga taqdim qilish tashuvchi tomonidan jo'natuvchiga yuborilgan tomonlarning kelishuviga asosan tuziladigan tonnajni berish sanasi to'g'risidagi xabarnomaga muvofiq amalga oshiriladi.

Transport qonunchiligida yuk tashishni tashkil qilish jarayonida tomonlarning o'zaro munosabatlarni tartibga solishda yordam beradigan boshqa huquqiy shakl yuk tashishni tashkil qilish to'g'risidagi shartnomadir. Ilgari bunday shartnomalar yuk jo'natuvchilarning transport korxonalari bilan o'zaro munosabatlarida turli nom bilan qo'llanilgandi va transport ustavleri bilan tartibga solinganda (masalan, avtomobil transportida yillik shartnoma).

Yuk tashish (hajmi katta bo'lgani holda) tafsilotlari yetarlicha ishlab chiqilmagan avtomobil transportida esa aksincha, bunday shartnomalarning tuzilishi tomonlarning yuk tashishni tashkil qilish va bajarish bo'yicha o'zaro munosabatlarini tartibga solishda zarur vosita bo'lgandi.

Yuk tashuvchilar hamda yuk egalari, yukni muntazam tashishni amalga oshirish zarurati tug'ilganda, tashishni tashkil qilish to'g'risida uzoq muddatli shartnomalar tuzishlari mumkin. Bunday shartnomalarda tashish uchun transport vositalarini berish va yukni taqdim etish hajmlari, muddatlari va boshqa shartlari, hisob-kitob tartibi, shuningdek, yuk tashishni tashkil qilishning boshqa shartlari belgilanadi. Bu shartnomalarda ularda ko'zda tutilgan majburiyatlarni buzganlik uchun javobgarlik ham belgilanishi mumkin.

Xilma-xil transport turlaridagi bunday shartnomalardan ko'zlangan asosiy maqsad tashish jarayonida tomonlarning normativ jihatdan yetarlicha yechimini

topmagan o‘zaro munosabatlarini tartibga solish, shuningdek, o‘sha davrda tashish jarayoni bajarilishiga ko‘maklashishdir. Tashishni tashkil qilish to‘g‘risida uzoq muddatli shartnomalarni tuzish tufayli transport jarayonining barcha qatnashchilari: yuk jo‘natuvchi, tashuvchi, yukni qabul qilib oluvchining faoliyati aniq muvofiqlashtirilish ta‘minlanadi.

O‘zaro foydali shartlashuvlar manfaatdor tomonlarning sheriklik munosabatlari asosini yaratadi hamda tomonlar amalga oshirishi lozim bo‘lgan yuk tashish bilan bog‘liq holda zimmlariga ixtiyoriy olgan majburiyatlarga rioya etishlarining o‘ziga xos kafolati bo‘ladi. Uzoq muddatli shartnomada yuk tashishning o‘ziga xos shartlari bo‘yicha biron-bir qoidaning belgilanishi tomonlarni ushbu shartnoma amal qiladigan butun davr ichida konkret tashish shartnomasini tuzishda mazkur shartlar bo‘yicha yangidan kelishish zaruratidan ozod etadi. Shunday qilib, uzoq muddatli shartnoma tashuvchi va mijoz munosabatlarida barqarorlikka erishishga ko‘maklashadi, tashish bo‘yicha konkret shartnomalarni tuzish va bajarishda ular o‘rtasida keraksiz ixtiloflarni bartaraf etadi.

Ayni mahalda, tomonlar yuk tashishni tashkil etish bo‘yicha uzoq muddatli shartnomalar tuzishga majbur emasliklarini nazarda tutish zarur. Tomonlar – yuk tashuvchi va jo‘natuvchi – ikkitomonlama rozi bo‘lganlaridagina bunday shartnomani tuzishlari mumkin. Shu bois tomonlardan biri bunday shartnoma tuzishdan bosh tortgan hollarda ikkinchi tomon uni tuzishni sud orqali talab qilishga haqli emas. Shartnoma tuzishga majbur etish to‘g‘risida da’vo arizasi yoki shu masaladagi ixtiloflarni ko‘rib chiqish to‘g‘risida ariza berilgan hollarda, agar tomonlar nizoni hakamlik sudida hal qilishga berish to‘g‘risida yozma bitim tuzishmagan bo‘lsa, sud da’vogarning arizasini rad etishi darkor.

Yuk tashishni tashkil qilish to‘g‘risidagi uzoq muddatli shartnoma yozma ravishda tuziladi, bunda shunday shartnoma qancha muddatga tuzilishini tomonlarning o‘zlari (tashiladigan yuk hajmidan kelib chiqib) belgilashadi. Yuk tashishni tashkil qilish to‘g‘risida shartnoma tuzilishi yuk jo‘natuvchini yuk tashish to‘g‘risidagi arizani transport kodekslari va ustavlarida ko‘zda tutilgan tartibda hamda muddatda ariza berishdan ozod etmaydi. Bu shartnoma konkret yukni tashish to‘g‘risidagi shartnomaning o‘rmini bosmaydi, konsensual, o‘zaro xususiyatga ega.

Transport qonunchiligi to‘g‘ri aralash aloqa yo‘llarida yuk tashishda majburiyatlarni bajarish chog‘ida arizani qanday muddatlarda berish zarurligi ko‘rsatilmagan.

To‘g‘ri aralash temiryo‘l-avtomobil aloqa yo‘llarida yuk tashishning muvaqqat qoidalarida «topshirilayotgan tomon oldindan (vaqt asosiy bitimda belgilanadi), hisobot sutkasi qonuniga qadar qabul qiluvchi tomonni kelayotgan sutkada topshirishga tayyorlangan yuk miqdori to‘g‘risida xabardor qilishi darkor»ligi nazarda tutilgan.

Shunday qilib, yuk jo‘natuvchilar to‘g‘ri tashishni amalga oshirishda tashuvchilarga beradigan arizalardan farqli ravishda, to‘g‘ri aralash aloqa yo‘llarida yukni tushirib, boshqa transport vositasiga ortishda muayyan miqdordagi yukning kelgusi sutka ichida berilishini nazarda tutuvchi ariza-xabarnoma qo‘llaniladi.

Yukni to'g'ri-aralash aloqa yo'lida topshirishda qo'llanadigan arizalar nima, ularning yuridik ahamiyati qanday?

Yuk jo'natuvchi tashuvchiga beradigan arizaga taalluqli masala yuridik adabiyotlarda juda batafsil ko'rib chiqilgan, tashuvchilar beradigan va to'g'ri aralash aloqa yo'llarida yuk tashishda foydalaniladigan ariza masalasida esa bunday deb bo'lmaydi.

To'g'ri-aralash aloqa yo'llarida yuk tashishda tashuvchi yo'llaydigan ariza, ariza – xabarnomaga o'xshagani holda (u ham ariza kabi tashish jarayoni amalga oshirilishiga ko'maklashadi) undan farqlanuvchi ko'plab tomonlarga ham ega.

Bu ariza ham, to'g'ri aloqa yo'lidan yuk tashishdagi kabi, yuk tashish jarayonini bildirishga ko'maklashadi. Yuk jo'natuvchi tomonidan berilgan arizaga muvofiq yuk tashuvchi transport vositalarini beradi, shundan so'ng tomonlar o'rtasida yuk tashish shartnomasi tuziladi, ya'ni ariza berilishi, oxir-oqibatda yuk tashish shartnomasini tuzishga ko'maklashadi.

Yukni tushirib, qayta ortishda foydalaniladigan har sutkalik ariza-xabarnoma yuk tashish shartnomasi bajarilishiga ko'maklashadi, uning asosiy vazifasi – bu jarayonni jadallashtirish. Lekin agar arizani faqat yuk jo'natuvchi berishi mumkin bo'lsa, to'g'ri aralash tashishda ariza-xabarnoma har ikki tashuvchi qat'iy belgilangan vaqtda berishlari mumkin.

Ariza muayyan vaqt oralig'ida amal qilsa (bu – dekada, oy va hokazo bo'lishi mumkin), har sutkalik ariza-xabarnoma bir sutka ichida kuchga ega bo'ladi.

Yuk tashuvchi ariza bermagan hollarda tashuvchi transport vositalarini boshqa yuk jo'natuvchilar o'rtasida taqsimlash imkoniyatiga ega bo'lsa, sutkalik ariza berilmagan hollarda yukni bir transportdan boshqasiga olib yuklashda transport vositalari bekor turib qoladi, bu transport jarayoni qatnashchilariga ko'p ziyon keltiradi. Shuning uchun yukni bir transportdan boshqasiga olib yuklashda ariza-xabarnomaning ahamiyati katta.

Sutkalik arizaning huquqiy ahamiyati shundaki, u yuk tashish jarayoni davom etishiga ko'maklashadi, zero, bunday arizaning asosiy vazifasi – transport vositalari bekor turib qolishiga yo'l qo'ymaslik uchun bu jarayonni jadallashtirish.

Ijro uchun qabul qilingan yuk tashish to'g'risidagi arizalarni (buyurtmalarni) amalga oshirish transport korxonasi va yuk jo'natuvchilar o'rtasida shartnoma tuzish hamda uni bajarish yo'li bilan ro'yobga chiqariladi.

Shuni ta'kidlash lozimki, mamlakatda iqtisodiy vaziyat o'zgarganiga va bozor munosabatlariga o'tilayotganiga qaramay, transport qonunchiligidagi asosiy qoidalar (masalan, yuk tashish shartnomasini belgilash) ko'p vaqtdan buyon o'zgarishsiz qolmoqda, shuning uchun yurist olimlarning transport qonunchiligining bahsli muammolari bo'yicha ancha ilgari (SSSR mavjudligi davrida) bildirgan fikrlari dolzarbligicha qolmoqda hamda amaldagi transport qonunchiligini yaxshiroq tushunish va baholash transport munosabatlarida mavjud ayrim bahsli muammolar bo'yicha to'g'ri xulosa chiqarishda ko'maklashadi.

Transport tashkiloti (tashuvchi) tashish shartnomasi bo'yicha unga jo'natuvchi tomonidan ishonib topshirilgan yukni belgilangan punktga yetkazish va yukni olishga vakil qilingan shaxsga (oluvchiga) topshirish majburiyatini oladi, jo'natuvchi esa

yukni tashish uchun belgilangan haqni to'lash majburiyatini oladi. Yuk tashish shartnomasining huquqiy tavsifi borasida hozirga qadar yagona fikr yo'q.

Bu masalaga yuridik adabiyotda katta ahamiyat berilishiga qaramay, u fuqarolik huquqi fanida hali ham bahsli bo'lib qolmoqda.

Yuk tashish shartnomasining huquqiy tavsifini aniqlashda unda yukni qabul qilib oluvchining huquqiy holatini, uning yuk jo'natuvchi va tashuvchi bilan munosabatini aniqlash yetarliga o'xshaydi.

Yukni qabul qilib oluvchining yuk jo'natuvchi va tashuvchi bilan tashish shartnomasidagi o'zaro munosabatlari borasida bir qancha nuqtayi nazarlar mavjud. Ba'zilar yuk tashish shartnomasini uchinchi shaxs foydasiga ishlovchi shartnoma sifatida kvalifikatsiya qilishadi. Ayni mahalda boshqalar yuk tashish shartnomasining ijrosini uchinchi shaxsga topshirish to'g'risidagi shartnoma toifasiga kiritiladi yoki yuk jo'natuvchi va yukni qabul qilib oluvchini yuk tashish shartnomasida bir tomon deb hisoblashadi. Boshqa nuqtayi nazarga ko'ra, yuk tashish shartnomasi yukni qabul qilib oluvchi uchinchi shaxs yoki yuk jo'natuvchi bilan bir tomon emas, balki mustaqil subyekt hisoblanadigan o'ziga xos shartnomadir. Ayrim mualliflar tashish shartnomasini qatnashchilar huquqqa ham, tegishli majburiyatlarga ham ega bo'lgan uch tomonlama shartnoma, deb hisoblashadi.

Yuk tashish shartnomasi uchinchi shaxs foydasiga ishlaydigan shartnoma sifatida qaraladigan fikr yuridik adabiyotda ancha keng tarqalgan. Shartnoma uchinchi shaxs foydasiga ishlaydi, degan konsepsiyani qo'llab-quvvatlovchi mualliflar yuk tashish shartnomasi yetkazib berish, kapital qurilish to'g'risidagi shartnomalar va boshqa shartnomalar hamda ularga asos bo'lgan me'yoriy hujjatlar bilan belgilanadigan maqsadlarga erishish uchun xizmat qiladi, deb hisoblashadi. Shunday qilib, tashish shartnomasi – yuk jo'natuvchi uchun mazkur shartnomalardan kelib chiqadigan majburiyatlarni bajarish vositalaridan biri.

Mahsulot xaridori (qabul qilib oluvchi) ushbu shartnomani tuzar ekan, shartnomada esa uni yetkazib berish usuli belgilanadi. Buyurtirilgan mahsulotni qabul qilib oluvchi tegishli shartnomani (yetkazib berish, oldi-sotdi) tuzish jarayonidayoq, birinchidan, tashish shartnomasini tuzishga rozilik beradi, bunda u qabul qilib oluvchi, deb ko'rsatiladi, ikkinchidan transport tashkilotidan yukni qabul qilib olishgina emas, balki tashish shartnomasidan kelib chiqadigan boshqa harakatlarni amalga oshirish majburiyatini ham oladi. Yuk jo'natuvchi (yetkazib beruvchi, sotuvchi) esa o'z navbatida, tashish shartnomasini tuzar ekan, o'zining mahsulot(yuk)ni qabul qilib oluvchi(xaridor)ga topshirish majburiyatini ijro etishni transport tashkilotiga topshiradi, uning bunga roziligi tegishli shartnomani tuzishda olingan bo'ladi.

Ya'ni qabul qilib oluvchi transport tashkilotlaridan yukni berishni talab qilar ekan, yuk tashish shartnomasi tuzilishiga sabab bo'lgan narsani ijro etish uchun tuzilgan tegishli shartnoma tufayli yuzaga kelgan huquqini amalga oshiradi. Yukni qabul qilib oluvchi – tashish bo'yicha majburiyatning alohida subyekt – tashish shartnomasi uning foydasiga tuziladigan uchinchi shaxs bo'lib chiqadi. Yukni qabul qiluvchining yuk tashish bo'yicha huquqiy munosabatlarda uchinchi shaxs sifatida ishtirok etishi uning foydasiga shartnoma tuzayotgan yuk jo'natuvchining

xatti-harakatiga ham, yukni qabul qilib oluvchining yuk jo‘natuvchi bilan yetkazib berish shartnomasini yoki boshqa fuqaroning huquqiy shartnomani tuzayotganda ifodalagan xohish-irodasiga ham asoslangan bo‘ladi.

Yuk tashish shartnomasi uchinchi shaxs foydasiga qilingan bitim, deb hisoblanadi, biroq bunda yetkazib berish bo‘yicha avval tuzilgan yoki boshqa shartnoma kuchga ega bo‘ladi. Ammo bu konsepsiyaning zaif jihatlari ko‘p.

Birinchidan, na yetkazib berish shartnomasi, na boshqa har qanday shartnoma tashish shartnomasi tuzish uchun majburiy shart bo‘lmaydi. Chindan ham, fuqarolik-huquqiy shartnomalari ko‘p hollarda tashish shartnomasini tuzish zarurati doim ham yuzaga kelavermaydi. Agar bir shaharda yashovchi mahsulotni yetkazib beruvchining omboridan o‘ziga tegishli avtotransportda olib ketsa, tashish shartnomasi bo‘lmaydi. Mahsulot miqdori tashish umumtalab qilinmaydigan darajada kam bo‘lganda ham tashish shartnomasi kerak bo‘lmaydi.

Shuning uchun, buyurtmachi yetkazib berish shartnomasini tuzar ekan, o‘zi to‘g‘ridan to‘g‘ri bildirgan roziligi bilan tashish majburiyati tomonlaridan biriga aylanadi, deb qarash kerak emas. Buyurtmachi yetkazib berish shartnomasi tomonlaridan biri hisoblanadi, lekin bu faqat uni ham tashish majburiyati subyektiga aylantirmaydi.

Fuqarolik kodeksida mutlaqo uchinchi shaxsning foydalanishi yoki voz kechishi mumkin bo‘lgan huquqlari haqida gap boradi. Uchinchi shaxsga nisbatan majburiyatlar emas, huquqlar belgilanishi mumkin, chunki shartnoma bo‘yicha majburiyatlarga uni shaxsan yoki vakili orqali imzolagan shaxsgina ega bo‘ladi.

Yukxatda yukni qabul qilib oluvchi sifatida uni jo‘natuvchi emas, balki boshqa shaxs ko‘rsatilgan yuk tashish shartnomasini uchinchi shaxs foydasiga ishlovchi shartnoma deb emas, balki uchinchi shaxsga bajarib berish shartnomasi, deb e‘tirof etish kerak.

Transport jarayoni uch qismga bo‘linadi:

1. Birinchi qism – tashish shartnomasi bilan yuzaga kelgan munosabatlar.
2. Ikkinchisi – tashuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi – uchinchi shaxs o‘rtasida yuzaga keladigan majburiyat munosabatlaridir.
3. Yukning qabul qilib oluvchi manziliga jo‘natilishi, belgilangan punktga yetib borishi yoki yetkazib berish muddati o‘tib ketishi tashuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi – uchinchi shaxs o‘rtasida majburiyat munosabatlarini yuzaga keltiradigan yuridik faktlardir.

Bunda yukni qabul qilib oluvchining huquq va majburiyatlari tashish shartnomasiga emas, balki ularni bevosita tartibga soluvchi ustavga butkul asoslangan.

Ayrim yuridik nashrlarda tashish shartnomasida yuk jo‘natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi bir tomon, tashuvchi esa boshqa tomon bo‘lishi ko‘rsatilib, bu fikr-mulohaza yukni qabul qilib oluvchining tashuvchiga talablar bo‘yicha o‘z huquqlarini yuk jo‘natuvchiga o‘tkazish huquqi bilan, shuningdek, yuk tashish yo‘qolganda va tashuv to‘lovlari ortiqcha olinganda talab qilish huquqi yuk jo‘natuvchiga ham, uni qabul qilib oluvchiga ham, ulardan qaysi biri talab qilish uchun zarur hujjatlarga ega ekanligiga qarab, taalluqli ekanligi bilan asoslaydilar.

Yuk jo‘natuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchining tashish shartnomasida bir tomon bo‘lib ishtirok etishi yukning belgilangan stansiyaga kelishi bilan tasdiqlanadi va ushbu tashish bo‘yicha tashuvchi oldidagi barcha majburiyat yukni qabul qilib oluvchining zimmasiga tushadi. Ya‘ni yukni qabul qilib oluvchi yukni jo‘natuvchi bilan tashuvchi o‘rtasida tashish shartnomasi tuzilgan ondan boshlab jo‘natish stansiyasida tashish shartnomasi subyektiga aylanadi.

Agar yuk jo‘natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi bir xil huquq hamda majburiyatlarga ega bo‘lgan hollardagina qonuniy bo‘ladi. Biroq transport ustavlarida belgilangan normalar tomonlar – yuk jo‘natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi – shartnomadan kelib chiqadigan hamda mustaqil xususiyatga ega bo‘lgan turli huquq va majburiyatlarga ega ekanliklaridan dalolat beradi (masalan, yuk jo‘natuvchi yukni tashishga tayyorlashi – taralangan holatda ko‘rsatishi, yo‘l haqini to‘lashi shart; yukni qabul qilib oluvchi o‘z nomiga kelgan yukni qabul qilib olishi, olib ketishi, uni qabul qilish tartibini bajarishi shart).

Undan tashqari yuk jo‘natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi tashuvchi oldida har xil javobgarlikka egadirlar (masalan, yuk jo‘natuvchi – transport vositlaridan foydalanmaganligi uchun va h.k.; yukni qabul qilib oluvchi – yukni vaqtida tushirib olmagan, transport vositalari bekor turib qolgani uchun javobgardir), bu yuk jo‘natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi tashish shartnomasida bir tomon emasliklarini tasdiqlashda muhimdir.

Boshqa mualliflar tashish shartnomasi alohida tur shartnoma, unda yukni qabul qilib oluvchi uchinchi shaxs yoki yuk jo‘natuvchi bilan bir tomon bo‘lmay, balki muayyan huquq va majburiyatlarga ega mustaqil subyekt, deb hisoblashadi.

Qabul qilib oluvchi tashish shartnomasi qatnashchilari qatoriga kiradigan vaqt sifatida uning shartnomaga rozilik berishi vaqtini – uning tomonidan transport kvitansiyasi (konosament)ning qabul qilinishi vaqtini olish kerak. Kvitansiya (konosament) qabul qilib oluvchi ixtiyoriga o‘tgan vaqtdan boshlab unda transport korxonasi talab qo‘yish huquqi yuzaga keladi, natijada yuk tashuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi o‘rtasida majburiyat munosabatlari o‘rnatiladi.

Yuk yukxatda ko‘rsatilgan qabul qilib oluvchiga, yuk kvitansiyasini bermay topshiriladi. Boshqa mualliflar yukni qabul qilib oluvchi shartnomaning mustaqil qatnashchisi bo‘lib, u amaldagi transport qonunchiligiga muvofiq muayyan huquq va majburiyatlarga ega, deb hisoblanadi va yuk tashish shartnomasiga uch tomonlama shartnoma sifatida qarash kerak, deyishadi.

Yuk tashish shartnomasini tuzishni ikki qismga bo‘lishadi. Bu – yuk jo‘natuvchi bilan tashuvchi o‘rtasida yuk tashish shartnomasining tuzilishi, unga muvofiq yuk jo‘natuvchi yukni lozim darajada topshiradi, tashuvchi esa unga belgilangan joyga yetkazib berish majburiyatini oladi, bu yukni qabul qilib oluvchining shartnomaga qo‘shilishidir.

Yukni qabul qilib oluvchi nomiga keladigan yuk kvitansiyasi (konosament)ni olish vaqtini uning shartnomaga qo‘shilish vaqti, deb hisoblash kerak. Shu vaqtdan boshlab yukni qabul qiluvchida nafaqat huquqlar, balki majburiyatlar (yukni belgilangan tartibda qabul qilib olish, tashib keltirganlik haqini to‘lash va h.k.) ham yuzaga keladi.

Ko‘rib chiqilayotgan vaziyatlarda yuk kvitansiyasining olinishi vaqtini yukni qabul qilib oluvchining tashish shartnomasiga qo‘shilishi vaqti, deb hisoblash lozimligi muhim holatdir. Biroq yukni qabul qilib oluvchi biron-bir sababga ko‘ra yuk kvitansiyasini (yoki konosamenti) olmagan bo‘lishi mumkin.

Transport qonunchiligining tahlili yukni qabul qilib oluvchi, uning nomiga yuk kvitansiyasi (konosament) kelgan yoki kelmaganligidan qat’i nazar shartnomaga qo‘shiladi, deb xulosa qilish imkonini beradi.

Chindan ham, yuk kvitansiyasi (konosament)ning mavjudligi yukni qabul qilib oluvchini shartnoma tomonlaridan biri, deb hisoblash huquqini beradi. U yukni boshqalar nomiga jo‘natishi mumkin (mazkur maqolalarda (moddalarda) shu vaqtda yuk kvitansiyasi bo‘lishi zarurligi to‘g‘risida hech gap deyilmaydi).

Yukni qabul qilib oluvchi yuk kvitansiyasi mavjud bo‘lmasa ham tashish shartnomasi tomonlaridan biridir, deb hisoblash mumkin.

Shunday qilib, yuk tashish shartnomasi uch tomonlama shartnoma bo‘lib, uning barcha qatnashchilari huquq va majburiyatlarga egadirlar.

To‘g‘ri aralash aloqa yo‘llaridan yuk tashish shartnomasi yuk tashish shartnomasi turlaridan biri ekanligini hisobga olib, uni ko‘p tomonlama shartnoma deb hisoblash lozimki, uning barcha qatnashchilari huquq va majburiyatlarga egadirlar, bunda tashish shartnomasini bajarishga qaratilgan bo‘ladi.

To‘g‘ri aralash aloqa yo‘llaridan yuk tashishda tashuvchi vazifasini turli transportlar (masalan, temiryo‘l, avtomobil, havo transportlari) bajaradi. Bunda yuk tashish bo‘yicha huquqiy munosabatlar yuzaga kelib, unda bir necha hamqatnashchilar ishtirok etishadi, ularning har biri yukni avvalgi transport tashishlardan olib, yuk harakatining tegishli bo‘lagida yuk tashish bo‘yicha dastavval tashuvchi tomonidan tuzilgan shartnomadan kelib chiqadigan o‘z majburiyatini bajaradi.

Boshqa nuqtayi nazar tarafdorlaridan «keyingi har bir tashuvchi, shartnomaga qo‘shilar ekan, avvalgi tashuvchining yukxatdan kelib chiqadigan huquq va majburiyatlarini amalga oshirish lozim», deb hisoblanadi va yuk jo‘natuvchi (yukni qabul qilib oluvchi) bilan transport tashkilotidagi (ham tashuvchilar) o‘rtasidagi shartnomaviy huquqiy munosabatlar mavjudligini asoslash uchun to‘g‘ri aralash temiryo‘l – suv aloqa yo‘llarida yuk tashish qoidalarining 21-moddasiga murojaat etishadi. Bu moddaga ko‘ra, portlar temiryo‘ldan tushirib-yuklash punktlariga kelgan yuklarni, navigatsiya to‘xtaganiga qaramay, belgilangan muddatlarga rioya etgan holda qabul qilib olishlari hamda yuk jo‘natuvchidan yukni nima qilish haqida ko‘rsatma talab qilishlari shart.

Jo‘natuvchi esa un kunlik muddat ichida yukni nima qilish to‘g‘risida portga (pristanga) ko‘rsatma berishi kerak.

Biroq bu nuqtayi nazar tarafdorlari hamtashuvchilar yukni to‘g‘ri aralash aloqa yo‘lidan tashishda o‘zaro shartnomaviy munosabatlarda bo‘lishini rad etmagan holda, hamtashuvchilar bilan dastlabki tashuvchi o‘rtasida to‘g‘ri aralash aloqa yo‘lidan yuk tashish shartnomasini tuzish izchilligini ochib berishmaydi.

Boshqalar, agar dastlabki tashuvchi har bir transport korxonasi nomidan chiqqanida, o‘sha hamtashuvchilarning har birida muayyan huquq va majburiyatlar

yuzaga kelishi lozim edi, deb hisoblashadi. Lekin oraliq tashuvchilarda, umumiy qoida bo'yicha, mijozlar bilan huquqiy aloqa mavjud emas, ya'ni yukni qabul qilib oluvchi bilan transport tashkilotlari hamtashuvchilar) o'rtasida shartnoma munosabatlari mavjud emas, deb ta'kidlanadi.

Hamtashuvchilarning bir-biri bilan, yuk jo'natuvchilar (yukni qabul qilib oluvchilar) bilan va dastlabki transport tashkiloti bilan huquqiy holatini belgilash uchun hamtashuvchilar dastlabki tashuvchi bilan tuzilgan tashish shartnomasi asosida yuzaga keladigan tashish majburiyatlari subyekti hisoblanish-hisoblanmasligini, agar shunday deb hisoblansa, bu qaysi tartibda ro'y berishini aniqlash zarur.

Hamtashuvchilarning huquqiy holati va ularning dastlabki tashuvchi hamda yuk jo'natuvchi bilan o'zaro munosabatlari to'g'risidagi masalani ko'rib chiqishda masala transport tashkilotlari o'rtasidagi munosabatlar shartnomaviy munosabatlarni yoki yo'qmi, degan masala bilan uzluksiz bog'liq.

Transport tashkiloti yuk jo'natuvchi tomonidan o'ziga ishonib topshirilgan yukni belgilangan punktga yetkazish va uni yukni qabul qilib olishga vakil qilingan qabul qilib oluvchiga topshirish lozim tashuvchida bunday majburiyat to'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishda ham yuzaga keladi. Lekin bunda bir o'ziga xoslik bo'lib, yuk bir turdagi transport bilan tashiladi va dastlabki tashuvchi uni qabul qilib oluvchiga olib borib berish majburiyatini oladi. Qonun ko'rib chiqilayotgan munosabatlarning yuridik konstruksiyasini belgilamaydi, faqat tashishdagi kamchiliklar uchun javobgarlik so'nggi transport tashkilotida bo'lishini belgilaydi, xolos.

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashish shartnomasi tahlil qilinganda, bizningcha, tashishning ikki bosqichini ko'rib chiqish lozim.

Birinchi bosqichda dastlabki tashuvchi to'g'ri aralash aloqa bo'yicha shartnoma tuzar ekan, yukni belgilangan punktga olib borib berish majburiyatidan tashqari, yuk jo'natuvchining vakili sifatida hamtashuvchilar bilan o'zaro munosabatga kirishish huquqini qo'lga kiritadi.

Bu huquq, dastlabki tashuvchi qonun (transport ustavlari, kodekslari va h.k.) unga yukni topshirish borasida berilgan vakolatlar tufayli yuk jo'natuvchi tashish shartnomasini tuzib o'ziga bergan huquq va majburiyatlarni unga o'tkazgan holda, yuk jo'natuvchi nomidan (uning vakili sifatida) hamtashuvchi bilan shartnoma tuzadi, ya'ni keyingi har bir hamtashuvchi avvalgi tashuvchi bilan majburiyatli munosabatlarga kirishib, yuk jo'natuvchining vakiliga aylanadi.

Qonunda hamtashuvchilarning ushbu majburiyatini ko'rsatilgan holda, hamtashuvchi dastlabki tashuvchi hamda yuk jo'natuvchi bilan qanday shaklda shartnoma tuzishi mumkinligini konkretlashtirilmaydi. Hamtashuvchilar jo'natuvchi bilan shartnomaviy munosabatda emaslar, deb hisoblash ham to'g'ri bo'lmaydi. O'tkazish vedomosti va yukxatda boshqa tashuvchining kalendar tang'ani bosishi va tilxat yozishi vaqtini ular orasidagi shartnoma tuzilgan vaqt deb hisoblash kerak.

To'g'ri-aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishni tartibga soluvchi transport qonunchiligi tahlili yuk jo'natuvchi bilan hamtashuvchilar o'rtasida aynan shartnomaviy munosabatlar borligidan dalolat beradi.

Tashuvchilar to'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishda mijozlar huquqlarida yagona transport tashkiloti sifatida voqif bo'lishadi va barcha yuk tashuvchilar yuk jo'natuvchi (qabul qilib oluvchi) bilan shartnomaviy munosabatlarda bo'lishadi.

Hamtashuvchilar yuk jo'natuvchi (yukni qabul qilib oluvchi) bilan shartnomaviy munosabatlarda bo'lishgani holda, ayni mahalda o'zaro shartnomaviy munosabatlarda bo'lishadi. Yuqorida aytilganidek, yuk bir tashuvchidan boshqasiga berilgan, topshirish vedomostiga va yuk xatga kalendar tamg'a bosilgan va tilxat yozilgan vaqt shartnoma tuzilgan vaqt hisoblanadi.

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashish shartnomasi yuk jo'natuvchi nazarida, o'zi bilan shartnomaviy munosabatlar bo'lgani holda, yagona transport tashkiloti sifatida voqe bo'ladigan hamtashuvchilar o'rtasida tuzilgan ayrim shartnomalar yig'indisidan iborat bo'ladi.

Nazorat savollari

1. Transport ustavleri, kodekslarining xalqaro tashuvlardagi roli.
2. Aralash aloqa yo'llaridan yuk tashish shartnomasiga izoh bering.
3. Yuk kvitansiyasi va konosamentga izoh bering.
4. Tashish ishlari normativi va ularni bajarmaganlik uchun javobgarlik qanday?
5. Temiryo'ldan foydalanish, tashish jarayoni bilan bog'liq texnik vositalarga xizmat ko'rsatishga izoh bering.
6. O'zbekiston temiryo'llari bo'ylab yo'lovchi, bagaj va yuk tashish qoidalariga izoh bering.
7. Tashish jarayoni bilan bog'liq transport va boshqa texnik vositalarning harakatlanishi va ularning ishlatilishi xavfsizligi qanday nazorat qilinadi?
8. Fuqarolar (jismoniy shaxslar) va yuridik shaxslar uchun majburiy bo'lgan harakat tarkibida harakatlanish xavfsizligini kim ta'minlaydi?
9. Sinovlarni o'tkazish, shuningdek, temiryo'l transporti xodimlarining temiryo'lni texnik ekspluatatsiya qilish qoidalari va boshqa normativ-huquqiy hujjatlar bo'yicha bilimini kim va qanday tekshiradi?
10. Temiryo'l transportida yo'lovchi, yuk, yuk-bagaj va bagaj tashish sohasida tarif siyosatiga izoh bering.

Adabiyotlar

1. Шермухамедов А.Т. и др. Налог на добавленную стоимость для импортируемых товаров. // В тезисах республиканской научно-практической конференции «Иқтисодиётни либераллаштириш ва мамлакатни модернизациялаш шароитида давлат молиясини ислох қилиш йуналишлари». 14-15 декабрь 2007 г., ТГЭУ.
2. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в области транспорта в рамках Евразэс. // Респуб. научно-техн. произв. конфер. «Проблемы развития авиакосмической отрасли Республики Узбекистан». Научные статьи сотрудников, докторантов, аспирантов и соискателей НИИ и специалистов промышленных предприятий. – Т.: ТашГАИ, 2007. Стр. 193-194.

3. Шермухамедов А.Т. и др. Внешняя торговля и стратегия экспорта Республики Узбекистан. Монография. – Т.: ТГЭУ, 2007. Стр. 75.

4. Международные таможенно-транспортные конвенции. Учебное пособие. – Т.: ТГЭУ, 2007. Стр. 178.

5. Шермухамедов А.Т. и др. Международные перевозки грузов автомобильным транспортом. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы». Часть 1. 25-26 мая 2006 г. – Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 97-98.

6. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере торговли и транспорта в Центрально-Азиатских странах. // В трудах 2го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

7. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортной инфраструктуры. // В трудах 2го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

8. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортных перевозок. // В трудах 2го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

9. Шермухамедов А.Т. и др. Логистика как наука нового тысячелетия. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения». 2 часть. 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр. 323-324.

10. Шермухамедов А.Т. «Великий шелковый путь и транспортные перевозки». Монография. ФРГ. – Берлин: Изд. LAP, 2012 г. – 90 стр.

11. Шермухамедов А.Т. и др. Халқаро юк ташмалари. Учебное пособие. – Т.: Изд-во Молия, 2002 г.

12. Шермухамедов А.Т. Модернизация автодорог для международных перевозок грузов в рамках глобализации мировой экономики. // В сб. Республиканской научно-практической конференции “Глобаллашув шароитида халқаро иқтисодиётнинг ривожланиш тенденцияси ва унда Ўзбекистоннинг барқарор ўсиш стратегияси”, 19 октября 2011 г. – Т.:ТГЭУ, 2011. Стр. 81-83.

13. Шермухамедов А.Т. Конкурентоспособность национальной транспортной компании. // Материалы республиканской научно-практической конференции «Уроки кризиса и инновационная модель экономического

развития в условиях глобализации». Том 1. Институт экономики АН РУз. – Т.: Экономика, 2010. С. 49-53.

14. Шермухамедов А.Т. Международная торговля и новые методы таможенного контроля. // В тезисах докладов Республиканской научно-практической конференции ТГЭУ, 5 мая. «Ўзбекистонда божхона ишининг долзарб муаммолари: назария ва амалиёт» 5 мая 2010 г. – Т.: Иқтисодиёт, 2010. С. 37-39.

15. Shermukhamedov A.T. International transportation in Uzbekistan: problems. // Proceedings of the 6th International Joint Conference “ Seeking ways for business & economic cooperation among the Nations along the Silk Roads”, May 29-June 2, 2008/, Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank – Daegu, Korea: Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank, 20-08. Pp. 106-114.

16. Шермухамедов А.Т. Стыковка Узбекской транспортной системы с российской транспортной системой для развития международного бизнеса. // В сборнике материалов научно-практической конференции «Ўзбекистон Республикасининг иқтисодий хавфсизлигини таъминлашда божхона механизмини такомиллаштириш масалалари». Высший военизированный таможенный институт (ВВТИ), 28-29 мая, 2008 г. – Т.: ВВТИ, 2008. С. 26-30.

17. Shermukhamedov A.T. Globalization in sphere of transport in integration of Uzbekistan to Eurasia /Proceeding of the 4th International Joint Conference “Global Academic Networking on Business Innovation, Economic Growth, Human Resources and Information Technology” July, 2006, Tashkent, Yangnam Logos, Korea. Pp.126-128.

18. Shermukhamedov A.T. Logistic Centers in Uzbekistan: Problems // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu, Korea.

19. Shermukhamedov A.T. Problems of Development of International Transport System in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004 - Daegu: Korea, Logos, 2004.

20. Shermukhamedov A.T. Creation of logistic Centers in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, -Daegu, Korea.

21. Shermukhamedov A.T. Elaboration of Strategy of Development of International Transport Logistic in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004 – Daegu: Korea, Logos.

3-bob. GLOBALLASHUV JARAYONIDA ENG QISQA VA XAVFSIZ KORIDORLARNI ANIQLASH VA ULARDAN FOYDALANISHNI TASHKILLASHTIRISH

Yetkazib berish zanjirlari haqida tushuncha, ularning tashqi iqtisodiy faoliyatda tutgan o'rnini, ularni samarali boshqarish yo'llari, marketing makrologistik tizimlar va mikrologistik tizimlar. Axborot logistikasi, xaridlar logistikasi, taqsimot logistikasi.

Kalit so'zlari: dengiz paromi, temiryo'l uzeli, hudud, eksport-import yuklari.

TRASEKA loyihasi boshchiligida yo'nalishi O'rta Osiyo Respublikalari uchun, birinchi navbatda, O'zbekiston Respublikasi uchun strategik ahamiyatga ega bo'lib qoldi, chunki u mavjud muqobil yo'nalishlardan qulay, qisqa va arzon hisoblanadi. Shunday qilib, 1996-yildan 1998-yil bo'yicha O'zbekistonning o'tkazgan eksport-import yuklarining hajmi qariyb 660 ming tonnani tashkil etdi.

Kaspiy dengizi orqali paromda olib o'tish asosidagi boshqa yo'nalishlardan ham foydalanish ishlab chiqilmoqda. Bunga: Qozog'iston portlaridan Eron, shuningdek, Ozarbayjon yo'nalishi kiradi. Transkaspiy yo'nalishi: bunday yo'nalish ko'p yillardan beri mavjud bo'lgan bevosita Armaniston chegaralari atrofidan boshlanadigan eski turk yo'li bo'yicha Armaniston orqali Bokugacha borilar edi.

Qozog'istondan (Drujba) Xitoygacha (Urumchi) 1992-yilda qurilgan yangi temiryo'l shoxobchasi Xitoyning Tinch ummoni qirg'oqlariga to'g'ri chiqish imkoniyatini beradi. Hozirgi vaqtda Drujbaning qayta yuklash quvvati bir yilda 1 mln. tonnaga yaqinlashadi, ammo afsuski, 1993-yilda ushbu natijaga erishilmadi, lekin Qozog'iston temiryo'llari ma'muriyati ushbu ko'rsatkichni bir yilda 12 mln. tonnagacha ko'paytirishni rejalashtirmoqda, biroq bunga ularning mablag'i yetmayapti (Drujbada 1435 mm kenglikdagi g'ildiraklarni Qozogiston, MDHda foydalaniladigan kengligi 1520 mm tizimga almashtiradigan uskunar mavjud).

Eronning Fors ko'rfazi va Turkiyaga yangi temiryo'l shoxobchasi 1996-yilda yotqizildi, Xitoyga transport shoxobchasining borishi haqiqatga aylangach, endilikda qadimgi Ipak Yo'lining qolgan barcha qismlarining yaratilishi zarurdir. Markaziy Osiyo temiryo'l tarmoqlarining Erondagi yo'llar tarmoqlari bilan birlashtiruvchi oxirgi qismidagi ishlar tugallandi. Turkmanistonning Saraks chegara shoh bekatida MDH andozasidagi g'ildiraklar bazasini Eron va Yevropa andozalariga almashtiradigan uzal o'rnatilgan. Turkiya va Erondagi mavjud temiryo'l tarmoqlari yaqin kelajakda Istanbul va O'zbekiston o'rtasidagi aloqalarni keyinchalik esa amaldagi tarmoqlardan foydalangan holda Xitoy bilan ham to'liq ta'minlanishi mumkin.

Fors ko'rfazidagi Meshxeddand Tehron orqali Bender-Abbos portiga boradigan oxirgi qismi rasmiy ravishda 1995-yilda ochildi. Meshxeddand ushbu portga boradigan yanada to'g'ri yo'lni yaqin besh yil mobaynida qurish ko'zda tutilmoqda, buning bilan O'zbekiston Respublikasi tomonidan Fors ko'rfaziga chiqish imkoniyati sezilarli darajada ortadi. O'zbekiston uchun ushbu yo'nalish uzunligi taxminan transkaspiy yo'nalishining Toshkentdan 2950 km atrofida uzoqlikdagi Batumigacha bo'lgan

masofaga tengdir. Karachiga boradigan yoʻnalish turlari: birinchi Gʻarbiy Eron dan Pokistonga temiryoʻl yoʻnalishi faol ishlab chiqish jarayonida turibdi. Bu yerda Zaxedandan Kermanagacha yangi temiryoʻl qurilishi talab etiladi, u tugatilgandan keyin Oʻzbekistonning Eron orqali Pokistonda qabul qilingan andozaga qoʻshimcha moslashtirilgach Karachi porti bilan toʻgʻridan bogʻlanish imkoniyati vujudga keladi. Oʻzbekistondan Karachiga yanada qisqa yoʻnalish boʻyicha borish mumkin boʻladi, agarda Afgʻoniston orqali temiryoʻl quriladigan boʻlsa.

Yuqorida koʻrsatilgan muqobil yoʻnalishlar TRASEKA loyihasining kelajakdagi elementlari hisoblanadi.

Yuqorida qayd etilganidek, Buyuk Ipak yoʻli hozirgi paytda yana oʻzining qadimiy ahamiyatini tiklamoqda. 1993-yilning may oyida Bryussellda boʻlib oʻtgan, Oʻrta Osiyo mintaqasiga kiruvchi 8 davlatning (Markaziy Osiyoning 5 ta respublikasi va 6 ta Kavkazorti respublikasi) savdo va transport vazirlari ishtirok etgan konferensiyada texnikaviy hamkorlik dasturini amalga oshirishga qaror qilindi. Markaziy Osiyoga chiqishni koʻzda tutgan holda Yevropadan Gʻarb-Sharq yoʻnalishi boʻyicha TRASEKA transport yoʻlagini (Yevropa, Kavkaz, Osiyo) rivojlantirishga qaratilgan ushbu dastur Yevropa hamjamiyati tomonidan mablagʻ bilan taʼminlanmoqda. Dasturning asosiy maqsadlari birinchidan, respublikalarning muqobil yoʻnalishlari boʻyicha Yevropa va jahon bozorlariga chiqish imkoniyatlarini oshirgan holda ularning siyosiy va iqtisodiy mustaqilligini qoʻllab-quvvatlashdan iboratdir. Xususan, Oʻzbekiston toʻgʻrisida soʻz yuritadigan boʻlsak, u shu paytgacha Qozogʻiston, Rossiya va Belarus orqaligina Yevropaga chiqish mumkin edi. Ilgari foydalanilgan va ushbu mamlakatlar orqali oʻtadigan transport yoʻlagining afzalligi ularning oʻzlashtirilganligida edi. Yaʼni ularda bir xil bojxona, yoʻl qoidalari va tartiblari amal qilar, turli xil yigʻimlar va bojlar yoʻq edi.

Biroq mazkur yoʻnalish boʻyicha xalqaro tashuvlarni amalga oshirish shart-sharoitlari ancha oʻzgardi. Yangi yigʻimlar va bojlar (yoʻllar, koʻpriklar va tonnellardan oʻtganligi uchun, yonilgʻi uchun va hokazo), transport vositalarining vazni va gabarit hajmlari boʻyicha cheklovlar joriy etildi, shuningdek, yoʻldan oʻtishga ruxsat olish tizimi va koʻplab boshqa cheklovlar joriy etilmoqda (Qozogʻiston, Turkmaniston, Polsha, Rossiya va boshqa mamlakatlar). Bularning barchasi xalqaro tashuvlarni qiyinlashtiradi, yuklarni manzilga yetkazish muddati va tashuv bahosini oshiradi, eng asosiysi esa Oʻzbekiston Respublikasini boshqa mamlakatlarga bogʻliq qilib qoʻyadi.

TRASEKA dasturining ikkinchi maqsadi respublikalar oʻrtasidagi mintaqaviy hamkorlikka yanada koʻmaklashishdan iboratdir.

Uchinchi maqsad esa Xalqaro Moliya Muassasalari va xususiy investorlar mablagʻlarini jalb qilish, shuningdek, TRASEKA yoʻnalishini Trans-Yevropa transport tarmoqlari bilan boshlashni koʻzda tutadi.

Ushbu dastur Oʻzbekiston Respublikasi hukumati tomonidan qoʻllab-quvvatlanmoqda, zero, taklif etilayotgan transport yoʻli dengizga chiquvchi eng qisqa yoʻldir. Aynan shuning uchun Oʻzbekiston ushbu dasturni amalga oshirishda faol ishtirok etmoqda. Chunonchi respublikamiz tashabbusiga koʻra, Ozarbayjon Respublikasi, Gruziya, Turkmaniston va Oʻzbekiston Respublikasi rahbarlari

tomonidan 1996-yil 13-mayda Seraxs shahrida «Temiryo‘l transportini muvofiqlashtirish to‘g‘risida shartnoma» va «A‘zo davlatlar o‘rtasida transport tashuvlarini tartibga solish sohasidagi bitim» imzolandi. O‘zbekiston shartnomaning 3-moddasi tashabbuskori bo‘ldi. Unga muvofiq, tomonlar tranzit yuk tashish chog‘ida bir-birlariga amaldagi tarifning 50 foizi miqdorida imtiyozli tariflar belgilaydilar. Agar bu shartnoma shartlari amalda bajarilsa, ushbu yo‘lak bo‘yicha yuk tashish O‘zbekiston foydalanayotgan boshqa yo‘nalishlarga nisbatan eng arzon bo‘ladi.

Ba‘zan eksport qilinayotgan mahsulotni tashish uchun ketadigan xarajatlar mahsulot narxidan ham oshib ketadi, bu esa eksportni iqtisodiy jihatdan besamara qilib, hayot kechirish uchun o‘ta zarur bo‘lgan mahsulotlarni import qilishni mushkul qilib qo‘yadi. Shuning uchun loyihani amalga oshirish nafaqat dengizga, transyevropa va transosiyo transport tarmoqlariga chiqish imkoniga ega bo‘lmagan davlatlarga yanada mustahkam hamroh bo‘lgan muqobil yo‘l ochib beradi, balki transport yo‘llarini qisqartirib, eksport qilishni kengaytirish, loyiha ishtirokchilari bo‘lgan davlatlar o‘rtasida o‘zaro foydali tashqi savdo faoliyatini jadallashtirishda yangi istiqbollar ochadi. Ayni paytda loyihani amalga oshirish o‘z tovarlarini O‘rta Osiyo va Kavkazortining ulkan bozorlariga kiritish, ushbu mintaqalardagi o‘z ishtirokini kuchaytirishdan manfaatdor bo‘lgan Yevropa davlatlari uchun ham foydalidir. Loyihaning eng asosiy afzalligi, uning jozibadorligi ham shunda. O‘zbekiston kabi davlatlar uchun bu ulkan Markaziy Osiyo mintaqasini anklav holatidan xalos qilish, uning jahon va Yevropa bozorlari bilan aloqasini ta‘minlash muammosini hal etishning eng maqbul va qulay usulidir.

Bugungi kunga kelib TRASEKA dasturi 22 ta Texnikaviy yordam tadqiqotlarini (30 mln. YEVRO miqdorida) va infratuzilmani ta‘mirlashga doir 5 ta investitsiya loyahasini (20 mln. EKYU miqdorida) moliyalashtirdi. A‘zo davlatlar rahbarlari Yangi yo‘nalishi Yevropaga chiqish uchun muqobil transport yo‘lini ochishda strategik ahamiyatga egadir, deb hisoblamodalar. Zero, bu yo‘nalish an‘anaviy bo‘lib qolgan va ko‘p hollarda haddan ziyod band bo‘lgan Rossiya orqali o‘tuvchi yo‘lga raqobat qila oladi. Yanada uzviy hamkorlik va hukumat vakillari o‘rtasidagi muloqot dastur natijalari bo‘ldi. Bu esa o‘z navbatida tranzit bojlarini raqobat talablari darajasida saqlab turish to‘g‘risida; transport vositalari bilan chegarani kesib o‘tishni yanada osonlashtirishga ko‘maklashish to‘g‘risida; savdo qoidalarini osonlashtirish va a‘zo davlatlar o‘rtasida bojxonalar hamkorligini takomillashtirish to‘g‘risidagi bitimlarning imzolanishiga olib keldi. Shuningdek, Yangi yo‘nalishi bo‘ylab katta miqdordagi yangi yuklarni jo‘natish to‘g‘risida bitimga erishildi hamda ushbu yo‘nalish Markaziy Osiyodan jahon bozoriga xizmat ko‘rsatuvchi, chuqur suvlarda suza oluvchi dengiz kemalariga chiqish uchun eng qisqa, eng tez va eng arzon yo‘l, deb tan olindi.

TRASEKA orqali ko‘rsatilgan texnikaviy yordam xalqaro moliya muassasalarining ancha katta miqdordagi mablag‘larini jalb qilishga yordam berdi. Jumladan, Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki (YETTB) yangi yo‘nalishidagi portlar, temiryo‘llar va avtomobil yo‘llariga doir kapital loyihalarni jami 200 mln. AQSh dollari hajmida moliyalash majburiyatini oldi. Bu yo‘nalishni Qora dengiz mintaqasi va Trans-Yevropa transport tarmoqlari bilan bog‘lash imkoniyatini

o'rganish uchun Yevropa Hamjamiyati 1997-yil aprel oyida Gruziyaning Tbilisi shahrida transport vazirlari ishtirokida konferensiya uyushtirdi. 16 ta a'zo mamlakat vazirlari va Qora dengiz qirg'og'i davlatlarini Trans-Yevropa tarmog'iga qo'shish istagini bildirdilar. Ishtirokchilar ushbu g'oyani amaliy ishlar va loyihalar orqali rivojlantirish maqsadida O'rta Osiyo va Qora dengiz iqtisodiy hamkorligi davlatlarining yaqindan hamkorlik qilishlariga rozilik berdilar. Bir necha davlatlar esa (Bolgariya, Rumuniya va Ukraina) imkoniyatdan foydalanib, Seraxs shahrida imzolangan hamda transport sohasida yagona siyosat yuritish maqsadida Gruziya, Ozarbijon, Turkmaniston va O'zbekiston o'rtasida tuzilgan bitimga qo'shilishi haqida bayonot berdil. Konferensiyada aniq loyihalar ishlab chiqish uchun vazirlar darajasida Qo'mita tashkil etildi, shuningdek, konferensiya 16 ta davlat uchun 1997-yil 16-iyunda Xelsinki shahrida Pan Yevropa Transport konferensiyasini o'tkazish uchun asos bo'lib xizmat qildi. Natijada, Xelsinki Konferensiyasi Qora dengiz hududini Pan Yevropa Transport hududi (PETH) sifatida belgiladi. Mazkur hudud kelgusida Trans Yevropa Transport tarmoqlarining Sharqqa chiqishini rivojlantiradi.

Qora dengiz hududini Pan Yevropa Transport hududiga qo'shish g'oyasiga mazmun baxsh etish uchun Yevropa Hamjamiyati Ilichevsk (Ukraina) portida Ro-Ro rusumli parom terminalini ta'mirlash va Poti (Gruziya) portida Ro-Ro rusumli parom terminali qurish loyihalarini mablag' bilan ta'minlashga rozilik berdi. Ushbu loyihalarni (qiymati 5 mln. YEVRO) amalga oshirish 1998-yilda boshlangan bo'lib, uni 1999-yilda yakunlash rejalashtirilgan. Ishchi guruhning to'rtinchi uchrashuvi loyihalariga doir takliflar qo'shimcha ravishda jami summasi 10 mln. EKYUdan iborat bo'lgan 2 ta Texnikaviy yordam loyihasi va 2 ta investitsiya loyihasiga kiritildi.

Shuni qayd etish lozimki, Gruziyada va Ukrainada ushbu loyihalarni amalga oshirish O'zbekistonning eksport-import tovarlarini jahon bozoriga chiqarishga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

TRASEKA doimo Xalqaro moliya tashkilotlari bilan uzviy hamkorlikda ishlagan hamda Jahon Banki, Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banklari bilan ko'plab bitimlar tuzgan. Ular quyidagilarni o'z ichiga oladi: 0,75 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam doirasida Turkmanistonda shosse yo'llar qurish. Mazkur qurilish ikki shosse yo'lini loyihalashtirish va Texnik-iqtisodiy asoslashni tayyorlash uchun Yevropa Hamjamiyati tomonidan moliyalashtirilmoqda, keyinchalik ushbu qurilishni amalga oshirish uchun Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki tomonidan 8 mln. AQSh dollari ajratiladi. 1,5 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam doirasida Boku portini ta'mirlash. Mazkur mablag' Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banking 50 mln. AQSh dollari hajmidagi qarzi hisobiga ta'mirlanishi lozim bo'lgan parom terminalini loyihalashtirish va texnik-iqtisodiy asoslashni o'tkazish uchun Yevropa Hamjamiyati tomonidan ajratiladi. 1,5 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam doirasida Turkmanboshi portini ta'mirlash. Mazkur mablag' Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki tomonidan 50 mln. AQSh dollari miqdoridagi mablag' bilan ta'minlanadigan parom terminali bo'yicha loyihalashtirish ishlarini olib borish va tender hujjatlarini tayyorlash uchun Yevropa Hamjamiyati tomonidan ajratilmoqda. 0,75 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam doirasida Armanistonning

avtomobil yo'llarini takomillashtirish. Mazkur mablag' 40 mln. AQSh dollari miqdorida texnik rivojlantirish paketini berish maqsadida Yevropa Hamjamiyati tomonidan ajratilmoqda. 0,45 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam doirasida Potida Don terminalini qurish. Mazkur mablag' Yevropa Hamjamiyati tomonidan ajratilgan bo'lib, terminal konsessiyasiga doir huquqiy masalalarni hal qilishga yo'naltirilgandir. Don terminali va Yevropa Tiklanish va taraqqiyot bankining 15 mln. AQSh dollari hajmidagi qarzi olinganidan so'ng qurib bitiriladi.

Umumiy tUSDagi yuklarni joylashtirish bo'yicha parom terminallari va infratuzilmasini qurish masalasini oldindan kelishgan holda Yevropa Hamjamiyati tomonidan ajratilgan 1,5 mln. YEVRO miqdoridagi texnikaviy yordam paketidan keyin ajratiladigan Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki investitsiyalari hisobiga Gruziya portlarini qayta jihozlash, O'zbekiston Respublikasi hukumati tomonidan ma'qullangan rejalarga ko'ra, OTB umumiy uzunligi 350 km.ni tashkil etuvchi Toshkent va Buxoro o'rtasidagi temiryo'lining ayrim uchastkalarini ta'mirlash uchun 70 mln. AQSh dollari miqdorida mablag' ajratadi. Turkmaniston chegarasi bilan Buxoro o'rtasidagi M-37-sonli avtomobil yo'lini ta'mirlash uchun 50 mln. AQSh dollari ajratiladi. OTB, shuningdek, Uchquduq-Qizilo'rda yo'lini takomillashtirish loyihasiga 200 mln. AQSh dollari miqdorida investitsiya sarflash niyatida.

Yaponiya hukumati poytaxt Toshkentni Farg'ona vodiysi bilan bog'lovchi A-373-sonli yo'lining dovon qismida avtomobil yo'li ahvolini yaxshilash uchun grant ajratdi. Ushbu grant bo'yicha 1997-yilda umumiy summasi 8,5 mln. AQSh dollariga teng bo'lgan mashina va uskunalar sotib olindi. OTB yo'l sektorini institutsional jihatdan isloh qilish jarayonida texnikaviy yordamni ta'minlash uchun 750 ming AQSh dollari hajmida grant ajratmoqda. Shuningdek, Buxorodagi «Paxtani taqsimlash markazi» investitsiya loyihasi uchun Yevropa Hamjamiyati tomonidan 2 mln. AQSh dollari ajratildi.

TRASEKA loyihasi doirasida amalga oshirilayotgan investitsiya loyihalari O'zbekistonning transport tizimini rivojlantirishda aniqlashda muhim rol o'ynaydi. Ularning ayrimlarini ko'rib chiqamiz. Transport sohasida menejmentga o'qitish O'zbekiston Respublikasidagi transport sohasi xodimlari va rahbarlari tarkibining xalqaro savdo va transport amaliyoti borasida bevosita kam tajribaga egaligini bartaraf etishga qaratilgandir. Mazkur rahbar xodimlarning O'zbekistonda mos keluvchi tizimlar joriy etish va Yevropalik sheriklar bilan samarali ish olib borishlariga imkoniyat yaratish uchun ularni Yevropa transport va savdo qonunchiligi, uslublar, tizimlar va tijorat amaliyoti bilan tanishtirish lozim edi. Yalpi maqsad foydalanish xizmati sohasi xodimlarini imkoni boricha ko'proq O'zbekistonda qo'llash mumkin bo'lgan bozor tizimlari va ma'muriy tartib-qoidalar bilan yaqindan tanishtirishdan iboratdir. Bunga marketing strategiyasi, talabni segmentlash, biznes konsepsiyalari va talab boshqarib borayotgan biznesni rivojlantirish kabi masalalar bo'yicha o'qitish kiradi.

Dastlabki talablar ta'lim, o'quv materiallari loyihalarini tayyorlash, o'quv jihozlari sotib olish va tashib keltirishga ehtiyojni aniqlash, transport va yashash shart-sharoitlarini tashkil etish hamda nomzodlar tanlab olishdan iborat edi. Ta'lim raqobatbardosh transport tarmog'ini rivojlantirish, harakat, talab va tarif darajasi

o'rtasidagi bog'liqlikni va tashuv vaqtlarini taxminlashda muhim omildir. O'zbekiston Respublikasi vakillari va o'qituvchilardan ham iborat 122 kishilik guruh 10 kun davomida Almati shahrida ta'lim oldilar, keyin esa ushbu guruh ichidan tanlab olingan 35 kishilik guruh Yevopada o'qib qaytdi. Ular u yerda transport kompaniyalari, o'quv muassasalari va hukumat idoralariga tashrif buyurdilar. Dastur jarayonida va undan so'ng foydalanilayotgan materiallarning ta'sirini aniqlash uchun baholash o'tkazildi. Garchi baholar deyarli har doim ijobiy bo'lgan bo'lsa-da, dastur biroz o'zgartirildi. O'quv dasturi va o'quv safarlari tugaganidan so'ng ayrim ishtirokchilar dastur borasida o'z fikr-mulohazalarini bildirdilar. Loyiha nou-xaularni o'zlashtirish kabi ijobiy sifatlardan tashqari TRASEKA a'zolari bo'lgan davlatlar o'rtasida kuchli jamoa ruhini ham shakllantirdi. Bu esa kelgusida ham bir-birlari bilan o'zaro axborotlar va g'oyalar almashishni davom ettirishga imkon beradi. Loyiha xalqaro transport va savdo amaliyotining ko'pgina qirralari to'g'risida umumiy bilimlarni tarqatdi. Bu o'quvchilarni o'z tarmoqlarida qonunchilik islohoti va restrukturizatsiyalashni o'tkazishga doir murakkab masalalarni muhokama qilishga tayyorladi, zero, ilgari ular bunga mutlaqo tayyor emas edilar.

Kelgusida ta'limni bir necha yilga davom ettirish ehtiyoji tug'iladi. Uchta loyiha bevosita «O'zbekiston temiryo'llari» davlat aksiyadorlik temiryo'l kompaniyasi ishtirokida amalga oshiriladi. Bular quyidagilar: «Harakatdagi tarkibdan foydalanish», «Temiryo'llarda texnikaviy yordam ko'rsatish infratuzilmasi» va «Temiryo'lida yuk tashishni boshqarishga doir axborot tizimlarini joriy etish». Ushbu loyihalarning barchasi bo'yicha tadqiqotlar o'tkazilgan va tavsiyalar ishlab chiqilgan. TRASEKA loyihasining «Avtoyo'llarga xizmat ko'rsatish» loyihasiga materiallar, asbob-uskunalar va andozalar (standartlar), qishda xizmat ko'rsatish, yo'llarini qoplash va ko'priklarni test sinovlaridan o'tkazish kabi masalalarda texnikaviy yordam ko'rsatish, shuningdek, dastlabki Texnik-iqtisodiy asoslashlarni tayyorlash, xususan, mavjud «Toshkent-O'sh-Saritosh-Qashqar» avtoyo'lini qayta ta'mirlash sohasida shunday hujjatlarni tayyorlash hamda «Andijon-doirasida «Ulugchat-Irkeshtam» avtomobil yo'lining Xitoy Xalq Respublikasi hududidagi qismini qurish va «Irkeshtam» bojxona shoxobchasini ochish to'g'risida qaror qabul qilindi. O'zbekiston bilan Qirgiziston o'rtasida avtomobil yo'llarini qurish, ulardan foydalanish hamda transport va tranzit tashuvlari sohasida o'zaro hamkorlikni yanada kuchaytirish to'g'risida ikkitomonlama bitim imzolandi, shuningdek, Toshkentda O'zbekiston, Qirg'iziston va Xitoy o'rtasida «Andijon-O'sh-Qashqar» temiryo'lini qurish to'g'risida memorandum imzolandi. Ushbu loyiha PROON YUNKTAD yordamida va ko'plab xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlikda amalga oshiralayotgan Buyuk Ipak yo'lini tiklash dasturining tarkibiy qismidir. Angliyaning «Scott Wilson Kirkpatrik» kompaniyasi TRASEKA loyihasining 2 ta loyihasini amalga oshirdi. Bular quyidagilardir: «Qonunchilik va tartibga soluvchi tuzilma» hamda «Savdo, bojxona qoidalari va tashishga ko'maklashish». Birinchi loyiha doirasida transport idoralarining rahbarlar tarkibi ishtirokida yangi qonunchilik loyihasini ishlab chiqishga doir qator tadbirlar amalga oshirildi. Ikkinchi loyihaga binoan esa bojxona qoidalarini birxillashtirish va osonlashtirish, bojxona postlarini komyuterlashtirish yuzasidan tavsiyalar berildi. Bojxona postlarini

kompyuterlashtirish masalalarini ko'rib chiqish BMTning ASIKUDA tizimiga o'xshash dasturiy ta'minot vositalari yetkazib berilishi lozimligini ko'rsatdi. Ushbu loyiha doirasida O'zbekiston Xalqaro ekspeditorlar uyushmasining Xalqaro Ekspeditorlar uyushmalari federatsiyasiga (FIATA) a'zo bo'lib kirishiga yordam ko'rsatildi. TRASEKA loyihalaridan yana biri, ya'ni «Delfin tadqiqoti» deb nomlangan loyiha TRASEKA loyihasining O'zbekiston va Turkmaniston orqali o'tuvchi yo'nalishi bo'ylab karvonsaroylar tashkil etish (barcha turdagi servis xizmatlarini ko'rsatish uchun)ning texnik-iqtisodiy asoslashlarini ishlab chiqishga qaratilgandir. Ushbu loyiha doirasida Maslahat qo'mitasi tashkil etildi. Unga Yevropa, Turkmaniston va O'zbekiston ekspertlari a'zo bo'lib kirdilar. Shunday qilib, ekspertlar guruhi Turkmaniston Avtomobil transporti vazirligi va O'zbekiston «O'zavtotrans» korporatsiyasi xodimlari bilan uzviy hamkorlikda ish olib bordi.

Turli joylardagi 1.100 dan ortiq yuk transporti operatorlari o'rtasida, shu jumladan, bojxona shoxobchalari, parom kechuvlarida hamda bevosita yuk tashuvchilar ketayotgan joylarda so'rov o'tkazildi. Tadqiqotlar shuni tasdiqladiki, TRASEKA yo'nalishi bo'yicha yuk tashuvchilarga o'ta zarur bo'lgan joylarda ta'mirlash va texnik yordam ko'rsatish uchun shart-sharoitlar mavjud emas. Maslahat qo'mitasi yordamida yalpi yo'l xizmati ko'rsatuvchi stansiyalar qurish uchun to'rtta maydoncha tanlab olindi. Ularning har biriga har xil biznes turlari, shu jumladan, yonilg'i quyish tarmog'i, motellar, ehtiyot qismlar, ta'mirlash, shinalarni yamash, ovqatlantirish, telekommunikatsiyalar, avtomobillarning xavfsiz turar joyi va bank operatsiyalari uchun tegishli shart-sharoitlar yaratish kiradi. Karvonsaroylar tashkil etish loyihasiga investitsiya jalb qilish uchun Toshkent va Ashxobodda bo'lib o'tgan ikkita transport konferensiyalarida 45 ga yaqin Yevropa va xalqaro kompaniyalar mazkur loyiha bilan tanishtirildi. Bu ish yo'l xizmatlari, shu jumladan, biznes va yo'l rejalari hamda tegishli me'morchilik konsepsiyasi bo'yicha alohida rejalarning tug'ilishiga olib keldi. Loyihada belgilangan Shinalarni almashtirish korxonasini tashkil etish imkoniyati Yevropa Hamjamiyatining tijoriy qiziqishiga sabab bo'ldi hamda buning natijasi o'laroq tegishli biznes-reja tayyorlandi. «Markaziy Osiyo temiryo'llarini rivojlantirish – xaridlar va biznes-reja». Mazkur loyiha moliya muassasalarning temiryo'l sohasiga mablag' sarflashlari tartibini batafsil shakllantirishga mintaqaviy yordam ko'rsatishni ko'zda tutadi. Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki tomonidan «O'zbekiston temiryo'llari» davlat-aksiyadorlik temiryo'l kompaniyasiga qarz ajratilishi masalasiga alohida e'tibor qaratiladi.

– «Tashish uskunalari va mintaqaviy vositalar lizing kompaniyasi». Mazkur loyiha harakatdagi tarkib va tortuvchilar uchun mintaqaviy lizing kompaniyalarini ta'sis etishda yordam ko'rsatishni nazarda tutadi. Loyihadagi dastlabki e'tibor temiryo'l uskunalari lizingiga qaratiladi, lekin u boshqa transport turlari bo'yicha lizing operatsiyalarining rivojlanishi uchun ham imkoniyat yaratishi lozim.

– «Xalqaro tranzit avtomobil tashuvlariga yordamlashish». Tranzitga yordamlashish borasidagi asosiy mexanizm, hech bo'lmaganda, avtomobil bojxona tartiblari uchun ushbu mintaqada amal qilinadigan tartib TIR hisoblanadi. TIRni, uni qo'llashni (SAFETIR uchun tozalash ishlarini kompyuterlashtirgan holda) va operatorlarni o'qitishni kengaytirishga yordamlashish uchun tegishli chora-tadbirlarni

amalga oshirish talab qilinadi. SAFETIRni ishlatish uchun kompyuter uskunalari yetkazib berish Xalqaro Avtomobil transporti ittifoqi bilan hamkorlikda amalga oshiriladi.

Hozirgi paytda mintaqani Transyevropa transport tarmoqlari bilan bog'lash uchun Bolgar portlari bilan hamkorlikni kuchaytirish maqsadga muvofiqdir, deb hisoblanmoqda. «Andijon-O'sh-Qashqar» avtomobil yo'lini qayta ta'mirlash va temiryo'lini qurish ishlarini nihoyasiga yetkazilganidan so'ng mintaqa Transosiyo transport tarmoqlari bilan bog'lanadi hamda shu tariqa Tinch okeaniga eng qisqa yo'l orqali chiqish ta'minlanadi.

Shuni qayd etish lozimki, ushbu loyihalarni amalga oshirish hozirgi paytda ko'p jihatdan mintaqadagi geosiyosiy vaziyat rivoji va xarakteri, ushbu yo'lak o'tadigan har bir davlat nuqtayi nazariga bog'liqdir. TRASEKA loyihasi yo'nalishi bo'ylab muammolar Toshkentdan Sharqqa qarab:

Ushbu yo'nalishdagi mavjud muammolar favqulodda qiyinchilik tug'dirmaydi. Yo'nalishdagi mavjud chegara muammosi unchalik murakkab emas. «Do'stlik» chegara stansiyasi texnikaviy jihatdan olib qaraganda yaxshi ishlaydigan stansiya hisoblanadi. Lekin ma'lum qilishlaricha, «Do'stlik» stansiyasida bojxona nazorati juda sekin amalga oshirilgan ekan. Yechimi: chegara kesib o'tiluvchi barcha nuqtalarda tez bajariladigan tartiblarni davlat miqyosida joriy etishga harakat qilish lozim.

Toshkentdan Oqtovg'a qarab: «Bo'ynov-Oqtov» temiryo'l tarmog'i texnik xizmat ko'rsatilishiga muhtojdir. Yechimi: Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki hamda Osiyo taraqqiyot banki texnik xizmat ko'rsatilishi va rels yo'llarining takomillashtirilishi uchun O'rta Osiyo temiryo'lga qarz ajratishni rejalashtirmoqda. Rels yo'lining takomillashtirilgan texnologiyasi taqdim etiladi. Shuningdek, Tengiz neft konining neft mahsulotlari uchun rejalashtirilgan neft quvuri qurilishi boshqa joylarda bo'lgani kabi temiryo'l liniyalarini neft yukidan xalos qiladi va asosiy yuk oqimiga yaxshiroq xizmat ko'rsatish uchun tegishli shart-sharoitlarni yaratadi.

Oqtov bo'yicha: Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki mablag'lari hamda Qozogistonning o'z resurslari hisobiga ajoyib yangi portni qurish ishlari olib borilmoqda. Bu mablag' sarflash uchun TRASEKA loyihasi har tomonlama texnikaviy yordam ko'rsatdi. Qarzni qoplash borasida ayrim muammolar mavjud. Yechimi: portning zamonaviy imkoniyatlaridan foydalanib, daromad olish hamda uning imkoniyatlarini oshirish lozim.

Toshkentdan Turkmanboshiga qarab: Chorjou temiryo'l ko'prigini almashtirish zarur, shuningdek, avtomobillar uchun ko'priq qurish lozim. TRASEKA loyihasi texnik-iqtisodiy asoslashlarni tayyorladi va yirik banklar yangi ko'priqni moliyalashdan (qiymati salkam 80 mln. AQSh dollariga teng) manfaatdor ekanliklarini ma'lum qilishdi. Turkmanistonda makroiqtisodiy jihatdan ko'rib chiqish uzoqqa cho'zilayotgani tufayli bu boradagi olg'a siljish sekin ketmoqda, shuningdek, mamlakatlar infratuzilma qarzlari borasida rivojlanish banklari majburiyatlari bilan yetarli darajada bog'langanlar. Yechimi: transportni rejalashtirish idorasi tomonidan imkon doirasidagi barcha ishlar qilinishi lozim. Hozirgi paytda makroiqtisodiy muhitni takomillashtirish zarur.

Kaspiy zonasi bo'yicha. Turkmanboshi va Boku portlari.

Keskin muammolar mavjudligi haqida xabar kelgani yo‘q, lekin ularning infratuzilmasi eskirgan. Balki portlarni ta‘mirlashni TRASEKA hamda Yevropa Tiklanish va taraqqiyot banki aralashuvidan so‘ng boshlash rejalashtirilgandir. Turkmaniston va Ozarbayjon temiryo‘l transporti, shuningdek, Kaspiy dengizida dengiz transporti uchun tijoriy shart-sharoitlar. Yechimi: ochilgan bir nechta muqobil yo‘nalishlar yordamida muzokaralar olib borish.

Poti porti, Ilichevsk porti va Qora dengizdagi dengiz yo‘llari. Ma‘lum qilishlariga ko‘ra, xizmat ko‘rsatish sezilarli darajada yaxshilangan, yuk tashish hajmi ortgan, investitsiyalarni TRASEKA ta‘minlagan.

Temiryo‘l transportidagi muammolar. Barcha temiryo‘l kompaniyalarida restrukturizatsiyalash ishlari olib borilmoqda. Bu, o‘z navbatida, tannarxni pasaytirishi, raqobatbardoshlikni oshirish va katta miqdorda sarmoya sarflash, xususan, texnik xizmat ko‘rsatish sohasiga sarflash uchun tegishli shart-sharoitlar yaratishga olib kelishi lozim. Yechimi: buni zudlik bilan hal qilib bo‘lmaydi, rejalashtirilgan islohotni amalga oshirish ko‘zda tutilgan. Avtoyo‘l transporti – umumiy ma‘lumotlar.

TRASEKA loyihasining Yevropacha rejalashtirish strategiyasiga mos keladigan asosiy yondashuvi shundan iboratki, avtoyo‘l transporti 500 km dan ortiq masofada raqobatlasha olmaydi. Shundan kelib chiqqan holda avtoyo‘l transporti uzoqqa yuk tashishdan ko‘ra ko‘proq yuklarni intermodal tashish bilan shug‘ullanadi, maxsus yuk jo‘natishlar bundan mustasno.

O‘rta Osiyoda transport vositalari parki eski, lekin ularning amaldagi quvvati hozirgi paytdagi mavjud talablarga javob beradi. Yo‘l infratuzilmasini investitsiyalar bilan qo‘llab-quvvatlashga jiddiy ehtiyoj bor. Yechimi: mavjud, lekin cheklangan qo‘llab-quvvatlash fondlari, shuningdek, xorijiy rivojlanish banklari yordamidan oqilona foydalanish darkor.

Konteyner tashimachiligi. Aslida quyida sanab o‘tiladigan muammolarning ko‘pchiligi, ayniqsa, infratuzilma va yirik iqtisodiy markazlarni jihozlashga aloqadorlari keyingi paytda o‘z dolzarbligini ancha yo‘qotdi. Lekin shunga qaramasdan ko‘p ishlarni bajarish zarur. Quyida o‘z yechimini kutayotgan muammolar bayon qilinmoqda: Temiryo‘l konteynerlarida yuk tashish bahosi an‘anaviy usti ochiq vagonlarda yuk tashish bahosiga nisbatan ancha yuqori. Bu konteynerlarda yuk tashishning rivojlanishiga to‘sqinlik qiladi. Yechimi: muhokama yo‘li bilan tegishli qaror qabul qilish zarur.

Konteyner tashuvlariga bo‘lgan talab bir muvozanatga keltirilmagan. Umuman olganda, eksport yuklarini konteynerlarda jo‘natishga doir talab yetarli darajada emas. Buning natijasida kelayotgan konteyner tashuvlarining ko‘p qismi eski konteynerlarda amalga oshirilmoqda va konteynerni olib tashlash bahosi yuk jo‘natish narxiga qo‘shilishi lozim. Eksport yuklari mavjud bo‘lgan joylarda ba‘zan bo‘sh konteynerlar eksport yuklari turgan joydan ancha uzoqda bo‘ladi. Yechimi: xuddi oldingi banddagidek va tijorat nuqtayi nazaridan kelib chiqqan holda narxlarni dastlabki ishlab chiqarish qiymatigacha pasaytirish, bozor hajmlarini rivojlantirish, so‘ngra naqd pul oqimi va ishlab chiqarish miqyosining kengayishi natijasida o‘sayotgan iqtisoddan kelayotgan daromadlardan foydalana boshlash lozim.

Ko'pgina yirik xalqaro konteyner egalari o'z konteynerlarining O'rta Osiyoga yuborilishiga unchalik xohlamasdan rozi bo'lishadi. O'rta Osiyoda bo'sh konteynerlar uchun depo yo'q. Shuningdek, konteynerlarga texnik xizmat ko'rsatish vositalari ham yo'q. Yechimi: konteyner egalarning O'rta Osiyoda depo tashkil etishga doir tashabbuslarini qo'llab-quvvatlash, masalan, soliqlarni pasaytirish va boshqa rag'batlantirish shakllarini qo'llagan holda ko'maklashish lozim.

Konteyner terminallari quyidagi nuqtayi nazardan olib qaraganda mukammal emas. Bular quyidagilardir:

- sig'imi;
- saqlash maydonchalari;
- qoplamalarning mustahkamligi;
- temiryo'l razyezdlari yo'nalishli poyezdlarni qabul qilish uchun ancha qisqa;
- qoplamalarga nisbatan relslar juda yuqori joylashtirilgan, shu tariqa terminal

ichida ishlayotgan og'ir uskunalar erkin harakatlanish imkoniyatiga ega emas. Yechimi: ayrim ko'chma uskunalar mahalliy investorlar va TRASEKA tomonidan taqdim etilib bo'lingan. Tashuvning rivojlanishiga qarab katta miqdorda sarmoya sarflashga tayyorgarlik ko'rish zarur. Yukni qabul qilib oluvchilarga ularning konteynerlari qayerga yetib kelganligi haqida axborot olishlariga imkon beruvchi axborot tizimlaridan tez va oson foydalanish imkoniyati mavjud emas. Agar yukni oluvchi o'z tovarlarining qayerdaligini bilmasa u haqli yoki haqsiz ravishda «tovarlarim yo'qolgan» deya tashvishlana boshlaydi. Yechimi: aloqa, kompyuterlashtirish va mijozlarni xabardor qilish tizimini yaxshilash zarur.

Konteyner qatnovi hajmi muntazam yo'nalishli poyezdlar qatnovini oqlamaydi, shundan kelib chiqib xizmat ko'rsatish avtoyo'l transporiga qaraganda sekin, yetib kelish vaqti esa turg'un emas. Aslida yukni oluvchilar ba'zan tezlikdan emas, balki muntazamlikdan manfaatdorlar. Yuklarning jadvalda ko'rsatilgan vaqtdan oldin yoki keyin kelishi ularga aslo kerak emas. Yechimi: oraliq chora sifatida konteynerlar uchun maxsus xizmat ko'rsatishni yo'lga qo'ish lozim.

Kaspiy dengizda va Rossiyaning dengizdan uzoqdagi suv yo'llarida juda kam sonli ixtisoslashtirilgan konteyner kemalari mavjud (agar umuman bor bo'lsa). Yechimi: Masalani qisqa muddatda hal qilib bo'lmaydi, lekin bu darhol hal qilishni talab etadigan keskin muammo ham emas.

O'zbekiston Respublikasi qonunchiligida ko'rsatilishi bo'yicha, ma'lum bir turdagi mahsulotlar yana boshqa davlat idoralari nazoratidan o'tishi lozim. Bu mahsulotlar bo'yicha bojxona hujjatlari faqat veterinar, fitosanitar, ekologik va boshqa turli davlat nazoratlari o'tkazilgandan keyingina rasmiylashtirilishi mumkin.

Nazorat savollari

1. Xalqaro tashuvlarda konteyner terminallari roliga izoh bering.
2. TRASEKA loyihasining strategiyasiga izoh bering.

3. Avtomobil transportida yuklarni tashish to‘g‘risida konvensiyalarning rolini ko‘rsating.

4. Transport qonunchiligida yuk tashishni tashkil qilish jarayonida tomonlarning o‘zaro munosabatlarni tartibga solishda yordam beradigan huquqlariga izoh bering.

5. Xalqaro qatnovning qanday turlari mavjud?

6. Xalqaro qatnovlar huquqiy jihatdan qanday tartibga solinadi?

7. Xalqaro transport tashkilotlarining ahamiyati va vazifalari nimalarda namoyon bo‘ladi?

8. O‘zbekiston Respublikasi qanday xalqaro transport tashkilotlariga a‘zo?

9. O‘zbekiston davlatining o‘z hududida transport faoliyatini tartibga solish huquqi mohiyati nimalardan iborat?

10. O‘zbekiston Respublikasining qanday xalqaro shartnomalari xalqaro transport qatnovlarini tashkil etishga qaratilgan?

11. Transport sohasidagi xalqaro shartnomalarda qanday masalalar o‘z yechimini topishi lozim?

12. O‘zbekiston Respublikasi qaysi davlatlar bilan yuk va yo‘lovchilar tashish to‘g‘risida xalqaro shartnomalar tuzgan?

13. O‘zbekiston Respublikasining transport sohasidagi xalqaro shartnomalarini amalga kiritish to‘g‘risidagi normativ huquqiy hujjatlarni ko‘rsating.

14. Xalqaro tashuvlar sohasidagi kollizion normalarning turlari va ularni qo‘llanish tartibini ko‘rsating.

Adabiyotlar

1. Шермухамедов А.Т. Центрально-Азиатский регион: развитие транспортной инфраструктуры. // В сб. научных трудов Республиканской научно-практической конференции “Перспективы развития авомобильно-дорожного комплекса в республике Узбекистан”. 21-22 октября 2004 г. ТАДИ. Стр. 210-211.

2. Шермухамедов А.Т. Эффективность перевозок грузов по альтернативным международным трассам. // В сб. научных трудов Республиканской научно-практической конференции “Перспективы развития авомобильно-дорожного комплекса в Республике Узбекистан”. 21-22 октября 2004 г. ТАДИ. Стр. 212-216.

3. Шермухамедов А.Т. Страхование международных грузов при экспортно-импортных поставках. В сб. докл. Научно-практической конференции “Иқтисодий эркинлаштириш шароитида Ўзбекистон Республикаси суғурта бозорини ривожлантириш”. 2004 й. 3-5-бет.

4. Шермухамедов А.Т. Коммерческая Деятельность. – Т.: КУНП, 2004. – 195 с.

5. Shermukhamedov A.T. // Transportation of the international cargoes of Uzbekistan. Journal “Economic and life”, N1-2, 2001.

6. Shermukhamedov A.T and others. // Problems on transportations of the Transit goods. Journal of Uzbekistan’s economic review. N:9, 2001.

7. Шермухамедов А.Т. и др. Международные перевозки грузов автомобильным транспортом. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы». Часть 1. 25-26 мая 2006 г. – Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 97-98.

8. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере торговли и транспорта в Центрально-Азиатских странах. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А.Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

9. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортной инфраструктуры. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

10. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортных перевозок. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

11. Шермухамедов А.Т. и др. Логистика как наука нового тысячелетия. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения, 2 часть, 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр. 323-324.

12. Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. Монография. ФРГ. – Берлин: Изд.LAP, 2012 г. – 90 стр.

13. Шермухамедов А.Т. и др. Международные конвенции и организация транспортных перевозок. Учебное пособие. – Т.: Изд-во ТашГЭУ и Кувасайского НПЦ Предпринимателей, 2002 г.

14. Шермухамедов А.Т. и др. Международные мультимодальные перевозки грузов. Учебное пособие. – Т.: Изд-во Республиканской банковской академии, 1999 г.

15. Шермухамедов А.Т. и др. Международные смешанные перевозки грузов. – М.: Транспорт, 1993 г.

16. Шермухамедов А.Т. и др. Новый курс экономической теории. // Учебное пособие. – Т.: ТФ РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2011. – 632 с.

17. Shermukhamedov A.T. Development of transportation in Uzbekistan. // Uzbek – Indonesian Joint International conference “Economics and Management Towards Nation Character Development”, Jakarta, 18-19 October, 2011. – Jakarta: University Gunadarma, 2011. E14- E19 pp.

18. Шермухамедов А.Т. Перспективы развития узбекской транспортной системы для развития международного бизнеса. // В сборнике научных трудов V международной научно-практической конференции. В сборнике научных трудов Y Международной научно-практической конференции «Россия в глобальных экономических и социокультурных процессах», г. Липецк, 25 мая 2011 г. – Липецк: Липецкий филиал ФГОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2011. С. 144-145.

19. Шермухамедов А.Т. Модернизация автодорог для международных перевозок грузов в рамках глобализации мировой экономики. // В сб. Республиканской научно-практической конференции «Глобаллашув шароитида халқаро иқтисодиётнинг ривожланиш тенденцияси ва унда Ўзбекистоннинг барқарор ўсиш стратегияси», 19 октября 2011 г. – Т.:ТГЭУ, 2011. Стр. 81-83.

20. Шермухамедов А.Т. Конкурентоспособность национальной транспортной компании. // Материалы республиканской научно-практической конференции «Уроки кризиса и инновационная модель экономического развития в условиях глобализации», том 1, Институт экономики АН РУз. – Т.: Экономика, 2010. С. 49-53.

21. Шермухамедов А.Т. Международная торговля и новые методы таможенного контроля. // В тезисах докладов Республиканской научно-практической конференции ТГЭУ, 5 мая. «Ўзбекистонда божхона ишининг долзарб муаммолари: назария ва амалиёт» 5 мая 2010 г. – Т.: Иқтисодиёт, 2010. С. 37-39.

22. Шермухамедов А.Т. Совершенствование курса логистика. // В материалах Республиканской научно-методической конференции «Актуальные проблемы педагогики высшей школы», 21-22 ноября 2008 г. Қаршинский государственный университет. – Қарши: КГУ, 2008. – 116 с.

23. Shermukhamedov A.T. International transportation in Uzbekistan: problems. // Proceedings of the 6th International Joint Conference “ Seeking ways for business & economic cooperation among the Nations along the Silk Roads”, May 29-June 2, 2008/, Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank – Daegu, Korea: Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank, 20-08. Pp. 106-114.

24. Шермухамедов А.Т. Стыковка Узбекской транспортной системы с российской транспортной системой для развития международного бизнеса. // В сборнике материалов научно-практической конференции «Ўзбекистон Республикасининг иқтисодий хавфсизлигини таъминлашда божхона механизмини такомиллаштириш масалалари». Высший военизированный таможенный институт (ВВТИ), 28-29 мая, 2008 г. – Т.: ВВТИ, 2008. С. 26-30.

25. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в области транспорта в рамках Евразэс. // Респуб. научно-техн. произв. конфер. «Проблемы развития авиакосмической отрасли Республики Узбекистан». Научные статьи сотрудников, докторантов, аспирантов и соискателей НИИ и специалистов промышленных предприятий. – Т.: ТашГАИ, 2007. Стр.193-194.

26. Shermukhamedov A.T. and other. Amir Timur's role in becoming and development of Samarkand. // Materials of the Inter. Scien. Symposium "The role of Samarkand in the history of world civilization" Samarkand, 2007. – Samarkand: Fan publ. house, 2007. Pp. 173-175.

4-bob. XALQARO TRANSPORT KORIDORLAR FAOLIYATINI SUG'URTALASH

Xalqaro savdoda transport tizimini sug'urtalash, xalqaro terminallarda xo'jaligini yuritish usullari, terminallar faoliyati, bojxona rasmiylashtiruvi, bojxona to'lovlari, ularning logistik xarajatlar tarkibida turgan o'rni.

Kalit so'zlar: *sug'urtalash, transportning sug'urtalash, sug'urta tartibi va shartlari, tashuvchining javobgarligi, sug'urtalovchi va sug'urta qildiruvchi o'rtasidagi o'zaro munosabatlar.*

Hozirgi vaqtda xalqaro tashishlarni amalga oshirishda sug'urta keng qo'llanilmoqda. U majburiy va ixtiyoriy (shartnomaviy) bo'lishi mumkin. Sug'urtalashning asosiy maqsadi yuk egalari va yo'lovchilar uchun tashishlar chog'ida yuzaga kelishi ehtimol bo'lgan, tashuvchi hisobidan qoplanishining imkoniyati bo'lmay qolgan zararining o'rnini to'ldirish kafolatini vujudga keltirish, shuningdek, bunday tovon olishni soddalashtirishdan iboratdir. Negaki, transport tashkilotlaridan zararni undirish vaqtni talab qiladi va ko'pincha talay sud chiqimlari bilan bog'liq bo'ladi.

Sug'urtadan transportning ko'pgina turlarida, ayniqsa, avtomobil, dengiz va havo transportida tashuvchilar tomonidan transport vositalarining ehtimol tutilgan avariylari tufayli quriladigan talofatlarni qoplash uchun ham foydalaniladi. Chunki avariylar natijasida tashuvchining chekiga tushadigan zarar ko'pincha uning moliyaviy ahvolini xavf ostida qoldirishi mumkin bo'lgan juda katta summalarni tashkil etadi.

Nihoyat, sug'urta tashuvchini tashish shartnomasi bo'yicha taraflar bo'lmagan uchinchi shaxslar oldidagi ehtimol tutilgan javobgarlikdan saqlashga qaratilgan. Sug'urta tartibi va shartlari transport konvensiyalari bilan belgilanmaydi. Bu sug'urtalovchi mamlakat qonunchiligi sohasi bo'lib, uning doirasida sug'urta qoidalari va sug'urta jamiyatlarining polislari (shahodatnomasi, sertifikat, kvitansiyasi) asosiy o'rin tutadi. Ammo sug'urta tamoyillari va shartlari transport konvensiyalarida tashuvchi javobgarligining asoslari va chegaralarini aniqlashda hisobga olinadi. Xususan, xalqaro tashishlar to'g'risidagi ba'zi bitimlarda sug'urta masalalari bo'yicha ayrim ko'rsatmalar nazarda tutiladi. Yo'lovchilarga, shuningdek, uchinchi shaxslarga zarar yetkazishi xavfi ancha yuqori bo'lgan xalqaro ko'lamda avtomobil transportida tashishlarda sug'urta eng ko'p rivojlandi va xalqaro-huquqiy tartib-tamoyilga ega bo'ldi.

Bunday tashishlar hozirgi vaqtda qoida tariqasida tashuvchining fuqarolik javobgarligi majburiy sug'urta qilingan taqdirda amalga oshiriladi. O'zbekiston Respublikasining avtomobil qatnovini tashkil etish to'g'risidagi barcha ikkitomonlama bitimlarida sug'urta to'g'risida izoh bor. Misol tariqasida O'zbekiston Respublikasi bilan Bolgariya o'rtasida 1998-yil 24-iyunda imzolangan bitimning tegishli qoidasini keltiramiz: «Xalqaro avtomobil qatnovi fuqarolik javobgarligi majburiy sug'urta qilish sharti bilan amalga oshiriladi. Bu qatnovda ishtirok etuvchi har bir jismoniy yoki yuridik shaxs o'ziga qarashli har bir avtotransport vositasi bo'yicha o'zining fuqarolik javobgarligini sug'urtalashi shart. Sug'urta avtotransport vositasi uchinchi shaxslarga yoki tashilayotgan yo'lovchilarga yetkazgan bugun zararga nisbatan tatbiq etilishi kerak» (12-modda). AQShda va Yevropa

mamlakatlarning aksariyatida avtomobil transportida tashishlarda sug'urta qilishning majburiyligi ichki qonun hujjatlarida nazarda tutilgan.

1959-yil 20-aprelda Yevropa Ittifoqiga a'zo mamlakatlar tomonidan avtotransport vositalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida Yevropa bitimi tuzilgan bo'lib, u qatnashchilarning ichki qonun hujjatlari tartibida avtotransport vositalari tomonidan yetkazilgan zarar uchun fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilishni joriy etish majburiyatini nazarda tutadi. Bunday sug'urta, avtotransport vositasining o'ziga va unda tashilayotgan ashyolarga yetkazilgan ziyonni istisno etganda, shaxsiy mol-mulkka yetkazilishi mumkin bo'lgan barcha zararni qamrab oladi.

Sug'urta qilish xalqaro dengiz va havo transportida tashishlarni amalga oshirishda ham keng qo'llaniladi. Bularda sug'urta qilish asosan ixtiyoriy bo'lib, mijozlar va tashuvchilar tomonidan o'z manfaatdorliklarini va ehtimol tutilgan xavflarni hisobga olgan holda amalga oshiriladi. Lekin havo transportida tashishlarga tatbiqan bir qator mamlakatlarda yo'lovchilar oldidagi fuqarolik majburiyatini majburiy sug'urta qilish belgilab qo'yilgan.

Sug'urta qilish tartibi va shartlarida, bir tomondan va tashish shartnomasi bo'yicha transport tashkilotlari javobgarligining shartlari va chegaralarida, ikkinchi tomondan, muayyan aloqalar va o'zaro bog'liqliklar bor.

Birinchidan, tashuvchining javobgarligi shartlari va chegaralari sug'urtalovchi o'z zimmasiga olishi lozim bo'lgan zarar miqdorini va tegishli sug'urta mukofoti miqdorini oldindan belgilab qo'yadi.

Ikkinchidan, sug'urta xavfi ko'lami sug'urta hodisalarining yuzaga kelishi realligiga va sug'urta qildiruvchining ehtimol tutilgan zarari miqdoriga bog'liq bo'ladi, shunisi ham borki, birinchi holda baholashga ko'proq, tashuvchi, ikkinchi holda esa tegishincha ravishda yuk egasi va yo'lovchi vakolatlidir. Tashuvchi va sug'urtalovchi javobgarligining aloqasi hamda o'zaro ta'sirini quyidagicha ta'riflash mumkin: transport tashkilotlarining javobgarligi qanchalik salmoqli bo'lsa, sug'urta qilishning zarurligi xuddi shunday ko'lamda tashuvchi doirasiga ko'chadi.

Shunisi ham borki, yuk egasi va yo'lovchi amalga oshiradigan yuklar va yo'lovchilarni sug'urta qilish o'z mazmuniga ko'ra tashuvchi amalga oshirishi lozim bo'lgan transport tashkilotlarining javobgarligini sug'urta qilishga aylanadi. Tashuvchining mutloq javobgarligida yuk egasi va yo'lovchi uchun sug'urta qilishga bo'lgan ehtiyoj umuman qolmaydi, chunki tashuvchi sug'urtalovchi holatiga o'tadi va u zarur hollarda o'z javobgarligini sug'urta qiladi. Sug'urta qilish sug'urta mukofotlarini to'lash bo'yicha bir qancha xarajatlar bilan aloqador bo'lib, ularning darajasi, avvalo, sug'urta qilayotgan xavflar ko'lami va sug'urta bozori konyunkturasiga bog'liq.

Bundan tashqari sug'urta qiymatiga zararni tugatish xarajatlari, shuningdek, sug'urtalovchilarning regress da'volari taqdim etilishi bilan bog'liq sud chiqimlari ta'sir ko'rsatadi. Regress da'volari ikki marta taqdim etilishi lozim bo'lgan, yuk egasi ham, tashuvchi ham amalga oshiradigan qo'shaloq sug'urta mavjud bo'lsa, bunda sud chiqimlari juda ko'payib ketishi mumkin. Nihoyat, sug'urtalovchi va sug'urta

qildiruvchi o'rtasidagi o'zaro munosabatlarning ahvoli ham transport sug'urtasi qiymatiga muayyan darajada ta'sir etadi.

Munosabatlar durust bo'lsa va sug'urta qildiruvchining yuklari bo'yicha sug'urta hodisalari arziyas miqdorda bo'lsa, u maqbul sug'urta mukofotlariga va hatto ularning pasaytirilishiga umid bog'lashi mumkin. Tashuvchining javobgarligi yuqori bo'lgan taqdirda, qoida tariqasida, uning javobgarligini sug'urtalash talab qilinadi. Bu talay xarajatlar bilan bog'liq bo'lib, tashuvchi kira haqini oshirishga berilib, ularni yuk egalari va yo'lovchilar zimmasiga yuklashga intiladi. Ikkinchi tomondan, katta javobgarlikni zimmasiga olgan tashuvchining to'lovga qodirligi yetarli bo'lmay qolishi mumkin. Sug'urta qilish sug'urta jamiyatlarining ishonchiligi tufayli yuk egalari va yo'lovchilarga katta kafolatlar beradi. Tashishlar to'g'risidagi xalqaro bitimlarni tayyorlash, hozir amal qilib turgan shunday bitimlarni qayta ko'rib chiqish chog'ida, odatda, tashuvchining javobgarligini shu tarzda belgilashga harakat qilinadiki, bunda u tarkib topgan sug'urta tizimiga «monand» bo'lishiga, ya'ni sug'urta bo'yicha vazifalarning tashish qatnashchilari o'rtasida eng maqsadga muvofiq taqsimlanishi uchun shart-sharoit yaratishi va sug'urta qilish bilan bog'liq xarajatlar oshib ketmasligi ta'minlanadi. Ushbu muammo keyingi yillarda transport va sug'urtaga oid yuridik adabiyotlarda keng yoritildi. Yuklarni tashishlarga tatbiqan ushbu muammoning hal etilishi quyidagi omillarni hisobga olishni talab qiladi.

A. Tashilayotgan yuklarni sug'urta qilish majburiyati tashqi savdo oldi-sotdi bitimlari kontraktlarida yetkazib berish bazisidan (FOB, CIF va boshqa shu kabilardan) kelib chiqib belgilanadi. Sug'urta qilish tartibi bitimning transport shartlarida (sug'urta qilinayotgan tavakkalchiliklar ko'lami, sug'urtalovchi va boshqa shu kabilarga nisbatan) aniqlashtirilishi mumkin va u tashish shartnomasining emas, balki oldi-sotdi bitimining elementi hisoblanadi. Shu sababli transport konvensiyasi sug'urta qilish tartibini belgilamaydi va belgilashi mumkin ham emas, negaki bu oldi-sotdi kontraktlari sohasidir. Bunda tartibga solish sohaslarini munosabatlar tabiatiga javob beradigan va huquqiy ko'rsatmalar keraksiz takrorlanishini, ayniqsa ularning poyma-poyligini istisno etadigan holda zarur bo'lgan chegaralash amalga oshirilishi lozim.

B. Yuk egasi amalga oshiradigan yukni sug'urta qilish, umuman olganda, tashuvchi amalga oshiradigan javobgarlikni sug'urta qilishdan arzonroqdir. Bu ikkinchi holatda kengroq bo'lgan sug'urta xavflari ko'lami bilan, javobgarlikni sug'urta qilish instituti nisbatan yangiligi bilan, shuningdek, yuk egasida sug'urtalovchini tanlash va sug'urta qilinuvchi yuklarning but saqlanishini ta'minlash yuzasidan o'z burchlarini lozim darajada bajargan holda (o'rov-idishlarga joylash, markalashning to'g'ri bo'lishi, yuk ortish ustidan nazorat qilish va hokazo) sug'urta qiymatiga ta'sir ko'rsatish imkoniyati bilan izohlanadi.

D. Tarkib topgan amaliyotga ko'ra, yuk sug'urtasi yuk uni tashuvchida bo'lgan davrdagina emas, balki yuk jo'natuvchi omboridan oluvchining omboriga yoki boshqa tayinlangan oxirgi punktga o'tib borishi vaqtida ham amal qiladi. Tashuvchi javobgarligi sug'urtasi yuk o'tib boradigan ana shu bosqichlarni qamrab olmaydi. Shu sababli sug'urta funksiyalarini tashuvchi zimmasiga yuklash, umuman olganda,

yuk egasi uchun tashuvchi faoliyatidan oldingi va u tugatilganidan keyingi bosqichlarda yuklarni sug'urta qilish zaruratini istisno etmaydi.

E. Ba'zi tashishlar chog'ida uncha katta bo'lmagan sug'urta xavflari mavjud bo'lishi tufayli yuklarni sug'urta qilish zarurati bo'lmasligi mumkin. Yuklarning qiymati unchalik yuqori bo'lmaganda ularni ancha yaqin masofalarga temiryo'lda tashishlarda, shuningdek, tashish chog'ida yuqori darajada bug' saqlanuvchanlik xos bo'lgan yuklarni avtomobilda tashishda shunday bo'ladi. Ana shu omillarni tashuvchi emas, ko'proq yuk egasi hisobga olishi va ulardan foydalanishi mumkin. Yuklarni aralash tashishda sug'urta qilish va javobgarlik muammosini 1974-yilda maxsus o'rgangan YUNKTAD kotibiyati chiqarilgan xulosada fiklar bor. Mazkur xalqaro tashkilot kotibiyatining yakuniy ma'ruzasida qayd etiladiki, «yuk egasi tomonidan yuk sug'urtasi bozorida sotib olinadigan mulk sug'urtasi va tashuvchilar tomonidan ta'minlanadigan javobgarlik sug'urtasining «bir vaqtda mavjud bo'lishiga asoslangan muhofaza yuk yo'qolishi yoki shikastlanishining iqtisodiy oqibatlariga qarshi sug'urta himoyasining eng maqbul shakli hisoblanadi». Xalqaro ko'lamda avtomobil transportida yo'lovchi tashish paytida yo'lovchining hayoti va sog'lig'ini muhofaza qilish hamda yo'lovchi sog'lig'iga zarar yetkazilganligi oqibatida zararni undirishni talab qilish huquqini tan olish va sug'urta masalalarini bir xilda hal etish har bir davlat uchun muhim hisoblanadi. Xalqaro ko'lamda avtomobil transportida yo'lovchi tashish paytida majburiy sug'urta qilishning qoidalari MDH davlatlari tomonidan 1999-yil 13-yanvarda imzolangan bitimda ifodalangan. O'zbekiston Respublikasi ushbu bitim ishtirokchisi hisoblanadi. Bitimning 3-moddasi normasi asosida yo'lovchilarni xalqaro tashish paytida baxtsiz hodisalardan sug'urta qilish maqsadida sug'urta qildiruvchi shaxs bilan majburiy sug'urta shartnomasi tuzmasdan turib, xalqaro ko'lamda avtomobil transportida tashishlarni amalga oshirishga yo'l qo'ymasligidek muhim qoidalarini joriy etildi. Bu yerda yo'lovchilarning va ular qaramog'idagilarning huquqlarini himoya qilish zarurati oldingi o'ringa chiqadi. Ko'pgina mamlakatlarda qo'llanilayotgan, yuqorida so'z yuritishgan bitimga o'xshash yo'lovchilarni havo transportida ham majburiy sug'upta qilish va avvalo, ixtiyoriy sug'urta ana shu vazifalarni hal etishga xizmat qiladi.

Mahsulotlarni import qilishda aksiz va qo'shimcha qiymat solig'i (QQS).

Shu kunlargacha ushbu turdagi soliqlar faqat ichki mahsulot oborotida olinardi, xolos. Tashqi iqtisodiy operatsiyalarda esa ular qo'llanilmas edi.

Qonunchilik hujjatlari tartibiga mos ravishda O'zbekiston Respublikasi Davlat bojxona qo'mitasi O'zbekiston Respublikasi Davlat soliq qo'mitasi bilan birgalikda Moliya Vazirligi bilan kelishgan holda O'zbekiston Respublikasi Davlat bojxona qo'mitasining 1993-yil 30-yanvar kundan kuchga kirgan farmoni bilan QQS va aksizlarni O'zbekiston hududiga olib kirilayotgan va undan olib chiqib ketilayotgan mahsulotlarga nisbatan qo'llash tartibi haqidagi qo'llanmani ishlab chiqdi va tasdiqladi.

Qo'llanmada 1993-yil 1-fevraldan boshlab mahsulotlarni import qilishda 18 foiz QQSni undirish ko'rsatib o'tilgan. Mamlakat ichkarisida bu soliqqa tortiladigan mahsulotlarga nisbatan import va boshqa QQS qo'llanilmaydi. Alohida maqsadlarga yo'naltirilgan mahsulot guruhlari – iste'mol mollari, dori-darmonlar, tabobat

mebellari, bir qator ilmiy asbob-uskunalar, bolalar uchun mo'ljallangan mahsulotlardan bu turdagi soliqlar olinmaydi.

Mamlakat hududida olib kirilgan mahsulotga aksiz soliqlarini hisoblash ichki tizimdagi kabi amalga oshiriladi, ya'ni:

$$S * A / 100,$$

bu yerda:

S – bojxona bahosi;

A – aksiz solig'i foizi.

Qo'shimcha qiymat solig'ini hisoblashda soliq solinadigan bazani mahsulotning bojxona bahosi, import boj to'lovi va agar mahsulot aksizli bo'lsa, aksiz solig'i summalarining yig'indisi tashkil etadi, ya'ni:

$$SSB = \text{BILAN BIRGALIKDA} + \text{IBT} + A.$$

Mahsulotlarni respublika hududiga import qilishda ulardan qo'shimcha qiymat solig'i va aksiz solig'i undirishning turli bojxona rejimlari (mahsulotlarni reimport qilish, tranzit-tashish, reeksport qilish, mahsulotlarni bojxona omborlariga olib kirish va saqlash, xomashyo mahsulotlari bilan bo'ladigan operatsiyalar, mahsulotlarni vaqtincha olib kirish va olib chiqish, ularni erkin bojxona omborlariga olib kirish va saqlash) uchun maxsus tartib ishlab chiqilgan.

Shuni aytib o'tish kerakki, qo'llanmada ko'rsatilishicha, mahsulotlar uchun belgilangan qo'shimcha qiymat solig'i va aksiz solig'i to'lash muddatini bojxona yuk deklaratsiyasi bojxona hujjatlashtirish ishlari uchun qabul qilingan kundan boshlab 30 kungacha bo'lgan muddatga uzaytirilishi mumkin. Bu turli muddatni uzaytirish uchun deklarant bojxona idoralariga mas'ul bankning kafolat xatini ko'rsatishi yoki garovga qo'yish shartnomasini tuzishi kerak. Aksiz va qo'shimcha qiymat soliqlarini hisoblashda bojxona bahosi va boj to'lovlari odatda so'mda olinadi, lekin ular xorij valutalarida to'lanishi ham mumkin. Bojxona bahosi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1992-yil noyabr oyidagi qarori bilan belgilab qo'yilgan tartibda aniqlanadi. Bojxona bahosini deklarant taqdim etadi va hujjatlashtiradi. Aksiz va qo'shimcha qiymat soliqlarining Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi doirasida qo'llanilishiga kelsak, bu turdagi soliqlar MDHga a'zo davlatlardan mahsulotlarni import qilishda yoki bu davlatlarga eksport qilishda qo'llanilmaydi.

Yuqorida ko'rsatib o'tilgan respublika hududiga olib kirilayotgan mahsulotlardan soliq undirish haqidagi qaror barcha huquqiy shaxslarga nisbatan bir xilda amalda bo'ladi.

O'zbekiston Respublikasi qonunchiligi asosida davlat hududiga olib kirilgan hamda ishlab chiqarish maqsadlarida foydalanilgan mahsulotlardan olingan qo'shimcha qiymat solig'i davlat budjeti tomonidan mahalliy mahsulotlarga nisbatan belgilangan tartibda qoplanadi. Shuning uchun mahsulotlarni import qilishdagi qo'shimcha qiymat solig'i ishlab chiqarilayotgan oxirgi mahsulotning baho darajasiga ta'sir qilmaydi. Shu bilan birga, qishloq xo'jaligida foydalaniladigan mahsulotlar importidan olingan qo'shimcha qiymat solig'i ham to'g'ridan to'g'ri moliyaviy zarar yetkazmasligi uchun bu sohadagi jamoa xo'jaliklari, davlat xo'jaliklari yoki dehqon (fermer) xo'jaliklarining asosiy vositalaridan soliq undirish

vaqtida chegirilib tashlanadi, ya'ni bu bilan ular to'liq budget tomonidan qoplanadi. Mamlakat iqtisodiy darajasining o'sishi, unda bozor munosabatlarining shakllanishi bilan davlat bojxona tartibga solish vositalarining savdo-iqtisodiy mohiyati oshib boradi.

Qonun va ikkiyoqlama shartnomalar. Ko'p davlatlar har xil vaqtlarda boj foizlarini kamaytirish va ko'p jihatdan qulay muhit tashkil qilishga bog'liq bo'lgan ikkiyoqlama va ko'p yoqlama o'zaro bitimlar tuzganlar. Shu sababli amaliyotda tashqi savdo operatsiyalarida ko'pincha avtonom bojlar o'rniga shartnomaviy bojlar, ya'ni past boj foizlari qo'llaniladi.

Nisbatan oladigan bo'lsak, ba'zi hollarda uchta, to'rtta yoki undan ham ko'p ustunli bojxona tariflarini uchratishimiz mumkin.

Bular ko'p ustunli bojxona tariflari deb ataladi. Qo'shimcha ustunlardagi boj foizlari yo alohida tarif imtiyozlaridan foydalanadigan davlatlar uchun (masalan, rivojlanayotgan davlatlar uchun) yoki yilning ma'lum bir davri davomidagi importni tartibga solish uchun (masalan, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini olib kelishda) yoxud yana boshqa maxsus maqsadlarga mo'ljallangan bo'ladi.

Nisbatan ko'p ustunli bojxona tariflari ko'proq rivojlanayotgan mamlakatlarda uchraydi. Masalan, Kongoda 5 ta, Venesuelada 7 ta, Senegalada 9 ta, Malida, hatto, 17 ta ustunli tariflar mavjud. Shunday ekan, agar bojxona tariflari ikkitadan ortiq ustundan iborat bo'lsa, eng kam boj foizlari mavjud ustunga asosiy e'tibor berilmasligi kerak, chunki bu ustun alohida davlatlar uchun mo'ljallangan bo'ladi.

Kanada va Yevropa Ittifoqi bojxona tariflari bundan mustasno va bu tarif tizimi O'zbekiston va boshqa Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi davlatlariga keng tarqalgan. Bu bojxona imtiyozlaridan bundan 20 yil oldin YUNKTAD tomonidan eksportni rag'batlantirish maqsadida ishlab chiqilgan «Afzalliklar umumiy tizimi» asosida bir qator rivojlanayotgan davlatlarda foydalaniladi.

Nazorat savollari

1. Xalqaro tashish shartnomasining boshqa transport hujjatlari bilan o'zaro bog'liq jihatlari nimalarda namoyon bo'ladi?
2. Xalqaro tashish shartnomasida taraflar javobgarligining qanday qoidalari belgilangan?
4. Xalqaro tashishlarda sug'urta munosabatlari qanday hal etiladi?
5. Iqtisodiy xavfsizlik tushunchasi nima?
6. Mamlakat iqtisodiy xavfsizligini ta'minlashda bojxona organlarining vazifalari nimalardan iborat?
7. Mamlakat iqtisodiy xavfsizligini ta'minlashning huquqiy asoslari nimalardan iborat?
8. Mamlakat iqtisodiy xavfsizligini ta'minlashda valuta nazoratining ahamiyati.
9. Mamlakat iqtisodiy xavfsizligini ta'minlash tizimida davlat tuzilmalari.

Adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasining Havo kodeksi (1993-yil 7-may), O‘zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi. 1993. 6-son. 247-modda.
2. O‘zbekiston Respublikasining “Xalqaro shartnomalari to‘g‘risida”gi qonuni (1995-yil 22-dekabr qonuni). // O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Axborotnomasi. 1995. 12-son. 262-modda.
3. O‘zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi (71-bobining 4-paragrafi). – T.: Adolat, 1996. 536-b.
4. “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi qonuni (1998-yil 29-avgust). // O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Axborotnomasi. 1998. 9-son. 174-modda. “Temiryo‘l transporti to‘g‘risida” O‘zbekiston Respublikasi qonuni (1999-yil 15-aprel). // O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Axborotnomasi. 1999. 5-son. 118-modda.
5. “Chegaralarda yuklarni nazorat qilish shartlarini kelishish to‘g‘risida”gi konvensiya, 1982-yil. Xalqaro havo qatnovining tranziti to‘g‘risida bitim, 1944-yil.
6. “Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to‘g‘risida” Chikago konvensiyasi, 1944-yil. “Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to‘g‘risida” 1944-yilgi Chikago konvensiyasi va protokollari.
7. “Konteynerlar to‘g‘risida” Bojxona konvensiyasi, 1972-yil. Pulga topshirilgan va xalqaro yuk tashish uchun foydalaniladigan konteynerlarga nisbatan qo‘llaniladigan bojxona tartiboti xususidagi Konvensiya, 1994-yil.
8. “Yuklarni xalqaro yo‘llarda tashishga mo‘ljallangan yo‘lda tashish vositalarini soliqqa tortish to‘g‘risida”gi konvensiya, 1956-yil.
9. “Xalqaro avtomobilda yo‘lovchi tashish paytida majburiy sug‘urta qillish to‘g‘risida” MDH bitimi, 1999-yil 13-yanvar.
10. Xalqaro yo‘lovchilarni va yuklarni avtomobillarda tashish bo‘yicha MDH konvensiyasi, 1997-yil 9-oktabr.
11. Yuklarni xalqaro yo‘llarda tashish daftarchasi qo‘llangan holda yuklarni xalqaro tashish to‘g‘risidagi Bojxona konvensiyasi, 1975-yil. “Xalqaro yuk tashish shartnomasi to‘g‘risida”gi Konvensiya (SMR), 1956-yil.
12. “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi konvensiya, 1968-yil. “Yo‘l belgilari va signallari to‘g‘risida”gi konvensiya, 1968-yil.
13. Xalqaro yo‘lovchi tashish to‘g‘risida bitim (SMGS), 1951-yil, qo‘shimchalar va tuzatishlar bilan.
14. Xalqaro yuk tashish to‘g‘risidagi bitim (SMPS) (qo‘shimchalar va tuzatishlar bilan), 1951-yil,. Temiryo‘llarda xalqaro yuklarni tashish to‘g‘risida konvensiya (MGK), 1970-yil. 1980-yildan KOTIF.
15. Богуславский М.М. Международное частное право. – М.: Юристы, 1998 г. Тузмухамедов Р.А, Хакимов Р.Т. Основы международного права. Учебное пособие. – Т.: Мир экономики и права, 1998.
16. Скаридов АС. Международное частное право. Учебное пособие. – СПб: Изд-во Михайлова В.А., 1998.
17. Маковский А.Л. Международное частное морское право. – М., 1984.

18. Раале Л. Международное частное право (перевод с немецкого). – М.: Иностранная литература, 1960.

19. Тункин Г. Теория международного права. – М.: Международные отношения, 1970. Морозов Г.И. Международные организации. Некоторые вопросы теории. – М., 1974.

20. Шермухамедов А.Т. и др. Международные перевозки грузов автомобилным транспортом. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы», часть 1, 25-26 мая 2006 г. – Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 97-98.

21. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере торговли и транспорта в Центрально-Азиатских странах. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

22. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортной инфраструктуры. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

23. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортных перевозок. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

24. Шермухамедов А.Т. и др. Логистика как наука нового тысячелетия. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения, 2 часть, 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр. 323-324.

25. Шермухамедов А.Т. и др. Либерализация тарифной политики Узбекистана. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения, 2 часть, 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр.182-183.

26. Shermukhamedov A.T. Globalization in sphere of transport in integration of Uzbekistan to Eurasia /Proceeding of the 4th International Joint Conference “Global Academic Networking on Business Innovation, Economic Growth, Human Resources and Information Technology” July, 2006, Tashkent, Yangnam Logos, Korea. Pp.126-128.

27. Shermukhamedov A.T. Logistic Centers in Uzbekistan: Problems. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of

Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu, Korea.

28. Shermukhamedov A.T. Problems of Development of International Transport System in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Korea, Logos, 2004

29. Shermukhamedov A.T. Creation of logistic Centers in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu, Korea.

30. Shermukhamedov A.T. Elaboration of Strategy of Development of International Transport Logistic in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Korea, Logos.

31. Shermukhamedov A.T. Globalization of Business and AIR Transportation at the period of information Technology. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004. Daegu: Logos, Korea.

32. Shermukhamedov A.T. Uzbekistan: Problems of Transport Service. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004. Daegu: Logos, Korea.

33. Шермухамедов А.Т. Внешнеторговая политика Узбекистана в условиях переходной экономики. // В тезисах докладов международных Плехановских чтениях, Москва. 2004 г. 21 апреля. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2004,

34. Шермухамедов А.Т. Развитие транспортной инфраструктуры в странах Центрально-Азиатского Региона. // В трудах Республиканской научно-практической конференции «Ўзбекистонда божхона ва халқаро транспорт хизматларини такомиллаштириш», 2003 г. Ташкент, Высший Военный Таможенный Институт, ТашГЭУ. – Т.: Высший Военный Таможенный Институт, 2004.

35. Shermukhamedov A.T. Global Informational Network and logistic of the International Transportation. // Proc. of the 1st Seminar among KALM (Rep. Korea), TSTU, «Ustoz» Foundation «The opportunities for application of Information Technologies for Development of Education and Economic Growth», July 3-5, Tashkent, 2003.

36. Shermukhamedov A.T. Role of Informational Network in the International Transportation. // Proc. of the 1st Seminar among KALM (Rep. Korea), TSTU,

«Ustoz» Foundation «The opportunities for application of Information Technologies for Development of Education and Economic Growth», July 3-5, Tashkent, 2003.

37. Шермухамедов А.Т. и др. Международная торговля и ее транспортное обеспечение. // Ж. «Иқтисодиёт ва таълим», № 2, 2002 г.

38. Шермухамедов А.Т. и др. Возрождение великой шелковой пути для развития внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. // В сб. тезисов докл. Региональный научно-практической конф. «Иқтисодиётнинг реал сектори ва ундаги бозор ислохотлари муаммолари», 18-19 октября 2002 г. Термез. – Термиз: ТерДУ, 2002.

5-bob. XALQARO MAGISTRALLAR, TEMIRYO‘LLAR VA JAMOAT YO‘LLARIDAN FOYDALANISHNI TASHKIL ETISH TIZIMINI O‘RGANISH

Transport turlari, tashqi iqtisodiy faodiyatda ulardan foydalanish, transport xarajatlari tahlili, eng arzon transport tashuvlarini amalga oshirish. Yuk jo ‘natuv hujjatlarini tayyorlash. Invoyslar, yuk xatlari, tir-karnet, yuklarni yetkazib berishda nazorat kitobchasi.

Kalit so‘zlar: *tir-karnet, yuk-jo ‘natuv hujjatlari, oferta, Narxlar indeksi, Temiryo‘l Konvensiyasi.*

Eksport narxini hisoblash mexanizmi o‘z ichiga quyidagilarni kiritadi: mavjud ma’lumotlardan eksport qilinishi lozim bo‘lgan tovarga o‘xshash tovarlarning oxirgi yillardagi narxlari to‘g‘risidagi ma’lumotlar tanlab olinadi;

sotish tavsiya etilayotgan tovarning asosiy texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlari, jumladan, yetkazib berish shartlari va narxlar oldindan tayyorlab qo‘yilgan jadvalga kiritiladi;

tijorat o‘zgartishlari yordamida sotish taklif etilayotgan tovar narxi tanlangan bozorda sotish shartlariga keltiriladi. Bunda mazkur tovarning raqobatchi tovaridan texnik-iqtisodiy farqlari hisobga olinadi (agar farq sizning foydangizga bo‘lsa, narx o‘sadi, aks holda esa kamayadi);

raqobatchi tovarlardan bir nechtasini tanlash maqsadga muvofiqligi sababli o‘rtachalashtirilgan narxni olish zarur. Bu narx xaridor bilan muzokaralarda boshlang‘ich narx vazifasini egallaydi. Eksportchi o‘zining tijorat takliflarida boshlang‘ich narxni 10-20 %ga oshirib qo‘yadi va asta-sekinlik bilan xaridor uchun maqbul darajagacha tushiradi.

Import narxni hisoblashda uning shakllanishidagi o‘ziga xosliklarni hisobga oluvchi boshqacha tartib belgilangan:

Xaridor asosiy ishlab chiqaruvchi firmalardan o‘ziga kerakli tovarni yetkazib berish bo‘yicha takliflarni so‘raydi. Bu maqsadda ishlab chiqaruvchilar manziliga kerakli mahsulotga bo‘lgan texnik-iqtisodiy talablar va uni yetkazib berishning asosiy shartlari yuboriladi.

Javob tariqada olingan tijorat takliflari (oferta) oldindan tayyorlab qo‘yilgan va taklif etilayotgan tovarga qo‘yilgan talab bo‘yicha texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlar, shuningdek, xaridor firmalar tomonidan taklif etilgan narx va yetkazib berish shartlari ko‘rsatilgan jadvalga kiritiladi.

Bu ma’lumotlar har bir firma bo‘yicha to‘g‘irlashlar yordamida yagona bazisga keltiriladi va uning asosida tovarning keltirilgan narxi yaratiladi.

Jadvaldagi eng kichik narx sotuvchi bilan kelishishda asos qilib olinadi va xaridor uchun qulay narxga kelguncha tushiriladi.

Narxni hisoblash bo‘yicha barcha jadvallar har bir firma tomonidan tovarning eksport va import narxining shakllanishi va tijorat aylanmasidagi kontragentlarning xususiyatlarini hisobga olgan holda alohida tuziladi. Bazis narxni aniqlab bo‘lgach, firma muzokaralar jarayonida uning darajasi va boshqa tijorat shartlarini dastlabki

kelishuvlarga nisbatan o'zgartirishi mumkin. Shartnomada muzokaralarda kelishib olingan bazis narx va uning tarkibiy qismlari ulushi, materiallar narxi va inflatsiyani hisobga olga holda ish haqi stavkalari, shuningdek, belgilangan davr uchun bu kattaliklarni aniqlash tartibi, narx o'zgarishlari qabul qilinishiga sabab bo'luvchi manbalar qayd etiladi.

Narxlar indeksi narx dinamikasini aks ettiruvchi nisbiy ko'rsatkichlarni ifodalaydi. Yuqorida aytib o'tilganidek, hukumat statistika organlari alohida tovar guruhlari bo'yicha ichki va tashqi savdo indekslarini muntazam chop etib boradilar.

Narxlar indeksi doimo bazis yilni ko'rsatgan holda keltirilib, unda indeks qiymati 100 ga teng deb olinadi. Individual va umumiy (guruh) indekslarni ajratib ko'rsatish mumkin.

Individual indeks (T) hisobot davridagi (YA) muayyan tovar narxining bazis davridagi (YAr) narxga nisbati sifatida aniqlanadi.

Umumiy indeks agregat indeks asosida aniqlanadi va maxraj hisobot davrida ishlab chiqarilgan tovarlar narxi summasi, maxraji esa hisobot davrida ishlab chiqarilgan tovarlar summasining bazis davrdagi narxga nisbatini aks ettiradi. Guruh indeksini aniqlash esa «tortib urish» sxemasi asosida amalga oshiriladi.

Tijorat o'zgartishlaridan foydalanish hisob-kitob uchun jalb qilinuvchi barcha raqobatchi materiallar narxining tovarni sotib olishga yagona tijorat shartlariga keltirilishini anglatadi. Bu maqsadda raqobatchi materiallardan biri etalon deb qabul qilinadi, qolganlari esa shu darajaga keltiriladi, ya'ni etalon sifatida qabul qilingan tovarga o'xshash tovarni sotib olish uchun tijorat shartlariga o'zgartishlar kiritishni hisobga olgan holda korrektirovkalanadi. Eng muhim va keng tarqalgan tijorat o'zgartishlar qatoriga savdolashishi o'zgartishini kiritish mumkin.

Savdolashish o'zgartishi dastlabki yuqori ko'tarilgan narxdan chegirmalar berilishini ifodalaydi. Uning hajmi, odatda, ishlab chiqarish va sotish xarajatlari, jumladan, tijorat va valuta tavakkalchiliklari. Mahsulotni tayyorlash va sotishda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan xatolar, shuningdek, raqobatchilarning narxi va firmalarning aynan sizning buyurtmangizni olishdan manfaatdorligiga bog'liq bo'ladi. Bunga firmaning moliyaviy barqarorligi, uning nufuzi va jahon bozorida ommaviyligi, imij, xaridorga munosabati, mamlakatdagi siyosiy va iqtisodiy vaziyat, hukumat subsidiyalarini olish ehtimoli va shu kabilar ham ta'sir ko'rsatadi.

Yetkazib berish muddatiga o'zgartish kiritish ham juda muhim bo'lib, ishlab chiqarish xarajatlari darajasini aniqlab beradi va ayniqsa, o'ziga xos mashinasozlik qurilmalari haqida gap borganda muhim ahamiyat kasb etadi. Tovarni yetkazib berish muddatiga kiritiluvchi o'zgarish kattaligi, ya'ni ishlab chiqarish xarajatlarida nominal ish haqi stavkalari dinamikasi ishlab chiqarish davrida materiallar narxini hisobga olish buyurtma berilgan mahsulotni ishlab chiqarish jarayonining uzoqligi va ishlab chiqaruvchi mamlakatdagi inflatsiya sur'atlariga bevosita bog'liq bo'ladi.

Raqobatchi material sanasiga o'zgartish kiritish. Jahon narxlari darajasini aniqlash va keyinchalik shu asosda eksport yoki import narxlarini hisoblashda o'xshash tovarlarning o'tgan yillardagi narxlari jalb qilinadi. Bu narxlar yetkazib beruvchi mamlakatning mos keluvchi eksport narxlari indeksi yordamida va

valutaning xarid qilish qobiliyatidagi o'zgarishlarni hisobga olgan holda tashqi savdo narxi belgilangan yildagi narx darajasiga yaqinlashtiriladi.

Yetkazib berishning seriyaligiga to'g'irlash koeffitsiyenti quyidagicha aniqlanadi:

$$S = S + I + Ya$$

bu yerda:

S – asbob-uskuna narxi;

S – loyihalash va tayyorlash qiymati;

I – ishlab chiqarish xarajatlari;

Ya – narxning o'zgarmas qismi (foyda, amortizatsiya chegirmalari, yuklama xarajatlar);

Mahsulotni donalab yetkazib berishdan ommaviy yetkazib berishga o'tishdagi narx o'zgarishlarini quyidagicha aniqlash mumkin:

$$S_{,,} = p + K_f M - I + Az - R - I + N$$

Mahsulotni donalab yetkazib berishdan ommaviy yetkazib berishga o'tishdagi narx o'zgarishlarini quyidagicha aniqlash mumkin:

$$S_{,,} = p + K_f M - I + Az - R - I + N,$$

bu yerda:

$S_{,,}$ – ommaviylik o'zgartishini hisobga olgan holda narx darajasi;

p – seriyadagi mashinalar soni;

K} – buyurtmaningi seriyaliligi hisobiga materiallar va butlovchi qismlarga sarflanuvchi o'rtacha qiymatning pasayishini hisobga oluvchi koeffitsiyent;

M – I kattaligida material va asbob-uskunalar ulushi;

I – mashinalar ishlab chiqarish bo'yicha ishlab chiqarish xarajatlari;

az – mehnat xarajatlarining kamayishini hisobga oluvchi koeffitsiyent;

R – I kattaligida ishchi kuchi xarajatlari ulushi;

N – narxning o'zgarmas qismi.

To'lov shartlariga o'zgartish kiritish. Shartnoma munosabatlarini rasmiylashtirishda tomonlar hisob-kitob shakllariga katta e'tibor qaratadi: to'lov naqd pul ko'rinishida amalga oshiriladimi, avans ko'rinishida amalga oshiriladimi, kreditgami yoki boshqa shakldami, xalqaro narx shakllanishida kredit berish bo'yicha o'zgartishlar ko'zda tutiladi.

Avans to'lovlari ma'lum ma'noda ta'minlovchini importchi tomonidan kreditlash shaklini ifodalaydi. Shu sababli avans to'lovlari mavjud bo'lgan hollarda tovar narxi, odatda, avanssiz yetkazib beriluvchi tovar solinuvchi soliqdan kam bo'ladi. Tijorat o'zgartishlari qatoriga yukni yetkazib berishdagi qiymat va shartlarni hisobga oluvchi o'zgartishlarni ham kiritish mumkin.

Masalan, agar tovar CIP shartlarida yetkazib beriladigan bo'lsa, uning narxiga dengiz fraxti va sug'urtalash qiymati ham qo'shiladi.

Xalqaro marketing bo'limi xodimlarining narx dinamikasini tahlil qilish va ularni bashorat qilishda tashqi savdo narxlari indeksatsiyasi va tijorat o'zgartirishlari mexanizmlaridan to'g'ri foydalanishi muhim ahamiyat kasb etadi.

Hozirgi paytda narxlarni hisob-kitob qilishning bir qator usullari mavjud, xususan:

«Oʻrtacha xarajatlar plus foyda» usuli mohiyatining ishlab chiqarilgan tovar tannarxiga maʼlum miqdorda qoʻshimcha narx qoʻyilishidan iborat. Narx hosil boʻlish jarayonini shakllantirishda standart qoʻshimcha narxlardan foydalanish mantiqan toʻgʻri kelmaydi. Optimal narxni belgilash uchun har bir mintaqadagi raqobat va joriy talabning oʻziga xos xususiyatlarini hisobga olish zarur. Shunday boʻlsa-da, qoʻshimcha narx asosida narxlarni hisoblash uslubiyati tadbirkorlar orasida keng tarqalishi va qoʻllanishiga bir qator sabablar mavjud.

Birinchiidan, sotuvchilar talabga qaraganda xarajatlardan koʻproq xabardor boʻladi.

Narxni xarajatlarga bogʻlab qoʻyar ekan, sotuvchi oʻzi uchun narx hosil boʻlish muammosini soddalashtiradi. Uning talabga qarab narxni tez-tez oʻzgartirib turishiga toʻgʻri kelmaydi.

Ikkinchiidan, agar bu usuldan tarmoqdagi barcha firmalar foydalansa, bu firmalarning narxlari deyarli bir xil va oʻxshash boʻladi. Shu sababli narx raqobati minimumga teng boʻladi.

Uchinchiidan, koʻpchilik «oʻrtacha xarajatlar plus foyda» usulini xaridorlarga nisbatan ham, sotuvchilarga nisbatan ham adolatli hisoblaydi. Talab yuqori boʻlganda sotuvchilar xaridorlar hisobiga boʻylik ortirmaydi va shu bilan bir paytda kiritilgan kapital uchun adolatli foyda normasini olish imkoniyatiga ega boʻladi.

Tovarning his qilinuvchi qiymati asosidagi usulga koʻra – narxni hisob-kitob qilishda oʻz tovarlarining his qilinuvchi qiymatidan kelib chiqiladi. Narx hosil boʻlishining asosiy omili sotuvchining xarajatlari emas, balki tovarning xaridorlar tomonidan qabul qilinishi, tovarning u yoki bu xususiyatiga xaridorlarning javobi hisoblanadi. Isteʼmolchilar ongida tovarning qiymati haqida tasavvur uygʻotish uchun marketing majmualarida xaridorlarga taʼsir koʻrsatishning narx bilan bogʻliq boʻlmagan usullari qoʻllanadi.

Bunda narx tovarning his qilinayotgan qiymatiga mos kelishi, firmaning narx bilan bogʻliq boʻlmagan yutuqlarini mustahkamlashi lozim boʻladi. Bu, masalan, turli joydagi nufuzli supermarketlarda bir xil tovarlarning narxi turlicha (masalan, servis darajasidan kelib chiqqan holda) boʻlishida namoyon boʻladi. Agar sotuvchi xaridorning tovar qiymati uchun qabul qilishi mumkin boʻlgan narxdan qimmat soʻrasa, firmaning sotuv hajmi kutilgandan kam boʻlishi mumkin. Koʻplab kompaniyalar oʻz tovarlari narxini sunʼiy ravishda oshirib borishi sababli ularning bozorda sotilishi qiyin kechadi, qaysidir pallada bu yondashuv oʻzini oqlaydi va bu holda amalga oshiriluvchi agressiv narx siyosati bozorning cheklangan segmentida muvaffaqiyat qozonishi mumkin boʻladi. Boshqa firmalar esa aksincha, oʻz tovarlariga juda past narx belgilaydi. Bunday tovarlar bozorda juda yaxshi sotilsa-da, firmaga ularni oʻz qiymatiga teng boʻlgan narxda sotilgandan koʻra kamroq foyda keltiradi.

Narxni joriy narxlar darajasida belgilash usuli narxning joriy narx darajasi asosida oʻrnatilishidir. Firma, asosan, raqobatchilar narxlaridan kelib chiqadi va ishlab chiqarish xarajatlari yoki talab darajasiga kam eʼtibor qaratadi. U narxni oʻz

raqobatchilari bilan bir xil yoxud ulardan kam yoki ko'p belgilashi mumkin. Oligopolik sohalarda barcha firmalar, odatda, bir narx belgilaydi. Kichikroq firmalar yetakchi firmalar ortidan borib, o'z narxlarini ishlab chiqarish xarajatlari yoki talabning o'zgarishiga qarab emas, balki yetakchi firmalar narxlariga qarab o'zgartirib boradi. Ayrim firmalar kichik miqdorda qo'shimcha mukofot belgilashi yoki chegirma berishi va bu farqni doimiy ravishda bir xil ushlab turishi mumkin.

Narx hosil bo'lishining bu usuli juda keng tarqalgan. Talabning moslashuvchanligini o'lchash juda qiyin bo'lgan hollarda firmalar nazarida joriy narx darajasi tarmoqdagi jamoaviy oqillikni (oqilonalik), adolatli foyda normasiga ega bo'lishning kafolatini aks ettirganday bo'ladi. Bundan tashqari ular joriy narx darajasini qo'llab-quvvatlash tarmoq doirasida muvozanatni saqlab turishning garovi ekanligini his qiladilar.

Yakuniy narx belgilashda firma yuqoridagi barcha usullarning maqsadini amalga oshirishi – tovarning yakuniy narxi belgilanishi lozim bo'lgan narx diapazonini kichraytirishi lozim. Iste'molchilar uchun tovar narxining jozibadorligi va sotuv hajmini oshirish maqsadida narxni tartibga solish bo'yicha bir qator chora-tadbirlar qo'llanadi. Bulardan eng muhimi chegirma va talabga yo'nalgan holda tartibga solish hisoblanadi. Talabga yo'nalgan holda tartibga solish iste'molchilarning tovar va uning narxiga bo'lgan nuqtayi nazarini aks ettiradi. U psixologik narx hosil bo'lishi, narxlarni bir qatorga qo'yish hamda imtiyozli narx hosil bo'lish yordamida amalga oshirilishi mumkin. Bunda foydalaniluvchi yondashuvlar, asosan, iste'mol tovarlari bozorida iste'molchilar psixologiyasini o'rganishga asoslangan psixologik narx hosil bo'lishida qo'llanadi.

Chakana savdoda ko'pincha narxlarni bir qatorga qo'yish nomi bilan ma'lum bo'lgan usul qo'llanadi. Shuningdek, narx liniyalari ham mavjud bo'lib, ular tovarlarni har bir narx ma'lum bir sifat darajasini aks ettiruvchi narxlar diapazonida sotish bilan bog'liq bo'ladi. Imtiyozli narx hosil bo'lishi narxning normal narxdan pastligi natijasida jozibadorligiga asoslanadi.

Tashqi savdoda narx hosil bo'lishini takomillashtirishning asosiy yo'nalishlari qatorida birinchi o'rinda avtomatlashgan ma'lumotlar to'plamlarini yaratish hisobiga narx bilan bog'liq ishlarni kompyuterlashtirish turadi. Bu tovar va xizmatlarni yetkazib berishning umumiy tijorat va texnik-iqtisodiy sharoitlarini hisobga olgan holda eksport va import narxlarni aniqlash mexanizmlarini shakllantirishda qo'llanuvchi axborot hajmini ko'paytirishga imkon beradi. Avtomatlashgan ma'lumotlar to'plamlaridan foydalanish axborot izlab topish uchun sarflanuvchi vaqtni keskin qisqartirish, foydalanuvchilar so'rovlariga asosan tovar nomenklaturasiga doir ma'lumotlarni saqlash va taqdim etish masalalarini tezkorlik bilan hal qilishga xizmat qiladi. Bunda konyunktura ma'lumotlar to'plamini shakllantirishning barcha bosqichlarining mehnat sigimi ancha kamayadi.

Kompyuter texnikalaridan foydalanish quyidagilar hisobiga narxni hisob-kitob qilish jarayonlarini takomillashtirishga imkon beradi:

1) iqtisodiy ko'rsatkichlarni tanlab olish texnikasining birlamchi bosqichi mexanizmlarini takomillashtirish. Ko'rsatkichlar qatoridan eng muhimlarini tanlab olish uchun kompyuter yordamida ishlab chiqilgan dastur asosida barcha asosiy

ko'rsatkichlarning juftli (narx-ko'rsatkich) korrelyatsiya koeffitsiyentlari aniqlanadi, undan so'ng oldindan belgilangan qiymatdan kichik (aytaylik, 0,8-0,9) bo'lgan korrelyatsiya koeffitsiyentlari va ko'rsatkichlari avtomatik ravishda chiqarib tashlanadi;

2) regressiya tenglamasini tanlash. Regressiya tenglamasini tanlash (narxning matematik modeli) bilan bog'liq bo'lgan barcha hisob-kitoblar avtomatik ravishda bajariladi. Kompyuter standart algoritmi bo'yicha regressiya tenglamasini yechadi va narxni hisoblash real (haqiqiy) narxlardan eng kam farq qilganlarini tanlab oladi;

3) narxni hisoblashning barcha variant va modellarini optimallashtirish. Mavjud raqobatli materiallardan modelga texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlar (X_1, X_2, \dots, X_n) kiritiladi va kompyuter ko'rsatkichlarning turli xil raqamli qiymatlarida izlanayotgan optimal narx qiymatini aniqlab beradi.

Shunday qilib, konyunktura – narx ishlarini kompyuterlashtirish narxni hisoblashning matematik modelini eng kam xarajatlar bilan ishlab chiqish hamda tashqi savdo ishtirokchilarining tijorat faoliyati samaradorligini oshirish uchun zarur shart-sharoitlar yaratadi.

Avtotransport vositalarini bojxona nazoratidan o'tkazish quyidagi maqsadlarda amalga oshiriladi¹:

– transport vositalaridan xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilar tashish va belgilangan yuklarni tashishdan tashqari holatlarda, bojxona chegarasini kesib o'tishiga yo'l qo'ymaslik;

– bojxona nazorati ostida tashish uchun qo'llanilayotgan transport vositalarini texnik talablarga mos kelishini tekshirish.

Avtotransport vositalarini bojxona chegarasidan o'tish joylarida bojxona nazoratidan o'tkazish quyidagi tartibda amalga oshiriladi:

– bojxona va chegara nazorati zonasiga kirishda tashuvchi tomonidan bojxona organining mansabdor shaxsiga transport vositasi va tashilayotgan yuk uchun hujjatlarni taqdim etish;

– bojxona organining mansabdor shaxslari tomonidan taqdim etilgan hujjatlarni tekshirish va tashilayotgan yukni bojxona rasmiyatchiligidan o'tkazish shakli va vaqti to'g'risida qaror qabul qilish;

– transport vositasi bojxona nazoratining shakli to'g'risida qaror qabul qilish;

– haydovchi va avtotransport vositasida ketayotgan boshqa jismoniy shaxslar tomonidan olib o'tilayotgan tovarlarni bojxona rasmiyatchiligidan o'tkazish;

– transport vositasini va unda olib o'tilayotgan tovarni bojxona nazorati va rasmiyatchiligidan o'tkazish;

– tashuvchiga transport vositasi va olib o'tilayotgan yuk uchun hujjatlarni topshirish;

– transport vositasini chetga yoki mamlakat ichkarisiga chiqarish.

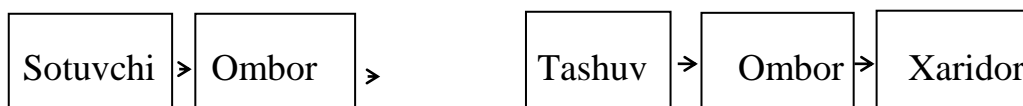
Chegara va pasport nazorati, hamda boshqa xizmatlar tomonidan nazorat bojxona nazorati bilan bir vaqtda o'tkaziladi.

¹ «Комментарий к Конвенции КДПП», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 45 б.

Chegara o'tish joylarida bojxona nazorati va rasmiyatchiligini o'tkazish uchun tashuvchi tomonidan olib kirish-chiqish to'g'risida oldindan bojxona organlari ogohlantiriladi.

Bojxona hududiga tovarlarni olib kirishda quyidagi hujjatlar taqdim etiladi:

– yukni jo'natish uchun hujjatlar, bular o'z ichiga: xalqaro avtomobil tashuvlari tovar-transport nakladnoylari (CMR), bu hujjat tashuvchi sifatida tashish bo'yicha shartnoma tuzgan tashkilot tomonidan beriladi; MDP daftarchasi (agar tashish MDP konvensiyasiga asosan amalga oshirilayotgan bo'lsa) va avtotransport vositasini bojxona muhrlari va plombalari ostida yuk tashishga ruxsat berilganligini tasdiqlovchi hujjatlar; avtotransport vositasini texnik ko'rikdan o'tganligi va ro'yxatdan o'tkazilganligini tasdiqlovchi hujjatlar; tashilayotgan tovarlar uchun, amalda bo'lgan tartibga ko'ra, turli tashkilotlar tomonidan berilgan har xil sertifikatlar, litsenziyalar va ruxsatnomalar.



1-rasm. Yuklarni tashish sxemasi²

TIR konvensiyasi bo'yicha yuklarning tashilishi deyilganda ushuni tushunish kerak:

– yuk biron-bir davlatning bojxonasidan (jo'natuvchi bojxona) transport vositasi yoki transport vositalari tarkibiga yoxud konteynerlarga orilgan holda ikkinchi davlatning bojxonasiga (qabul qiluvchi bojxona) jo'natiladi; orilgan yuk bu ikki bojxonalar orasidagi masofani transport ulovi bosib o'tishi davomida tushirilmaydi hamda ushbu operatsiya TIR daftarchasi orqali amalga oshiriladi.

TIR konvensiyasi 64 ta modda hamda Konvensiyaga tegishli 8 ta ilovalardan iborat. Bu ilovalarda transport vositalari va ularda yuklarning tashilishiga tegishli bo'lgan qoidalar, nasihatlar va shartlar ko'rsatilib o'tilgan.

«MDP – Karnet TIR daftarchasidan foydalangan holda yuklarning xalqaro tashuvi to'g'risidagi Bojxona konvensiyasini qo'llash tartibi to'g'risida»gi Adliya vazirligi tomonidan 1996-yil 10-dekabrda 290-son bilan ro'yxatdan o'tkazilgan yo'riqnomaga asosan MDP protsedurasi shunday shartlarda qo'llaniladiki, bunda tovarlar³:

– MDP konvensiyasiga va shu yo'riqnomaga mos ravishda to'ldirilgan va rasmiylashtirilgan MDP daftarchasi bilan birgalikda olib borilsa;

– kafolatlovchi tashkilot tomonidan kafolat bilan ta'minlansalar;

– bojxona muhrlari va plombalari bilan (beso'naqay va o'ta og'ir tovarlarni tashishdan tashqari) muhrlangan yo'l-transport vositalari, transport vositalaridan iborat sostavlar va konteynerlarda tashilsa.

² Гулшева Д.Г., Проценко И.П., Саркисов С. Организация перевозок внешнеторговых грузов автомобильным, воздушным и трубопроводным транспортом. – М.: Экономист, 2000. – 78 б.

³ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 47 б.

Transport vositalariga «TIR» yozuvi bor to'g'ri to'rtburchakli tablitsalar osilgan bo'lishi shart. Bitta tablichka transport vositasining oldiga, bittasi esa orqasiga osiladi va ular yaxshi ko'rinishlari kerak.

Karnet-TIR sistemasining asosiy tamoyillari quyidagilardan iborat:

a) tovarlar ishonchli bo'lgan transport vositalarida yoki konteynerlarda tashilishi kerak;

b) to'lanishi lozim bo'lgan bojlar va soliqlar butun reys davomida xalqaro tan olingan garant tomonidan ta'minlanadi;

d) tovarlar, ularni jo'natgan davlatda boshlangan va yuk jo'natuvchi, tranzit hamda yukni qabul qilib oluvchi davlatlarda asosiy nazorat-hujjati vazifasini bajaruvchi, xalqaro tan olingan daftarcha kuzatuvda bo'lishlari shart;

e) yuk jo'natuvchi davlatning bojxona xizmati tomonidan ko'rilgan nazorat choralari tranzit va yukni qabul qilish davlatlarida tan olinishlari lozim;

f) yo'l transport vositalari va konteynerlarning yuk va tovarlarni tashish uchun ularga qo'yiladigan shartlar;

Xavfsizlik masalasi to'g'risida gapirilganda, TIR konvensiyasi birinchi shart qilib tovarlarni konteynerlar yoki harakatlantiruvchi vositalarda tashish zarurligini qo'yadi. Bu vositalarning yuk bo'lmalari shunday tarzda ishlanganki, bojxona muhrlari bilan plombalangan holatida ichkariga kirishning hech ham iloji yo'q. Har qanday urinish aniq o'z izini qoldiradi.

Bu maqsadlarga erishish uchun Konvensiya bir qator standartlarni qabul qilgan. Bu standartlarga muvofiq transport vositasining konstruksiyasi mavjud. Agar transport vositasi ushbu talablarga javob bersa, u xalqaro yuk tashishga qo'yiladi.

Beso'naqay va o'ta og'ir bo'lgan tovarlar uchun maxsus shartlar qo'yiladi.

Agar konteyner yoki yuk tashish uchun vosita Konvensiya talab va shartlariga javob beradigan bo'lsa, davlatning xos nazorat (inspeksion) instansiya bo'lib sanaladigan idorasi «rasmiy ruxsatnoma» yoki «ruxsat beruvchi tablichka» deb nomlanadigan va konteynerlar uchun mo'ljallangan hujjat chiqaradi.

Ishlab chiqaruvchilar tomonidan taklif qilinadigan yangi konstruksiyalar ustida EKening doimiy ishchi guruhlaridan biri yiliga bir marta ish olib boradi.

b) Xalqaro Kafolatlash Sistemasi.

TIR tranzit rejimining ikkinchi asosiy elementi Kafolatning xalqaro sistemasidir. Bu sistema, agar TIR transport operatori to'lanishi lozim bo'lgan bojxona bojlari va soliqlari bo'yicha javobgarlikni o'z bo'yniga ololmasa, u holda doimiy kafolatni shu sistema beradi⁴.

TIRning Kafolatlash sistemasi ochiq va ravshan ish olib boradi. Davlatning transport agenligi bo'lib hisoblanuvchi va shu davlatning bojxona ma'muriyati tomonidan tan olingan ixtiyoriy bir korxonada TIR transport operatsiyasi davomida ro'y bergan bojxona qoidalarining buzilishi oqibatida to'lash lozim bo'ladigan bojlar va soliqlar undirilishining kafolatini ta'minlaydi. Bunday davlat kafolat korxonasi TIR daftarchasiga muvofiq, agar agentliklar shu davlatning hududida bojxona qoidalarini buzishgan bo'lishsa, shu davlatning va chet el transport agenliklariga to'lash uchun lozim bo'lgan boj va soliqlarni undirilishini kafolatlaydi.

⁴ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 46 б.

Bu holatda TIR daftarchasi qaysi davlatning kafolatlovchi korxonasi tomonidan berilganligi rol o'ynamaydi. Shunday qilib, har qanday davlat o'zining hududida bo'layotgan barcha TIR operatsiyalaridan foyda olish mumkin. Demak, BQB sodir etilsa, bojxona idoralari murojaat etishi mumkin bo'lgan «sherik» har doim mavjud.

Barcha TIR davlatlarini bog'lovchi yagona kafolatlash zanjiriga TIR davlatlarining hamma kafolat beruvchi korxonalari ulanishgan. Bu kafolat zanjiri Xalqaro Transport Ittifoqi (XTI) tarafidan boshqariladi va qo'llab-quvvatlanadi. XTI Jeneva shahrida (Shveysariya) joylashgan.

Qoidabuzarlik fakti aniqlanganda, bojxona xizmati bevosita to'lovlarni undirish yuzasidan qoidabuzarning o'ziga murojaat etishi lozim. To'lovni undirish mumkin bo'lmagan hollarda kafolat beruvchi korxonaga murojaat etiladi.

Har bir davlat o'zining pul birligida kafolatlar bo'yicha limitlarni belgilaydi. Biroq TIR daftarchasi XTI tomonidan maksimum 5000 \$ ga sug'urtalangan.

s) TIR daftarchasi⁵.

TIR sistemasining administrativ asosini tashkil qiluvchi TIR daftarchalari (transport vositasidagi «TIR» tablichkasidan tashqari) ushbu sistemaning uchinchi va eng mashhur elementi hisoblanadi.

TIR daftarchalari kontrakt majburiyatlaridan kelib chiquvchi shartlarga muvofiq davlatning kafolatlovchi korxonalariga beriladi. Ushbu korxonalar XTI bilan shartnomalar tuzishgan.

O'z navbatida, korxonalar va yuk tashuvchi majburiyatlar bayonnomasini imzolashgan. Shunga ko'ra, kafolatlovchi korxonalar TIR daftarchasini yuk tashuvchiga beradi.

TIR daftarchasining muqovasi (sariq rang, 4 varaqdan iborat), yulib olinadigan varaqlar va koreshoklar (2 ta naborda, oq va yashil ranglarda VOLET №1 va SOUCHE №1, VOLET №2 va SOUCHE №2), yulib olinmaydigan varaq (VOLET №1/№2 va SOUCHE №1/№2), yo'l harakati hodisasi uchun Protokollar (oxiridan oldingi varaq sariq rangda, daftarchaning o'zida qoldiriladi) bularning barchasi TIR daftarchasining muhim funksiyasini ko'rsatadi. Bu funktsiya bojxona idoralari tomonidan o'tkazilishi lozim bo'lgan tekshiruvdir. Hozirgi paytda TIR daftarchalarining 14 va 20 yulib olinadigan varaqlar va koreshoklardan iborat xillari ishlatiladi. Bu esa o'z navbatida, 7 va 10 davlat hududida TIR operatsiyasini bajarish demakdir.

Kafolatning mavjudligi va haqiqiylikining isboti bo'lib haqiqiy TIR daftarchasining XTI tomonidan ismlar, muhrlar, imzolar qo'yilib to'ldirilishi keyin uni yuk tashuvchiga bergan kafolatlovchi korxonaning qoidaga ko'ra to'ldirganligi va yuk tashuvchining o'zining to'ldirganligi hisoblanadi. Demak, kafolat yetarli va ishonchli.

1987-yil sentabr oyidan beri oddiy TIR daftarchasi bilan birgalikda ko'p turlik yangi TIR daftarchasi ham muomalada yuribdi. Ko'p turlik TIR daftarchasi regional va inter-kontinental transportirovkalar uchun kerak.

⁵ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 47 б.

Bu daftarchada oddiy TIR daftarchasidan varaqlardan tashqari qo‘shimcha varaq mavjud. Yangi daftarcha ham XTI tomonidan beriladi. Ushbu qo‘shimcha varaqqa yukni yangi qabul qilib olgan tashuvchi to‘g‘risidagi ma’lumot yoziladi va yangi tashuvchi qabul qilib olgan transport ulovidagi bojxona muhr va plombalarining butunligini shu qo‘shimcha varaqda yozib tasdiqlaydi. Ya’ni ushbu qo‘shimcha varaqda transportni qabul qilib olgan shaxslarga identifikatsiya berilgan bo‘ladi. Bu protsedura daftarchada yozilgan tovar har gal birovga berilayotganda qayta takrorlanadi, qo‘shimcha varaqning 1 nusxasi yukni topshirayotgan shaxsda, ikkinchisi yukni qabul qilib olgan shaxsda qoladi. 1989-yil 1-sentabridan boshlab daftarchaning ushbu turi uchun ham xalqaro garant mavjud⁶.

d) Bojxona nazorati choralari xalqaro miqyosda tan olish.

TIR sistemasining to‘rtinchi va oxirgi elementi yukni jo‘natuvchi davlat bojxona xizmati tomonidan ko‘rilgan bojxona nazorati bo‘yicha choralarning tranzit va yukni qabul qilib oluvchi davlatlar tomonidan tan olinishidir.

Bu prinsipga muvofiq plombalangan transport vositalari yoki konteynerlarda tashilayotgan yuk tranzit davlatlari hududlaridan TIR protsedurasi bo‘yicha olib o‘tilayotganida oraliqdagi bojxonalar tomonidan tekshirilmaydi. Yuk tashuvchilar uchun TIR sistemasining asosiy foydali tomoni ham ana shudir.

Bu esa bojxonalarni kutilmagan tekshiruv o‘tkazishdan, o‘tkazish huquqidan mahrum etmaydi. Tekshiruvni o‘tkazish mumkin, agar BqB holati bo‘yicha shubha bo‘lsa. Hatto konvensiyada ham bunday tekshiruvlar favqulodda hollarda bo‘lishi kerak deb yozilgan (23-modda).

Bu protsedura transport operatori uchun juda ham qulay, chunki yukni jo‘natish bojxonasi tomonidan o‘tkazilgan tekshirish TIR tranzit operatsiyasi davomida qolgan barcha bojxonalar tomonidan tan olinadi. TIR sistemasiga bo‘lgan ishonchni yo‘qotmaslik uchun va TIR sistemasining muvaffaqiyatli ishlashini ta’minlash uchun yuk jo‘natuvchi bojxonaning roli katta.

Shuning uchun ham, yuk jo‘natish maskanida bojxona inspeksiyasi to‘liq va qat’iy bo‘lishi lozim, chunki TIR sistemasining ishlashi shu narsaga bog‘liq. Xususan, quyidagilarning oldini olish kerak: tovarlarni yolg‘on deklaratsiya qilishni, sababi yo‘lda tovarlar almashtirilishi mumkin (masalan, sigaretalar orilgan, deklaratsiyada ko‘rsatilgan, keyinchalik u yuklanib, sigaretalar tushiriladi); TIR daftarchasiga kiritilmagan (manifestga) tovarlarni tashishni (masalan, sigareta, alkogol, narkotiklar, qurol-yarog‘).

Jo‘natish bojxonasi plomba va muhrlar qo‘yilguncha transport vositasi va konteynerning holatini tekshirishi lozim.

Agar transport vositasi chodirsimon bo‘lsa, chodirning holati va uning mustahkamligini tekshirish kerak, sababi bunday chodirsimon jihozlanish «Ruxsat berilganlik to‘g‘risidagi guvohnoma»ga kiritilmagan.

TIR sistemasining ishlashi⁷. Barcha bojxona rasmiyatchiliklarining bajarilishi yukni jo‘natuvchi bojxonaga yuklatiladi. Yuk tashuvchi to‘ldirgan TIR daftarchasidagi ma’lumotlar asosida yukni inspeksiya qiladi. Yuk transport vositasiga

⁶ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 49 б.

⁷ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2015. – 51 б.

ortilgandan soʻng, transport vositasiga muhr va plombalar bosiladi, TIR daftarchasida buni roʻyxatga olishadi, bitta varaqni bojxonada qoldirish kerak, yulinadigan tegishli koreshok tasdiqlanadi. Transport vositasi davlatdan chiqib ketishi mumkin, chunki bojxona tomonidan tasdiqlangan 2 ta yulib olinadigan varaqlar shu narsa haqida dalolat beradiki, endi bu davlatda TIR operatsiyasi toʻliq bajarildi.

Yuk joʻnatish davlatida 2 ta bojxona posti ishtirokida TIR operatsiyasi oʻtkaziladi. Bunda chegaradagi bojxona maskani VOLET №2 yashil varaqni yulib olib, oʻzida olib qoladi va VOLET №2 koreshogini joʻnatuvchi bojxona maskaniga VOLET №1 bilan jamlanib, nazoratdan oʻchirish uchun yuboradi. SOUCHE №1 va №2 lar har doim TIR daftarchasida yulinmasdan qoldiriladi.

Tranzit davlatida: kirishdagi bojxona VOLET №1 (oq varaq) oʻzida olib qoladi, plombalarni tekshiradi. SOUCHE №1 TIR daftarchasida qoldiriladi. Tranzit davlatdan chiqish chegara bojxonasi VOLET №2 (yashil varaq)ni yulib oʻzida qoldiradi, VOLET №2 (koreshok)ni yulib, oʻzining davlatidagi kirish bojxonasiga VOLET №1 (oq varaq) bilan jmlab, nazoratdan oʻchirish uchun joʻnatadi. SOUCHE №2 TIR daftarchasida qoladi.

Qabul qilish davlatiga transport vositasi kirib kelganida bojxona plombalarni tekshiradi. Agar chegara posti ham qabul qilish maskani vazifasini bajarsa, VOLET №1 (oq varaq) va VOLET №2 (koreshok) jamlanib nazoratdan olinadi. SOUCHE №1 va №2 TIR daftarida qoldiriladi va yukni tekshirib tushirilgandan soʻng egasiga qaytarib beriladi. Shundan soʻng, tranzit boʻlib kelgan yukni boshqa protseduraga oʻtkazish uchun bu bojxona maskani javobgardir (skladlash, bojxona bojlarini toʻlatish).

TIR sistemasining afzalliklari⁸.

A. Bojxona administratsiyalari uchun afzalliklar.

TIR sistemasining bojxona administratsiyalari uchun afzallik yaratishi toʻgʻrisida gapirganda, uning milliy tranzit protseduralari shartlari va talablari hajmini kamaytiradi, yaʼni bojxona nazorati yuzasidan koʻrilishi lozim boʻlgan choralar hajmi qisqaradi. Shu bilan birga, tranzit davlatlarida jismoniy inspeksiya oʻtkazishning ham keragi boʻlmay qoladi. Plombalarni va transport vositasi yoki konteynerning tashqi koʻrinishini koʻrikdan oʻtkazish kifoya. Milliy kafolatlanish sistemasi va milliy dokumentatsiyalar ishlatish sistemalarini qoʻllash ham shart emas. qoʻshimcha afzalliklar yana shu narsadan ham kelib chiqadiki, ishlatilayotgan hujjat yagona – TIR daftarchasi (tranzit hujjat), butun xalqaro tranzit operatsiyasi uchun bitta boʻlgan bu hujjat bojxona administratsiyalari tomonidan noaniq olinishi mumkin boʻlgan maʼlumotlar ehtimolini kamaytiradi.

B. Transport sektori uchun afzalliklar.

Tovarlar milliy chegaralardan bojxona administratsiyalarining minimum aralashuvi boʻlgan holda olib oʻtiladi. Tovarlarini xalqaro tashishda odatiy boʻlib qolgan toʻsiq va qiyinchiliklarni kamaytirgan holda, TIR sistemasi xalqaro savdoni rivojlantirishga yordam beradi. Tranzit operatsiyalaridagi ushlanib qolishlarni qisqartirgan holda, transport xarajatlarini tejashga yordam beradi.

⁸ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2015. – 74 б.

TIR konvensiyasining boshqaruvi⁹. 1975-yildagi TIR konvensiyasi eng zamonaviy va dolzarb xalqaro bojxona konvensiyalaridan biri hisoblanadi. Uning qo'llanilishi juda ham samarali. Shu kunga qadar ushbu bojxona hujjati atrofida bir nechta bahsli munozaralar bo'lgan, ular ham bo'lsa, konvensiya moddalarini har xil tahlil qilish va tushunishlik natijasida yuzaga kelgan.

Bu konvensiyaning samarali ishlab turganligining bir nechta sabablari mavjud. Eng asosiysi, tomonlarning o'zaro manfaatdorligida, ya'ni ham transport operatorlari va ham bojxona administratsiyalari ushbu sistemaning normal ishlashida bir xilda manfaatdorlar, chunki buning natijasi o'laroq vaqt va moliyaviy xarajatlarning iqtisod qilinishi namoyon bo'ladi.

Texnika o'zgarishlari bugungi kunda tez sur'atlar bilan kuzatilyapti. Shulardan kelib chiqqan holda, bugungi kunda 1975-yildagi TIR konvensiyasiga ma'lum bir o'zgartirishlar kiritish lozim bo'lib qoldi. Bu holat bojxona amaliyoti texnikasiga ta'sir etib qolmasdan, balki konteynerlar va transport vositalarini ishlab chiqarish texnikasiga va eng muhimi kontrabanda faoliyati texnikasiga ham ta'sir etadi. Kontrabanda mollari, asosan, narkotiklar kundan kunga qimmatlashib borayapti, kontrabandistlarning olayotgan foydalari o'syapti va ularning amaliyoti takomillashib ketdi. TIR konvensiyasi va uning yuridik bazasi yuqorida sanab o'tilgan pozitiv tendensiyalarga mos ravishda rivojlanib borishi kerak. Bu xususda TIR konvensiyasining Administrativ komiteti va EKE ish olib boradi.

TIR Administrativ qo'mitasiga konvensiyaning barcha Ahdlashuvchi tomonlari a'zodir. EKE hamkorligida yillik uchrashuvlarini Jenevada o'tkazadi. Bu uchrashuvlar davomida Konvensiyaga kiritiladigan qo'shimchalar ko'rib chiqiladi va lozim topilsa, tasdiqlanadi hamda barcha manfaatdor davlatlar va hokimiyatlar sistemaning ishlashi bo'yicha o'zaro fikrlari bilan almashadi.

EKening bojxonaga oid Ishchi guruhi tomonidan Administrativ komitetning ishi tayyorlanadi. Ushbu transportga oid bojxona savollari bo'yicha Ishchi guruhi bir yilda uch marotaba Jenevada o'zining sessiyalarini o'tkazadi. Ishchi guruhi konvensiyaning moddalari bo'yicha kommentariylar qabul qiladi. Bu kommentariylar hech bir davlat uchun majburiy emas, xuddi konvensiyaning moddalari va tushuntirish izohlari kabi. Biroq ular konvensiya tahlili, uyg'unlashtirish va ishlatilishi uchun muhim ahamiyatga ega, chunki ular Ishchi guruhning ko'pchilik a'zolari fikrlarini ifoda etadi.

TIR sistemasi 48 yil oldin tashkil etildi. Ushbu sistema va 1975-yilda paydo bo'lgan TIR konvensiyasining tatbiqi quyidagilarni isbotladi¹⁰:

- xalqaro tranzit rejimidan manfaatdor davlat ko'payib bormoqda;
- xalqaro savdoni rivojlantirishda va tovarlarni transportirovka qilishda asosiy rol o'ynayapti;
- o'ta samaraliligining sababi alternativaning yo'qligida.

TIR sistemasi, asosan, Yevropada qo'llanilar edi. Lekin ko'p turlik TIR (1975) konvensiyasining kiritilishi munosabati bilan bu hudud katta masofalarga kengaydi. TIR konvensiyasining homiysi Birlashgan Millatlar Tashkiloti sanaladi.

⁹ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 85 б.

¹⁰ «Комментарий к Конвенции КДПГ», Внешнеэкономический бюллетень. – М., 2001. – 85 б.

ATR konvensiyasi. ATR konvensiyasi tez buziluvchi mahsulotlarni xalqaro tashishlar va bunday tashishlarda ishlatiladigan maxsus uskunalar to'g'risidagi bitim. ATR – quyidagi fransuzcha nomlanishning qisqartmasi: «Accord relatifaux transports internationaux de denress perissadles et aux engins a unitiliser ces transports». Fransiya hukumati loyihaning ishlab chiqilishi va uning muvaffaqiyatli qabul qilinishi uchun boshqalarga qaraganda ko'proq mas'ul bo'lgan edi¹¹.

ATR bitimi Yevropa Iqtodiy Komissiyasi qoshidagi Transport bo'yicha Yevropa ichki qo'mitasi tomonidan muhokama etilgan. U Yevropa hududidan tashqarida yerusti transportiga nisbatan qo'llash uchun ishlab chiqilgandi.

Tez buziluvchi mahsulotlar tashilishi to'g'risidagi Akt orhali 1976-yili (o'zgartirishlar kiritilganidan keyin) bu bitim Buyuk Britaniya qonunlariga nisbatan tatbiq etilgan.

Ushbu aktga muvofiq, tez buziluvchi mahsulotlar xalqaro tashilishi to'g'risidagi 1985-yil qoidalari ishlab chiqilgandi.

Bu qonun andozalarni belgilaydi va kompaniyalarning o'z maqsadlari uchun yuk tashishlariga, boshqa turlarga ham tatbiq etiladi. Bular quyidagilardan iborat:

- a) tez buziluvchi mahsulotlarning muayyan turlarining xalqaro tashilishiga imkoniyat yaratish;
- b) bu kabi mahsulotlarning xalqaro tashilishi andozalarini takomillashtirish;
- d) yuk tashuvchilar o'rtasidagi raqobatning adolatli shartlarini ta'minlash;
- e) tez buziluvchi mahsulotlarni buzilishdan saqlash, shu tariqa aholi salomatligini muhofaza qilish.

Bitimning asosiy bandlariga quyidagilar kiradi¹²:

a) refrijerator va izolyatsiya qurilmalari bilan jihozlangan, tez buziluvchi 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;

d) milliy sertifikatlarning ikkitomonlama tan olinishiga erishish.

Bitim tez buziluvchi mahsulotlarni xalqaro yuk tashishda ishlatiladigan yoki ishlatish uchun mo'ljallangan transport vositalaridagi izolyatsiyalangan va refrijeratorlik qurilmalarga, shuningdek, isitiladigan qurilmalarga nisbatan tashish avtoyo'l, temiryo'l yoki dengiz yo'li bo'ylab 150 kilometrdan uzun bo'lmagan masofalar ushbu transport vositasi turlarining istalgan kombinatsiyasida quyidagi shartlar bilan qo'llanadi:

a) tovarlar yoki uskunalar avto yoki temiryo'l transportiga yuklanadigan manzil va tovarlar yoki uskunalar transport vositasidan tushiriladigan nuqta turli davlatlarda joylanganda;

b) yuk tarnsport vositasidan tushiriladigan nuqta ushbu bitimni imzolagan davlatda joylanganda;

¹¹ Шермухамедов А.Т. , Кучаров А.С. и др. Транспортно- экспедиционное информационное обеспечение внешней торговли. – Т.: Мехнат, 2001. – 45 б.

¹² Шермухамедов А.Т. , Кучаров А.С. и др. Транспортно- экспедиционное информационное обеспечение внешней торговли. – Т.: Мехнат, 2001. – 45 б.

d) yukni dengiz bo‘ylab transportirovka qilish maqsadida tushirib qayta yuklash sodir bo‘lmaganda;

e) **150 km qoidasi:** Ochiq dengizda yuk tashish bo‘yicha konvensiya (IMO) mavjud bo‘lib, unga ko‘ra dengiz bo‘ylab tashish 150 kilometrda oshsa, yanada qat‘iyroq talablarni bajarish zarur bo‘ladi¹³;

f) **uzilgan tashishlar:** Agar yuk tashish paytida yukni tushirib qayta yuklash sodir bo‘lsa yoki dengiz bo‘ylab tashish 150 kilometrda oshsa, yo‘nalishning har bir bo‘lagi uzilishgacha va undan keyin alohida transportirovka sifatida ko‘rib chiqiladi. Biroq konteyner transportirovkasi paytida ular dengiz bo‘ylab 150 kilometrda ziyod masofaga alohida (g‘ildiraklarda emas), uzilishdan keyin nechta chegara kesib o‘tilganidan qat‘i nazar ular butun yo‘nalish davomida bitim amalidan ozod etiladi.

Jami 27 ta mamlakat ATR bitimini imzoladi va qo‘shildi: Avstriya, Belgiya, Bolgariya, Buyuk Britaniya, Germaniya, Gretsiya, Daniya, Italiya, Irlandiya, Ispaniya, Lyuksemburg, Marokash, Niderlandiya, Norvegiya, Polsha, Portugaliya, Chexiya Respublikasi va Slovakiya (vorislik huquqi bo‘yicha), Rossiya Federatsiyasi, Sloveniya (vorislik huquqi bo‘yicha), AQSh, Finlyandiya, Fransiya, Xorvatiya (vorislik huquqi bo‘yicha) Shvetsiya, Yugoslaviya.

Shveysariya bitimini imzoladi, ammo ratifikatsiya qilmadi.

Yugoslaviyaning ishtiroki bitimda kuchda qoladi va yangi respublikalar, agar uni tan olishni davom ettirsa, shartnomadagi a‘zolikka voris bo‘ladilar, masalan¹⁴:

- Buyuk Britaniyada yoki O‘zbekistonda sertifikatlangan transport vositalari bitimga a‘zo mamlakatlarda joylarini o‘zgartirish imkoniyatlariga ega bo‘ladi;

- eksport qiluvchilar o‘z tovarlarini tashish uchun yollagan transport vositalari yaroqligini tekshirishlari mumkin;

- uskunalarni ishlab chiqaruvchilar uchun bitimga a‘zo mamlakatlarning barchasida bozorlar ochiq;

- nazorat talablari bilan muvaffaqlikka keltirish bo‘yicha tadbirlar qisqa masofalarga tashishni amalga oshirish paytida bajarish uchun o‘ta murakkab va qimmat;

- dengiz bo‘ylab 150 kilometrda oshadigan masofaga tashish ATR bitimiga bo‘ysunmaydi. Bu esa bitim amalini faqat Nyuxeyven-Dip va Xarvich-Zebryug chegaralari ichida ko‘rfaz orqali tashishlarnigina tartibga solishgacha qisqaradi;

- 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, go‘sht, baliq tashish paytida harorat rejimi tartibga solib turiladi (-20°C gacha);

b) ayrim muzlatilmagan va sovutilmagan oziq-ovqatlar, masalan, parranda eti, yog‘, sut, go‘sht tashish paytida harorat rejimi tartibga solib turiladi (-4°C gacha);

d) isitib turishni talab qiladigan tovarlarni tashish paytida (-4°C gacha).

¹³ Шермухамедов А. Т. и др. Международные мультимодальные перевозки грузов. – Т.: «Изд. Банковск.-финансовой Академии», 2000. – 68 б.

¹⁴ Гулямов С.С., Додобоев Ю.Т., Шермухамедов А.Т., Махмудов Н.М. Международные конвенции и организация транспортных перевозок. Учебное пособие. – Т.: КИИ, 2002. – 77 б.

Tashish qoidalaridan ozod etilgan mahsulotlar quyidagicha:

- a) odam ovqatida iste'mol qilinmaydigan oziq-ovqatlar;
- b) havo transporti bilan tashilayotgan oziq-ovqatlar;
- d) sovutilgan holda tashiladigan boshqa tovarlar, masalan, dori-darmonlar.

ADR konvensiyasi. ADR konvensiyasi – xavfli yuklarni avtotransport bilan xalqaro tashishga oid Yevropa bitimi. To'raligicha ADRga mos keladigan transport vositalari ular xalqaro safarda bo'lgan paytda, xavfli yuklar bo'yicha milliy qonunchiligi tatbiq etilishidan ozod qilinadilar¹⁵.

Agar ADR to'la darajada qondirilmasa, unda ozod qilish yaroqsiz hisoblanadi va buning oqibatida yuzaga keluvchi mahalliy qonunchilikning har qanday buzilishi operator yoki haydovchini Sog'liqni saqlash va xavfsizlik to'g'risidagi qonunga muvofiq ayblov bo'yicha javobgar tariqasida tanishtirishlari mumkin.

Bitimning maqsadi transportda tashilayotgan xavfli yuklar Yevropa mamlakatlari chegaralarini to'xtovsiz kesib o'tishga qodir bo'lishlari kafolatlanadi.

Bitim Xalqaro tashishlar bo'yicha bitimda belgilangan xavfli yuklarning transportirovkasi uchun talablarni belgilaydi va nafaqat xavfli materiallarni sanab o'tadi, shuningdek, o'ramalash, joylashtirish va transportirovka qilish bo'yicha masalalarni ham qo'shimcha shartlaydi. Bundan tashqari bitim konteynerlar-sisternalar yoki almashtiriluvchi sisternalarni tashiyotgan sistema tashuvchilar va transport vositalari va portlovchi moddalarni tashiyotgan transport vositalari o'z mamlakatida texnikaviy nazoratdan o'tkazilishi talabini ilgari suradi.

Transport departamenti o'z talqinini ADR safari e'tiboriga yetkazadi, u ADR safari nuqtayi nazaridan "ADR" safarini amalga oshirish paytida konteyner (sistema)ning tirkamadan joy o'zgartirishi mumkinligi xalqaro transportirovkaning to'xtatilishini anglamasligini va bunday transportirovka dengiz orqali kechib o'tishini kombinatsiyalashi, avtomobil safarining qolgan qismi Birlashgan Qirollikda o'tishini va ADR tarifi doirasida qolishini bildirishi mumkin.

Quyidagi mamlakatlar ADRning konvensiyasiga kiradi¹⁶.

Qator mamlakatlarda ADR andozalar xavfli yuklar transportirovkasi mahalliy andozalari bilan qanoatlantiriladi. Bitim shartlariga ko'ra "Xavfli moddalar" sof kimyoviy mahsulotlar, shuningdek, aralashmalarning ayrim turlari va tarkibida shunday aralashmalar bo'lgan dorilarni xavfli chiqindilarni qo'shgan holda o'z ichiga oladi.

ADR moddalar va tovarlar xavfli yuklarni transportirovka qilish bo'yicha BMT Ekspertlar Qo'mitasining tavsiyalariga muvofiq 9 guruhga quyidagi tarzda ajratilgan.

Faqat transportirovka qilinishi mumkin bo'lgan moddalargina nomlanishi bo'yicha «cheklangan» guruhlariga maxsus taalluqli deb topiladi. Bunday guruh doirasiga taalluqli bo'ladigan, ammo nomma-nom sanalmagan moddalar manfaatdor mamlakatlar o'rtasida Maxsus bitim imzolanmaguniga qadar man etilgan bo'ladi. «Cheklanmagan» guruhga taalluqli bo'ladigan moddalar ular nomma-nom

¹⁵ Шермухамедов А.Т. и др. Международные мультимодальные перевозки грузов. – Т.: «Изд. Банковск. финансовой Академии», 2000. – 71 б.

¹⁶ Шермухамедов А.Т., Кучаров А.С. и др. Транспортно- экспедиционное информационное обеспечение внешней торговли. – Т.: Мехнат, 2001. – 78 б.

ko'rsatilgan yo ko'rsatilmaganidan qat'i nazar transportirovka qilinishi mumkin. Istalgan guruhdagi umumiy sarlavhada belgilanmagan yoki qamrab olinmagan moddalar ADR doirasida xavfli sanalmaydi va bitim ta'siriga uchramaydi.

9-guruh boshqa guruhlarning sarlavhalarida qamrab olinmagan transportirovka paytida xavf tug'diruvchi moddalar va tovarlar, masalan, asbestni qamrab oladi.

Xavfli yuklar ADR bitimi shartlari bo'yicha transportirovka qilinayotgan paytida yuk transport hujjati bilan kuzatib borilishi lozim. Garchi u barcha maxsus axborotlarni ko'rsatib tursa-da, bunday hujjatning maxsus ADR bitimi yo'q.

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, fransuz yoki nemis tilida bo'lmasa, unda ana shu uch tildan birortasi qo'llanilishi kerak. ADR qoidalariga muvofiq, avtomobil transporti bilan transportirovka qilinayotgan modda transport hujjatlariga kiritilishi yoki birlashtirilishi to'g'risida ariza.

1-jadval

ADR moddalar va tovarlar, xavfli yuklarni transportirovka qilish guruhlari¹⁷

Guruhlar	Xavfli yuklar
1-guruh	Portlovchi moddalar va tovarlar
2-guruh	Gazlar: bosim ta'sirida qisilgan, siyraklashtirilgan yoki suyultirilgan cheklangan
3-guruh	O't oluvchi suyuqliklar cheklanmagan
4.1-guruh	O't oluvchi qattiq jismlar cheklanmagan
4.2-guruh	O'z-o'zidan o't oluvchi moddalar cheklanmagan
4.3-guruh	Suv tekkanda o't oluvchi gazlar ajratuvchi moddalar cheklanmagan
5.1-guruh	Ishqorlanuvchi moddalar cheklanmagan
5.2-guruh	Organik ishqorlar cheklanmagan
6.1-guruh	Toksik moddalar cheklanmagan
6.2-guruh	Infeksion moddalar cheklanmagan
7-guruh	Radioaktiv moddalar cheklangan
8-guruh	Korroziyalanuvchi moddalar cheklanmagan
9-guruh	Turli xavfli moddalar va tovarlar cheklanmagan

Shuningdek, avariya sodir bo'lgan holda yozma tarzda yo'riqnomalar ilova etilishi lozim. Ular yuk tashuvchiga transport talabnomasi berilayotgan paytda topshirilishi lozim. Garchi bitim bu yo'l-yo'riqlar kiritilgan hujjatning aniq yechimini belgilagan bo'lmasa hamki, aksariyat operatorlar bu talablarni qanoatlantirish uchun TREMCARD, ya'ni Transport avariya varaqqhasini tayyorlaydilar. Tanker konteynerlari tashiyotgan aniq konteyner tashuvchilar yoki transport vositalari holda yo'l-yo'riqlar quyidagi qo'shimcha axborotlarga ega bo'lishi lozim: moddaning nomi, sinfi, tovar raqami va harfi, moddaning aniqlashtiruvchi raqami va xavflilikning aniqlashtiruvchi raqami. Xavfli yuklarni tashiyotgan va dengiz transportirovkasini o'z ichiga oluvchi xalqaro yo'nalishlarda ishlayotgan transport

¹⁷ Шермухамедов А. Т. и др. Международные мультимодальные перевозки грузов. – Т.: «Изд. Банковск. финансовой Академии», 2000. – 112 с.

vositalari xavfli yuklar bo'yicha Xalqaro Dengiz Kodeksi (IMDC talablarini qanoatlantirishlari kerak. Bu qoidalar quyidagi masalalarni qamrab oladi:

- yorliqlar bilan jihozlash – transport vositalari yukning xavfliligi to'g'risida ogohlantiruvchi, mavjud xavfli yuklarning guruhlariga ishora qiluvchi kattalashtirilgan romblarga ega bo'lgan yorliqlar (250 mm x 250 mm) bilan jihozlangan bo'lishi lozim.

Yukni joylashtirish bo'yicha talablar ADRda mavjud bo'lganlariga nisbatan olganda o'zgaradi.

- Aralash yuklanma – turli xavfli yuklarni aralash yuklashga oid qoidalar IMDC kodeksi bo'yicha ADRga nisbatan ancha qat'iyroq, shuning uchun ular qo'shimcha bajarilishi lozim.

- Joylashtirish – ayrim xavfli yuklarni tashiyotgan transport vositalarining yo'lovchi kemalarida bo'lishi man etiladi va yoki ulardan ochiq palubada joylashish talab qilinadi.

- Ajratish – bir-biriga mos kelmaydigan xavfli yuklarni tashiyotgan transport vositalari bir-biridan muayyan masofada joylashtirilishi lozim.

- Hujjatlar – yuk to'lg'azilgan va imzolangan Xavfli yuklar to'g'risidagi deklaratsiya va dengiz makonini kechib o'tadigan konteyner yoki transport vositasi, Konteyner - Transport vositasiga berilgan o'ramlash Sertifikati bilan kuzatib borilishi kerak.

Xavfli yuklar to'g'risidagi IMDC deklaratsiyasi va Konteyner-transport vositasiga berilgan o'ramlash sertifikatini ko'pincha bitta hujjatga - Xavfli yuklar to'g'risidagi nakladnoyga birlashtiriladi.

Xavfli yukka ega bo'lgan yuk konteynerini mamlakat ichidan portga yoki port sohasiga yetkazib berayotgan har qanday shaxs konteyner o'ramasi sertifikatini bilan kuzatib borilishini kafolatlaydi. Bu esa konteyner IMDC kodeksi talablariga muvofiq yuklanganligidan guvohlik beradi.

1. Har bir prichal operatori xavfli moddalarni tashiyotgan avtotransport vositasi uchun, bu amalda qanchalik oqilona ekanligidan kelib chiqqan holda, joylashtirish uchun munosib joy tanlaydi yoki port rahbariyatiga ma'lum qiladi.

2. Istalgan xavfli moddalarni tashiyotgan transport vositasining haydovchisi quyidagi qoidalarga rioya qiladi:

- O'z transport vositasini "belgilangan" joylardan tashqari joylarda nazoratsiz qoldirmaydi;

- o'z transport vositasini nazorat ostidami yoki boshqacha tarzdamida boshqa istalgan shaxsning salomatligiga nisbatan xavf tug'diradigan holatda joylashtirmaydi.

Temiryo'l konvensiyalaridan foydalanish. Sobiq Ittifoqda yuklar uchun qo'llaniladigan eng ko'p tarqalgan transport turi temiryo'l transporti bo'lgan, umumiy yuk tashishni (tonna-kilometr) 70 % atrofida tashkil etgan (quvurlar bundan mustasno). O'sha vaqtdagi olib borilgan siyosat natijasida temiryo'lga asosiy o'rin berilgani sababli temiryo'l tariflari umumiy narx tizimiga taqqoslash bo'yicha nisbatan past bo'lganligi egallagan hajmiga hisoblaganda, past qiymatga ega bo'lgan xomashyolarni tashish uchun temiryo'l transportidan foydalanishga olib kelgan omil bo'ldi va O'zbekistondagi savdo-sotiqda muhim ahamiyatga ega bo'ldi. SSSRning

tarqalishi bilan temiryo‘llarining tarmoqlari uzildi, boshqaruv markazlashmagan tizimga o‘tdi, harakatlanuvchi sostavlar respublikalar o‘rtasida bo‘lib olindi. Bozor iqtisodi va narxni belgilash qonun-qoidalarini qo‘llash bilan mahsulotning qiymati asosida temiryo‘l tariflarining sezilarli o‘sish tendensiyasi ko‘rindi.

Bundan tashqari temiryo‘l xizmatidan foydalanganlik uchun to‘lovlarning markazlashtirilgan tizimi barbod bo‘ldi. 1994-yildan boshlab respublikalar o‘rtasida temiryo‘l transporti bo‘yicha barcha xizmatlar qat’iy valutada oldindan to‘lash sharti bilan to‘lana boshlandi. Ushbu vaziyat qat’iy valuta puliga muhtoj bo‘lgan xaridorlar uchun qiyinchiliklarga olib keldi va transportda tashishning haqiqiy qiymatini sezilarli oshirib yubordi. Masalan, O‘zbekiston uchun paxta eksporti va importning bosh moddasi – bug‘doyga nisbatan qo‘llanilayotgan transport stavkalarining daliliiy ko‘rsatkichlari ushbu muammoning muhimligini ko‘rsatdi.

1994-yilda 1 tonna paxtani temiryo‘l transporti bo‘yicha Toshkentdan katta yuk qayta oriladigan maskanlarga jo‘natish narxi Qora dengiz bo‘yidagi Novorossiysk portiga jo‘natilganda, 36,30 dollardan, Tinch ummoni bo‘yidagi Vladivostok portiga jo‘natilganidagi 86,90 dollargacha o‘zgarib turadi. Shunday qilib, MDH hududlari bo‘yicha paxta xomashyosini transportda jo‘natishning rasmiy stavkalari mahsulot qiymatining 3 %dan 6 %gacha tashkil etgan¹⁸.

Bir tonna bug‘doyni MDH chegarasidan orilgan maskanidan Toshkentgacha yetkazib berish temiryo‘l stavkalari 1994-yilda 39,40 dollar (Tinch ummonidagi Vladivostok portidan) atrofida edi. Shunday qilib, temiryo‘l stavkalari bug‘doy chet elda sotib olingan qiymatining kamida 35 %ini tashkil etadi va ushbu narx 74 %gacha ko‘tarilishi mumkin. Boshqa mamlakatlardan MDH chegaralarigacha bug‘doyni olib kelishdagi qo‘shimcha xarajatlarni hisobga olib ko‘rsak, bunda transport xarajatlari O‘zbekistonga import qilinadigan bug‘doy qiymatining yarmini tashkil etishi mumkin, bu pul ko‘rinishida salkam chorak milliard AQSh dollarini tashkil etadi (ilovalar).

O‘zbekiston uchun yangi muqobil yo‘nalishlar ochish, barcha mavjud yo‘nalishlarda monopoliyani yo‘q qilish va raqobatni rivojlantirish, transport infratuzilmasi va xizmat ko‘rsatish ishlari sifati va samaradorligini oshirish yo‘llari bilan transport xarajatlarini kamaytirish bo‘yicha choralar kirishi juda ham zarurdir.

Mavjud muqobil temiryo‘l yo‘llarini ko‘rib chiqamiz. Rossiya orqali: transsibir magistralining uchta bosh parallel shaxobchalari Shimoliy Qozog‘istonni kesib o‘tadi (Petropavlovsk, Kokchetov va Akmola orqali).

Ushbu magistral (g‘arbga – Moskva, Boltiq bo‘yi, Yevropaga, sharqqa – Tinch ummoni mintaqasiga) Qozog‘istonning janubidan shimoliga qarab uchta yirik yo‘nalish bilan qo‘shiladi: birinchisi Rossiya hududiga Orenburg yonidan kiradi va g‘arbga ketadi, ikkinchisi Semipalatinsk yonidan va sharqqa ketadi, uchinchisi Toshkentdan to‘g‘ri shimolga qarab Almata va Akmoladan o‘tadi.

Shimolni janub bilan birlashtiruvchi to‘rtinchi yirik yo‘nalish Markaziy Osiyo mamlakatlarining g‘arbiy chegaralari bo‘ylab o‘tadi, Chorjo‘ydan Turkmanistonga, O‘zbekiston va Qozog‘iston orqali Rossiyaning Astraxan yonidagi chegarasiga, keyin

¹⁸ Гулямов С.С., Додобоев Ю.Т., Шермухамедов А.Т., Махмудов Н.М. Международные конвенции и организация транспортных перевозок. // Учебное пособие. – Т.: КИП, 2002. – 98 б.

Kaspiy dengizining shimoliy qirg'oqlari bo'ylab ketadi va g'arbdagi yo'l tarmoqlariga qo'shilib, Qora dengizgacha boradi.

Yuk tashish muqobil temiryo'l yo'nalishini tezda rivojlantirish zarur, shuning uchun qisqa muddatlarda qator magistrallarga texnik-iqtisodiy asoslashni ishlab chiqishi kerak.

Ishlab chiqilgan Transkaspiy temiryo'l – parom yo'nalishi: Turkmanboshi-Boku-Poti. O'zbekistondan Ummon portlariga eng qisqa yo'l temiryo'l yo'li bo'yicha Turkmaniston orqali Turkmanboshi portiga, keyin temiryo'l paromi bo'yicha Boku portiga (Ozarbayjon), so'ngra temiryo'l bo'yicha Qora dengiz portlari Batumi yoki Suxumiga boriladi. 90-yillar boshida Kavkazdagi siyosiy beqarorlik MDH mamlakatlarida temiryo'l orqali tashishning umumiy qisqarishi bilan bir qatorda ushbu yo'nalishni sezilmas darajadagi qisqarishga olib keldi.

Nazorat savollari

1. Yuk tashishga oid qanday konvensiyalar mavjud?
2. O'zbekiston Respublikasi tomonidan imzolangan qanday xalqaro konvensiyalarni bilasiz?
3. «TIR» yo'lda yuk tashish konvensiyasining mazmuni va kim tomonidan qabul qilinganini ayting.
4. «TIR» Konvensiyasi qanday talablarga rioya qiladi?
5. «TIR-karnet» talonlar haqida nima bilasiz?
6. «ATA» konvensiyasining mazmunini tushuntiring.
7. Karnet daftarchasi qancha muddatgacha haqiqiy sanaladi?
8. ATRning tez buziluvchi yuklarni eltish bo'yicha konvensiyasining ahamiyati qanday?
9. ATR faoliyati haqida qanday fikr bildira olasiz?
10. ADR (xavfli yuk tashish bo'yicha) konvensiyasining mazmuni va ahamiyati qanday?
11. Xavfli yuklarni tashishning qanday toifalari mavjud?
12. Konvensiya asosida qanday transport hujjatlari bo'lishi kerak?
13. CMR – Yuklarni yo'llarda tashish haqidagi konvensiya mazmuni va ahamiyati haqida tushuncha bering.
14. CMR sharoitlarida himoyaning asosiy vositalari nimalar hisoblanadi?
15. KOTIF konvensiyasining mazmuni va ahamiyati qanday?
16. Gaaga-Visbu qoidalarining Gamburg qoidalaridan farqi qanday?
17. IKAOning Nizomidan kelib chiqib belgilangan qanday qoidalar mavjud?
18. Konteyner pulesi haqidagi konvensiya vazifalari nimadan iborat?
19. Yuk tashuvchining javobgarligi amal qilish muddati qanday?
20. Yalpi cheklovni oqlash konvensiyasining mazmuni qanday?

Adabiyotlar

1. Shermukhamedov A.T. International transportation in Uzbekistan: problems. // Proceedings of the 6th International Joint Conference “ Seeking ways for business & economic cooperation among the Nations along the Silk Roads”, May 29-June 2, 2008/, Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank – Daegu, Korea: Kumoh National Inst. of Technology, Gumi, Learning Center of Daegu Bank, 20-08. Pp. 106-114.
2. Шермухамедов А.Т. Стыковка Узбекской транспортной системы с российской транспортной системой для развития международного бизнеса. // В сборнике материалов научно-практической конференции «Ўзбекистон Республикасининг иқтисодий хавфсизлигини таъминлашда божхона механизмини такомиллаштириш масалалари». Высший военизированный таможенный институт (ВВТИ), 28-29 мая, 2008 г. – Т.: ВВТИ, 2008. С. 26-30.
3. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в области транспорта в рамках Евразэс. // Респуб. научно-техн. произв. конфер. «Проблемы развития авиакосмической отрасли Республики Узбекистан». Научные статьи сотрудников, докторантов, аспирантов и соискателей НИИ и специалистов промышленных предприятий. – Т.: ТашГАИ, 2007. Стр.193-194.
4. Shermukhamedov A.T. and other Amir Timur’s role in becoming and development of Samarkand. // Materials of the Inter. Scien. Symposium “The role of Samarkand in the history of world civilization” Samarkand, 2007. – Samarkand: Fan publ. house, 2007. Pp. 173-175.
5. Шермухамедов А.Т. и др. Uzbekistan and the Great Silk Way. // «Хоразм маъмун академияси ва унинг жаҳон илм-фани тараққиётидаги ўрни» халқаро илмий анжуман материаллари. – Хива: Фан, 2006. 132-135 б.
6. Шермухамедов А.Т. и др. Внешнеторговые отношения Узбекистана со странами Центрально-Азиатского региона и совершенствование структуры экономики. // «Иқтисодийтн модернизация қилиш шароитида Ўзбекистонда иқтисодий ўсишнинг барқарор суръатларини таъминлаш муаммолари» республика илмий-амалий анжуман маърузалар тўплами. 17 ноябрь 2006 г. – Т.: ТДИУ, 2006. С. 75-76.
7. Шермухамедов А.Т. и др. Центрально-Азиатский регион: международные перевозки и торговля. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы». Часть 1. 25-26 мая 2006 г. – Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 96-97.
8. Шермухамедов А.Т. и др. Международные перевозки грузов автомобилным транспортом. // В материалах международной научно-теоретической конференции «Построение правового государства в республике Казахстан: проблемы, опыт, перспективы», часть 1, 25-26 мая 2006 г.– Шымкент: Южно-Казахстанский институт юриспруденции, финансов и финансового права, 2006. Стр. 97-98.
9. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере торговли

и транспорта в Центрально-Азиатских странах. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-Турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

10. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортной инфраструктуры. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

11. Шермухамедов А.Т. и др. Интеграционные процессы в сфере транспортных перевозок. // В трудах 2 го Туркестанского форума стран Центральной Азии “Модернизация межгосударственных интеграционных связей центрально-азиатских стран” Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 29-30 апреля 2006 г. – Туркестан: Туркестанский Казахско-турецкий университет им. Х.А. Ясави, 2006.

12. Шермухамедов А.Т. и др. Логистика как наука нового тысячелетия. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения, 2 часть, 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр. 323-324.

13. Шермухамедов А.Т. и др. Либерализация тарифной политики Узбекистана. // В тезисах докладов «Девятнадцатые международные Плехановские чтения, 2 часть, 2 февраля 2006 года. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2006. Стр.182-183.

14. Shermukhamedov A.T. Globalization in sphere of transport in integration of Uzbekistan to Eurasia /Proceeding of the 4th International Joint Conference “Global Academic Networking on Business Innovation, Economic Growth, Human Resources and Information Technology” July, 2006, Tashkent, Yangnam Logos, Korea. Pp. 126-128.

15. Shermukhamedov A.T. Logistic Centers in Uzbekistan: Problems. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu, Korea.

16. Shermukhamedov A.T. Problems of Development of International Transport System in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Korea, Logos, 2004.

17. Shermukhamedov A.T. Creation of logistic Centers in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu, Korea.

18. Shermukhamedov A.T. Elaboration of Strategy of Development of International Transport Logistic in Uzbekistan. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of Logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Korea, Logos.

19. Shermukhamedov A.T. Globalization of Business and AIR Transportation at the period of information Technology. // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of Logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Logos, Korea.

20. Shermukhamedov A.T. Uzbekistan: Problems of Transport Service // Proc. of the 2 international Joint Conference of Korean Association of Logos Management «New opportunities for application of information Technologies for Development of Business, Economic Growth, Social Welfare and Education» June 2-4 2004, Daegu: Logos, Korea.

21. Шермухамедов А.Т. Внешнеторговая политика Узбекистана в условиях переходной экономики. // В тезисах докладов международных Плехановских чтениях, Москва. 2004 г. 21 апреля. – М.: РЭА им. Г.В. Плеханова, 2004.

22. Шермухамедов А.Т. Развитие транспортной инфраструктуры в странах Центрально-Азиатского Региона. // В трудах Республиканской научно-практической конференции «Ўзбекистонда божхона ва халқаро транспорт хизматларини такомиллаштириш», 2003 г. Ташкент, Высший Военный Таможенный Институт, ТашГЭУ. – Т.: Высший Военный Таможенный Институт, 2004.

23. Shermukhamedov A.T. Global Informational Network and logistic of the International Transportation. // Proc. of the 1st Seminar among KALM (Rep. Korea), TSTU, «Ustoz» Foundation «The opportunities for application of Information Technologies for Development of Education and Economic Growth», July 3-5, Tashkent, 2003.

24. Shermukhamedov A.T. Role of Informational Network in the International Transportation. // Proc. of the 1st Seminar among KALM (Rep. Korea), TSTU, «Ustoz» Foundation «The opportunities for application of Information Technologies for Development of Education and Economic Growth», July 3-5, Tashkent, 2003.

25. Шермухамедов А.Т. и др. Международная торговля и ее транспортное обеспечение. // Ж. «Иктисодиёт ва таълим». № 2. 2002 г.

26. Шермухамедов А.Т. и др. Возрождение великой шелковой пути для развития внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. // В сб. тезисов докл. Региональный научно-практической конф. «Иктисодиётнинг реал сектори ва ундаги бозор ислохотлари муаммолари». 18-19 октября 2002 г. Термез. – Термиз: ТерДУ, 2002.

27. Шермухамедов А.Т. Развитие интеграционных процессов в Центральной Азии. // В трудах международной научно-практической конференции «Налоговой механизм в развитии международных экономических

отношений » Ташкент, Налогово-Таможенная Академия 2002 г. – Т.: Налогово-Таможенная Академия, 2002.

28. Шермухамедов А.Т. и др. Международная торговля и ее транспортное обеспечение. // Ж. «Иқтисодиёт ва таълим». № 2. 2002 г.

29. Шермухамедов А.Т. и др. Возрождение великой шелковой пути для развития внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. // В сб. тезисов докл. Региональный научно-практической конф. «Иқтисодиётнинг реал сектори ва ундаги бозор ислохотлари муаммолари». 18-19 октября 2002 г. Термез. – Термиз: ТерДУ , 2002 г.

6-bob. BMTNING XALQARO TRANSPORT BO‘YICHA KELUSHUVLARI VA PAKTLARI HAMDA MILLIY QONUNCHILIKLAR. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI HUDUDLARIDAN O‘TUVCHI TRANSPORT KORIDORLARI TAVSIFI

Xalqaro transport koridorlaridan foydalanishdan xalqaro qonunchiliklarning ahamiyati. Mamlakatlar va qit‘alararo transportlar koridorlarining zanjiri tashkil etilishi.

Kalit so‘zlari: transport aloqalari, bojxona konvensiyasi, konosament, xalqaro fuqaro aviatsiyasi.

Mamlakatlar o‘rtasida transport aloqalarining o‘rnatilishi keng doiradagi tashkiliy, texnik, tijoratga oid va huquqiy masalalarni hal etishni taqozo etadi. Bunday masalalarning doirasi transport vositalari muayyan davlat chegarasini kesib o‘tib, chet davlat hududi orqali borayotganida, ayniqsa, kengayib ketadi. Qolaversa, ko‘pincha ba’zi mamlakatlar o‘rtasidagi transport aloqalarining o‘ziga xos jihatlari ular chegaralarining va transport yo‘llarining jo‘g‘rofiy xususiyatlaridan kelib chiqib tartibga solish zarurati paydo bo‘ladi.

Demak, davlatlarning o‘zaro munosabatlarida xalqaro qatnovning o‘rnatilishiga, odatda, mazmunan ko‘lamdor bo‘lsa ham, xalqlaro bitimni tuzish vositasida erishish mumkin emas. Bunday qatnovni o‘rnatish uchun har biri o‘z tartibga solish obyektiga va o‘ziga xos maqsadiga ega bo‘lgan, o‘zaro bog‘liq, bir qator bitimlar bo‘lishi zarur. Transportga oid bitimlar ko‘p bo‘lishiga qaramay, yuridik adabiyotlarda ular kam o‘rganilgan. Transport konvensiyalarini ba’zan «o‘zaro transport, sug‘urta, bank xizmatlari hamda tovarlar, xizmatlar va sarmoyalarning davlat chegaralari orqali harakatini ta’minlash bilan bog‘liq, boshqa xizmatlar ko‘rsatish to‘g‘risidagi shartnomalarning» amorf (uyushmagan) guruhiga kiritishda vaholanki, transport ishlab chiqarishning mustahkam tarmog‘i hisoblanadi. Shu bois transport konvensiyalari mavzusiga ko‘ra ham, o‘zining yuridik mazmuniga ko‘ra ham sug‘urta, bank xizmatlari va boshqa xizmatlarga taalluqli xalqaro bitimlar bilan aytarli ko‘p umumiylikka ega emas. Transport sohasidagi xalqaro bitimlar ko‘proq xalqaro iqtisodiy bitimlarning mustaqil hududiga taalluqlidir.

Tarixiy jihatdan transport konvensiyalari tizimi transportning alohida turlarida turlicha shakllangan. Temiryo‘l transportida – bu yuklarni tashish shartlari to‘g‘risidagi bitimlardan boshlangan. Ularni qabul qilish zarurati o‘n to‘qqizinchi asr oxirida Yevropada temiryo‘lda tashishlar rivojlanishi tufayli paydo bo‘lgan edi. Dengiz va avtomobil transportida dastlab dengiz rejimi, kemachilik va yo‘l harakati qoidalari to‘g‘risidagi bitimlar, keyinroq esa tashish shartlari konvensiyalar ishlab chiqilgan. Hozirgi vaqtda transportning barcha yoki bir necha turi faoliyatini qamrab oluvchi xalqaro bitimlar mavjud. Transportning barcha yoki bir necha tarmog‘i faoliyat ko‘rsatishi uchun ahamiyatli ijtimoiy masalalar bo‘yicha ham bitimlar tuzilmoqda. Masalan, konteynerlar xususida 1972-yilda qabul qilingan Bojxona konvensiyasi va Xavfsiz konteynerlarga doir 1972-yilgi Xalqaro konvensiya

transportning barcha turlarida, shuningdek, aralash qatnovda konteynerlarda tashishni rivojlantirishga aratilgandir.

Shunisi ham borki, transportning alohida turlari haqidagi bitimlar soni ko'proq Xalqaro transportning har bir tarmog'iga tatbiqan uning faoliyatining barcha asosiy tomonlari: faoliyatning umumiy prinsiplari, transport qatnovlarining tashkil etilishi, yuklar va yo'lovchilar tashish shartlari, mamlakatlar o'rtasidagi transport aloqalarini soddalashtirish va yengillashtirish tadbirlarini qamrab oluvchi davlatlararo shartnomalarning bir tipli tizimi tarkib topdi. Faoliyati mintaqaviylik xususiyati bilan bog'liq bo'lganligi sababli bu tarmoqda xalqaro-huquqiy tartibga solish endi-endi tarkib topa boshladi. Qatnashchilar doirasi keng transport konvensiyalari hozircha yo'qligi ham shundan. Tarmoq transport konvensiyalari tizimining vujudga keltirilishi transportning ayrim turlaridan texnik va tijorat maqsadlarida foydalanishning talay o'ziga xos xususiyatlari taqozosidir.

O'z navbatida, transportning ayrim tarmoqlarini xalqaro-huquqiy tartibga solish tizimi bir taxlitda bo'lishi qator obyektiv omillar bilan:

- birinchidan, transportning har xil turlaridagi asosiy texnologiya jarayonlari o'xshashligi bilan;

- ikkinchidan, transportning barcha turlaridagi operatsiyalar tashish shartnomasi doirasida amalga oshirilishi bilan;

- uchinchidan, tajribada o'zini huquqiy tartibga solish amaliyotining ancha «yosh» transport turlari – havo va avtomobil transporti tomonidan foydalanilishi bilan bog'liq.

Keyingi yillarda transport masalalariga taalluqli asosiy xalqaro bitimlarda qatnashuvchi mamlakatlar doirasi sezilarli darajada kengayib borishi tamoyili ko'zga yaqqol tashlanmoqda. Yuqorida aytilgan, avvalo, xalqaro transport faoliyatining umumiy prinsiplari to'g'risidagi hamda yuklarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlarga taalluqlidir. Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarning birxillashtirish haqidagi Varshava konvensiyasi (130 dan ziyod qatnashchisi bor) va Konosament to'g'risida ayrim qoidalarning birxillashtirish to'g'risidagi Bryussel konvensiyasini (90 dan ziyod qatnashchisi bor) deyarli universal deb hisoblash mumkin.

Yuklarni xalqaro tashish shartnomasi to'g'risida konvensiya (SMR) va boshqa shu kabi mintaqaviy konvensiyalarda ham qatnashchilar doirasi ancha kengaydi. Bu bir tomondan, xalqaro transportning ahamiyati o'sib borayotganligi ifodasi bo'lsa, ikkinchi tomondan, davlatlarning transport operatsiyalari uchun tashqi savdo yuklari va yo'lovchilarni tashishni ancha soddalashtiruvchi hamda arzonlashtiruvchi yagona huquqiy targ'ibot yaratilishidan manfaatdorligi namoyon bo'lishidir. Xalqaro shartnomalarni tizimlashtirishda huquqiy tartibga solish obyekti asos bo'lib qoladi.

Xalqaro transport masalalariga doir bitimlarni (transport konvensiyalarini) shu mezondan kelib chiqib, quyidagi yettita guruhga bo'lish mumkin:

- 1) transport alohida turlari faoliyatining umumiy prinsiplari to'g'risidagi bitimlar;

- 2) mamlakatlar o'rtasida xalqaro qatnovni tashkil etish to'g'risidagi bitimlar;

- 3) yuklar va yo'lovchilarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlar;

- 4) tashish tariflari to'g'risidagi bitimlar;
- 5) mamlakatlar o'rtasidagi transport aloqalarini yengillashtirishga (soddalashtirishga) qaratilgan bitimlar;
- 6) transport ayrim turlari faoliyatining o'ziga xos tomonlarini tartibga soluvchi bitimlar;
- 7) xalqaro transport sohasida mulkiy manfaatlar himoya qilinishini nazarda tutuvchi huquqlar muhofaza qilish xususiyatidagi bitimlar.

Mamlakatlar o'rtasida muntazam qatnovlarni amalga oshirish tegishli turdagi transport faoliyatining umumiy prinsiplari to'g'risida manfaatdor davlatlarning kelishuvga erishishini nazarda tutadi. Bular jumlasiga, bir tomondan, savdo-iqtisodiy shartnomalar va tranzit to'g'risidagi bitimlarda aniqlanmagani bois qatnovning huquqiy asoslari (qatnov yo'llarining huquqiy maqomi, transport operatsiyalarining savdo-siyosiy rejimi), ikkinchi tomondan, transport-texnika xususidagi asosiy masalalar (transport vositalariga qo'yiladigan talablar, ularning xorijiy hududda harakatlanish tartibi, transport hujjatlari) kiradi.

Temiryo'l transportida faoliyatning umumiy normalarini yaratishga intilish samarasi o'laroq, 1923-yil 9-dekabrda Jenevada imzolangan temiryo'llarning xalqaro-huquqiy holati to'g'risidagi bitim va nizom (statut) dunyoga kelgan. Biroq bu konvensiya rasmiyroq xususiyatda ekanligi sababli keng doiradagi qatnashchilarni to'play olmagan va amaliy ahamiyatga ega bo'lmagan. U hozirda rasman amalda bo'lgani bilan aslida o'z ahamiyatini butunlay yo'qotgan hisoblanadi.

Xalqaro havo transportining umumiy masalalari 1944-yil 7-dekabrda Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi Chikago konvensiyasi va uning ilovalari doirasida yechimini topdi. Bu konvensiya o'z mazmuniga ko'ra keng qamrovli bo'lib, davlatlar o'rtasidagi parvozlarning huquqiy asoslarini ham, xalqaro qatnovlarda foydalaniladigan aviatsiyaga qo'yiladigan asosiy transport texnika talablarini ham belgilaydi. Xalqaro transportning boshqa tarmoqlarida ular faoliyatining umumiy jihatlari bo'yicha transport konvensiyalari tizimi ishlab chiqilgan. Dengiz transportida dengiz kengliklarining huquqiy rejimi to'g'risidagi konvensiyalarni (1958-yilgi Jeneva konvensiyalarini), SOLAS konvensiyasini hamda kemachilik va kemalar qatnovini tashkil etishning umumiy masalalariga oid boshqa konvensiyalarini o'z ichiga oladi.

Xalqaro avtomobil transporti sohasida: yo'l harakati, yo'l belgilari va signallari to'g'risidagi konvensiyalar, Lotin Amerikasi mamlakatlarining yerusti transporti to'g'risidagi 1966-yil 19-oktabrdagi konvensiyasi, shuningdek, Yevropa mamlakatlari va MDHning avtomobil qatnovining umumiy masalalariga doir ayrim bitimlari davlatlararo umumiy transport bitimlari xususiyatiga ega. Mazkur bitimlar, birinchidan, transport alohida turlari faoliyatining umumiy prinsiplarini belgilaydi va yuk hamda yo'lovchilarni tashishga taalluqlidir; ikkinchidan, transport tashkilotlari va ular mijozlarining emas, balki asosan, davlatlarning huquq va majburiyatlarini belgilaydi hamda uchinchidan, xalqaro transportning aniq masalalari bo'yicha boshqa bitimlar tuzish uchun huquqiy negizni vujudga keltiradi. Bu xil bitimlar, odatda, ko'p tomonlama ekanligi bilan ajralib turadi.

Xalqaro qatnovni tashkil etish to'g'risidagi bitimlar mavzusi transportning muayyan turida davlatlararo transport aloqalarini o'rnatishda yuzaga keladigan transportga oid va tashkiliy-huquqiy tushadigan masalalardan iboratdir. Bunday bitimlarda tomonlarning mazkur transport turida xalqaro qatnovni belgilab qo'yish niyatida ekanligi mustahkam ifodasini topadi va uni amalga oshirish tartibi: tashuvchi tashkilotlar doirasi, tashish yo'nalishlari, texnikaviy va boshqa xil yordam ko'rsatish tartibi, tashish bo'yicha o'zaro hisob-kitob qilish shartlari, bojxonaga oid, soliq rejimi, nizolar va boshqa ma'muriy masalalarni hal qilish tartibi va boshqa shu kabilar aniqlashtirilgan bo'ladi, xalqaro avtomobil va havo transporti qatnovini o'rnatish to'g'risidagi ikkitomonlama bitimlar shu guruhdagi bitimlarga yaqqol namuna bo'la oladi.

Dengiz transportida xalqaro tashishlarni tashkil etish ikki turdagi bitimlarda: dengiz kemachiligi sohasida hamkorlik qilish to'g'risidagi bitimlarda (umumiy, chunonchi, savdo-siyosiy yo'nalishdagi masalalarni hal etadi) va muntazam dengiz yo'llarini (liniyalarini) belgilash to'g'risidagi bitimlarda (yo'llar ro'yxati, harakatlanish jadvali, kemalarga xizmat ko'rsatish tartibi kabilarni aniqlaydi) belgilanadi. Temiryo'l transportida xalqaro tashishga taalluqli bo'ladi. Biroq ulardan farqli ravishda bu bitimlar ikkitomonlama bo'ladi hamda avvalo, davlatlararo qatnovlarni amalga oshirishda ishtirok etuvchi transport tashkilotlari, ularning bo'linmalari va xodimlarining burchlari va huquqlarini belgilab qo'yishga qaratilganidir.

Yuklar va yo'lovchilarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlar xalqaro tashish shartnomasi va ijro etish tartibini belgilab qo'yadi. Bunday bitimlar transportning barcha turlarida qo'llaniladi. Shunisi ham borki, tashish shartnomasi shartlari, odatda, yuklar va yo'lovchilar qatnovi xususida alohida-alohida belgilanadi. Oldin ko'rib chiqilgan bitimlardan farqi shuki, ular xalqaro qatnovdagi transport tashkilotlari, yuk egalari va yo'lovchilarning o'zaro munosabatlarini belgilaydi. Mazkur guruhdagi bitimlarda xalqaro tashish shartnomasi shartlari to'g'risidagi birxillashtirilgan fuqaroviy-huquq normalari mavjud bo'ladi. Ularga qo'shimcha ravishda maxsus xususiyatga egaligi tufayli yoki boshqa asoslarga ko'ra, asosiy bitimda tartibga solinmagan masalalar yuzasidan ancha torroq doiradagi bitimlar tuziladi. Bular jumlasiga tariflar to'g'risidagi, ayrim turdagi yuklarni (xavfli, konteynerlardagi, tez buziladigan yuklarni) tashishning alohida shartlari to'g'risidagi va boshqa ba'zi bitimlarni kiritish mumkin. Bular orasida tariflar to'g'risidagi bitimlar eng ko'p sonlidir. Mamlakatlar o'rtasidagi qatnovlarni yengillashtirishga (soddalashtirishga) qaratilgan bitimlar bojxona rasmiyatchiliklari to'g'risidagi (ularni soddalashtirish transportning barcha turlaridagi operatsiyalarni jadallashtirish uchun muhim ahamiyatga ega), transport vositalari va tashilayotgan yuklarning soliq rejimi to'g'risidagi bitimlarni o'z ichiga oladi.

Avtomobil va dengiz transporti uchun alohida ahamiyatga molik bo'lgan bunday bitimlar amalda transportning barcha turlarida qo'llaniladi. Shu guruhdagi transport konvensiyalari sirasiga xalqaro qatnovda foydalaniladigan transport vositalarining (dengiz va havo kemalarining) huquqiy rejimi to'g'risidagi bitimlarni kiritish bo'ladi. Ular, asosan, bunday kemalar garovi shartlarini, ularga band solish

(ularni xatlash) tartibini belgilaydi, ammo ular keng miqyosda e'tirof etilmagan. Xususan, O'zbekiston Respublikasi bunday bitimlar qatnashchisi emas.

Keyingi yillarda bu turdagi bitimlarning transport vositalaridan foydalanish, transport operatsiyalarini mexanizatsiyalash va avtomatlashtirishning samarali tizimini yaratishga ko'maklashishi kerak bo'lgan yangi turkumi tarkib topa boshladi. Temiryo'l yuk vagonlari umumiy parkini vujudga keltirish to'g'risidagi ko'p tomonlama bitimlar, harakatdagi poyezdni va yuklarni topshirish bo'yicha operatsiyalarni bajarishni yengillashtiruvchi qo'shma chegaraoldi temiryo'l bekatlaridan foydalanish to'g'risidagi ikkitomonlama bitimlar, shuningdek, mamlakatlarning konteynerli yagona transport tizimini joriy etish to'g'risidagi bitim shular jumlasidandir.

Transportning alohida turlari faoliyatining o'ziga xos jihatlarini tartibga soluvchi bitimlarning mavzusi transportning alohida tarmoqlarida yuzaga keluvchi munosabatlardan ham, o'ziga xosligi yoki yangiligi sababli tartibga solish mavjud bitimlar doirasiga kirmaydigan transport operatsiyalaridan ham iborat bo'ladi. Bu turkumdagi kompensiyalar jumlasiga to'g'ridan to'g'ri o'tadigan (temiryo'l transporti) qatnov, charter bo'yicha yoki ijaraga berilgan transport vositalarida (avto transporti) tashish, dengizda qutqarish (dengiz transporti) to'g'risidagi bitimlar kiradi.

Huquqiy muhofaza qilish xususiyatidagi bitimlar, asosan, xalqaro transport faoliyati ancha kengayib borayotgan hamda yuk egalari, yo'lovchilar va ayniqsa, xalqaro transport faoliyati munosabati bilan mulkiy va boshqa manfaatlari buzilishi mumkin bo'lgan uchinchi shaxslarni himoya qilishga qaratilgan xalqaro-huquqiy chora-tadbirlarni ishlab chiqish zarurati paydo bo'lgan keyingi yillarda tuzila boshlandi. Bunday bitimlar qatorida kemalar to'qnashuvi va tashuvchi (dengiz transporti) javobgarligining umumiy chegaralari to'g'risidagi, tashish shartnomadan tashqaridagi uchinchi shaxslarga zarar yetkazilgan taqdirda (havo kemalarining avariylari, suvlarning neft bilan ifloslanishi) transport tashkilotlarining javobgarligi, (avtomobil transporti) sug'urta qilish to'g'risidagi bitimlar, shuningdek, yadroviy materiallarni tashish chog'idagi (temiryo'l, dengiz transporti) javobgarlik turdagi bitimlar bor. Bunda yana xalqaro transport sohasida yuzaga keladigan alohida murakkab huquqiy masalalarni hal qiluvchi, xususan, yo'l hodisalari sodir bo'lganda qo'llanilishi lozim bo'lgan huquq to'g'risidagi bitimlarni, shuningdek, dengiz kemalari to'qnashuvi sodir bo'lgan hollarda sud qilish huquqi to'g'risidagi bitimlarni kiritish kerak buladi. Bunday bitimlarning muhimligi shundaki, ular o'z doirasida transport operatsiyalaridan ko'zlangan maqsadga – yuklar va yo'lovchilar tayinlangan joyga olib borilishiga erishiladigan xalqaro tashish shartnomasi mazmunini belgilaydi.

Xalqaro transportning (havo transportidan tashqari) barcha tarmoqlarida yuklar va yo'lovchilarni tashish shartlarini alohida bitimlar vositasida belgilab qo'yish ustunlik qiladi. Bu, eng avvalo, yuklar va yo'lovchilarni tashishning o'ziga xos xususiyatlari, qolaversa, shu sohadagi masalalarni xalqaro anjumanlarda ko'rib chiqishda ularni yagona bitimda bayon qilishda yuzaga keladigan amaliyotdagi noqulayliklar bilan bog'liq. Havo transporti bundan mustasno. Chunki xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni birxillashtirish haqidagi Varshava

konvensiyasi ham yuklarni, ham yo'lovchilarni tashishni qamrab oladi. Biroq bunda ham yuklar va yo'lovchilarni tashishdagi farq keyinchalik o'z ta'sirini ko'rsatdi: yangi yuridik jihatdan murakkab masalalarni hal etish bilan bog'liq qo'shimcha konvensiyalar yuklar va yo'lovchilarni tashishni alohida tartibga solish yo'lidan bordi. Jumladan, Varshava konvensiyasining Gvatemala bayonnomasi faqat yo'lovchilarni tashishni o'z mavzusiga qo'shib olgan; yuklarni tashish masalalari Monreal bayonnomasiga asos bo'lgan.

Amaliyotda yuklar va yo'lovchilarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlarning ikkita turi ishlab chiqilgan. Temiryo'l va avtomobil transportida xalqaro tashish shartlariga doir normalarning batafsil tizimini o'z ichiga olgan bitimlar amal qilmoqda. Ayrim olimlar, xususan, Gene David buni shu bilan izohlaydiki, mazkur konvensiyalar Yevropa mamlakatlari tomonidan tuzilgan va Angliya-Amerika umumiy huquqning o'ziga xos jihatlari shu konvensiyaning qoidalarini batafsil ta'riflashga to'sqinlik qilmagan.

Temiryo'l va avtomobil transporti konvensiyalari mufassal tuzilganligining asosiy sababini uni boshqa temiryo'l konvensiyalari rivoj topishining katta tarixga egaligidan izlash kerak bo'ladi.

O'tgan vaqt mobaynida ular qo'llanish amaliyoti hisobga olingan holda to'ldirib va takomillashtirib borilgan. Avtomobil transportiga oid konvensiyalarga kelsak, ular ko'p jihatdan temiryo'l tashish to'g'risidagi mavjud xalqaro bitimlar tajribasini o'zlashtirish asosida yuzaga kelgan.

Xalqaro bitimlarga tashish shartlarini batafsil belgilab qo'yish maqsadga muvofiqday ko'rinadi, negaki u huquqiy tartibga solishdagi nuqsonlarni va ichki qonun hujjatlari normalaridagi nomuvofiqliklarni bartaraf etadi. Biroq to'plangan tajriba bunday huquqiy tartibga solishning zaif tomonlarini ham namoyon etdi. Xalqaro bitimlarda tashish shartlarini mufassal ta'riflash transport konvensiyalarini texnika bobidagi va tijorat yangiliklarini hisobga olgan holda qayta ko'rib chiqish va yangilashda qiyinchiliklar tug'diradi. Bu bitim ratifikatsiya qilinishi lozim va uni qayta ko'rib chiqish vaqt talab qiladi. Bu jihatdan olganda, temiryo'llar orqali yuk tashish to'g'risidagi xalqaro konvensiya (MGK) tahririy o'zgarishlardan iboratdir. Ma'lumki, keyingi yillarda bir qator masalalarni hal etish vazifasi temiryo'llar ixtiyoriga o'tdi, yuridik adabiyotlarda qayd etilishicha, xalqaro dengiz transportidagi, havo va dengizda tashish shartlari to'g'risidagi bitimlar esa boshqacha xususiyatga ega.

Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni birxillashtirish haqidagi Varshava konvensiyasi va Konosament to'g'risidagi ayrim qoidalarni birxillashtirish to'g'risidagi Bryussel konvensiyasi xalqaro tashishlarning faqat asosiy shartlarini: transport hujjatlari mazmunini, tashuvchining javobgarligi asoslari va doirasini, unga sud talablar qo'yish tartibini belgilaydi. Biroq bunday tartibga solishni ham kamchiliklardan xoli deb bo'lmaydi. Binobarin, bunda xalqaro tashish amaliyotida yuzaga keladigan ko'pgina savollar javobsiz qoladi hamda ularni xalqaro qatnovning o'ziga xosligini hisobga olmaydigan turli-tuman ichki huquq, normalari asosida hal etishga majbur qiladi. Shu sababli keyingi yillar amaliyoti xalqaro havo va dengizda tashish shartlari to'g'risidagi bitimlarning mazmunini kengaytirish

yoʻlidan bormoqda. 1974-yilgi yuk va yoʻlovchilarni dengizda tashish toʻgʻrisidagi Afina konvensiyasi bunga yaqqol misol boʻla oladi. Demak, xalqaro bitimlar doirasida xalqaro yuk va yoʻlovchilar tashish shartlarini belgilashda bitimda tashish asosiy shartlarining yetarlicha toʻliq va ayni paytda ortiqcha tafsillashtirib yuborilmagan reglamentini belgilash imkonini beradigan oqilona mezon topilishi lozim. Bunday mezonni aniqlashning asosiy vositasi tashish amaliyoti maʼlumotlari va boshqa xalqaro bitimlarning tajribasidir.

Ayrim turdagi (xavfli, tez buziluvchan, konteynerlardagi) yuklarni tashish qoidalari va transport-texnika masalalarini (yuk ortish qoidalari, ichki transport hujjatlarining shakllari va hokazolarni) mazkur guruhdagi konvensiyalarga doir ilovalarda yoki boʻlmasa oʻzga huquqiy darajadagi alohida bitimlarda bayon etish odat tusiga kirgan. Natijada yuk va yoʻlovchilarni tashishga doir bitimlar tizimi vujudga keladi. Bu foydalanishdagi oʻziga xosliklari tufayli, xususan, temiryoʻl transportida, ayniqsa, murakkabdir. Hozirgi vaqtda xavfli yuklarni tashish xalqaro-huquqiy tartibga solish jihatidan eng mukammal ishlangan soha hisoblanadi. Avtomobil transporti uchun 1957-yil 30-dekabrda alohida yoʻllar orqali xavfli yuklarni xalqaro tashish toʻgʻrisida bitim ishlab chiqilgan. IATA (Xalqaro aviatransport uyushmasi) tomonidan yuklarni havo yoʻlida tashish maxsus qoidalari nashr etilgan. Dengiz yoʻllari orqali xavfli yuklarni tashishning qoidalari mavjud. Yuklar va yoʻlovchilarni avtomobil va havo transportida tashish shartlari toʻgʻrisidagi konvensiyalarning qoidalari, konvensiyalarning oʻzida ularni oʻzgartirish mumkinligi haqida toʻgʻridan toʻgʻri koʻrsatmalar yoʻqligi bois qatʼiy (imperativ) xususiyatga ega va tashish shartnomasini tuzish chogʻida ulardan chetga chiqishga yoʻl qoʻyilmaydi.

Temiryoʻlda tashish toʻgʻrisidagi konvensiyalar normalarining huquqiy kuchi uncha aniqlanmagan va bu masala shartlash yoʻli bilan hal etilishi lozim. Temiryoʻllar orqali yuk tashish toʻgʻrisida xalqaro konvensiya (MGK) va temiryoʻllar orqali yoʻlovchilar va bagaj tashish toʻgʻrisidagi xalqaro konvensiya (MPK)da koʻpgina qarorlar tavsif xususiyatiga ega, Xalqaro temiryoʻlda yuk qatnovi toʻgʻrisidagi Bitim (SMGS) va Xalqaro temiryoʻlda yoʻlovchilar qatnovi toʻgʻrisidagi Bitim (SMPS)da, aksincha, qatʼiy tusdagi qoidalar ustunlik qiladi.

1996-yil 14-mayda Oʻzbekiston, Turkmaniston, Ozarbayjon va Gruziya davlatlari oʻrtasida Gruziyaning Poti va Batumi bandargohlaridan faol foydalanish boʻyicha bitim imzolangan edi. Bu jami transport oqimini, xususan, paxtani ham bandargohlar orqali, ham TRASEKA yoʻlagi boʻylab tashish bilan bogʻliq boʻlganlari ancha oshirilishiga olib kelishi koʻzlangandi. Bu majburiyatlarni bajarish bilan bogʻliq boʻlgan kontrakt imzolashdan koʻra, koʻproq darajada shartlashish boʻlganligi bois ham faqat bandargohlar orqali oʻtadigan harakat yoʻnalishlari boʻyicha almashuv toʻgʻrisida bayonnoma imzolangan edi.

Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining 194-sonli farmonida paxta tolasini bundan buyogʻiga Poti bandargohi orqali 1996-yilda 10 000 tonna, 1997-yilda 30 000 tonna, 2000-yilga kelib 100 000 tonnagacha eksportga joʻnatilishi uchun konteynerlarga yuklanadigan maxsus joylarni belgilash va yaratish rejasi ishlab chiqilishi haqida soʻz boradi. Bunga qoʻshimcha tarzda Buxoro shahrida maxsus tajriba-tadqiqot laboratoriyalari bilan jihozlangan, quvvati 40 000 tonna boʻlgan

paxta tolasi omborlari qurilishi lozim. Traseka rahbariyatining so'roviga javob tariqasida 1996-yil may-iyun oylarida O'zbekistonda paxta eksportida multimodal transportdan foydalanish uchun imkoniyatlarni aniqlash maqsadida paxta bozori tadqiqoti o'tkazilgan edi. TRASEKA rahbariyati bilan yozma hujjatlar almashtirganidan so'ng texnikaviy vazifalar ishchi varianti takliflariga ega bo'lgan multimodal loyiha faoliyati borishi to'g'risida hisobot taqdim etilgan. Texnikaviy yordam dasturi qabul qilinishi to'g'risida bitim imzolandi. Loyiha 1996-yil oktabr oyining oxirida tasdiqlangan va uni bajarishga kirishilgan edi. Dastlabki dastur ikki asosiy qismdan iborat edi: bozorni baholash, ikkita parallel (muvoziy) tadqiqot o'tkazilishi lozim edi – bittasi Yevropada. Yevropa bozorini va uni rivojlantirish istiqbollari o'rganish bo'yicha, ikkinchisi O'zbekistonda – O'zbekiston bozoridagi mavjud vaziyatni uning istiqbollari nuqtayi nazaridan tadqiq etish bo'yicha o'tkaziladigan tadqiqotning vazifasi mazkur dastur doirasida texnikaviy yordamga ehtiyojlarni asoslashdan iborat edi. Loyiha talablarga javob berishini va o'zgarishlarga olib keluvchi tavsiyalarni nazarda tutishini isbotlab berish asosiy masala bo'lgan.

Traseka "yo'lagi" bo'ylab paxtaning transportda tashilishini qo'llab-quvvatlash maqsadida transport komissiyasi (yuklarni transportirovka qilishni qo'llab-quvvatlash bo'yicha maqsadli guruh) tashkil qilish. O'zbekiston davlatiga texnikaviy yordam ko'rsatish bo'yicha TACIS dasturiga muvofiq 1996-yil 1-noyabrda Vazirlar Mahkamasi tomonidan TACIS dasturi bo'yicha amalga oshirilayotgan faoliyatni muvofiqlashtirish uchun komissiya tashkil qilish to'g'risida qaror qabul qilindi. O'zbekiston paxtasi transportirovkasining ulgurji xaridorlar tomonidan ko'rsatilgan mo'ljaldagi bahosi paxta tozalash zavodidan yuklash bandargohigacha birlamchi distributsiyasida bir tonna uchun 75-100 dollarni (sotuvchi tomonidan to'lanadi), oxirgi iste'molchiga yetkaziladigan ikkilamchi distributsiyada esa bir tonna uchun 100-120 dollarni tashkil etdi. Markaziy Osiyodan Yevropaga paxta tashilishini amalga oshirayotgan yuk jo'natuvchilarda quyidagi asosiy muqobilalar mavjud:

Rossiya temiryo'llar tizimi bo'ylab Sankt-Peterburg, Rigagacha yoki Boltiq dengizi sohilidagi boshqa bandargohlargacha tashish;

Rossiya temiryo'llar tizimi bo'ylab Ilichevsk bandargohlarigacha tashish;
Transosiyo temiryo'li bo'ylab Mersin va Bandari Abbos bandargohlarigacha tashish;
yuk avtotransporti bilan Mersin va Bandari Abbos bandargohlarigacha tashish;.

TRASEKA yo'nalishi bo'ylab Gruziyaning Poti bandargohlarigacha temiryo'l avtomobil transporti bilan tashish;

temiryo'l va yuk avtotransporti bilan Bokuda va undan u yog'iga Rossiya orqali Yevropaga tashish;

Turkmanboshi bandargohidan Volga-Don kanali orqali Qora, O'rtayer dengizlariga suv transporti bilan transportirovka qilish.

Yevropada sotish uchun jo'natiladigan o'zbek paxtasining eng ko'p hajmi (Rigada Latviya) FOV shartlari bilan xarid qilinadi, kamroq turkumlar, shuningdek, Boltiq bo'yidagi boshqa bandargohlarda, birinchi navbatda, Ventspilis (Latviya), Sankt-Peterburg (Rossiya), Klaypeda (Litva bandargohlarida) FOV shartlari bilan

sotib olinadi. Qora dengiz sohilida Odessadan (Ukraina) uncha uzoq bo'lmagan Ilichevsk bandargohida ham kamroq turkumlar sotuvi mavjud.

Ulgurji xaridorlar O'zbekistonlik sotuvchilar yetkazib berishni amalga oshiradigan nuqtalarda paxtani xarid qiladilar. Bular tashkiliy jihatdan an'anaviy tarzda durust moslashgan va zarur muntazam kema yo'nalishlariga ega bo'lgan bandargohlardir. Ulgurji xaridorlarning aksariyati bu bandargohlarda yuklar turkumini oxirgi iste'molchiga konteynerlarga qayta jo'natadilar. Riga bandargohi eng yaxshi bandargoh hisoblanadi, chunki Shimoliy Yevropaga eng to'g'ri yo'nalish undan o'tadi (Qozog'iston, Rossiya, Latviya orqali). Riga an'anaviy "paxta" bandargohidir, shuning uchun ham ulgurji xaridorlar bu yerda tajribali nazoratchilar va navlarga ajratuvchi personal bilan shtatlari butlangan durust omborxonalar yaratishgan, bandargohda mehmonxona, qulay yo'lak va ishonchli xodimlar mavjud. Ulgurji xaridorlar O'zbekistondagi jo'natish nuqtasidan to Rigagacha bo'lgan yo'nalishda durustgina tovar vagonlarini nazorat qilish tizimi borligiga ham ishora qiladilar.

Kema qatnaydigan liniyalarga yo'lak ham o'ta jiddiy ahamiyatga egadir. Riga bandargohiga barcha yirik kemachilik kompaniyalarining kemalari kiradi.

- "R&O", "MAERSK", "SEALAND", "EWERGREEN" va h.k. yuklar turkumini Uzoq Sharqqa jo'natish uchun ulgurji xaridor jo'natish nuqtasidan to belgilangan oxirgi nuqtagacha konosament havola etuvchi kemachilik kompaniyasiga buyurtma beradi. Bu manzillardan ko'pchiligi yoki Hamburgda yoxud Rotterdam yoki Antverpenda qayta yuklashni nazarda tutadi, qayta yuklash konosament bo'yicha amalga oshiriladi va xizmat ko'rsatish saviyasi bundan pasayib ketmaydi. Paxta Rigadan belgilangan asosiy nuqtalardan deyarli istalganiga jo'natilishi mumkin.

Riga tez-tez foydalaniladigan bandargoh ekanligi daliliga qaramay, bu yerda ham muayyan muammolar mavjud. Jumladan: paxtaga ixtisoslashtirilgan omborlar hozirgi vaqtda to'ldirilgan omborlashtirishning muqobil variantlari bor edi-yu, ammo bunday yetkazib berishlar "O'z xorijtrans" kompaniyasi tomonidan ma'qullanmadi. Ombor quvvatlarining yo'qligi turib qolishlarga va demirij bo'yicha xarajatlarga olib keladi. Riga Sankt-Peterburg yoki Ilichevskka qiyosan olganda samarali bandargoh sanaladi, garchi muntazam rivojlanish ko'zga tashlanib tursa-da, g'arb bandargohlari andozalariga mos kelmaydi. Faoliyatning muayyan jihatlari "uyushgan jinoyatchilik" nazorati ostida, bu esa to'lovlar o'sishiga va qayishqoqlik bo'lmasligiga olib keladi. Bu MDH mamlakatlari uchun umumiy muammo, ammo bu omil Rigada Sankt-Peterburg yoki Ilichevskka qaraganda kamroq darajada.

Ilichevsk bandargohi O'rtayer dengizi mintaqasiga yo'lga ega bo'lgan asosiy "paxta bandargohi" sifatida ishlatiladi. Ma'lumki, Italiya Yevropadagi eng yirik paxta bozori hisoblanadi, bu mamlakatga Qora dengiz bandargohlaridan yuklar turkumini jo'natish ancha arzon tushadi (Triest yoki Venetsiyagacha 1 tonna uchun 40 dollar). Rigaga yaqin masofaga qatnovchi kemalar bilan xizmat ko'rsatiladi, "uzoq masofaga suzish" xizmatlari esa tushirib yuklangan taqdirda amalga oshiriladi. Bu yerda "o'rtacha masofaga", masalan, O'rtayer dengizigacha xizmat ko'rsatilmaydi, shuning uchun Ilichevsk bandargohlari ancha qulay sanaladi. Ta'kidlash joizki, Italiyaga aksariyat yetkazib berishlar maxsus fraxtlangan kemalar bilan bajariladi, shuning

uchun masofa ham qiymat omili sanaladi. Ilichevsk bundan tashqari muhim paxta savdosi markazi – Mersin joylashgan Turkiyaga paxta eksport qiluvchi bandargohdir.

Bandari Abbas bandargohi ham ancha mashhur bo‘lib bormoqda, bu esa Turkmaniston va Eron o‘rtasidagi Sarahs va Mashhadni bog‘lagan 60 kilometrlik temiryo‘l shahobchasining ochilishiga bog‘liq. Ulgurji xaridorlar Bandari Abbasni, ayniqsa, Uzoq Sharqqa paxta jo‘natish uchun qulay bandargoh hisoblaydilar. Turkmanistonda hozirgi vaqtda paxta franko ombor sharti bilan sotilmoqda va Ashxaboddan Bandari Abbas temiryo‘l bo‘ylab tovar vagonlarda tashilmoqda. Ozarbayjondan paxta, odatda, Bandari Abbasga astara orqali jo‘natiladi, amalda o‘zbek paxtasi ana shu yo‘lak orqali jo‘natilishi ham mumkin. Bandari Abbas chiqqan yuklarning aksariyati paxta belgilangan barcha asosiy nuqtalarga muntazam kema yo‘liga ega bo‘lgan Dubay orqali tranzit tariqasida o‘tadi.

Ulgurji xaridorlar paxta Bandari Abbasga avtotransport bilan tashilganda muammolar mavjudligiga e‘tiborni qaratadilar. Eronning avtotransportga oid qonunchiligi bruttasi 34 tonnadan oshadigan yuk avtomobillaridan foydalanishni man qiladi, O‘zbekistonlik yuk mashinalari esa odatda 41-42 tonna tashiydi. Bundan tashqari uzunligi 16 metrdan oshuvchi yuk mashinalarini ishlatish man etilgan. O‘zbekistonlik aksariyat mashinalarning uzunligi esa 16,5 metrni tashkil etadi, natijada O‘zbekistonlik avtotashuvchilar mukofot talab qiladilar. Bu esa mazkur tashish usulini raqobatga bardoshsiz qiladi. 1996-yil boshiga kelib Bandari Abbas bandargohida O‘zbekistondan atigi 20 000 tonna paxta olingan.

Mavjud tizim, asosan, sovet tizimiga asoslangan sobiq Ittifoqda tarixan shakllangan logistikaga asoslangani umume‘tirof etilgan. Yevropaga paxta yoki Boltiqbo‘yi bandargohlari orqali yoxud Ukraina orqali jo‘natilardi. Buning uchun maxsus ajratilgan bandargohlar mavjud edi. Transport xarajatlari esa markazlashgan rejali iqtisodiyot sharoitida muhim omil sanalmasdi. Boshqa muhim yo‘nalish – temiryo‘l bilan yer ustidagi yo‘llar bo‘ylab Yevropaga Vengriya chegarasidagi Chop orqali yoki Belorussiyadagi Brest-Litovsk orqali bo‘lgan. Bu yo‘nalish Markaziy Yevropaga paxta tashishda, garchi, ayni yo‘nalishda yetkazib berish hajmlari qisqargan bo‘lsa-da, haligacha ishlatiladi. Rossiya shahridagi Nahodka bandargohi ham Uzoq Sharq yo‘nalishiga paxta yuklash uchun ishlatilardi. Bu bandargohdan hozir ham foydalanilmoqda. Chunki muhim paxta import qiluvchilar bo‘lgan Yaponiya va Janubiy Koreyadan uncha uzoq emas.

Ulgurji xaridorlar umuman olganda, o‘zbek paxtasi qandaydir aniq belgilangan nuqtaga jo‘natilmasligiga ham ishora qiladilar. Belgilangan nuqta kelib chiqishi bilan emas, oxirgi iste‘molchi tomonidan talab etiladigan sifatga ko‘ra belgilanadi. O‘zbekiston paxtasi istalgan boshqa manbalardan jo‘natilgan xuddi o‘sha nuqtalarga jo‘natiladi. Qanday ulgurji xaridor haqida so‘z borayotganiga bog‘liq holda o‘zbek paxtasi asosan Uzoq Sharqqa yoki Yevropaga, uncha katta bo‘lmagan qismi esa Janubiy Amerikaga (Braziliyaga) jo‘natiladi.

Ulgurji xaridorlar yaqin kelajakda taqsimlash tizimida katta o‘zgarishlarni kutmasliklariga ham ishora qiladilar. O‘zbekiston hukumati paxtaning bir qismini Poti yoki Botumi bandargohlari orqali jo‘natishni mo‘ljallayotgani, Bandari Abbas va Mersin bandargohlaridan foydalanish jiddiy qarab chiqilayotgani ta’kidlanadi.

O‘zbekiston, ayniqsa, paxtani Bandari Abbos bandargohiga jo‘natayotganida FOB shartlari bilan emas, aksincha, O‘zbekistondan franko-ombor sharti bilan jo‘natishga ko‘proq moyil ekanligi, chunonchi, Eron hududi bo‘ylab transportirovkada qiyinchiliklar borligiga ishora qilinadi. Ikkilamchi distributsiyani amalga oshirishning odatdagi vaqti – bandargoh omboridan to oxirgi iste‘molchigacha – eng kamida bir oy, odatda, bir yarim oyni tashkil etadi. Uzoq Sharqqa qarab tushirib yuklashni bajarish bilan yo‘l bosayotganda juda ko‘p vaqt talab qilinadi. Uzoq Sharq yo‘nalishidagi aksariyat kontraktlar Yevropada odatiy bo‘lgan paxta yigirish bo‘yicha franko shartlari bilan emas, CIF shartlari bilan tuziladi.

O‘zbekiston paxtasini navlarga ajratish yoki tasniflash borasida ham katta muammolar mavjud. Bu O‘zbekistonda dastlabki navlarga ajratish o‘zbek andozalariga muvofiq o‘tkazilishi bilan bog‘liqdir. Bir qancha muhim parametrlarni, masalan, O‘zbekistonda mos keladigan asboblar yo‘qligi tufayli yetarlicha aniqlik bilan o‘lchashning iloji bo‘lmagan qalinlik va pishiqlikni tekshirib ko‘rishi shart bo‘lgan ulgurji xaridorlarning talabini bunday ahvol qanoatlantirmaydi. Bu parametrlar sifati mavjud mashinalar talablariga mos kelmaydigan paxtani sotib olish imkoniyati bo‘lmagan oxirgi iste‘molchi (ip yigiruvchi) uchun zarur. Ulgurji xaridorlar mazkur muammoni faqat paxtani mustaqil navlarga ajratuvchilar tomonidan takroriy tasniflash yo‘li bilan hal etishlari mumkin, bu esa odatda yuklash bandargohida amalga oshiriladi.

Tag‘in bir muammoli soha – shikastlanish. Paxta toylari ko‘pincha yuqori darajadagi namlik, saqlashning yomon sharoiti va shikastlangan vagonlarda transportirovka qilish sabablariga ko‘ra ishlab chiqaruvchi mamlakatdayoq shikastlanadi. Shikastlanish ko‘p hollarda paxta tozalash zavodidan jo‘natgunga qadar sodir bo‘ladi, biroq paxta oxirgi iste‘molchiga yetib borganidan keyingiga aniqlanadi. Bu 200 kilolik paxta toylaridan bor-yo‘g‘i 200 gramm namuna olishni, shuning barobarida namunalar har o‘nta paxta toyining bittasidan olinishini nazarda tutuvchi proba olish uslubiyati bilan bog‘liqdir, bu esa vaznning 10.000/1 qismidan probaga olishni anglatadi. Chirigan paxta toyini belgilangan nuqtada tushirib olinishidan oldin aniqlash imkoniyati deyarli yo‘q. Xarajatlar namuna olishning bunga o‘xshash cheklanishi boisidir. Yetib kelish nuqtasidagi ehtimol tutilgan zararlarni to‘lash yig‘im manzilida nazoratning ancha yuqori darajasini tatbiq etishdan ko‘ra ancha qimmat hisoblanadi. Shikastlanishlar aniqlanganida ulgurji xaridor O‘zbekistondagi sotuvchiga reklamatsiya jo‘natadi.

Ulgurji xaridor ip yig‘irishga konteynerlarda yetkazib beriladigan, ya‘ni franko-yetkazib berish shartlari bilan paxtani sotib oladi. Bu holda ulgurji xaridor birlamchi transportirovka uchun ham, ikkilamchisi uchun ham javobgarlikni zimmasiga olmaydi. Ulgurji xaridorlarning ko‘pchiligi o‘zbekistonlik sotuvchilar bunday taklifni qabul qilishiga shubhalanadilar, chunki ular hozirgi vaqtda paxtani franko-ombor shartlari bilan sotishga ko‘proq intiladilar.

1. Ulgurji xaridor yetkazib berish to‘g‘ridan to‘g‘ri – «eshikdan-eshikkacha» ekanligiga qaramay, paxtani Poti FOB shartlari bilan xarid qiladi. Transportirovkaning rivojlangan sharti «eshikdan-eshikkacha» yetkazib berish bo‘yicha xarajatlarni taqsimlash yetkazib berish turli shartlari asosida amalga

oshiriladi, biroq mazkur holda qiyinlashishi mumkin, chunki tomonlardan birining to'lovini o'tkazishiga va boshqa tomondan undirishiga to'g'ri keladi.

Ulgurji xaridor paxtani O'zbekistonda O'zbekistonlik sotuvchi uchun afzal bo'lgan franko-ombor shartlari bilan xarid qiladi. Bunday qaror ulgurji xaridorlarda tashabbus uyg'otmaydi, chunki bu narsa ulardan paxtani O'zbekistondan yuklash bandargohigacha tashish uchun javobgarlikni zimмага olishni talab qiladi. Mavjud sharoitlarda ulgurji xaridorlar birlamchi distributsiyani murakkab va xavfli operatsiya hisoblaydilar. Bu qarorni qabul qilish uchun ulgurji xaridorlar sotuvchi bilan o'z munosabatlarini aniq-ravshan aniqlashtirib olishlari shart. Buning uchun esa O'zbekistonlik sotuvchi ulgurji xaridor paxta turkumini tasarruf etish, shu jumladan, transport turini va transportirovka shartlarini tanlash erkinligiga ega bo'lishini nazarda tutuvchi franko-ombor shartlariga ega kontraktlarning real mundarijasini qabul qilishi talab etiladi. O'z shartlarini zo'rlab tiqishtirishga qodir «O'zxorijtrans» monopoliyasi mavjudligi sababli vaziyat hozirgi vaqtda boshqacha tus olmoqda.

So'rov o'tkazilgan barcha tashkilotlarda TRASEKA yo'lagi va Poti bandargohidan foydalanishga qarashlar xususidagi savol berildi.

O'zbekiston hukumati o'z savdo tashkilotlari orqali yirik ulgurji xaridorlarga paxtani Poti bandargohi orqali sotib olishni taklif qildi. Ulgurji xaridorlarning ko'pchiligi rad javob berdi, chunki taklif etilgan shartlar ko'pdan ko'p sabablarga ko'ra ularni qanoatlantirmaydi: Ular Poti bandargohi xavfsizlikning adekvat (teng keluvchi) darajasiga ega emas deb hisoblashadi, yo'nalish vaziyat beqaror bo'lgan mamlakat orqali o'tadi. Sug'urta borasida muammolar mavjud, bu esa omborlarda saqlanayotgan paxtaga adekvat qoplash olinishini qiyinlashtiradi.

Ravshanki, Yevropalik «ulgurji paxta xaridorlari»ni hozirgi vaqtda Poti bandargohi va TRASEKA yo'nalishidan foydalanish o'ziga jalb etmaydi. Hukumatlar Gruziya bandargohlari orqali yetkazib berishlarni ko'paytirish maqsadida 1996-yil mayda imzolangan bitimni bajara olishlari uchun hal etilishi shart bo'lgan o'ta jiddiy muammolar ham mavjud.

Garchi paxtaning katta qismi dengiz bandargohlariga temiryo'l bo'ylab jo'natilsa-da, turkumlarning bir qismi avtotransportda ham jo'natiladi. Eron va Markaziy Osiyo respublikalari o'rtasida savdo disbalansi mavjud, bu yuk mashinalarining katta miqdori janubiy yo'nalishda yuksiz reyslarni amalga oshirishiga olib keladi. Avtotashish korxonasi ba'zida paxtani Bandari Abbas bandargohiga teskari reys yuki sifatida qabul qiladi. Bu mavjud makondan foydalanish ma'nosida iqtisodiy jihatdan foydali emas, ammo ushbu variant yuk oqimi cheklangan bir sharoitda yuksiz teskari reysni amalga oshirgandan ko'ra afzalroqdir. Paxtani Poti bandargohi orqali sinovchi yetkazib berishga birlamchi buyurtma (O'zbekiston, Ozarbayjon, Turkmaniston va Gruziya Prezidentlari o'rtasidagi 1996-yil may uchrashuvi natijasida) aytib o'tilgan bandargohning FOB akkreditivi bo'yicha Toshkentda amalga oshirilgan edi. Hozirgacha ushbu bandargoh orqali, asosan, Italiya, Triest va Braziliyaga turkumlar jo'natildi.

O'zbekiston Respublikasi temiryo'l bo'ylab O'zbekistondan Poti bandargohigacha jami tashishlar uchun javobgarlikni zimmasiga oladi. Sertifikatlar har bir paxta tozalash zavodi tomonidan har bir paxta toyi uchun rasmiylashtiriladi,

shundan keyin paxta toylari yuklash joylariga jo'natiladi. Bir-biridan 40 kilometr uzoqlikda joylashgan 5 ta paxta tozalash zavodi yuk mashinalari yoki traktorlardan foydalangan holda temiryo'l vagonlariga o'z nusxasini yuklash uchun kuchlukka yetkazib beradi. Temiryo'l vagonlari juda ham eski (35-40 yil), yomon holatda va ko'pincha ichki tomondan paxta tashish paytida yelvizak, uchqun va suv suzib kirishidan izolyatsiya uchun xizmat qiladigan qoplamalarga ega. Eshiklar va ventilyatsiya tuynuklarini tashqi tomondan germetizatsiyalash uchun kraft-qog'oz va yelim ishlatiladi. Paxta toylarini bir-biridan ajratish uchun ichki amortizatsiya materiallari qo'llanmaydi, paxta zich joylashtiriladi.

O'zbekistonda yuklashdan to Potiga yetib borgunga qadar tranzit davri 10 kundan 20 kungacha bo'lishi mumkin, bu muddat birinchi navbatda Kaspiy dengizi bo'ylab tranzitga bog'liq. Hujjatlarni rasmiylashtirish bilan bog'liq muammolardan kelib chiqqan turib qolishlar haqida bildirish olinmadi. Umuman, 20 kun xaridorlar uchun maqbul muddat sanaladi, chunki bu bosqichda xaridorlar oshiqmaydilar. Paxta, odatda, kema va paxta yaxshi narx belgilanishini kutganicha Potidagi omborda 20 kundan 45 kungacha saqlanadi.

Potidagi eski choy omborlari majmuasida 10.000 tonnagacha paxtani saqlashi mumkin, 4 ta ombor mavjud, ammo ular yomon ahvolda va yong'in xavfsizligi tizimiga ega emas. Bandargohda tag'in 5000 tonnaga qo'shimcha quvvatlar bor, saqlash sharoitlari esa yomon, GTE fikricha, kamida 30 000 tonnani saqlash uchun ombor quvvatlari zarur. Hozirgi vaqtda yaroqli ombor inshootlari olish imkoni bor yo'llar qarab chiqilmoqda. Biroq bu quvvatlar Ilichevsk yoki Rigada mavjud bo'lgan ombor quvvatlari bilan taqqoslashga dosh bera olmaydi.

Temiryo'l vagonlari bevosita har bir ombor yoniga keladi va bir marotabada bitta paxta toyi oladigan dizel frontal yuk tushirgich yordamida yuki tushiriladi. Temiryo'l yuk tushirish 24 soatda o'tkazilishiga yo'l qo'yadi, shundan keyin esa vagonlarning qaytarilishini talab qiladi. O'zbekistondan tashib ketiladigan yuklar izlanmoqda, ammo hech bo'lmaganda vagonlarning 50 %i ortga bo'sh qaytadi. Hozirgacha O'zbekistonda bironta ham vagon qaytarilmagan hisoblanadi. Mavjud logistika tizimi O'zbekiston tomonidan 15.000 tonnalik ombor hajmlaridan oshadigan paxta juda katta miqdorining bir vaqtda jo'natilishini taqozo etmaydi. Temiryo'l vagonlarining katta demirij summasini zimmasiga olishi buning natijasi sanaladi.

Har bir vagon O'zbekistondan jo'natilayotganda plombalanadi, plombalar Potida savdo palatasi tomonidan tekshiriladi, palata hujjatlar yuk manifesti bilan chog'ishtirilishini o'tkazadi (mos kelmaslik ko'p uchraydi), ba'zi paxta toylarini joyida tekshiradi, shikastlanishlar va tranzit davri tavsifini amalga oshiradi. Ba'zi hollarda shikastlanish shu qadar katta bo'ladiki, buning uchun shikastlanish yuklashdan oldin yoki yuklash paytida bo'lganligi dalilini tan olish zarur, biroq yuklash qaydlari bilan taqqoslash o'tkazilmaydi.

Har bir vagonning yuki alohida tokchaga joylashtiriladi, chunki barcha vagonlar turli paxta tozalash zavodlaridan yetib keladi va shu boisdan aniq mintaqadan keltirilgan paxtasi bo'ladi. Bu tokchalar xaridorlar tomonidan bandargohda tekshiriladi va bu yerda yuklanishi zarur bo'lgan paxta toylari tanlab

olinadi. Omborda yetarli miqdorda paxta bo'lsa, agar firma triestdagi «franchesko parizi» firmasiga tasniflash, saqlash yoki Yevropadagi mijozlarga «muddatida aniq» (It) sharti bilan jo'natish uchun paxta tashish uchun kerakli mavrid keldi (yoki jahonda paxtaga yaxshi narx belgilandi) deb hisoblasa, «Ralli» firmasi (hozirgi vaqtda 20 000 tonna paxta sotib oladi) yoki «Glenkor» firmasi (17 000 tonna) kemani fraxtlaydi.

15-noyabrda Poti bandargohidagi kemalardan biri suv sig'imi 1800 tonna bo'lgan «NADEJDA» balkerini bo'lgan, yuk ko'tarish quvvati 10 tonna, ko'tarishi jami bir kunda maksimum 500 tonnani tashkil etadigan kran bilan bir ko'tarishda ikki yuz kilogrammik 6-8 ta paxta toyini (taqriban 1,4 tonna) qabul qilgan holda yuklagandi. Paxta toylari kemanding yostiq jildi tryumiga joylashtiriladi va tryum panjarachalari ortida ishqalanuvchi paxta toylarini muhofaza qilish maqsadida yog'ochli amortizatsion materiallardan foydalanilgan holda saqlanadi. Kemaga yuk yuklash uchun eng kamida 4 kun kerak, ammo yuklash bo'yicha mas'ul shaxs yuklash uchun bir haftagacha vaqt talab etilishi ham mumkin deb hisoblaydi. Bandargoh ishi samaradorligi yomon deb tan olindi, tashrifdan oldingi kunda atigi 70 tonna yuklangan, qiyos tariqasida Ilichevsk bandargohi ish samaradorligini keltirish mumkin, bu yerda bir kunda minimum 500 tonna bo'lgani holda kuniga 800 tonna yuklanishi ham mumkin.

Bandargoh ko'p tarmoqli sanaladi, ammo u haqda xizmat ko'rsatish va boshqaruv nazorati masalasida yomon xulosa yuzaga kelgan. Paxta yuklashda ikkita prichaldan foydalaniladi, ammo ixtisoslashtirilgan yuklag'ichlari bo'lmagani bois prichallarning unumdorligi pastligicha qolmoqda. Xaridorlar va ularning O'zbekistondagi vakillari tomonidan ishora etilayotgan asosiy muammolar quyidagilardir: bandargoh ish kuchi ustidan nazoratning yomonligi, paxta yuklash uchun ixtisoslashtirilgan ishchilar guruhini tuzish bo'yicha reja mavjud, ammo bu rejaning amalga oshirilishi qo'shimcha yuklar istiqboliga bog'liq. Paxtaga ixtisoslashtirilgan prichal yo'q. Asosan ish kuchi ustidan boshqaruv nazorati o'rnatilishi va ekspluatatsiya rejasini takomillashtirish hisobidan quvvatlarni mavjud maksimum 135 000 tonnadan yiliga 400 000 tonnaga yetkazish mumkin. Potida elektr bilan ta'minlashda uzilishlar har doim bo'lib turadi. Bu muammo Gruziya uchun umumiydir, 1,2 mvatt tok hosil qiluvchi ehtiyot generator borligi kranlar ishini davom ettirishiga imkon beradi, biroq generator ishlashi uchun kuniga 1 tonna dizel yonilg'isi kerak, yonilg'i esa yo'q. Bandargoh kechay-u kunduz ishlashiga qaramay, faol ish 16 soatdan oshmaydi, bu esa boshqaruv nazorati yomon ekanligi va shakllangan ish texnologiyasiga bog'liqdir. Sug'urta kompaniyalarining nozirlari Poti bandargohidagi paxta omborlarining sifatidan, ozodaligidan va yong'in xavfsizligi chora-tadbirlari yo'qligidan qanoatlanmasliklari tufayli sug'urta borasida ham muammolar vujudga keladi. 1996-yilning oktabrida Potidagi yong'inida tranzit paytida shikastlangan, qiymati 67.000 dollardan ziyod baholangan o'ramalanmagan 56 tonna paxta yonib ketgandi. Ushbu talofat, aftidan, sug'urta mukofotlarining ortishiga olib keladi. Omborlarda ekspluatatsiyaga yaroqli frontal yuklagichlarning yetarlik miqdori mavjud emas. Umuman, yuklash-tushirish uskunalari uchun yonilg'i yetishmasligi qayd etilgan.

O'zbek paxtasi eksportining an'anaviy yo'nalishi Rossiya orqali, birinchi navbatda, Ilichevsk, Riga va Leningrad bandargohlari, shuningdek, temiryo'l bo'ylab Yevropaga o'tardi. Paxta franko-bort shartlari bilan sotiladi, bu esa sotuvchidan «yuk kemali yerini kesib o'tganiga» (ya'ni kema yuklanganiga qadar) qadar barcha operatsiyalarni tashkillashtirish va to'lashni talab qilardi. Ushbu xarajatlar O'zbekiston hukumati tomonidan bevosita yoki bilvosita to'lanadi.

Temiryo'l transportidan foydalanish odatdagi transportirovka shakli sanaladi. Paxta nisbatan past qiymatga ega bo'lgan va o'z xossalarini tez yo'qotmaydigan andozaviy qishloq xo'jaligi mahsuloti sanaladi. Transportirovka paytida bu narsa transportirovka qiymati yuk tashish tezligiga (xizmat ko'rsatish darajasi) qaraganda ancha katta ahamiyatga ega ekanligini anglatadi. O'zbekistonda dengizga yo'llar yo'qligini va yuklarni uzoq masofalarga sotish nuqtalarigacha tashish zaruratini nazarda tutgan holda temiryo'lni buncha katta hajmlarni tashish uchun iqtisodiy jihatdan foydali transport ekanligini tan olish kerak.

MDHda temiryo'l tariflari tizimi, asosan, uchastkalar bo'yicha yig'implarga asoslangan. Bu esa to'laligicha yuk tashiladigan masofa qancha olis bo'lsa, yuk birligining qiymati ham shuncha yuqori bo'lishini anglatadi. Yuk oqimlarining ayrim turlari, masalan, Sibirdan ko'mir va bug'doy ustun yoki subsidiyalanadigan poshina stavkalariga tortiladi, ammo paxta Rossiya temiryo'llar tizimi doirasida bunga o'xshash alohida shartlarga jalb etishi ehtimoldan yiroq. Temiryo'l uchastkalari bo'yicha yig'implar Rossiyada jiddiy oshdi, Qozog'iston orqali tranzit xarajatlari ham ko'tarildi. Shu munosabat bilan yanada tejamli muqobillar mavjud bo'lishi imkoniyatlarini tadqiq etish zarur. Potiga TRASEKA yo'nalishi Riga va Ilichevskka qaraganda ancha qisqa va shuning uchun umuman arzon bo'lishi kerak.

Bundan tashqari Ukraina va Latviya bandargohlarida yig'implar summasi oshishi sodir bo'ldi. Poti bandargohi foydalanilmagan quvvatlarga ega va yuklarning yangi oqimini, masalan, paxtani jalb etish uchun an'anaviy tarifning 50 %ga qisqartirilishini taklif qilish mumkin.

Transport xarajatlari qisqartirilishining afzalligi paxta sotuv narxi qanday bandargohdan foydalanilayotgani bilan bog'liq holda katta o'zgarishlarga uchramasligi sababli ham salmoqlidir. Rigaga paxta transportirovka qilishga qo'shimcha xarajatlar Potiga qiyosan olganda FOB narxlari bo'yicha mukofotlar yig'imi hisobiga qoplanmaydi. Xaridor uchun yaqin turgan bandargohda sotish imkoniyatiga ega bo'lish foydalidir. Shu nuqtayi nazardan olganda yuklarni Poti bandargohi orqali jo'natish to'g'risidagi Prezident farmoni tijorat jihatidan jozibalidir.

Xaridor taqsimlash silsilasining kema bortidan oxirgi iste'molchigacha bo'lgan ikkinchi qismi uchun javobgarlikni zimmasiga oladi. Bu maqsad ikkita asosiy usulni qo'llash yo'li bilan amalga oshirilishi mumkin: to'lasincha kemani yoki uning bir qismini fraxtlash bilan yoxud muntazam dengiz yo'nalishiga xizmat ko'rsatayotgan kemadan foydalanish bilan katta turkumlar uchun, odatda, fraxtdan foydalaniladi, u, shuningdek, masofaga ham bog'liq bo'ladi. Masalan, Braziliyaga 40 000 tonnalik turkum va triestga 1800 tonnalik turkum charter (fraxtlangan) kema bilan jo'natilgan. Paxtani oxirgi iste'molchilarga muntazam qatnovchi kemalardan foydalangan holda

mayda turkumlar bilan galdagi jo'natishlar eng ko'p tarqalgan tizim sanaladi. Bunga o'xshash dengiz yo'llarida, odatda, konteynerlashtirishdan foydalaniladi, basharti paxta bandargoh omborlarida dengiz qatnovi yo'llariga tegishli bo'lgan konteynerlarga yuklanadi. Bunda dengiz kema qatnovi yo'llarining mavjudligi xaridor uchun eng asosiysi sanaladi, chunki xaridorga ko'plab belgilangan nuqtalardagi mijozlarga xizmat ko'rsatish imkoniyatini ta'minlaydi.

Poti bandargohi muntazam dengiz qatnovi yo'nalishlarining yetarli miqdoriga ega emas. Bu, asosan, Kavkazda vujudga kelgan og'ir iqtisodiy sharoit va eksport uchun tovarlar yo'qligi sababli bunday xizmatlarga cheklangan ehtiyoj bo'lishidan kelib chiqadi. Yaqin masofaga qatnovchi uncha katta bo'lmagan kemalar bandargohga muntazam kiradi, biroq olis masofaga qatnovchi kemalar tomonidan xizmat ko'rsatiladigan konteyner yo'llari yo'q. Kemalari bandargohga kiruvchi dengiz yo'llari cheklangan jug'rofiy qamrovga ega, shuning uchun ham Poti bandargohi xaridor uchun ikkilamchi distributsiya paytida muammolar tug'diradi va xaridorlar nazdida xuddi raqobatbardosh bandargohlar singari jozibali emas.

FOB shartlari bilan yetkazib berishda chertter kemalardan foydalanilganida xaridor yuklashga xarajatlar bo'yicha javobgarlikni zimmasiga oladi, shuning uchun ham yukka ishlov berishdagi istalgan turib qolish uning hisobidan to'lanadi. Shu munosabat bilan xaridorlar turib qolish tavakkali darajasi past bo'lgan yanada unumdor bandargohlardan foydalanishdan manfaatdor bo'ladilar. Poti bandargohining unumdorlik ko'rsatkichlari hozirgi vaqtda FOB shartlari bilan yetkazib berishda foydalaniladigan muqobil bandargohlarga nisbatan ancha past. Bu ham Poti bandargohining xaridor uchun kam jozibadorligining tag'in bir sababidir.

Tomonlarning manfaatlari o'rtasida istalgan bandargohlardan foydalanish bobida bahs mavjud bo'lishini payqash mumkin, ammo Poti orqali o'tuvchi yo'nalishdan foydalanish mavjud muqobillarga qiyosan olganda sotuvchi uchun foydaliroq ekanligi ko'zga tashlanadi. Biroq bir necha yo'nalishlarda rivojlanishning amalga oshirilishi Poti bandargohi jozibadorligi darajasini oshirgan bo'lur edi, jumladan: Potiga yetkazib berilgan paxtani olganligi uchun mukofot taklif etish – bunday variant sotuvchining Poti bandargohidan foydalanishdagi foydasini yo'qqa chiqaradi va daromadlardan ajrab qolishga olib keladi, jihozlar yangilanishini o'tkazish va Poti bandargohi ekspluatatsiya samaradorligini oshirish bilan raqobatdosh – Qora dengiz Ilichevsk bandargohi bilan qiyoslanadigan bandargohga aylantirish. Yetkazib berish shartlarini o'zgartirish bandargohni kam darajada hal qiluvchi omilga aylantirish.

TRASEKA dasturi mavjud integratsiyalashmagan va rivojlanmagan yo'nalishlarini zamonaviy integratsiyalashgan transport yo'laklariga aylantirish uchun maxsus ishlab chiqilgan temiryollar infratuzilmasini rivojlantirish, harakatdagi tarkibga texnikaviy xizmat ko'rsatilishini takomillashtirish, tovar vagonlarining zamonaviy nazorat tizimlarini tatbiq etish, Turkmanboshi va Bakudagi sol terminallarini ta'mirlash, Poti bandargohini rivojlantirishni qamrovchi dasturlar unga kiradi. Dastur paxta transportirovka qilinadigan boshqa yo'nalishlar bilan raqobatlashishga qodir bo'lgan yashovchan yo'lak yaratishdan manfaatdorlikni aks ettiradi. Avval aytib o'tilganidek, paxta vaqtga nisbatan ta'sirchan mahsulot

sanalmaydi, shuning uchun ham ishonchlik muhim omil sifatida gavdalanadi. TRASEKA dasturi loyihasi elementlarini amalga oshirish jarayonida borgan sayin ortib boruvchi ishonchlikning adekvat darajasini rivojlantirish imkoniyatlari mavjud bo'lishi lozim.

Potida kema qatnovi yo'llari yetarli emas, biroq bandargoh O'rtayer dengizi, Sharqiy Yevropa va Janubiy Amerika bilan bog'lanuvchi dengiz yo'llariga ega. Avval aytib o'tilganidek, Yevropa bozori borgan sayin mehnat qiymati ancha past bo'lgan Janubiy va Sharqiy Yevropaga jamlanmoqda. Poti bu bozorlarga xizmat ko'rsatish uchun durust joylashishga va bu mintaqalardan ayrimlari bilan qatnov yo'llariga ega.

Mehnat qiymati ancha past bo'lgan Janubiy-sharqiy Osiyo va Hindiston subkontinentining iqtisodiy jihatdan rivojlanayotgan mamlakatlari kelajakda asosiy bozorlarga aylanib kelmoqda. Boltiq bandargohlariga qaraganda Poti ancha qulay joylashishga ega va yuklar oqimi kuchayganida Qora dengiz va Sharqiy O'rtayer dengiziga xizmat ko'rsatayotgan kemalarning Potiga to'g'ridan to'g'ri kirishi imkoniyati mavjud. Asosiy raqobat xavfi Eron tomonidan bo'ladi, Bandari Abbas Dubay orqali Uzoq Sharq, Hindiston va Pokistonga xizmat ko'rsatishda ancha qulay joylashgan. Sarahs-Mashhad temiryo'l shohobchasining ochilishi ushbu yo'nalishni yanada jozibaliroq qilishi mumkin. Ushbu yo'nalishda mavjud bo'lgan yuqori narxlar va ekspluatatsiyadagi cheklashlar asosiy salbiy jihatlar sanaladi. Yanada jozibaliroq bo'lgan Karachi orqali yo'nalish, chamasi Afg'onistondagi muammolar munosabati bilan xuddi avvalgiday yopiq bo'ladi. Sharqiy Pokistondagi Gvardarning rivojlantirilishi ma'lum ma'noda Markaziy Osiyodan yuklar oqimini jalb etishga intilishdan kelib chiqqan.

Yuqori sifatli paxta raqobat baholarga ega bo'lgan ko'pgina mamlakatlarda yetishtiriladi, shuning uchun ham xaridorlar uchun foydalilik darajasi ikkilamchi distributsiya xarajatlarini nazorat qilish bilan belgilanadi. Xaridorlar boy logistika tajribasiga egadirlar, bandargohdan oxirgi sotuv nuqtasigacha bo'lgan eng tejamli yo'nalishlarga nisbatan qaror qabul qilishga, shuningdek, xarid qilishni amalga oshirish jadvaliga nisbatan bunday tashish jadvalini tuzishga ular tomonidan ancha ko'p vaqt ajratiladi.

Hozirgi vaqtda savdo shartlarini o'zgartirishga cheklangan qiziqish mavjuddir. Jahonda CIF shartlari bilan eksport qilishga sobitqadam intilish kuzatilmoqda. Ushbu shartlarga ko'ra xorijiy bandargohga yetkazib berish uchun javobgarlikni zimmasiga oladi va FOB shartlarida mavjud xarajatlarni+dengiz fraxti qiymatini to'laydi. To'laligicha bunday shartlar qo'shimcha foydani vujudga keltiradi deb hisoblanadi, bu esa tovarlarning sotuv narxi oshishi bilan bog'liqdir, ammo bunday kafolatlar yo'q. CIF shartlari bilan sotuvlarga ommaviy ravishda o'tilishi sotuvchi – O'zbekiston hukumati uchun muammolar vujudga kelishini anglatadi deb ham hisoblaydilar. Sotuvchi o'zi tovarlarni bevosita sotgan buyurtmasigacha bundan buyong'i distributsiya uchun javobgarlikni zimmasiga olishi lozim. Shuning uchun saqlash va tashishga xarajatlarning ortishidek jiddiy tavakkal yuzaga kelishi mumkin.

O'zbekiston hukumati uchun ancha foydali franko-ombor shartlari bilan xarid qilish xaridor uchun muqobilga aylanishi mumkin, chunki sotuvchi shu tariqa

transportirovka xarajatlari tavakkallarini zimmaga olishdan xalos bo'лади. Xaridordan, odatda, nisbatan rivojlangan transport infratuzilmasiga va xizmat darajasiga ega bo'lgan, tavakkal katta bo'lmagan va narxda yutish imkoniyati mavjud bo'lgan mintaqalarda bu qo'shimcha javobgarlikni zimmasiga olishi kutiladi. O'zbekiston eng yaqin bandargohlardan yiroqda joylashgan, transport tizimi hozircha yetarlicha rivojlanmagan, shuning uchun bu yerda qo'shimcha xarajatlarning katta tavakkali mavjud. Joriy shartlarni inobatga olgan xaridorlar transport yo'lagi yetarlicha rivojlanmaguniga qadar «franko-ombor» shartlari bilan xarid qilish shartlarini qabul qilishni istamaslikka ishora qiladilar.

Ta'kidlash mumkinki, sotishning joriy shartlari murosani o'zida gavdalandiradi va ma'lum darajada har ikkala tomonning talablarini qondiradi. TRASEKA yo'lagining muvaffaqiyatli rivojlantirilishi paxta tozalash zavodidan bandargohgacha paxtani yetkazishda transport tavakkallari qisqarishiga olib kelishi, demak, muqobil sotish shartlarini qarab chiqish imkoniyati bo'ladigan muhitni vujudga keltirishi mumkin. Konteynerlashtirish ma'lum ma'noda har ikkala tomon uchun foydali bo'lgan sotish va xarid qilish yangi tizimini qo'llashga o'tish uchun foydalanilishi mumkin.

O'zbekistonda paxtani konteynerlashtirgan holda transportirovka qilishga o'tilmaganining bir necha sabablari mavjud edi: sotish shartlari, yuklanma koeffitsiyenti, konteynerlar naqdligi.

Amalda bu narsa O'zbekistondan yuk tashish tovar sof texnikaviy jihatdan sotilmagan bir paytda kelib chiqish nuqtasidan (paxta tozalash zavodidan) to sotish nuqtasigacha (bandargoh omborigacha) zaxiralar topshirilishini o'zida mujassamlashtiradi. Ba'zi tasniflash o'tkazilganiga va uning asosida vagonlar qisman yuklanganiga qaramasdan, temiryo'l bo'ylab transportirovka qilish navlari ajratilishi bandargohda o'tkaziladigan yuklar turkumi buyum holda tashilishini o'zida gavdalandiradi. Yuk paxta tozalash zavodidan tashib ketilayotganida oxirgi iste'molchi qoida tariqasida hali noma'lum, chunki xaridor o'sha pallada jahonda shakllangan narxlar sharti bilan bandargohdan sotilishini amalga oshiradi.

Konteynerlashtirishning dastlabki konsepsiyasi uyushgan yuklarni kemaga yuklash va kemadan tushirishni amalga oshirish uchun imkoniyat yaratgan holda portdagi ishlovga xarajatlarni yuk birligiga ishlov berilishi qiymatini kamaytirishi va kema yuklash-tushirish turkumidan tezroq o'tishiga imkoniyat yaratishdan iborat edi. Hozirgi vaqtda konsepsiya tovarlar «eshikdan-eshikkacha» sharti bilan kelib chiqish manzilida o'ramalashga tortiladigan va belgilangan oxirgi manzilga yetmaguniga qadar o'ramadan chiqarilmasligini nazarda tutadi. Konteynerlar qo'llanishi o'ramalanmagan yukka bir necha marotaba ishlov berilishida vujudga keladigan yuklar shikastlanishi miqdorini qisqartirishga imkon beradi, shuningdek, tovar birligiga transport xarajatlari kamayishiga olib keladi, chunki ishlov berishni kamroq talab qiladi.

Ta'kidlash mumkinki, mavjud paxta sotish usullari hozirgi vaqtda tashish faqat bandargohgacha va faqat yerusti transporti bilan amalga oshirilayotgani sababli bu konsepsiyalarga mos kelmaydi. Tovarlar bandargohga tashib keltiriladi, bu yerda konteyner ichidagi narsa bandargoh omborida tushiriladi. Konteynerlashtirish va

transport logistikasidagi foydaga faqat transportirovkaning dengiz uchastkasidagina erishilishi mumkin (yuk jo'natuvchilar ba'zida temiryo'l bo'ylab dengiz oralig'isiz tashishda konteynerlardan foydalanadilar, ammo bu birinchi navbatda, paxtaga tatbiq etilmaydigan xavfsizlik mulohazalaridan kelib chiqqan holda amalga oshiriladi). Paxtaning katta qismi (charter turkumiga kiritilmagani) «eshikdan eshikkacha», sotuvchi tomonidan sotish nuqtasidan (bandargoh omboridan) to oxirgi iste'molchigacha tashish uchun konteynerlashtiriladi.

O'zbek paxtasining konteynerlashtirilishi, agar u dengiz orqali tashishni, ya'ni O'zbekistondan to'g'ridan to'g'ri yoki paxta tozalash zavodidan yoxud jamlangan ombordan oxirgi iste'molchiga «eshikdan eshikkacha» yetkazishni o'z ichiga olmasa, qandaydir tomon uchun jozibali bo'lishi ehtimoldan xolidir. Hozirgi vaqtda buning iloji yo'q, chunki yuklar O'zbekistonni tark etayotgan paytda oxirgi iste'molchi, demak, belgilangan nuqta hali ma'lum emas. Paxta esa odatda, hali to'lovni amalga oshirish uchun zarur bo'lgan tasnifiy navlarga ajratishdan o'tmagan bo'ladi. Xaridor O'zbekistonda yuklash va kemaga qayta yuklash o'rtasidagi vaqtdan bandargohda saqlash davrini qo'shgan holda, eng foydali narxni qo'lga kiritish maqsadida bozordagi «o'yin» uchun foydalanadi.

Qiyinchiliklarga qaramay, yuk turkumining bir qismini kelib chiqish nuqtasida konteynerlashtirish imkoniyati bor. Baholashlarga qaraganda, taxminan 10-20 % turkumlar uchun oxirgi iste'molchi va belgilangan nuqta oldin ma'lumdir. Yanada ishonchli tasniflash tizimi rivojlangan va konteynerlar mavjud bo'lgan bir sharoitda bunga o'xshash tovarlar turkumlarini «eshidan eshikkacha» sharti bilan yuklash imkoniyati vujudga keladi. Bu ishlov berish qiymatining pasayishi, kamroq shikast yetkazilishi, omborlashtirishga xarajatlarning umuman bo'lmasligi kabi foydalarni vujudga keltiradi. Bunday vaziyatlarda yuk sotuvchidan xaridordan tovarni sotib olgan mijozga to'g'ridan to'g'ri tashish vositasida transportirovka qilinishi uchun sotuvning boshqa shartlari bo'yicha muzokaralar o'tkazish imkoniyati yuzaga keladi.

Agar cheklangan tavakkallarga ega bo'lgan yanada ishonchli tuzilmani yaratish uchun transport yo'lagini rivojlantirish imkoniyati mavjud bo'lsa, «muddatida aniq» logistika tizimlarini rivojlantirish yo'li bilan ushbu foizni oshirish imkoniyati ham yuzaga keladi. Paxta zaxirasini O'zbekistonda saqlash buning natijasi bo'ladi (uchinchi mamlakatlar ombor xizmatlarini muhim valuta bilan to'lash o'rnida). Bunday strategiya kelib chiqish nuqtasi va belgilangan nuqta o'rtasidagi logistika tadbirlarini eng kam darajagacha kamaytirishni ko'zlovchi g'arbona ish tajribasiga o'tishga imkon beradi.

Konteynerlashtirish uchun ikkinchi bir salbiy omil yuklanma koeffitsiyentining qisqartirilishidir. O'n ikki futli konteynerga yuklanishi mumkin paxta momig'ining o'rta miqdori 11-12 tonnani, qirq futli konteynerlarda esa 23-25 tonnani tashkil etadi. Taqqoslash uchun: andozaviy yopiq vagon 50 tonna miqdorida sig'diradi, bu muammo yerusti transporti bilan uzoq muddatli tranzitni talab qiladigan ko'plab asosiy qishloq xo'jaligi materiallariga xos sanaladi.

Tarkibda 50 ta vagon mavjud bo'lganda poyezdning yuk sig'imi 2500 tonnani tashkil etadi. Har bir platformasiga 2 ta (ba'zan 3 ta) yigirma futlik konteyner sig'adigan konteynerli yo'nalishdagi poyezd og'irligi 1200-1500 tonna bo'lgan

yuklarni tashiydi. Shunday qilib, konteynerlarda yuk tashishda yuk birligining qiymati odatdagi transport bilan tashiganga qaraganda ancha baland bo'lishini ko'rish mumkin. Kaspiy dengizi orqali o'tadigan yo'l bir reys davomida 28 ta vagon miqdoridagi cheklanganlikka ega, shunday qilib, bosh palubaning yuklanmasi limitlangan va taxminan 1000 tonnani tashkil etadi, bu esa tonnajni tarkibni butunlayicha tashigandagidan 50 % ga kamdir.

Konteynerlarni ko'tarish ham qo'shimcha muammo sanaladi, chunki konteynerlar yoki yarimpritsepdan yoxud O'zbekistondagi yuklash nuqtasida yetuproqdan yuklanishi lozim. TRASEKA yo'nalishida paxta yuklashda eng qulay bo'lgan qirq futlik konteynerlarni ko'tarishga qodir zarur ko'tarish uskunalari birliklari yetarli emas. Beldor kranlar va taqsimlovchilarga ega Toshkentdagi terminallarga o'xshash ixtisoslashtirilgan terminallar siyrak va bu kabi terminallardan birortasi ham paxtachilik mintaqalarida joylashmagan.

Ushbu muammolarga qaramasdan, «eshikdan eshikka» yetkazib berishda, hatto, temiryo'l bo'ylab tashiyotganda kamroq foydali yuklanmaga yo'l qo'yib bo'lsa ham, konteynerlardan foydalanish tejamliroq bo'lar edi. Temiryo'l vagonlariga yuk yuklash, yuk tushirish va omborda saqlash, tasniflash uchun tashish, kemaga qayta yuklashning baland qiymati kamroq yukni Toshkentdan to'g'ridan to'g'ri konteynerlarda tashish qiymatiga tengdir. Ammo ushbu hisob-kitoblar tekshirilmagan (O'zbekiston Respublikasi). Ravshan bo'layaptiki, barcha asosiy yo'nalishlarda «eshikdan eshikkacha» yetkazib berishda konteynerlardan foydalanishning samaradorligini baholash uchun, yuklash-tushirish jihozlariga zarur investitsiyalar o'zini oqlashi uchun bundan buyog'iga moliyaviy mablag' bilan ta'minlash talab etiladi.

Logistikaga ixtisoslashgan firmalar-konsultantlar mutaxassisleri tomonidan Yevropaga paxta jo'natish uchun mamlakatimizda faoliyat olib borayotgan xorijiy kompaniyalarning bo'sh konteynerlaridan foydalanish va so'ngra multimodal loyiha doirasida yangi yuk bilan Janubiy Koreyaga qayta jo'natish bo'yicha takliflar baholangan edi. Konsultantlar takliflar o'ta murakkab va nazorat tizimida yirik investitsiyalarni talab qiluvchi jiddiy vaziyatlarni nazarda tutishi to'g'risida mulohazalar bildirishdi.

Janubiy Koreya kompaniyasi bilan keyinchalik paxta xarid qilish va Drujba orqali yuklash masalasida o'tkazilgan muzokaralar, hatto, logistika sohasidagi muammolar hal etilgan taqdirda ham TRASEKA yo'nalishi bo'ylab yuklash uchun konteynerlar naqd bo'lmasligini ko'rsatdi. Shunga qaramay, firma sinov turkumlarini yuklashda konteynerlar qo'llash imkoniyatlarini qayta baholashni o'tkazmoqda. Yuklanmaning past koeffitsiyentidan tashqari, orqaga jo'natilayotgan konteynerlar faqat bitta nuqtaga – asakaga tashilishi, paxta esa firmadan 500 yoki 1000 kilometr olisdagi ko'plab viloyatlardan kelib tushishi ham boshqa bir muhim muammodir. Hisoblanishicha, konteynerlarni paxta yetishtiriladigan joylarga tashib keltirish paxtani konteynerlar saqlanadigan joyga tashib keltirishdan birmuncha arzon bo'lur edi, biroq konteynerlarning bu kabi joy o'zgartirishi katta xarajatlarni talab etadi. Mazkur muammoni hal etish maqsadida Janubiy Koreya kompaniyasi O'zbekiston

temiryo'llari bilan maxsus tarif stavkalari bo'yicha muzokaralar o'tkazishga urinmoqda.

Konteynerlarning aksariyati yuk tashish yo'llariga – yo mulkka mansub bo'lgan yoki uzoq muddatli ijaraga olingan – tegishli bo'ladi. Shuning uchun ham belgilangan oxirgi nuqta bilan konteyner egasi o'rtasida aloqa o'rnatish zarur. Kema qatnovchi yo'llar, odatda, ularga tegishli bo'lgan konteynerlarni o'zlariga tegishli bo'lgan, ular xizmat ko'rsatayotgan belgilangan nuqtaga qarab yo'l bosayotgan kemalarda foydalanilishiga ruxsat beradilar. Poti masalasida esa Potida qiymati 15 million dollar bo'lgan yangi konteyner terminali ishlami bilan shug'ullanayotgan «SEALAND» kompaniyasi yirik konteyner operatori hisoblanadi. Terminal mavjud paxta saqlash omborlari majmuyining yonida joylashtiriladi. Kompaniya konteynerlar Potiga qaytayotganida yoki kompaniya tomonidan xizmat ko'rsatiladigan qandaydir xorijdagi nuqtaga qaytayotganida paxta tashilishini amalga oshirishdan manfaatdor bo'lishini ma'lum qildi. Biroq ushbu bosqichda kompaniyada Markaziy Osiyoda yetarlicha konteynerlar bor-yo'qligi yoki «eshikdan eshikkacha» tashishni talab etadigan turkumlar firma tomonidan xizmat ko'rsatiladigan nuqtalarga jo'natilishi lozimligi hali noma'lum. «SEALAND» firmasining konteynerlari teskari yo'nalishda Moskva orqali bo'sh jo'natiladi, bu bilan yuk tashish qiymatini keskin oshirib yuboradi, firma esa Yevropada belgilangan nuqtaga ega bo'lgan yuk bilan teskari reysni amalga oshirishni afzal ko'radi. «SEALAND» firmasi yuk oqimi qiymatini raqobatga bardoshsiz deb hisoblaydi.

TRASEKA yo'lagidan foydalanish va keltirilgan ikki bozor baholashidan kelib chiqadigan konteynerlashtirishga taalluqli quyidagi asosiy masalani ko'rsatib o'tish mumkin: O'zbekiston hukumati Poti bandargohi orqali yuk oqimini kuchaytirishdan manfaatdordir. Bu TRASEKA dengizgacha eng qisqa masofa ekanligi va Rossiya hududi bo'ylab tranzitni o'z ichiga olmasligiga bog'liq. Shuning uchun ancha kam transport xarajatlari belgilanishi kutilmoqda, chunki temiryo'llardagi narxlar hozirgi vaqtda masofaga bog'liqdir. FOB shartlari bilan sotganda hukumat butun transport xarajatlari uchun javobgarlikni zimmasiga oladi va boshqa bandargohlardan foydalanganda yanada baland sotuv narxini bo'lmaydi. Amalda esa shu sababga ko'ra Poti bandargohidan foydalanish paxta eksporti foydaliligi o'sishiga olib kelishi kerak. Ulgurji paxta sotib oluvchilar bag'oyat muhofazakor va uncha katta bo'lmagan foyda bilan ishlaydilar.

Paxta bozori beqaror tariqasida xarakterlanadi, u Yevropada talabning borgan sayin kamayib borishi va Janubiy-sharqiy Osiyo va Hindiston subkontinentidagi rivojlanayotgan mamlakatlarda uning o'sib borishi tufayli o'zgarib turadi. Paxta sotuvchilar mavjud savdo va logistika tizimidan foydalangan holda bu o'zgarishlarga moslashishga muvaffaq bo'lishdi. Shuning uchun ular o'zgarishlarni talab qilmaydilar va ularning tavakkalga uchrash darajasini oshiradigan qandaydir o'zgarishlarga qarshi norozilik bildiradilar. Garchi O'zbekiston eksport hajmi bo'yicha jahonda ikkinchi o'rinda turadigan paxta yetkazib beruvchi sanalsa-da, muqobil manbalar mavjud. Shuning uchun o'zbek paxtasining narxi yanada yuqori bo'la olmaydi, sifatdan tashvishlanish esa o'zbek paxtasining narxi jahondagidan 10-12 % kam bo'lishiga olib keladi. Shunday qilib aytish mumkinki, O'zbekiston

hukumati bozorda o'z shartlarini zo'rlab o'tkaza olmaydi va shuning uchun ham yirik xaridorlar bilan muvofiqlashtirilgan yondashuvlar talab etiladi. Ulgurji paxta sotib oluvchilar TRASEKA yo'lagidan foydalanishga salbiy munosabat bildirmoqdalar. Bu xizmat ko'rsatish darajasining bir xil emasligi, jihozlarning yo'qligi va Poti bandargohi ishining past samaradorligi, bundan buyog'iga tashish uchun yaroqli dengiz yo'llari yo'nalishlari yo'qligi, Kavkaz mintaqasidagi vaziyatning salbiy tasavvur etilishi bilan bog'liqdir. «Ulgurji paxta xaridorlari» Poti bandargohidan faqat ularni bunga majbur qilgan holdagina foydalanadilar, chunki bu bandargohni yana foydali yo'nalish sifatida ko'rib chiqishga moyil emas degan munosabat ham mavjuddir. Joriy savdo shartlari konteynerlashtirishning asosiy cheklashi sanaladi. Paxta FOB bandargohga sotuv nuqtasiga transportirovka qilinayotgan oxirgi xaridori qoida tariqasida, noma'lum bo'ladigan tovarni o'zida gavdalantiradi. Agar yuk oqimi «eshikdan eshikkacha» tarzida shakllanmasa va olis masofalarga bo'lmasa, konteynerlashtirishdan foydalanish ham ehtimoldan xoli bo'ladi. Kelib chiqish nuqtasida oxirgi xaridori ma'lum bo'lgan yuk oqimining 20 %ini konteynerlashtirishga to'g'ri kelishi mumkin. Jarayonning birxillashtirilishi xaridorning sifatga talablarini qondirish maqsadlarida tasniflash tizimi o'zgartirilishini talab qiladi. Ushbu bosqichda asosiy qishloq xo'jaligi mahsulotlari bilan ishlayotganda multimodal logistikadan (bir necha transport turlaridan foydalanadigan moddiy-tehnika ta'minoti) foydalanishga xarajatlar hisob-kitobi konteynerlar qo'llash hisobiga odatdagi transportga qiyosan olganda logistika zanjiriga xarajatlar kamayishi imkoniyatlarini tasdiqlash uchun o'tkazilmadi.

Janubiy Koreya kompaniyasi tomonidan o'zi ishlab chiqqan konteynerlashtirish dasturi asosida takroriy baholash o'tkazilganda birxillashtirilgan yuk birliklarini qo'llashga qarshi yuklanmaning past koeffitsiyenti bilan bog'liq bo'lgan iqtisodiy islohotlar borligi aniqlandi. Paxta bozori asosiy talab G'arbiy Yevropada emas, balki Sharqda shakllanishiga daxldor bo'lgan muayyan o'zgarishlarni boshdan kechirdi. Shu munosabat bilan agar Xitoy, Pokiston yoki Eron bandargohlarida narxlar va xizmat ko'rsatish darajasi masalasida maqbul shart-sharoitlar bo'lsa, ulardan foydalanish qulay ekanligi qayd etiladi. Qisqa muddatli davr mobaynida MDHdagi bandargohdan Uzoq Sharq yo'nalishiga yaxshi dengiz yo'li mavjud bo'lishi ham muhim.

Har qanday texnikaviy yordam dasturi aytib o'tilgan muammolarga diqqat-e'tiborni jamlamog'i lozim. Ravshanki, boshqa muhim masalalar masalan, o'zbek paxta bozori uchun o'ta jiddiy ahamiyatga ega bo'lgan O'zbekistondagi sotuv shartlari, tasniflash tizimi, sanoat investitsiyalari, iqtisodiy vaziyat ham mavjud. Biroq ushbu texnikaviy yordam dasturi zarur darajada qolgan masalalarga daxl qilmagan holda transportirovka muammosini hal etishi kerak.

Quyidagi jihatlariga butun e'tiborni qaratishni tavsiya etamiz:

- logistik ta'minot monitoringi;
- jihozlashga investitsiyalar;
- konteynerlashtirish.

TRASEKA oraqli konteynerlashtirish xarajatlari va natijalarining tahlili. TRASEKA yo'lagi va Poti bandargohi xuddi O'zbekiston hukumatiga qanchalik

jozibali bo'lsa, xaridorlar uchun ham shunchalik jozibali bo'lishlari uchun qay tariqa rivojlanishlari mumkin degan masalaga qaratilmoqda. Tahlil paxtani konteynerlashtirishdagi yanada fundamental bo'lgan muammolarga ishora qiladi, shuning uchun ham multimodallik konsepsiyasini joriy etishdan avval logistikaning an'anaviy tizimlari takomillashtirilishiga asosiy urg'u berilishiga to'g'ri keladi. Konteynerlashtirish hozircha muhim maqsad sifatida tasavvur etilmoqda va bu yo'nalishda qo'shimcha ishlar o'tkazilishi talab etiladi.

Shunisi aniqki, mavjud yo'lak bozor tomonidan muqobil yo'nalishlarga qiyosan olganda, ishonchli sifatida idrok etiladi. Bu paxta tozalash zavodlaridan Poti bandargohigacha yetkazib berish davrilaridagi farqlar bilan ham tasdiqlanadi, shuning uchun ham xaridorlar xizmat ko'rsatish darajasiga bog'liq bo'ladigan, o'z xatti-harakatlarini tegishli tarzda rejalashtiradigan ishonchlilik darajasini shakllantirish kerak. Bu jumladan, paxtani bundan buyog'iga charter reys bilan uyum holda jo'natishda ham muhimdir, shuning uchun butun turkum kema yetib keladigan paytga qadar Potida jamlanishi va tayyorlanishi zarurdir. Paxta logistik ta'minotining qiyofasi ishonchliliigi bu yerda tezlikka nisbatan yuqori baholanishini ko'rsatadi.

«O'ZXORIJTRANS» korxonasi tomonidan birinchi monitoring tizimi tashkil qilindi. Yo'lakning asosiy nuqtalarida garchi bu tizim hali natija bermayotgan bo'lsa-da, burchlari sirasiga logistika ma'lumotlarini taqdim etish ham kiruvchi xodimlar faoliyat ko'rsatishmoqda. Komissiya oldiga qo'yilgan vazifalarni bajarish uchun tavsiya etilgan monitoring tizimini qayta ko'rib chiqish, olingan ma'lumotlar va ularning shakllarini tahlil qilish, ko'zga tashlangan yanglishlarni aniqlash, muammoni hal etish uchun zarur chora-tadbirlarni tavsiya etish zarur.

Ushbu faoliyat dastlab taklif tomonidan nazarda tutilgan edi, ammo endilikda unga, multimodal variantlar ko'pincha realizatsiya paytida ancha qiyin bo'lishini inobatga olgan va xaridorlarni TRASEKAdan oluvchining manfaatlari yo'lida foydalanish afzalliklariga ishontirishga dolzarb zaruratni unutmagan holda alohida e'tibor talab etiladi.

Poti bandargohi faoliyati ekspluatatsiya jihatlarining yanada chuqur tahlilini o'tkazish tavsiya etiladi, chunki xaridorlar ham, O'zbekiston davlat transport tashkilotlarining vakillari ham bu jihat TRASEKA yo'nalishining ahamiyatini to'laligicha kamaytiruvchi o'ta muhim muammoli soha deb hisoblaydilar. Ushbu muammolar temiryo'l bo'ylab transportirovka yoki transkaspriy so'l yo'lga taalluqli muammolarga qaraganda ancha aniq-ravshan ko'zga tashlanadi.

TRASEKA yo'lida o'z ichiga quyidagilarni oluvchi paxtaga ishlov berish uchun adekvat jihozlarning yo'qligi muhim muammo sanaladi:

1. O'zbekiston hududida jamlama omborlar.
2. Yaxshi temiryo'l vagonlarining mavjudligi.
3. Turkmanboshi va Bakudagi terminallar.
4. Potida yuklab-tushirish uskunalari.
5. Potida ombor inshootlari.

Ushbu masalalardan ko'pi TRASEKAning boshqa loyihalarida ham tilga olinadi. Shunga qaramay, tan olish kerakki, ombor quvvatlari ahvoli masalasi O'zbekistonda ham, Potida ham sobitqadam ko'rib chiqishni va investitsiya

takliflarini shakllantirishni talab qiladi. Konsultant bandargoh ehtiyojini bandargoh orqali o'tuvchi yuk oqimi nuqtayi nazaridan tasdiqlash uchun TRASEKAning Potidagi loyihaviy guruhi bilan aloqa bog'lashi lozim. Poti bandargohida ham shunga o'xshash xizmat ko'rsatish resurslarini tashkil qilish uchun zarur ishlarni aniqlash maqsadida Ilichevskdagi va ehtimol Rigadagi raqobatdosh quvvatlarni ko'zdan kechirish darkor. Bu kabi sharh, shuningdek, Potidagi tashkilot paxta yuklari qayta ishlashga mo'ljallangan ixtisoslashgan uskunalarni barcha asosiy manfaatdor tomonlar manfaatlari yo'lida boshqarishni qachon amalga oshirishi kerak degan ziddiyatli tashkiliy vaziyatni hal etishda yordam beradi. Poti bandargohi jihozlarining baholanishi ofislar, kommunikatsiyalar, elektr ta'minoti va turarjoyini o'z ichiga olishi kerak, bu esa paxtani xarid qilish va tasniflashga ixtisoslashgan tashkilotlarni jalb etadi.

Tahlil yangi ixtisoslashtirilgan uskunalarni bo'yicha tavsiyalarni o'z ichiga oladi. Bu omborda 6 ta paxta toyini birlashtiradigan uncha qimmat bo'lmagan qurilmaning mavjudligi bir marotabada bandargohga 6 ta paxta toyini (7,5 tonna) ko'tarishga imkon berishi bilan yuklash muddatini qisqartirish misol tariqasida keltirilgan edi. Bunday qurilmaga ega bo'lgan holda Poti bandargohining o'tkazish qobiliyatini hozirgi vaqtda 135.000 tonnani tashkil etuvchi mavjud maksimumdan saqlash uchun zarur bo'lgan quvvatlar bo'lishi sharti bilan yiliga 400 000 tonnagacha oshirish mumkin. Boshqa taklif esa shikastlangan toylarni saralash uchun qiymati 75.000 dollar bo'lgan (avval ishlatilgan) qayta o'ramalovchi tizimning mavjudligi bilan bog'liq. Bunday uskuna tranzit paytida talofatlar umuman bo'lmasligiga imkon bergan bo'lardi. Saralangan paxta shikastlanganicha qolganiga va shikastlanganiga qaraganda arzon turishiga qaramay, u baribir ma'lum eksport qimmatiga ega bo'ladi.

Mazkur uskunalarni sharhi dastlabki texnikaviy topshiriqlarga kiritilmagan, ammo yo'lakdan foydalanishga nisbatan ta'sir etuvchi muhim komponent sifatida taqdim etilgandi.

Bozorni baholash mavjud sharoitlarda paxta yuklarini konteynerlash bilan bog'liq bo'lgan qiyinchiliklarni yortib beradi. Biroq bunday vaziyatlar kamyob emas va yuk oqimining bir qismi qisqa muddatli davrda konteynerlarda jo'natiladi hamda yuk oqimining bu qismi borgan sayin orttirib borishiga shubhalanmasa ham bo'ladi. Mintaqada konteynerlar miqdori o'sishi ana shunday imkoniyatlar mavjud bo'lgan taqdirda bixillashirilgan yuk birliklaridan foydalanish potensialini taqozo etadi.

Paxtani paxta tozalash zavodlarida yoki maxsus ajratilgan jamlama nuqtalarida konteynerlashtirishning texnikaviy va marketing muammolarini yanada izchil bahosini havola etish kerak. Unga o'rmalash va tasniflash hamda tranzit paytidagi shikastlanishlarni qisqartirish va yuklash manzilida tasniflash va plombalash masalalarining tahlili kiritilishi lozim. Shuningdek, franko-ombor CIF yoki franko-yetkazish sotuv shartlarining potensial o'zgarishlarini astoydil o'rganish zarur.

Konteynerlashtirishning tejamliligi va TRASEKA yo'lagingining o'zbek paxtasini konteynerlashtirish shaklida ham, xuddi shuningdek, odatdagi shaklda ham transportirovka qilish uchun raqobatbardoshligini tasdiqlashga imkon beruvchi xarajatlar va natijalar o'tkazish zarur. Qiyoslash uchun quyidagi yo'nalishlarni olish

kerak: Buxoro – Poti, Buxoro – Ilichevsk, Buxoro – Riga, Buxoro – Sankt-Peterburg, Buxoro – Bandari Abbos.

Qiyosiy baholash temiryo‘l bo‘ylab andozaviy yopiq vagonlarga va yigirma yoki qirq futlik konteynerlarga yuklash negizida o‘tkazilishi lozim. Komissiya a‘zolaridan alohida tarif shartnomalari bo‘yicha axborot taqdim qilish talab etiladi.

TRASEKA yo‘nalishi bo‘yicha paxta tolasini eksport qilishni qo‘llab-quvvatlash maqsadida yaratilgan mazkur konsignatsion bojxona ombori transkavkaz yo‘lagi orqali yuk oqimini ko‘paytirishga bevosita hissa qo‘shadi.

Hozirgi kunda paxta tolasini dengiz portlariga temiryo‘l orqali tashilib, u yerda xaridorning talabigacha omborlarda saqlanadi. Dengiz portlarida amalga oshiriladigan port operatsiyalari (ortish-tushish, saqlash, qaytadan toylash va h.k.) uchun qilinadigan xarajatlar hajmlari juda kattaligini hisobga olib, eksport qilinayotgan paxta tolasini O‘zbekiston hududidagi konsignatsion bojxona omborlaridan amalga oshirish maqsadga muvofiq.

O‘zbekistonning qishloq xo‘jaligi paxta yetishtirishga ixtisoslashtirilgan viloyatlar hududlaridagi mavjud omborlar negizida konsignatsion bojxona omborlari majmualarini yaratish bo‘yicha ilk qadamlar qo‘yildi. Jumladan, Buxoro viloyatida ilk bor tuzilgan konsignatsion bojxona ombor (Buxoro terminali) o‘zida quyidagi vazifalarni mujassamlashtirgan:

- paxta tolalarini qabul qilish;
- yong‘in xavfsizligini ta‘minlagan holda paxta toylarini saqlash;
- xorijiy xaridorlar ishtirokida paxta tolasini inspeksiya qilish;
- xalqaro me‘yorlar darajasida paxta tolasining navini aniqlash uchun zarur bo‘lgan jihozlar bilan ta‘minlash;
- fitosanitar va fumigatsion nazoratini o‘rnatish;
- paxtani eksportga chiqarish uchun ortish ishlarini bajarish.

Konteynerlarni ortish-tushirish ishlarini ta‘minlash uchun umumiy qiymati 2 mln. yevro bo‘lgan mexanizmlar keltirilgan. Buxoro terminali kompyuterlar tarozilar, konteynerlarni ortish–tushirish uchun avtomexanizmlar bilan ta‘minlangan.

Paxta tolasini eksportga chiqarishda tashish ta‘rifi va saqlanishining analitik ma‘lumotnomalar bo‘yicha solishtirib chiqamiz. Konsignatsion bojxona ombori hududidan paxta tolasini xarid qiluvchi bir tonna tolasini jo‘natish uchun 26,5 AQSh dollari to‘laydi. Mazkur umumiy tarif o‘zida quyidagi xizmatlar uchun to‘lanadigan haqlarni mujassamlashtiradi:

1. Vagonlarni qabul qilish va undan paxta tolasini tushirish.
2. Vagonlarni tushirish ishlarini bajarish uchun joylashtirish.
3. Yukning saqlanishini ko‘zdan kechirish, uning tashish qoidalariga amal qilinishini nazorat qilish.
4. Paxta tolasini sifati bo‘yicha ajratish.
5. Hujjatlarni rasmiylashtirish.
6. Sertifikatsiya sinovini o‘tkazish, sifat sertifikatlarini va mahsulotning ishlab chiqarilgan joyi bo‘yicha sertifikatlarini rasmiylashtirish.
7. Maydondagi yuk ko‘tarish mexanizmlaridan foydalanish.
8. Axborot materiallarini joylashtirish.

9. Mahsulotni vagonlarga ortish va jo‘natish.

Paxta tolasini respublika hududidagi konsignatsion bojxona omborlari xizmatlaridan foydalanmasdan bevosita dengiz portlaridan foydalanib sotilganda port operatsiyalari uchun to‘lanadigan haq 1 tonna paxta tolasi 60 AQSh dollarini tashkil qiladi. Mazkur umumiy tarif o‘zida quyidagi xizmatlar uchun to‘lanadigan xarajatlarni rasmiylashtiradi:

1. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdori vagonlarni qabul qilish va ularni port shohobchasiga uzatish.

2. Qabul qilish aktlarini va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirish.

3. Yuklarni omborlarga joylashtirish.

4. Paxta tolasini kemaga ortishga tayyorlash.

5. Yukni ortish va tegishli hujjatlarni rasmiylashtirish.

Bir qarashda konsignatsion bojxona omborlarida to‘lanadigan xizmat haqi port operatsiyalari uchun to‘lanadigan xizmat haqiga nisbatan ko‘proq bo‘lsa-da, respublika uchun konsignatsion bojxona omborlaridan foydalanishning samarasi yuqori. Chunki respublika hududidagi bojxona omboridan paxta tolasi xorijiy xaridor tomonidan xarid qilinganidan so‘ng yuk uchun mas‘uliyat xaridor gardaniga o‘tadi.

O‘zbekistondan vagonlarda jo‘natilgan toylangan paxta tolasi portlariga yetib borganida yuk umumiy hajmining 10-12 foizi toylarning shikastlanishi natijasida o‘zining pressligini yo‘qotadi, natijada paxta tolasi eksport uchun yaroqsiz holga keladi va portlarda yig‘ilib qolishi sababli saqlash uchun to‘lovlarni ko‘paytiradi. Paxta tolasining bunday uning sifatini pasaytirib yuboradi va uni qaytadan sertifikatlash qilib navini belgilash, qaytadan presslash uchun qilinadigan xarajatlar miqdorini oshirib yuboradi. Navi past bo‘lgan paxta tolasiga bozorda bo‘lgan ehtiyoj pastligi uchun port omborlarida uzoq vaqt qolib ketadi va vaqt o‘tgan sari sifatiga bog‘liq ravishda narxi pasayib boradi. Pirovard natijada port operatsiyalari uchun to‘lanadigan haq respublika hududidagi konsignatsion bojxona omborlarida belgilangan to‘lovga nisbatan ortib ketadi.

Nazorat savollari

1. O‘zbekiston hududida jamlama omborlarni roli.
2. Mahsulotni vagonlarga ortish va jo‘natish metodlari aniqlang.
3. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdori aniqlash usullari.
4. Qabul qilish aktlarini va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirish.
5. Yuklarni omborlarga joylashtirish.
6. Paxta tolasini kemaga ortishga tayyorlash.
7. Yukni ortish va tegishli hujjatlarni rasmiylashtirish tartibi.
8. Axborot materiallarini joylashtirish.
9. Mahsulotni vagonlarga ortish va jo‘natish.
10. Logistik ta‘minot monitoringi. Konteynerlashtirish.
11. TRASEKA orqali konteynerlashtirish xarajatlari va natijalarining tahlili.
12. Konsignatsion omborlariga axborot bering

13. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdorini aniklang.
14. Yuklarni kabul qilish aktlarini va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirish masalalarini tushuntiring.
15. Yuklarni omborlarga qaysi ta’rifda joylashtiriladi.
16. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdorini belgilang.
18. O‘zbekiston davlatining o‘z hududida transport faoliyatini tartibga solish huquqi nimalardan iborat?
19. O‘zbekiston Respublikasining qanday xalqaro shartnomalarni xalqaro transport qatnovlarini tashkil etishga qaratilgan?
20. Transport sohasidagi xalqaro shartnomalarda qanday masalalar o‘z yechimini topishni lozim?
21. O‘zbekiston Respublikasi qaysi davlatlar bilan yuk va yo‘lovchilar tashish to‘g‘risida xalqaro shartnomalar tuzgan?
22. Xalqaro tashishlarni tartibga solishda davlat ichki huquqining ahamiyati nimalardan iborat?
23. Transport konvensiyalari va ichki transport normalarining o‘zaro bog‘liqligi nimada namoyon buladi?
24. O‘zbekiston Respublikasining transport sohasidagi xalqaro shartnomalarini amalga kiritish to‘g‘risidagi normativ huquqiy hujjatlarni ko‘rsating.
25. Xalqaro tashishlar sohasidagi kollizion normalarning turlari va ularni qo‘llanish tartibini ko‘rsating.
26. Konsignatsion omborlariga axborot bering.
27. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdorini aniklang.
28. Yuklarni kabul qilish aktlarini va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirish masalalarini tushuntiring.
29. Yuklar omborlarga qaysi ta’rifda joylashtiriladi.
30. Tranzit yo‘llar bo‘yicha tranzit tashish yo‘lovchilarni amalga oshirishdagi vositachilik uchun foiz miqdorini belgilang.

Adabiyotlar

1. Shermukhamedov A.T. Global informational network and logistic of the international transportation. // Proc. of the 1st seminar among KALM (rep. Korea), TSTU, “ustoz” foundation “the opportunities for application of information technologies for development of education and economic growth”, July 3-5, Tashkent, 2003.
2. Shermukhamedov A.T. Role of informational network in the international transportation. // Proc. of the 1st Seminar among KALM (Rep. Korea), TSTU, “USTOZ” foundation “The opportunities for application of information technologies for development of education and economic growth”, July 3-5, Tashkent, 2003.
3. Shermukhamedov A.T. Step forward to creation of unified informational network for the university //Proc. of the 1st Seminar KALM (Rep. Korea), TSTU,

“USTOZ” foundation “The opportunities for application of information technologies for development of education and economic growth”, July 3-5, Tashkent, 2003.

4. Шермухамедов А.Т. и др. Международная торговля и ее транспортное обеспечение. // Ж. “Иқтисодиёт ва таълим”. № 2. 2002 г.

5. Шермухамедов А.Т. и др. Возрождение Великой шелковой пути для развития внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. // В сб. тезисов докл. региональный научно-практической конф. “Иқтисодиётнинг реал сектори ва ундаги бозор ислохотлари муаммолари”. 18-19 октября 2002 г. Термез.

6. Shermuhamedov A.T. Tashqi savdoning davlat tomonidan tartibga solish. // O‘quv qo‘llanma. – Termiz: TerDU, 2002-y.

7. Shermukhamedov A.T. Development of the international transport communications with foreign countries. / J. “Theoretical & Applied Science”. N.01. (69), January, 2019. – Philadelphia, USA, 2019. P. 31-35.

8. Gulamov S.S., Shermukhamedov A.T. Frontier trade: problems and development tendencies. / Сб. статей и тезисов Республиканской научно-практической конференции «Ўзбекистоннинг экспорт салоҳиятини оширишда маркетинг тизимидан самарали фойдаланиш йўллари», 24 ноябрь 2017 йил. – Т.: ТАШГЭУ. Стр. 59-60.

9. Шермухамедов А.Т. Роль компании HUAWEI в создании цифрового Шелкового пути. Республиканская научно-практическая конференция «Ўзбекистонда инновацион менежмент стратегияларини амалга ошириш тажрибаси» 9 Октября, ТДИУ 2018 й. – Т.: ТДИУ, 2018. Стр. 248-251.

10. Шермухамедов А.Т., Мирзамухамедов Б.Р. Управление логистикой в хлопковом терминале. // В Материалах III Международной конференции по «Оптическим и фотоэлектрическим явлениям в полупроводниковых микро-нано структурах» Фергана, ФерПИ, 2015 год, май, часть 2. – Фергана: ФерПИ, 2015. Стр. 221-222.

11. Shermukhamedov A., Abirova G. Innovative activity in Uzbekistan. // Harvard Journal of Fundamental and applied Studies, N/1(7) January-June, 2015. Volume VIII. – USA, Harvard University Press, 2015. Pp. 471-475.

12. Tariff preferences of goods imported from developing countries to republic of Uzbekistan. // Festschrift of the scientific articles of the university teaching staff and students of the Plekhanov Russian University of Economics/March, 2017. – Berlin: West-Ost-Publishing House, 2017. С. 106-112.

13. Shermukhamedov A., Abirova G., Sidikova F. Development of international transport arteries. // British Journal of science, education and culture. Vol. IV, 1(5) January-June, 2014. – London: Univ. Press, 2014. Pp. 243-246.

14. Shermukhamedov A., Abirova G. The innovative policy of Uzbekistan at modern stage. // International Scientific journal. N.11, 2014, Kiev. Pp. 15-17.

15. Шермухамедов А.Т., Абилова Г.Р. Международные автомобильные перевозки в Узбекистане. // Научный журнал «Современная наука: актуальные проблемы и пути их решения», 2014, N 11. Стр. 38-41.

16. Shermukhamedov A., Abirova G. Development of Container Traffic in Uzbekistan/ Revue "Forschungsberichte: Entwicklungen in Uzbekistan Wissenschaftliche Schriftenreihe: Band 6. – Germany, Dresdner University of applied Sciences press, 2015, April. Pp. 150-154.

17. Шермухамедов А.Т., Мирзамухамедов Б.Р. Управление логистикой в хлопковом терминале. // В Материалах III Международной конференции по «Оптическим и фотоэлектрическим явлениям в полупроводниковых микро-нано структурах» Фергана, ФерПИИ, 2015 год, май, часть 2. – Фергана: ФерПИИ, 2015. Стр. 221-222.

18. Shermukhamedov A., Abirova G. Innovative activity in Uzbekistan. // Harvard Journal of Fundamental and applied Studies, N/1(7) January-June, 2015. Volume VIII. – USA, Harvard University Press, 2015. Pp. 471-475.

19. Шермухамедов А.Т., Абирова Г.Р. Новые направления перевозки грузов в Узбекистане. Сб. материалов II Международной научно-практической конференции «Экономические, экологические и социокультурные перспективы развития России и стран СНГ и дальнего зарубежья» 15 апреля 2015 года, Новосибирск, 2015 г. Новосибирск: Изд-во Новосибирского филиала РЭУ им. Г.В. Плеханова. 2015. Стр. 101-105.

20. Шермухамедов А.Т., Абирова Г.Р. Формирование центрально азиатского общего рынка. //Материалы «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова» Нижегородский филиал» Актуальные вопросы модернизации: экономика, образование, управление и право», 12 ноября 2015 г.-Нижний Новгород. // «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова» Нижегородский филиал, 2015. РИО. Стр. 591-594.

21. Шермухамедов А.Т., Абирова Г.Р. Конкурентоспособность национальной транспортной компании. В сборнике научных статей 17 ой Международной научной конференции «Потенциал современной науки» Российская Федерация, г. Липецк 28 сентября 2015 года. – Липецк: РИО Липецк, 2015. Стр. 23-26.

22. Kucharov A.S., Shermukhamedov A.T. Perfaction of transport-logistical system of Uzbekistan. Journal "Austria Science", N 8, 2017. Pp. 5 9-61.

23. Гулямов С.С., Шермухамедов А.Т. Конкурентоспособность национальной транспортной компании. // Материалы республиканской научно-практической конференции «Уроки кризиса и инновационная модель экономического развития в условиях глобализации», том 1, Институт экономики АН РУз. – Т.: Экономика, 2010. С. 49-53.

24. Абдурахманов К.Х., Шермухамедов А.Т. Модернизация автодорог для международных перевозок грузов в рамках глобализации мировой экономики. // В сб. Республиканской научно-практической конференции «Глобаллашув шароитида халқаро иқтисодиётнинг ривожланиш тенденцияси ва унда Ўзбекистоннинг барқарор ўсиш стратегияси», 19 октября 2011 г. – Т.: ТГЭУ, 2011. Стр. 81-83.

25. Abdurakhmanov K.KH., Shermukhamedov A.T. Development of transportation in Uzbekistan. // Uzbek – Indonesian Joint International conference

“Economics and Management Towards Nation Character Development”, Jakarta, 18-19 October, 2011. – Jakarta: University Gunadarma, 2011. Pp. E14- E19.

26. Шермухамедов А.Т., Султанова. Intermodal transport communications in Central Asian region. // Proceeding of II Uzbek-Indonesian Joint International Conference “Economics and Management Towards Nation Character Development”, сентябрь, 2012 г. – Tashkent-Jakarta: Gunadarma University Press, 2012. Pp. 95-98.

27. Шермухамедов А.Т., Балаханова А.К. Развитие экспорта энергоресурсов трубопроводным транспортом и линиям электропередач. // Материалы научно-методической конференции «Ўзбекистон Республикасида божхона тизимини ривожлантириш ва истиқболлари». Ташкент, 16 мая, 2013 г. – Т.: Военизированный таможенный институт, 2013. С. 78-81.

28. Shermukhamedov A., Abirova G. Innovative activity in Uzbekistan. // Harvard Journal of Fundamental and applied Studies, N/1(7) January-June, 2015. Volume VIII. – USA, Harvard University Press, 2015. Pp. 471-475.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

I. O‘zbekiston Respublikasi Qonunlari

1. O‘zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi. – T.: O‘zbekiston, 2017.
2. O‘zbekiston Respublikasining 2012-yil 10-sentabrdagi O‘RQ-330-sonli “O‘zbekiston Respublikasining Tashqi siyosiy faoliyati konsepsiyasini tasdiqlash to‘g‘risida”gi qonuni. // www.lex.uz.
3. O‘zbekiston Respublikasining 1968-yil 8-oktabrda Lokarnoda imzolangan Sanoat namunalarining xalqaro tasnifini ta‘sis etish to‘g‘risidagi bitimiga qo‘shilishi haqida. 03/14/2006.
4. U.N. Conference on the Law of Treaties. Official Records. First Session, 1968.
5. N.Y., 1969; Second Session, 1969. N.Y., 1970.
6. U.N. Conference on the Law of Treaties. Official Records. First Session. P. 11-13.
7. Official Records of the General Assembly. Fourteenth session. Annexes. Doc. A/4235.
8. U.N. Conference on the law of Treaties. Second session. P. 37

II. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari va qarorlari

9. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-2021-yillarga mo‘jallangan “O‘zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo‘yicha Harakatlar strategiyasi to‘g‘risida”gi PF-4947-sonli farmoni. O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to‘plami, 2017-yil 7-fevral, 6-son.
10. “Bozor islohotlarini chuqurlashtirish va iqtisodiyotni yanada erkinlashtirish sohasidagi ustuvor yo‘nalishlar amalga oshirilishini jadallashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2005-yil 14-iyundagi PF-3618-sonli farmoni.
11. «Jamiyatni demokratlashtirish va yangilash, mamlakatni isloh qilish hamda modernizastiyalash maqsad va vazifalarini amalga oshirish Dasturi to‘g‘risida» O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2005-yil 10-martdagi PQ-24-sonli qarori.
12. «Eksport-import operatsiyalarini tartibga solish chora-tadbirlari to‘g‘risida» O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2005-yil 11-martdagi PQ-26-sonli qarori.
13. Tashqi iqtisodiy va savdo aloqalari, xorijiy investitsiyalarni jalb etish sohasida boshqaruv tizimini takomillashtirish to‘g‘risida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining farmoni. 07/21/2005.
14. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 17-yanvardagi “2017-2021-yillarda O‘zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo‘nalishi bo‘yicha Harakatlar strategiyasini “Faol investitsiyalar va ijtimoiy rivojlanish yili”da amalga oshirishga oid Davlat dasturi to‘g‘risida”gi PF-5635-sonli farmoni.
15. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 20-dekabrdagi “Eksportga ko‘maklashish va uni rag‘batlantirishni kuchaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori.

16. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 1-avgustdagi “O‘zbekiston Respublikasida investitsiya muhitini tubdan yaxshilash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PF-5495-sonli farmoni.

17. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 19-iyuldagi “2018-2019-yillarda investitsiyaviy va infratuzilmaviy loyihalarni amalga oshirishni jadallashtirishga oid qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi PQ-3874-sonli qarori.

III. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarorlari

18. “Xalqaro shartnomalar loyihalarini tayyorlash va O‘zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomalar bo‘yicha majburiyatlarini bajarish tartibi to‘g‘risida”. 12.12.2000-y. 473-sonli qarori.

19. Iqtisodiy islohotlarni yanada chuqurlashtirish, xususiy mulk manfaatlarini himoya qilish va tadbirkorlikni rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida (O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 21.01.1 YUNSI TRAL 4 y. PF-745-sonli farmoni).

IV. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining asarlari

20. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi. // <http://uza.uz>. 28-12-2018.

21. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. – T.: O‘zbekiston, 2017-y. – 56 b.

22. Mirziyoyev Sh.M. Milliy taraqqiyot yo‘limizni qat’iyat bilan davom ettirib, yangi bosqichga ko‘taramiz. – T.: O‘zbekiston, 2017-y. – 592 b.

23. Mirziyoyev Sh.M. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash – yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. – T.: O‘zbekiston, 2017. – 48 b.

24. Mirziyoyev Sh.M. Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. – T.: O‘zbekiston, 2017. – 488 b.

25. Karimov I.A. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O‘zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo‘llari va choralari. I.A. Karimov. – T: O‘zbekiston, 2009. – 56 b.

V. Darsliklar

26. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование. – М.: Международные отношения, 2005. – 304 с.

27. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. «ЛОГИСТИКА: интеграция и оптимизация логистических бизнес процессов в цепях поставок». – М., 2008.

28. Гатторны Дж. Управление цепями поставок. Перевод с пятого издания на русском языке. Научный редактор издания на русском языке д.э.н. профессор Сергеев В.И. – М.: ИНФРА-М, 2008.

29. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики. – М., 2010.

30. Кретов И.И., Садченко К.В. “Логистика в внешнеторговой деятельности”. – М., 2006.

31. Волгин В. Склад, логистика, управление, анализ. – М.: 11 издание 2015 издательство торг. Корп. “Дашков и К”.

32. Пулатова Л.П. Специфика проведения таможенных экспертиз. – Т., 2015.
33. Ливенцев Н.Н. и др. Международные экономические отношения. Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2005. – 643 с.
34. Семёнов К.А. Международные экономические отношения. – М.: ЮНИТИ, 2003.
35. Дмитриева Г.К. Международное частное право. – М., 2001 г.
36. Розенберг М.Г. Контракты международной купли-продажи. – М., 1996 г.
37. Фолсом Р.Х., Гордон М.У., Спаногл Дж.А. Международные сделки. – М.: Логос, 1996 г.
38. Milliy va xalqaro iqtisodiyot. Ishmuhamedov A.E., Yusupov A.S. – Т.: МСНЖ “RAM-S”, 2007-у.
39. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar. Nazarova G.G., Xaydarov N.X., Akbarov M. – Т.: МСНЖ “RAM-S”, 2007-у.
40. Nazarova G.G., Xalilov X., Eshtayev A., Hakimov N.Z., Salixova N., Bobojonov B.R. Jahon iqtisodiyoti va XIM. – Т., 2006. – 216 б.
41. Shodiyev R.X. Jahon iqtisodiyoti. – Т.: G‘ofur G‘ulom, 2005. – 215.
42. Кушлин В.И. Государственное регулирование экономики. Учебник. – М.: Экономика, 2014. – 495 с.
43. Смитиенко Б.М. Внешнеэкономическая деятельность. Учебник. – М.: Академия, 2011. – 384 с.
44. Бородулина Л. Международные экономические организации. Учеб. пособие. – М.: Магистр, Инфра-М, 2013. – 368 с.
45. Авагян Г.Л., Вешкин Ю.Г. Международные валютно-кредитные отношения. Учебник. – М.: Магистр, ИНФРА-М, 2016. – 704 с.
46. Рыбалкина В.Е. Международные экономические отношения. Учебник. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 647 с.
47. Хасбулатов Р.И. Международные экономические отношения: учебник для бакалавров. – М.: Издательство Юрайт, 2017. – 910 с.
48. Николаевой И.П. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебник. – М.: Дашков и К, 2014. – 244 с.
49. Вахабов А.В., Таджибаева Д.А., Хажикакиев Ш.Х. Жаҳон иқтисодиёти ва халқаро иқтисодий муносабатлар. Дарслик. – Т.: Baktria press, 2015. – 584 б.
50. Vahabov A.V., Tadjibayeva D.A., Hajibakiev Sh.X. Jahon iqtisodiyoti va xalqaro iqtisodiy munosabatlar. Darslik. – Т.: Baktria press, 2015. – 584 б.

VI. O‘quv qo‘llanmalar

51. Jahon iqtisodiyoti. Nazarova G.G., Xalilov X.X., Xanova I.M., Naqimov N.Z., Bobojonov B.R. – Т.: МСНЖ “RAM-S”, 2007-у.
52. Xorijiy mamlakatlar iqtisodiyoti. Nazarova G.G., Hakimov N.Z., Bobojonov B.R., Ergashev D.R., Sultanova N.A. – Т.: TGEU, 2007-у.

53. O‘zbekistonning xalqaro iqtisodiy munosabatlari. Xaydarov N.X. – T.: TGEU, 2007-y.

54. Mualliflar guruhi. O‘zbekistonda biznes keyslar: O‘zbekiston Respublikasidagi biznes ta’limotida “Keys-Stadi” uslubining qo‘llanilishi. – T.: Akademiya, 2006. – 645 b.

55. Nazarova G.G., Xaydarov N.X. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar. – T.: TDIU, 2005. – 273 b.

56. Majidov I.U., Xodiev B.Y., Bekmurodov A.Sh., Mustafakulov Sh.I. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning Oliy Majlisga Murojaatnomasini o‘rganish va keng jamoatchilik o‘rtasida targ‘ib etishga bag‘ishlangan ilmiy-ommabop qo‘llanma. – T.: Ma’naviyat, 2019. – 312 b.

57. Nazarova G.G., Xanova I.M., Shukurova M.L., Ismailova N.S. Xalqaro kontraktlar. O‘quv qo‘llanma. – T.: TDIU, 2011-y. –188 b.

58. Yakubov O‘.Sh. O‘zbekiston tashqi iqtisodiy aloqalarining geografik jihatlari. Monografiya. – T.: Fan va texnologiyalar, 2014. – 84 b.

59. Попов С.Г. Основы внешнеэкономической деятельности. Учебное пособие. – М.: Ось-89, 2013. – 240 с.

60. Ismailova N.S., Axrarova D.A. Xalqaro savdning rivojlanish tendensiyalari. O‘quv qo‘llanma. – T.: TDIU, 2015-y. – 260 b.

VII. Internet saytlar

61. www.gov.uz – O‘zbekiston Respublikasining Hukumat portali.

62. www.cer.uz – O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining ma’muriyati qoshidagi iqtisodiy tadqiqot markazi.

63. www.tsue.uz – Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti.

64. <http://www.lex.uz> – normativ-huquqiy hujjatlar tizimi.

65. <http://www.mf.uz> – O‘zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi.

66. <http://www.cbu.uz> – O‘zbekiston Respublikasi Markaziy bankining rasmiy sayti.

67. www.mfa.uz - O‘zbekiston Respublikasi Tashqi ishlar vazirligi.

68. www.aci.uz – O‘zbekiston Aloqa va axborotlashtirish agentligi.

69. www.mf.uz – O‘zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi.

70. www.mineconomy.uz – O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot vazirligi.

71. www.stat.uz – O‘zbekiston Respublikasi Statistika qo‘mitasi.

72. www.imf.org – Xalqaro valuta jamg‘armasining rasmiy sayti.

73. www.oecd.org – Iqtisodiy hamkorlik va rivojlanish tashkilotining rasmiy sayti.

74. www.worldbank.org – Jahon bankining rasmiy sayti.

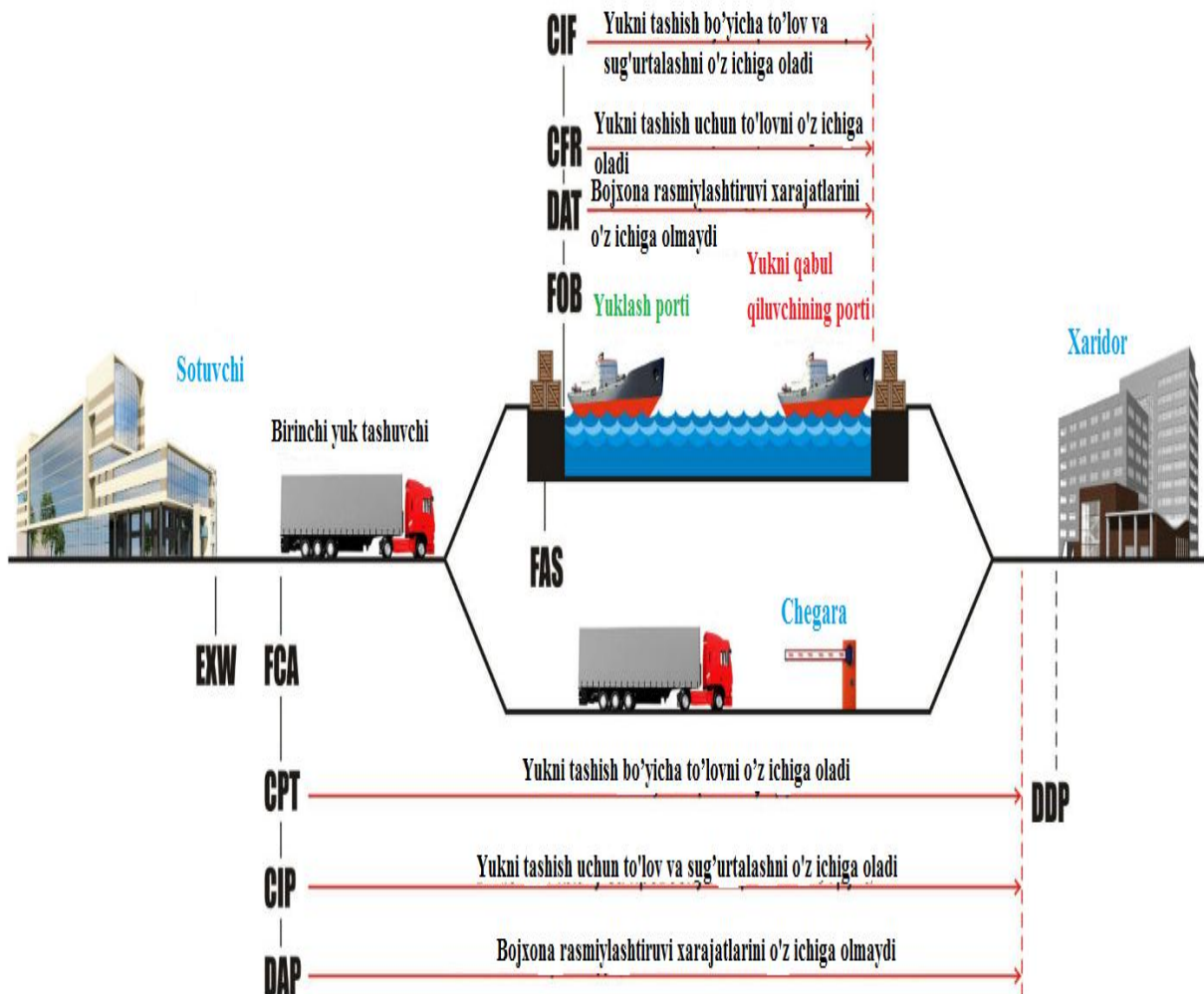
75. www.iom.int. World Migration Report.

76. www.wto.org. World Trade Report.

ILOVALAR

1-ilova

1-rasm. **INKOTERMS 2010. Sotuvchidan xaridorga xavfni o'tishi**¹⁹



¹⁹ <https://www.google.com/search?rlz=incoterms 2010>

INKOTERMS 2010 bo'yicha tashish usullari va tegishli shartlar

1.	E guruh	EXW	EX Works	Franko-zavod Tashuvchigacha yetkazish
2.	F guruh	FCA	Free Carrier	Kema bortining oldiga yetkazish
		FAS	Free Alongside Ship	Bortgacha yetkazish
		FOB	Free on Board	Franko-bort
3.	C guruh	CFR	Cost and Freight	Narxi va Fraxt
		CIF	Cost, Insurance and Freight	Narxi, sug'urta va fraxt
		CPT	Carriage Paid to	Tovarni...joyga olib borib berishgacha to'langan
4.	D guruh	CIP	Carriage and Insurance Paid to	Tovarni... joyigacha olib borib berish va sug'urtasini to'lash
		DAT	Delivered At Terminal	Terminalgacha yetkazib berish
		DAP	Delivered At Point	Punktga yetkazib berish
		DDP	Delivered Duty Paid	Boj to'lovlarini to'lagan holda yetkazib berish

Manba: mualliflar tomonidan tuzilgan.

Tashqi savdo operatsiyalari tasnifi

№	Tasnif belgisi	Operatsiyalar turi
1	Savdo yoʻnalishlari boʻyicha	Eksport, import, reeksport, reimport
2	Tovar guruhlari boʻyicha	Mashina va uskunalar, xomashyo, oziq-ovqat, nooziq-ovqat tovarlari va boshqalar oldi-sotdisi.
3	Tovarni sotishga tayyorlik darajasi boʻyicha	Tayyor mahsulot, yigʻish, komplekt jihozlash uchun uzal va detallar yetkazib berilishi va hokazo.
4	Tovar ayirboshlash savdosi	Muqobil xaridlar, barter, eskirgan mahsulotni sotib olish, dagʻal xomashyoni qayta ishlash va hokazo.
5	Fan-texnika yutuqlari savdosi va xizmatlar koʻrsatish	Litsenziyalar, «nou-xau» oldi-sotdisi, faktoring, injiring; pudrat, ijara, lizing, turizm, axborotlashtirish, transportda tashishlarni amalga oshirish va hokazo
6	Savdo-vositachilik faoliyati	Konsignatsiya, komission, agentlik, brokerlik faoliyati.
7	Bellashuv xilidagi savdo	Auktsion, xalqaro savdolar va birja savdosi.

Manba: mualliflar tomonidan tuzilgan.

IZOHLI LUG‘AT (GLOSSARIY)

ADR konvensiyasi – xavfli yuklarni avtotransport bilan xalqaro tashishga oid Yevropa bitimi. To‘laligicha ADRga mos keladigan transport vositalari ular xalqaro safarda bo‘lgan paytda, xavfli yuklar bo‘yicha milliy qonunchiligi tatbiq etilishidan ozod qilinadilar.

Bojxona ittifoqi ikki va undan ortiq davlatlarning bir-biriga va uchinchi mamlakatlarga nisbatan soddalashtirilgan tarif siyosatini o‘tkazishidir.

Bojxona tarifi – tovar oqimlarining chegarani kesib o‘tishida davlat tomonidan olinadigan soliq miqdori ko‘rsatilgan tartiblangan tovarlar ro‘yxati.

Bojxona hujjatlari tovarlarni bojxona chegarasidan olib o‘tish uchun rasmiylashtiriladi. Bu hujjatlarga quyidagilar kiradi: bojxona deklaratsiyasi, import va valuta listenziyalari, tovarning qayerdan kelib chiqqanligi to‘g‘risidagi guvohnoma, konsullik fakturasi, tranzit hujjatlari, veterinar, sanitar va karantin guvohnomalari va hokazo.

Bojxona deklaratsiyasi asosiy bojxona hujjati bo‘lib, yukni tasarruf qiluvchi shaxsning arizasidan iboratdir. Bu hujjat yukni tasarruf qiluvchi tomonidan tovarni import yoki eksport qilishda bojxonaga taqdim etiladi.

Dastlabki schyot ekspert tomonidan o‘tkazilgan yetkazib berishlarni tasdiqlaydi, lekin har doim ham to‘lov uchun talab hisoblanavermaydi. Ko‘pincha u tovarni qabul qilib olish manzili mamlakatda yoki bo‘lib-bo‘lib amalga oshiriladigan hollarda yozib beriladi. Bu hujjatda tovarlar partiyasining soni va bahosi haqidagi ma‘lumotlarni o‘z ichiga oladi. Tovar qabul qilib olinganidan keyin yoki butun partiya yetkazib berilganidan so‘ng sotuvchi schyot-faktura yozib beradi, u bo‘yicha oxirgi to‘lov amalga oshiriladi.

Diskont siyosati investitsiyalar harakatlarini tartibga solish va to‘lov majburiyatlarini muvozanatlashtirish, valuta kursini taxminiy tuzatish uchun foizning hisob stavkasidan foydalanish bo‘yicha iqtisodiy va tashkiliy chora-tadbirlar tizimini o‘z ichiga oladi. Ushbu siyosat pul talabi holatiga, narxlar dinamikasi va darajasiga, pul massasi hajmiga, qisqa muddatli investitsiyalar migratsiyasiga ta‘sir ko‘rsatishda namoyon bo‘ladi.

Devize siyosati valuta intervensiyasi va valuta cheklashlari yordamida valutani xarid qilish va sotish bilan valuta kursini tartibga solish tizimidir. Valuta intervensiyasi – O‘zbekiston Respublikasi markaziy bankining xorijiy valutaning oldi-sotdisi bo‘yicha maqsadli operatsiyalari bo‘lib, u milliy valuta kursi dinamikasini uni oshirish yoki pasaytirishning muayyan chegaralari bilan cheklash maqsadini ko‘zlaydi. Valuta cheklashlari milliy va xorijiy valuta, oltin va hokazolarga doir operatsiyalarni tartibga soladigan iqtisodiy, huquqiy, tashkiliy chora-tadbirlar majmuyidan iboratdir.

Distribyutorlar shunday vositachilarki, ular o‘z nomi va o‘z hisobidan tovar sotish bilan shug‘ullanadi, ularning o‘zi tovarlarning buzilish yoki yo‘qolishi hamda xaridorlarning to‘lovga qobiliyatsizligi natijasida vujudga keladigan qaltisliklarni o‘z bo‘yinlariga oladi.

Eksport va import listenziyalari – mamlakatga aniq tovarlarni olib kirish va

olib chiqish ustidan nazorat mavjud bo'lganda maxsus davlat organlari tomonidan beriladigan hujjatlar. Eksport va import listenziyalari tegishli eksportchi yoki importchining o'z mamlakatida listeziya berish bilan shug'ullanadigan arizasi asosida beriladi.

Eksport listenziyasi unda ko'rsatilgan tovarlarni ma'lum vaqt ichida eksport qilishga berilgan ruxsatni o'z ichiga oladi.

Fraxta qilishga ariza – tovar yetkazib beruvchi tomonidan yuk tashuvchining istalgan transport vositasi, yukni jo'natish vaqti va shu kabilarni ko'rsatgan holda yuk uchun joy band qilib qo'yishni so'rab jo'natiladigan hujjat.

GATT – Savdo va tariflar bo'yicha Bosh kelishuv – tashqi savdo operastiyalarini o'tkazishda belgilangan tamoyillarga amal qilishga rozi bo'lgan mamlakatlarni birlashtiruvchi savdo va tarif masalalari bo'yicha xalqaro akt.

Import listenziyasi unda ko'rsatilgan tovarlarning cheklangan miqdorini yoki shunday tovarlarni cheklanmagan miqdorda ushbu hujjatda aytib o'tilgan vaqt davomida olib chiqib ketishga ruxsat beradi.

INKOTERMS (Savdo atamalarini sharhlashga doir xalqaro qoidalar) xalqaro konvensiyalar yoki ayrim davlatlar doirasidagi qonunlar bilan yuridik jihatdan mustahkamlangan hujjat hisoblanmaydi. Mohiyatiga ko'ra, u tashqi iqtisodiy faoliyat sohasidagi oldi-berdilar majmuyi bo'lib, tovarlarni yetkazib berish shartlariga bog'liq holda sotuvchi va xaridorning huquq va majburiyatlari unga binoan belgilanadi.

Jahon banki – o'zaro bir-biri bilan bog'liq beshta institutdan tarkib topgan ko'p tomonlama kredit tashkiloti.

Jahon savdo tashkiloti – xalqaro savdoni institutsional va huquqiy asosini tashkil etuvchi mustaqil davlatlararo tashkilot.

KAF bitimlari inglizcha so'z bo'lib, qiymat va fraxt degan ma'noni anglatadi, yetkazib berish KAF bitimiga ko'ra sotuvchi o'z hisobidan manzilgacha shartnomada ko'rsatilgan dengiz tashuvi shartnomasini tuzishi va yukni kemagacha olib borishi zarur.

Konsignastiya shartnomasiga ko'ra prinsipial (konsignant) tovarlarni agent (konsignator) omboriga keyinchalik ularni konsignatorning bozorida sotilishi uchun olib boradi. Konsignant tovar sotilganga qadar uning egasi bo'ladi.

Oferta bo'lajak bitimning barcha asosiy shartlarini o'z ichiga oladi, bular tovarlarning nomi, miqdori, sifati bahosi, yetkazib berish shartlari, yetkazib berish muddatlari, to'lov shartlari, idish va o'rash xususiyati, qabul qilish-topshirish tartibi, yetkazib berishning umumiy shartlaridir.

Sifat sertifikat haqiqatda yetkazib berilgan tovarning sifati va uning shartnoma shartlariga mos kelishini tasdiqlaydigan guvohnomadir. Unda tovarning tavsifi beriladi yoki tovar sifatining ma'lum standartlarga yoki buyurtmaning texnik shartlariga mos kelishi ko'rsatiladi. Sifat sertifikat tegishli vakolatli organlar, davlat organlari, savdo palatalari tomonidan beriladi, lekin ayrim hollarda, tayyorlovchi firma tomonidan ham berilishi mumkin.

Sinab ko'rish bayonnomasi sotuvchi tomonidan xaridorning vakili bilan birga ilgaridan belgilangan kun va soatda sotuvchining subyektida to'la sinovlar o'tkazilganidan keyin tuziladi. Bayonnoma tayyorlangan tovarning buyurtma

shartlariga mos kelishini ko'rsatgan holda sinovlarning natijalarini batafsil bayon qiladi. Agar shartnoma shartlarida tovarni eksportchining mamlakatida sinab ko'rgandan so'ng qabul qilish-topshirish aytib o'tilgan bo'lsa, u holda sinab ko'rish bayonnomasi asosida taraflar qabul qilish-topshirish hujjatini imzolaydilar.

Schyot-faktura, odatda, tovarni xaridorga jo'natilganda tovar bilan birga yozib beriladi. Schyot-faktura o'z ichiga ikkita hujjatni oladi: tovar uchun to'lanishi kerak bo'lgan mablag'ni summasini ko'rsatgan hujjat va tovar bilan birga yo'llanadigan yukxatidir. Bojxona organlarining talabi bo'yicha ko'plab mamlakatlarda schyot-faktura tasdiqlangan blankalarda yozib beriladi. Bunday schyotlar bir vaqtning o'zida tovarning kelib chiqishi haqidagi sertifikat ham hisoblanadi va tovarga tirkib qo'yiladi.

Schyot-spetsifikatsiya schyot va spetsifikatsiya rekvizitlarini birlashtiradi. Unda turlari va navi bo'yicha tovar birligi uchun baho, shuningdek, tovar butun partiyasining umumiy bahosi ko'rsatiladi. U bir partiyada assortimenti turlicha bo'lgan tovarlarga ega bo'lganda yozib beriladi. Ba'zan schyot-spetsifikatsiya ixtisoslashgan schyot ham deb ataladi.

Texnik hujjatlar uskunalar va uzoq muddat foydalaniladigan texnik iste'mol tovarlarini yetkazib berishda talab qilinadi va ularni o'z vaqtida o'rnatish hamda to'g'ri foydalanishni ta'minlash uchun zarur. Bu hujjatlarga mahsulotlarning pasporti, formulyalari va tasviri, montaj va foydalanish bo'yicha yo'riqnomalar, turli sxemalar, chizmalar va boshqalarni kiritishadi. Zarur texnik hujjatlarning ro'yxati, odatda, standart yoki texnik shartlarda ko'rsatiladi. Texnik hujjatlar xaridorning mamlakati tilida yoki xaridorning ko'rsatmasiga binoan boshqa tilda tayyorlanadi.

To'lov-bank operatsiyalari bo'yicha hujjatlar. Bitim taraflari o'rtasidagi hisob-kitoblar ular shartnomada kelishib olingan shaklda amalga oshiriladi, bunda ham sotuvchining, ham xaridorning, ba'zan uchinchi bir mamlakatning bankidan foydalaniladi. Bu to'lovlarning har bir bosqichi hujjatlashtiriladi va umuman to'lov hujjatlari to'lovning ma'lum shaklini amalga oshirish to'g'risidagi topshirig'i yoki bankning mijoz topshirig'ini bajarganligi haqidagi hisobotidan iborat bo'ladi.

To'lov shartlari to'lovning valutasini, usuli va yetkazib berilgan tovar uchun hisob-kitobning tartibi, to'lov uchun taqdim qilinadigan hujjatlarning ro'yxati, asossiz ravishda to'lovni kechiktirish yoki shartnomaning to'lov shartlarini boshqacha buzishlardan himoya choralarini belgilab qo'yadi.

Tovar akkreditivini ochishga ariza uning vositasida mazkur hujjatda ko'rsatilgan shartlarda tovarning qiymatini to'lash uchun akkreditiv ochish to'g'risida topshiriq berilgan hujjatdir.

Tovar akkreditivi to'lovchi va uning banki o'rtasidagi shartnoma bo'lib, unda bank tovar akkreditivi ochish majburiyatini o'z zimmasiga oladi. Bu akkreditiv bo'yicha benefitsiar to'lovni, ma'lum shartlarda va kelishilgan hujjatlarni taqdim etgandan keyin tratalarni tasdiqlashi yoki hisobga olishi, shuningdek, basharti hujjatda aytib o'tilgan bo'lsa, tratalarni olishi, tasdiqlashi va hisobga olishi zarur bo'ladi. Akkreditivlar o'z shartlariga ko'ra turlicha bo'lishi mumkin; akkreditivning barcha shartlari unda qayd etiladi hamda shartnoma shartlariga mos kelishi shart.

Tovar akkreditivi bo'yicha hujjatlarni to'lov uchun qabul qilib olganlik to'g'risidagi xabarnoma – bank tovar akkreditivi bo'yicha hujjatlarni to'lov uchun qabul qilib olganligini bildiradigan hujjat.

Tovar akkreditivi bo'yicha to'lov o'tkazilganligi haqidagi xabarnoma – bank tovar akkreditivi bo'yicha to'lov o'tkazilganligi haqida xabar qiladigan hujjat.

Umumiy bozor – ishlab chiqarish omillarini milliy chegaralar orqali erkin ko'chib o'tishi ta'minlanadigan iqtisodiy integratsiya ko'rinishi.

Uzilgan tashishlar: Agar yuk tashish paytida yukni tushirib qayta yuklash sodir bo'lsa yoki dengiz bo'ylab tashish 150 kilometr dan oshsa, yo'nalishning har bir bo'lagi uzilishgacha va undan keyin alohida transportirovka sifatida ko'rib chiqiladi. Biroq konteyner transportirovkasi paytida ular dengiz bo'ylab 150 kilometr dan ziyod masofaga alohida (g'ildiraklarda emas), uzilishdan keyin nechta chegara kesib o'tilganidan qat'i nazar ular butun yo'nalish davomida bitim amalidan ozod etiladi.

Ortish-jo'natish hujjatlari deb, tovarni yuklash munosabati bilan tuziladigan hujjatlar (odatda, ular shartnomada sanab o'tilgan bo'ladi)ga aytiladi.

Reeksport mamlakatga oldin olib kirilgan tovarlarni qayta ishlovsiz xorijga chiqarish va sotishni nazarda tutadigan operatsiyalardir.

Reimport operatsiyalari o'z mohiyatiga ko'ra, amalga oshmagan eksport operatsiyalaridir, ular mamlakatga undan oldin olib ketilgan tovarlarni qayta olib kelishni bildiradi. Ularga xaridor tomonidan brak qilingan, auksionda sotilmagan, konsignatsion omborlar orqali sotilmagan tovarlarning qaytarib kelishi kiradi.

Valuta boshqaruvi. JSTning fikricha, valuta boshqaruvi u yoki bu davlat tomonidan import cheklovlari uchun kuchli notarif cheklovlari sifatida qo'llanilishi mumkin.

Yuklash yo'riqnomasi – yuk va uni tashish munosabati bilan eksport qiluvchining talabi haqidagi batafsil ma'lumotlarni o'z ichiga oladi.

Yetkazib berishga ruxsatnoma xaridor tomonidan beriladigan hujjat bo'lib, u tovarning yuklab-jo'natishga tayyor ekanligi haqida sotuvchidan xabar olgandan keyin tovarlarni jo'natishga ijozat beradi.

Yuklashga ruxsatnoma hujjat vositasida sotuvchi yoki yukni oluvchini tovarlarning jo'natilganligi haqida xabardor etadi.

Shartnoma moddiy-buyum shaklidagi tovarlarning oldi-sotdi kelishuvini xalqaro tijorat amaliyotiga muvofiq hujjatlashdir.

A.T. Shermuhamedov, N.S. Ismailova

XALQARO TRANSPORT KORIDORLARI

O‘quv qo‘llanma

IQTISODIYOT – 2019

*Muharrir
Qarshiyeva Sh.D.*

*Musahhih
Hojiakbarova M.S.*

Litsenziya AI № 240 04.07.2013 й. Terishga berildi 22.08.2019. Bosishga ruxsat etildi 20.09.2019. Qog‘oz bichimi 60x80 1/16. Times garniturasini. Offset bosma. Ofset qog‘ozini. Shartli bosma tabog‘i 8,0 b.t. Hisob nashr varag‘i 80,0. Adadi 100 nusxa. Bahosi kelishilgan narxda. “IQTISODIYOT” nashriyoti DUKning matbaa bo‘limida chop etildi. 100003. Toshkent shahri Islom Karimov ko‘chasi, 49-uy.

0000 Xalqaro transport koridorlari. O‘quv
qo‘llanma. / A.T. Shermuhamedov, N.S.
Ismailova. – T.: IQTISODIYOT, 2019. –
128 b.

1. Shermuhamedov A.T.
2. Ismailova N.S.

ISBN 978-9943-5185-1-3