

O`ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O`RTA MAHSUS TA'LIM
VAZIRLIGI

TOSHKENT AVTOMOBIL-YO`LLARI INSTITUTI

TRANSPORT VA TRANSPORT KOMMUNIKATSIYALARI BOSHQARUVI
FAKULTETI

«TRANSPORT LOGISTIKASI VA HARAKAT HAVFSIZLIGI »

KAFEDRASI

«TRANSPORT-EKSPEDITION XIZMATLAR ASOSLARI »

fanidan 5620100«Tashishlarni tashkil etish va transport logistikasi»

ta'lim yo`nalishi bakalavr talabalari uchun

MA'RUZALAR MATNI



Toshkent – 2015

Ma'ruzalar matni fanning ishchi o'quv dasturiga muvofiq ishlab chiqilgan va "Transport logistikasi va harakat havfsizligi" kafedrasining 2015yil «___» _____ dagi ___- son yig'ilishida muhokamadan o'tgan va fakultet kengashida muhokama qilish uchun tavsiya etilgan.

Kafedra mudiri: dots.NazarovA.A.

Tuzuvchi:

Haqberdieva G K - TAYI "Transport logistikasi va harakat havfsizligi"
kafedrasi katta o'qituvchisi

Taqrizchilar:

Nazarov K.M.- TAYI "Transport logistikasi va harakat havfsizligi" kafedrasidotsenti,
t.f.n.

Arifjanova.N.Z - TAYI "Transport logistikasi va harakat havfsizligi"
kafedrasi katta o'qituvchisi

Ma'ruzalar matni "Transport va transport kommunikatsiyalari boshqaruvi" fakulteti ilmiy-uslubiy kengashida muhokama etilgan va foydalanishga tavsiya qilingan (2015yil «___» _____ dagi ___ - sonli bayonnoma).

IUK raisi: YuldashevaS.A.

KIRISH

Ushbu ma’ruzalar matni “Transport-ekspeditsion xizmatlar asoslari” fani bo’yicha 5620100–«Tashishlarni tashkil etish va transport logistikasi» ta’lim yo’nalishi bakalavr bosqichida ta’lim olayotgan talabalarga tashish bo’yicha tovarlarni ishlab chiqaruvchidan iste’molchiga etkazish bilan bog’liq bo’lgan barcha operatsiya va xizmatlarni qamrab olgan faoliyatni va unda qo’llaniladigan me’yoriy hujjatlarni o’rganishni tala betadi.

Ma’ruzalar matnini tayyorlashda O’zbekiston Respublikasi Prezidenti I.AKarimovning “O’zbekiston mustaqillika erishish ostonasida” nomli asarida aholi salomatligi, fan, ta’lim, madaniyat va sport tadbirlariga e’tibor qaratilganligi hamda 2012yil 28 mayda qabul qilingan “Malakali pedagog kadrlar tayyorlash hamda o’rta-mahsus, kasb-hunar ta’limi muassasalarining shunday kadrlar bilan ta’minlash tizimini yanada takomillashtirishga oidchora-tadbirlar to’g’risida”gi farmonida ko’zda tutilgan vazifalarga alohida e’tibor qaratilgan.

Fanni o’qitishda talabalarning bilimini, ko’nikmasi va malakasini oshirishda, transportlarda tashishni tashkil etish va ularga transport-ekspeditorlik xizmatlarini ko’rsatishni o’ziga hos omonlarini, transport jarayonida transport-ekspeditorlik xizmatlarini ko’rsatishning rolini, transport-ekspeditorlik xizmatlarini bajarishga nisbatan qo’yiladigan asosiyt alablarni, ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini tartibga soluvchi halqaro va milliy assotsiatsiyalar, har hil transport turlarida yuklarni tashishda hujjatlarni rasmiylashtirish, bozor munosabatlari sharoitlarida transport-ekspeditorlik korhonalarining ishini tashkil qilish, transport-ekspeditorlik xizmatlar ko’rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me’yoriy hujjatlar tizimi, mijozlarga xizmat ko’rsatishning logistik tizimlarini tashkil qilish, transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorini o’zlashtirish strategiyasini ishlab chiqish, xizmatlar bozorida raqobat sferasi, yuklarni aralashtashishda transport-ekspeditorlik faoliyati, davlat tibbiy-sanitariya, veterinariya va fitosanitariya nazorati ostida tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmati ko’rsatish, xizmat ko’rsatishning terminal tizimi, ekspeditorlik va agentlik korhonalarida da’vo ishlarining tashkil etilishi bo’yicha malakalarga ega bo’lishi lozim.

Ushbu ma'ruzalar matni O'zbekiston Respublikasi logistika markazlaridan, O'zbekiston Avtomobil va Daryo transporti agentligi, O'zbekiston ekspeditorlar assotsiatsiyasidan olingan ma'lumotlar asosida tuzilgan.

1-mavzu: TRANSPORT-EKSPEDITION XIZMATLAR ASOSLARI

Reja:

1. Asosiyatamalar
2. Transport-ekspeditorlik xizmatlartarkibi.
3. Transport-ekspeditorlik xizmatiko`rsatuvchilar.
4. Transport-ekspeditorlikxizmatlar tasnifi.

Tayanch iboralar: *Transport-ekspeditorlik xizmatlar, ekspeditor, yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchilar, shartnoma, buyurtmachilar, mijozlar, kombinatsiyalash gantashish, multimodal, kontreyler, intermodaltashish, amodal, yunimodaltashish*

Asosiyatamalar

**Transport-ekspeditorlikxizmatlar ko`rsatish** – tashish bo`yicha tovarlarni ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga etkazishgacha bo`lgan barcha operatsiya va xizmatlarni qamrab olgan faoliyat turidir.

Transport ekspeditsiyasining zarurati yuklarni ishlab chiqarishdan iste'molchiga etkazib berish jarayoni bir nechta tashish bosqichlaridan iboratligi, shuningdek, bunda turli transport turlaridan foydalanishligidan kelib chiqadi. Shunga ko`ra bu bosqichlarni tashkil etishda va tashish jarayoni bilan birgalikda yuzaga keluvchi qo`shimcha ishlarni bajarishda bevosita yuk egalari (jo`natuvchi yoki qabul qiluvchilar) va ixtisoslashtirilgan korxonalar (vositachilar) orqali bajarishga ehtiyoj paydo bo`ladi.

Ekspeditor – transport-ekspeditorlik xizmatlar (TEX) ni tashkil qiluvchi va ko`rsatuvchi transport ekspeditsiyasining tomoni.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar iste'molchisi (buyurtmachilar, mijozlar) - transport ekspeditsiyasi shartnomasiga ko`ra jismoniy yoki yuridik shahslar nomidan TEX amalga oshiruvchi ekspeditor.

**Yuk jo`natuvchi** – transport ekspeditsiya shartnomasi bo`yicha yukni ekspeditorga topshiruvchi TEX iste'molchisi vakili.

Yuk qabul qiluvchi – transport ekspeditsiya shartnomasi bo`yicha yukni ekspeditoridan qabul qilib oluvchi TEX iste'molchisi vakili.

Tashuvchi – o`ziga ishonib topshirilgan yukni qabul etish punktiga etkazish va qabul qiluvchiga yoki boshqa transportkor honasiga etkazib berish majburiyatini olgan tashish shartnomasi tomoni.

Yuklarni etkazib berish – yuk jo`natuvchidan qabul qiluvchiga vaqti, rejimlari, saqlanishi va boshqalar bilan bog`liq holda ma`lum tashish shartlarini bajarish jarayoni.

Yuklarni tashish – jo`natish punktidan qabul qilishpunktigama`lumtransportvositasidayuklarniningsiljishi.

Aralashtashish - ketma-ketishlovchi ikkiyokiundanortiqtransportturidatashish.

Aralash tashish operatori - o`z nomidan yoki uning nomidan ish ko`rayotgan shahs nomidan yuk egasi bilan aralash tashish bo`yicha shartnoma tuzuvchi, shartnoma ishtirokchisi sifatida uni bajarish majburiyatini oluvchi shahs.

Kombinatsiyalashgantashish – yuklarniqaytayuklamasdantashish. Bundayukyo`nalishbo`yichabirkonteynerda, ochiladigankuzovlardatashiladi.

Kontreylertashish – avtotransportvositalari (avtomobillarvayarimtirkamalar) nipastplatformalivagonlardatemiryo`ltransportidatashish.

Intermodaltashish – birnechtatransportturlaridayuklarni qayta yuklamasdan tashilayotgan yuk birligida yoki tranpotni o`zi bilan birgalikda tashish.

Multimodaltashish - nechta transportturiishtirokidanqat`iynazar, butunyo`nalishbo`ylabyuklarniyagonahujjatiasosidatashish.

Amodaltashish – transport turidan qat`iy nazar, aniq birmarshrutdaamalgaoshiriladivayagonadispetcherlikpunktiorqaliboshqariladi.

Yunimodaltashish – birtransportturidatashish (biryokibirnechtatashuvchilarorqali).

Transport-ekspeditorlik xizmat ko`rsatishda yuk jo`natuvchidan qabul qilib olinadi, tashishga tayoyrlanadi va tushirib olinadi, agar lozim bo`lsa bir transport turidan boshqasiga qayta yuklanadi, agar zarur bo`lsa tegishli joyda saqlanadi, transport vositasidan tushiriladi va qabul qiluvchiga topshiriladi. **TEXK** uchta tashkil etuvchidan iborat: transport, ekspeditsion va vositachilik.

**Transport xizmati ko`rsatish deganda** ,yuk jo`natuvchidan qabul qiluvchiga yuklarni etkazib berish ortish-tushirish ishlarini bajarish tushuniladi.

Ekspeditorlik xizmat ko`rsatish – yuklarni tayyorlov-yakunlov, omborlashtirish va ekspeditorlik xizmatlarni o`z ichiga oluvchi yuklarni o`z vaqtida hamda sifatli tashishni ta'minlash bilan bog`liq faoliyatlar majmui.

Vositachilik – bu birinchi navbatda yuklarni qabul qiluvchiga etkazib berishga yo`naltirilgan tashkiliy, maslahat, tahlil va ahborot xizmati ko`rsatishdir.

Transport-ekspeditorlik xizmati ko`rsatuvchilar

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorida uning asosiy ishtirokchilari va sub'ektlarini aniqlash lozim bo`ladi.

Barcha TEXK sub'ektlarini uchta asosiy guruhga ajratish mumkin:

- Davlat organlari;
- Transport xizmat ishtirokchilari;
- Tashish jarayonida xizmat ko`rsatuvchi korxonalar.

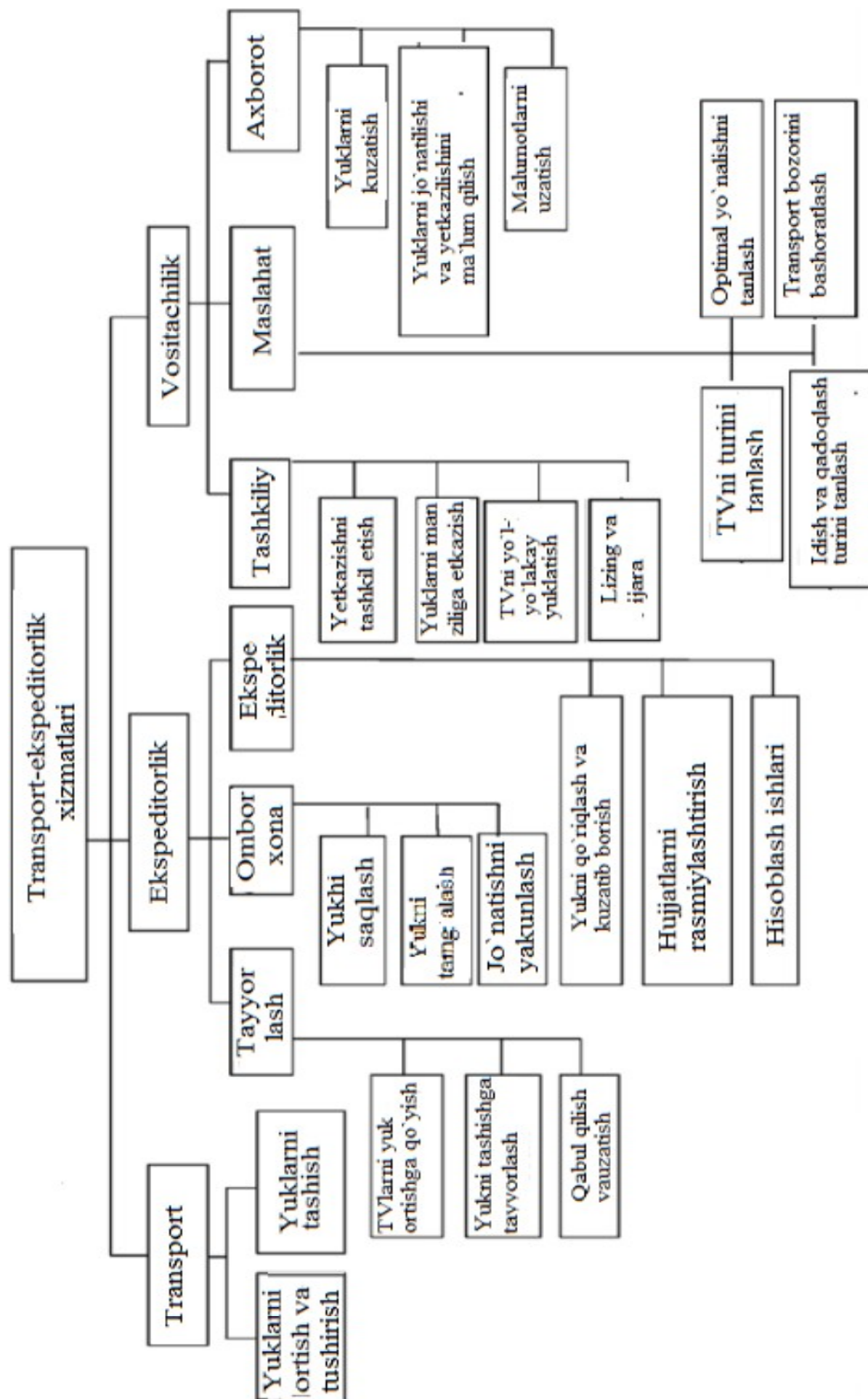
Tashish jarayonida xizmat ko`rsatuvchi korxonalar: tashuvchilar, transport-ekspeditorlik, agentlik (brokerlik), transport va yuk terminallari, omborlar, sug`urta, stividorlik, talman, konsalting, logistic va lizing kompaniyalari.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar tasnifi.Asosiy faoliyat bilan bog`lanish belgisiga ko`ra TEXK:

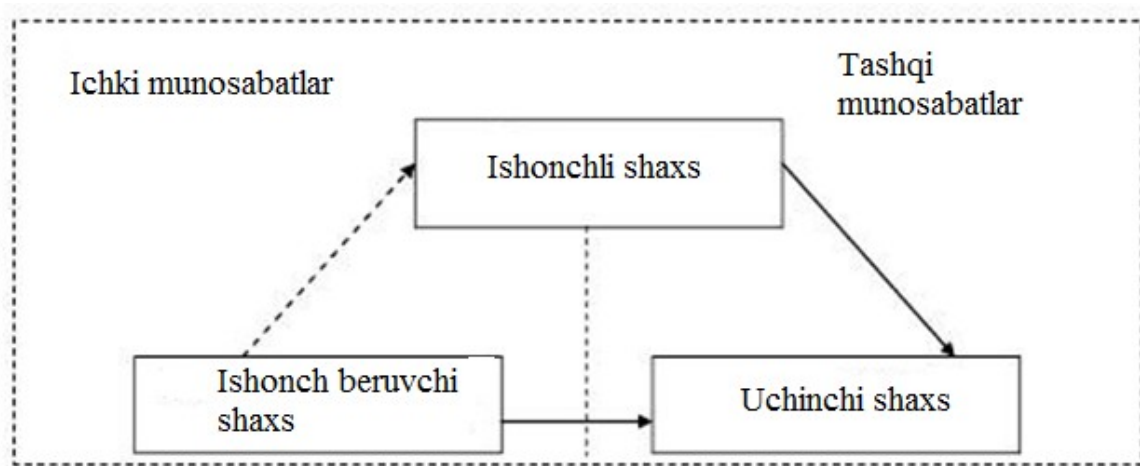
- Tashish faoliyati bilan shug`ullanuvchi;
- Tashish faoliyati bilan shug`ullanmaydigan;

Faoliyat harakteriga ko`ra:

- texnologik
- tijorat,
- tashish,
- servis ,
- axborot-ma'lumotlari.



TEXKning xilma-xilligi korxonalar, yuridik va jismoniy shaxslarning ma'lum birmiqdordagi tijorat bo'yich, ishyuzasidan va axborot aloqalarini, hamda ularning o'rtasidagi o'zaro xuquqiy munosabatlarni aniqlaydi. Transport-ekspeditorligining shunday munosabatlari shaklidan biri bo'lib **topshiriq shartnomasi** hisoblanadi. Bunda, topshiriq shartnomasining tomonlari *yuridik va jismoniy ishonchli shaxslar* va *yuridik va jismoniy ishonuvchi shaxslar* bo'ladi. Quyida 2-rasimda topshiriq shartnomasi qatnashchilarining o'zaro munosabatlari tasvirlangan.



2-rasim. Topshiriq shartnomasi bo'yicha ishonuvchi shaxslar, ishonchli shaxslar va uchinchi shaxslarning o'zaro munosabatlari sxemasi.

Topshiriq shartnomasi bo'yicha ishonchli shaxs ishonuvchi shaxsning nomidan va hisobidan uning manfaatlari uchun aniq xuquqiy harakatlarni o'zining nomidan va hisobidan jarayonlarda qatnashish majburiyatini oladi.

Nazorat savollari?

1. Transport-ekspeditorlik xizmatlar qanday xizmatlardan tashkil topadi?
2. Asosiy tamalar?
3. Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish tarkibi qanday?
4. Transport-ekspeditorlik xizmatlar tasnifi?

2-mavzu. TRANSPORT JARAYONIDA TRANSPORT-EKSPIDITSION XIZMAT KO'RSATISHNING O'RNI

Reja:

1. Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning rivojlanish tarixi.
2. Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini tartibga soluvchi xalqaro va milliy assotsiatsiyalar.
3. Transport-ekspeditorlik xizmatlarni bajarishga nisbatan qo'yiladigan asosiy talablar.

Tayanchiboralar: *Transport, transport-ekspeditorlik xizmati, omborhona, iste'molbozorlari, konteyner, tashqisavdo, assotsiatsiya, samaradorlik, agent, bojhona.*

Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning rivojlanish tarixi

Transport va transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish umumiy transport jarayonining qismlari bo'lib hisoblanishi sababli transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning vujudga kelishi va rivojlanishini transportning rivojlanishi bilan o'zaro bog'lamasdan turib ko'rib chiqishning iloji yo'q.

Transport-ekspeditorlik faoliyatning asoslari juda qadim zamonlarga borib taqaladi. Finikiya va Qadimgi Rimda eramizdan oldingi ikki minginchi yildan boshlab eramizning V asrigacha savdo dengizchiligi, port xizmatlari ko'rsatish, yuklarni omborxonalarga joylashtirish, yuklarga ishlov berish va ularni boshqa mamlakatlarga etkazib berish faol tarzda rivojlangan. Mashhur "Tuz yo'li", "Buyuk ipak yo'li" va boshqalar bunga yorqin misol bo'la oladi. Ekspeditsion faoliyat iqtisodiyotning mustaqil sohasi sifatida X asrdan boshlab amal qiladi. Uning rivojlanishiga dunyoda savdo-sotiq hajmining kengayishi, port shaharlarda jamoatchilik omborlarining tashkil qilinishi va savdo ko'rgazmalarining o'tkazilishi jiddiy ta'sir ko'rsatgan.

Tarixda shunday bo'lganki, o'zlariga transport xizmati ko'rsatishni tashkil qilish bilan avval-boshda savdogarlarning o'zlari shug'ullangan. Qo'l ostida o'zining transport vositalariga ega bo'lgan holda ular tovarlarni ishlab chiqarish bozorlaridan tovarlarni sotib olganlar va ularni iste'mol bozorlariga etkazib

berganlar. Narxlardagi farqlar savdogarlarga transport xarajatlarini qoplash va ma'lum darajada foyda olish imkonini bergan.

Savdo va transportning keyingi rivojlanishi savdogarlik kompaniyalarining ixtisoslashuvini o'z izidan ergashtirgan. Ularning bir qismi savdo operatsiyalarini moliyalashtirishga, bir qismi ularga tegishli bo'lmagan tovarlarni etkazib berishga e'tibor qarata boshlagan, qolganlari o'zlarining savdo operatsiyalari – sotib olish va sotishga e'tibor qaratganlar. Shu tariqa birinchi bank, transport va savdo-xarid qilish kompaniyalari paydo bo'lgan. Yangi tipdagi kompaniyalarning tamal toshini yukni o'z vaqtida va to'liq etkazib berish masalalarini hal qilishni to'lig'icha zimmasiga oladigan ekspeditorlar qo'yganlar.

Dastlabki paytlarda ekspeditor asosan komissioner rolida chiqqan va faqatgina tovar bilan ish olib borgan. O'zining transport vositalarining yo'qligiga qaramasdan, ekspeditor transport xizmatlari bozorini yaxshi bilgan va o'zining mijozlarining buyurtmalari bo'yicha tovarlarni etkazib berish bo'yicha barcha operatsiyalarni amalga oshirgan, tovarlarni tashish, yuklash, tushirish, bojxona ko'rigidan o'tkazish, sotish va to'lovlarni amalga oshirish – ulardan asosiylari bo'lib hisoblanadi. Bundan tashqari u yuklarni etkazib berishning optimal marshrutini ishlab chiqish va arzon hamda ishonchli tashuvchilarni tanlash bilan shug'ullangan.

1965 yilda katta sig'imli konteynerlarning paydo bo'lishi konteynerlardan foydalanishning rivojlanishida yangi bosqichni ochgan, ulardan birinchi marta transatlantika bo'ylab tashishda foydalanilgan. Hozirgi kunda transportda 3 mln tadan oshiq katta sig'imli konteynerlardan foydalaniladi, konteynerli tashishlarning 80% i esa ekspeditsion kompaniyalar tomonidan nazorat qilinadi.

O'zbekistonning tashqi savdo yuklarini tashishni tashkil qilish va tashishning tijorat amaliyoti bozor iqtisodiyotiga o'tilgandan keyin chuqur o'zgarishlarni boshdan kechirgan. Bozor iqtisodiyotiga o'tish transport xizmatlari sohasida kuchli raqobatning paydo bo'lishiga olib keldi. Bozorga qat'iy markazlashgan bitta monopolist tashkilot o'rniga minglab transport tashkilotlari, ekspeditsion va transport-ekspeditsion tashkilotlar chiqdilar.

Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini tartibga soluvchi xalqaro va milliy assotsiatsiyalar.

Keyingi yillarda transport sferasidagi xalqaro aloqalar sezilarli darajada mustahkamlandi, turli darajalarda yagona transport siyosatining asosiy tamoyillarini (prinsiplarini) ishlab chiqishda bir-birlarini yaxshiroq tushunish bo'yicha konkret qadamlar qo'yildi.

1926 yilda o'n oltita Evropa mamlakatlarining ekspeditorlik assotsiatsiyalari Venada Ekspeditorlik Assotsiatsiyalarining Xalqaro Federatsiyasini (rus. FIATA) – International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) tashkil qilganlar, u ekspeditorning xalqaro darajadagi faoliyati uchun qulay sharoitlarni yaratish, transport hujjatlarining yagona formasini ishlab chiqish, ekspeditsion faoliyatning qoidalarini ishlab chiqishda muhim rol o'ynaydi. Ekspeditorlik assotsiatsiyalarining xalqaro federatsiyasi hozirgi kunda dunyodagi eng yirik nohukumat tashkiloti bo'lib hisoblanadi, uning bo'limlari 151 ta mamlakatda mavjud bo'lib, ichki va tashqi savdo tovarlarini etkazib berish funksiyasini bajaradigan turlicha mulk shakliga ega bo'lgan qariyb 50 mingta ekspeditorlik tashkilotlarining faoliyatini qamrab oladi.

FIATA ning asosiy vazifalari quyidagi funksiyalar bilan belgilanadi:

- dunyodagi barcha mamlakatlarning ekspeditorlarini yag'na tashkilotga birlashtirish va jahon ekspeditorlik bozorida ularning manfaatlarini taqdim qilish;
- tovarlarni etkazib berish va yuklarni tashish bilan shug'ullanadigan, shu bilan bog'liq bo'lgan funksiyalarni bajaradigan xalqaro tashkilotlarning ishlarida ishtirok etish vositasida ekspeditorlarning manfaatlarini himoya qilish;
- ishchi doiralar va keng jamoatchilikni jahon savdosining tovarlarini tashishda iqtisodiyotning ekspeditorlik sohasining maqsadlari, vazifalari va roli bilan tanishtirish;
- ekspeditorlik xizmatlarning sifatini, xususan, unifikatsiyalangan (bir xil qolipga keltirilgan) ekspeditorlik hujjatlarini, ekspeditsion faoliyatning

namunaviy shartlarini ishlab chiqish va amaliyotga joriy qilish, sug'urtalash masalalarini hal qilish, informatsiya bilan almashinishning elektron vositalarini joriy qilish yo'li bilan oshirish;

- ekspeditor kadrlarning kasbiy tayyorgarligini oshirishga ko'maklashish.

FIATA doirasida aralash (multimodal) tashish konosamenti, omborxona tilxati, yukning qabul qilinganligi to'g'risidagi sertifikat, transport sertifikati kabi hujjatlar ishlab chiqilgan va keng qo'llanilishga ega bo'lgan, milliy ekspeditorlar tomonidan o'zlarining ekspeditsion shartlari ishlab chiqilishi uchun namuna sifatida ekspeditsion shartlarning loyihasi qabul qilingan. qorida sanab o'tilgan hujjatlar dunyo amaliyotida keng qo'llanilishga ega bo'lgan, yuqori mavqega ega va ishchi doiralar tomonidan ekspeditorning yuqori ishonchliligi va professionalizmining isboti sifatida e'tirof etilgan.

Tashkiliy tuzilish jihatidan FIATA uchta institut (multimodal tashishlar, havo orqali tashishlar va bojxona ishi), shuningdek huquqiy masalalar, jamoatchilik bilan aloqalar, xavfli yuklarni tashish, kasbiy tayyorgarlik, dengiz orqali tashish, temir yo'l transporti bilan tashish, avtomobillarda tashish va bojxona masalalari bo'yicha qo'mitalar (komitetlar) va ishchi guruhlaridan tarkib topgan. Syurixda joylashgan direksiya FIATA ning doimiy ishchi organi bo'lib hisoblanadi.

Ekspeditorlik xizmatlari assotsiatsiyasining asosiy maqsadi o'zining a'zolariga ekspeditorlik funksiyalarini bajarish uchun qulay sharoitlarni yaratish va o'z vaqtida sifatli xizmat ko'rsatish asosida foyda olish bo'lib hisoblanadi. Ekspeditorlik xizmatlari assotsiatsiyasining faoliyati quyidagi yo'nalishlarga qaratiladi:

- ekspeditorlarni yagona milliy ekspeditorlik assotsiatsiyasiga birlashtirish, bu assotsiatsiyaning o'zining normal faoliyat ko'rsatishi va ekspeditorlarning ichki bozorda ham, tashqi bozorda ham muvaffaqiyatli faoliyat ko'rsatishi uchun zaruriy shart bo'lib hisoblanadi;
- ichki bozorda rossiyalik ekspeditorlarning manfaatlarini himoya qilish va bu manfaatlarni davlat hokimiyati organlarida taqdim qilish ishlari;

- tashqi bozorda ekspeditorlarning huquqlari va manfaatlarini himoya qilish.

Transport-ekspeditorlik xizmatlarni bajarishga nisbatan qo'yiladigan asosiy talablar.

Transport ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning asosiy vazifasi yuklarni buyurtmachi uchun ko'proq samarali bo'lgan bitta yoki bir nechta transport turlarida etkazib berishning optimal variantini qidirish bo'lib hisoblanadi. Transport tizimining yaxlitligi yuklarni jo'natish punktidan oxirgi iste'mol punktigacha transportning har xil turlarini qo'llash bilan tashishni tashkil qilish imkonini beradi. Bizning mamlakatimizda bu ko'proq dolzarb bo'lib hisoblanadi va territoriyaning kattaligi, tabiiy suv yo'llarining ko'pligi, noqulay iqlim sharoitlariga ega bo'lgan hududlarning borligi, landshaftning turli-tumanligi va boshqa davlatlar bilan suv va quruqlik orqali o'tadigan chegaralarning borligi bilan shartlanadi. Aralash tashishda yuklarning katta qismi oxirgi iste'molchiga avtomobil transportidan foydalanish bilan etkazib beriladi.

Keyingi o'n yilliklarda transportning rivojlanishi sezilarli o'zgarishlarni boshdan kechirdi. Tovarlarni etkazib berishning sifatiga nisbatan qo'yiladigan talablarning ortishi, transportga nisbatan qo'yiladigan ekologik talablarning qat'iylashishi aralash va kombinatsiyalangan tashishlardan foydalanishni kengaytirishga chaqiradi. Etkazib berish jarayoni murakkablashmoqda, etkazib berish muddatlari va grafiklariga nisbatan qo'yiladigan talablarning ortishi bilan bir paytda tobora ko'plab bosqichlar paydo bo'lmoqda. Xalqaro birlashmalar va assotsiatsiyalar transport-ekspeditsion operatsiyalar va xizmatlarning asosiy qoidalari va sifat darajasini shakllantirmoqda, ular ekspeditor spravochnigida keltirilgan.

Ekspeditorlik faoliyati transport jarayonining ajralmas qismi bo'lib hisoblanadi va yuklarni tashish bilan bog'liq bo'lgan va tashuvchining majburiyatlari doirasidan tashqariga chiqadigan murakkab va ko'p mehnat talab qiladigan ishlar majmuasini qamrab oladi.

O'zining Nizomiga muvofiq yoki bevosita tashuvchi, ya'ni transport tashkiloti bo'lib hisoblanmagan holda ma'lum bir to'lov evaziga yuklarni tashib

berishni ta'minlaydigan har qanday yuridik yoki jismoniy shaxs **ekspeditor** bo'lishi mumkin. Ekspeditor shuningdek yuklarni to'plash, bojxona ko'rigidan o'tkazish, barcha to'lovlarni amalga oshirish va boshqalar bo'yicha ekspeditsiya shartnomasini bajarish bilan bog'liq bo'lgan harakatlarni ham bajaradi. Ekspeditolrning bunday tushunilishiga aralash tashish operatorining ta'rifi ham mos keladi.

Ekspeditorlarga keng huquqlarning taqdim qilinishi ularning zimmasiga mos keluvchi majburiyatlar va javobgarlikni yuklashni ham ko'zda tutadi. Xususan, yuridik yoki jismoniy shaxs ekspeditsion faoliyatni amalga oshirishga ruxsat olishi uchun quyidagi talablarga javob bera olishi lozim:

- malaka guvohnomasi bilan tasdiqlangan mos keluvchi kasbiy tayyorgarlikka ega bo'lish;
- yuksak axloqiy mavqega ega bo'lish, bu mazkur shaxs hech qachon sudning qarori bilan aldov, firibgarlik va boshqa shunga o'xshash jinoyatlarda aybdor deb topilmaganligini, diskvalifikatsiyaga tortilmaganligi yoki ekseditorlik operatsiyalarini bajarish huquqidan mahrum qilinmaganligini, ekspeditorlik faoliyati qoidalarini buzishda aybdor deb topilmaganligini, mehnat va soliq qonunlarini hamda ijtimoiy ta'minot talablarini buzmagandligini bildiradi;
- tovarni ekspeditsiyalashga berilgan topshiriqni bajarishga moliyaviy va iqtisodiy jihatdan qodir bo'lish.

Ekspeditor yuklarni tashishda ishtirok etadigan barcha tomonlar bilan hamkorlik qiladi, tovarni eng ishonchli, eng tezkor, eng tejamli usulda tashishni tashkil qiladi. Samarali xalqaro faoliyat yuritish uchun ekspeditor tajribali va ishonchli korrespondentlik tarmog'iga ega bo'lishi yoki dunyoning ko'proq muhim bo'lgan tijorat markazlarida o'zining bo'limlariga ega bo'lishi zarur bo'ladi. SHu tufayli u yuklarni tashishga buyurtmalar qabul qilishi, transport vositasining bo'sh qaytmasligini ta'minlashi va yukning harakatlanishini nazorat qilishi mumkin bo'ladi.

Unchalik katta bo'lmagan transport-ekspeditsion korxonalar doirasida iqtisodiy xo'jalik yuritishning turlicha formalari samarali ravishda qo'llanilishi,

ilmiy-texnik eksperimentlar o'tkazilishi, transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning yangi turlari sinovdan o'tkazilishi mumkin.

Nazorat savollari

1. Transport jarayoni va transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish o'zaro qanday bog'langan?
2. Qaysi asosiy transport-ekspeditorlik operatsiyalar va xizmatlar yuklarni etkazib berishning transport jarayoniga mos keladi?
3. Transport-ekspeditorlik faoliyat qanday rivojlangan?
4. Ekspeditorlar va agentlarning faoliyatini qaysi birlashmalar va assotsiatsiyalar tartibga soladi?
5. Ekspeditor qanday fazilatlarga ega bo'lishi lozim?

3-mavzu. HAR XIL TRANSPORT TURLARIDA YUKLARNI TASHISHDA HUJJATLARNI RASMIYLASHTIRISH

Reja:

1. Transport-ekspeditorlik shartnomasi
2. Transport agentlik shartnomasi
3. Oldi-sotdi shartnomasi
4. Har hil transport turlarida qo`llaniladigan transport hujjatlari
5. Tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar

Tayanchiboralar: eksport, import, ombor, yukni o`rtish, harajatlar, bojxonato`lovlari, yuklarni saqlash, agentlik shartnomasi, hisobkarta ochkalari, agentlik firmasi, fitosanitar sertifikat, schet-faktura, yuk manifesti, bordero.

Transport-ekspeditorlik shartnomasi

Transport ekspeditsiyasining shartnomasi – bu ikki tomonlama shartnoma tuzuvchilarning, ya`ni bir tomon ekspeditor – haq to`lovchi, ikkinchi tomon mijoz (yuk jo`natuvchi yoki qabul qiluvchi) yuklarni tashish bilan bog`liq xizmatlarni bajaruvchi yoki tashkil etuvchi majburiyatini oladi.

Avtomobil transportida yuk tashish qoidalariga binoan transport ekspeditsiyasining shartnomasidagi ko`ra ekspeditor quyidagi xizmatlarni ko`rsatadi:

- Ekspeditor yoki mijoz tomonidan tanlab olingan transport va marshrutdagi yuklarni tashishni ta`minlash;
- o`z nomidan yoki mijoz nomidan yuk tashish shartnomasini tuzish;
- yukni tashishga oldindan tayyorgarlik ishlarini bajarish;
- transportdagi yukning ustini yopish va sitalarini berish;
- ombor ichida yuklarga qayta ishlov berish;
- yukni jo`natishni va qabul qilishni ta`minlash;
- eksport va import hujjatlarini olish;
- bojxona va boshqaralish ishlarini bajarish;
- yukning miqdori va holatini tekshirish;
- yukni o`rtishni ta`minlash;
- mijozga yuklatilgan bojxonato`lovlari va boshqa harajatlarni to`lash;

- yuklarnisaqlash;
- belgilangan punktda yuklarni olish;
- tashish davomida yuklarni kuzatish va qo`riqlab borish;
- yuk jo`natuvchining tashish rejasini bajarishi uchun hisob kartochkalarini yuritish va boshqalar.

Transport ekspeditsiyasining shartnomasi yozmaravishda olib boriladi. Agar ekspeditorga uning majburiyatini bajarishga ishonchnoma zarur bo`lsa, unda mijoz ma`lum bir shaklda yoki ixtiyoriy shaklda ishonchnoma berishga majbur.

Shuningdek, mijoz yuklarning hususiyati va tashish sharoitlari, ekspeditorning majburiyatlari haqidagi boshqa ahborotlarni ham berish zarur. O`z navbatida ekspeditor olingan ahborotlardagi kamchiliklar haqida habar berishi hamda qo`shimcha ma`lumotlar so`rashga majbur.

Agar mijoz kerakli ma`lumotlarni to`liq bermasa, ekspeditor o`z ishini boshlashga haqqi bo`lmaydi yoki yetarli darajada taqdim etilmasa va bu zarar keltiradigan bo`lsa, unda mijoz bu zararni qoplashga majbur hisoblanadi.

Ekspeditsiya shartnomasida ko`rsatilgan majburiyatlarini to`liq yoki yetarli darajada bajarmagan ekspeditor qoidaga binoan mijozga etkazilgan zararning o`rnini to`ldirishi kerak.

Transport agentlik shartnomasi

Transport agentlik shartnomasi yoki qabul qilinganidek, agentlik kelishuvi tashish faoliyatini amalga oshirishda yuridik hujjat hisoblanadi.

Tayinlangan agent orqali tashuvchi juda ko`psonli uchinchilar bilan ishga doirmunosabatlarni olib boradi. Bu ishlarga yuk va yo`lovchilarni tashish, jihozlarni ijaraga olish, ortish-tushirish ishlarini ta`minlash, sug`urtalash, ta`minot va boshqa ishlar. Transport kompaniyasi ishining muvaffiqiyatli ishlashi muhim tijorat-huquqiy hujjat hisoblangan agentlik kelishuviga bog`liq.

Agentlik kelishuvining muhim elementi agentning faoliyat yuritish hududini aniqlash hisoblanadi. Bu avtonom respublika, viloyat, tuman, o`lka, shahar, port, temir yo`l stansiyasi va boshqalar bo`lishi mumkin.

Agentning majburiyati eng avval otransport-ekspeditsion operatsiyalarni bajarish hisoblanadi, ya`ni:

- Yuklarni tashishga jalb qilish, qabul qilish, topshirish, o'tish, tushirish;
- Inkassatsiya va boshqaro'lov larni o'tkazish;
- Ish yuzasidan da'volarni hal qilish, shuningdek, bojhona hujjatlarini rasmiylashtirish, harajatlarni to'lash, yo'l varaqalariga imzolarni qo'ydirish va bajarilganishlarni hisobga olib borish;
- Yonilg'i, texnik materiallar, zarurat bo'lganda yashash joyi, ekipaj a'zolarini davolash va boshqalar bilan ta'minlash.

Agent turli da'vo, zarar, e'tiroz va notarial guvohlik ko'rsatmalari va boshqa hujjatlarni tartibga solishga tayyor turish kerak.

Agent faqat qisman o'zihtiyoricha ish yuritishi ham mumkin.

Agent ma'lum huquqlarga ega: mukofot, avans puli, ish beruvchidan o'z vaqtida kerakli ma'lumotni olishga haqli.

Agentlik firmasining daromadi uning uchta asosiy faoliyati ridan shakllanadi: agentlik, brokerlik operatsiyalariga tadbirkorlik.

Transport vositasiga agentlik xizmati ko'rsatishda, kema kapitaniga haydovchiga, samolyot uchuvchisiga, provodnikka yordam berishda agentlik mukofot to'lanadi.

Yuklarni tashishga tayyorlash, har bitimlarini tuzishga brokerlik komissiyasi tomonidan har summasining ma'lum bir foizida haq to'lanadi.

Ekspeditorlar kabi agentlar ham tadbirkorlik faoliyati (ekspeditorlik, reklama, stividor operatsiyalari, konteynerlarni ta'mirlash va b.) uchun qo'shimcha haq oladilar.

Agentlik shartnomasi

_____ g. “_____” _____ 201__ y.

Bir tomondan _____ kelgusida
“Boshqaruvchi” deb yuritiluvchi, _____
asosida ish yurituvchi shaxs _____
va boshqa tomondan _____
asosida ish yurituvchi _____

kelgusida “Agent” deb yuritiluvchi shaxs _____

haqiqiy shartnomani quyidagilar haqida tuzdik.

1. Shartnoma predmeti.

- 1.1. Agent o'ziga Rossiya Federatsiyasi chegarasidan tashqarida joylashgan uchinchi shaxsdan haqiqiy shartnomaning ajralmas qismi hisoblanuvchi Boshqaruvchi talablariga muvofiq shartlarda Boshqaruvchi nomi va hisobidan quyidagi tovarlarni (kelgusida - Tovarlar):

sotib olish majburiyatini oladi. Agentning tovarni sotib olish narxi (barcha xarajatlar va majburiy soliqlar, yig'im va bojxona to'lovlari hisobisiz)
_____ (_____)

AQSH dollari (Yevro)dan oshishi mumkin emas.

- 1.2. Boshqaruvchi haqiqiy shartnomaga asosan o'ziga Agentga tovarlar narxining _____ foizi qiymatida pul to'lash majburiyatini oladi.
- 1.3. Agent sotib olgan Tovarlar, Agent o'z majburiyatlarini bajarish paytida Boshqaruvchi manfaatlari uchun tovarlarga egalik qilishi va ularni Boshqaruvchiga eltib berish va yetkazish yuzasidan barcha kerakli harakatlarni amalga oshirishidan qa'tiy – nazar, Boshqaruvchi mulki hisoblanadi.
- 1.4. Agent ushbu shartnomaga binoan unga yuklatilgan majburiyatlarni bajarganlik haqida u qilgan xarajatlar va bu qilgan xarajatlarni isbotlovchi hujjatlarni ilova qilgan holda hisobot tuzishga majbur.

2. Tomonlar huquq va majburiyatlari

- 2.1. Agent majburiyatlari:

- 2.1.1. Agent uchinchi shaxs bilan o'z nomidan, ammo Boshqaruvchi manfaatlari va hisobidan haqiqiy shartnomaning 1.1 bandida ko'rsatilgan tovarlarni sotib

olish, ularni qabul qilish, tashish, saqlash va boshqa kerakli harakatlarni bajarish shartnomalari (kelishuvlari)ni tuzish.

2.1.2. Boshqaruvchiga (Boshqaruvchi bilan kelishilgan joyda) tovarlarni zaruriy hujjatlar, bajarilgan ish haqidagi hisobotni topshirish. Bunda taqdim etilgan tovarlar barcha hujjatlar talabnomaga mos ravishda Boshqaruvchi nomiga rasmiylashtirilgan bo'lishi kerak.

2.2. Agent huquqlari:

2.2.1. Boshqaruvchidan kelib tushgan barcha summa hisobidan qonuniy tasdiqlangan chiqimlarni ushlab qolish.

2.3. Boshqaruvchi majburiyatlari:

2.3.1. Agentdan shartnoma bo'yicha uning bajarmalarini qabul qilish.

2.3.2. Agentga shartnomada ko'zda tutilgan o'lcham, tartib va muddatda u bajargan xizmatlari uchun mukofot to'lash .

2.3.3. Agentga shartnomani bajarish maqsadida u sarflagan xarajatlarni qoplash.

2.3.4. Shartnomada ko'zda tutilgan boshqa majburiyatlarni bajarish.

2.3.5. Agentga uning talabiga binoan ushbu shartnomada ko'zda tutilgan ishlarni bajarish uchun ishonchnoma berish.

3. Hisob – kitob olib borish va hisobot tayyorlash tartibi

3.1. Boshqaruvchi agentni u bo'yniga olgan majburiyatlarni to'liq hajmda bajarishi uchun zaruriy moddiy mablag' bilan ta'minlaydi. Biroq bunda agentning bankdagi hisobiga kelib tushgan barcha pul mablag'lari Boshqaruvchiga tegishli deb hisoblanadi.

3.2. Agentga sotib olingan tovarlarning _____ foizi qiymatidagi mukofot tariqasida beriladigan summa Agentning bankdagi hisobiga tushirilib beriladi yoki uning hisobiga tushgan avvalgi mablag'dan Agentning o'zi tomonidan ushlab qolinadi.

3.3. Agent Boshqaruvchiga tovarlarni bergandan _____ kun ichida shartnoma bajarilganligi haqidagi hisobotni va unga ilova tariqasida Tovarlarning narxini tasdiqlovchi va shuningdek Agent sarflagan xarajatlarini tasdiqlovchi hujjatlarni topshirishi zarur.

4. Yengib bo'lmaydigan kuch ta'siri

4.1. Tomonlar shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni Rossiya Federatsiyasining amaldagi qonunlariga mos ravishda vujudga kelgan yengib bo'lmaydigan kuch ta'sirida bajarmaganligi yoki qisman bajarmaganligi uchun javobgarlikdan ozod bo'ladilar.

4.2. Yengib bo'lmaydigan kuch ta'sirida shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni bajarish imkoniyatidan mosuvo bo'lgan tomon _____ kun ichida darhol ikkinchi tomonni ushbu yengib bo'lmaydigan kuch borligini isbotlovchi dalil bilan ogohlantirishi shart.

4.3. Yuqorida ko'rsatilgan holatlarni isbotlovchi hujjatlar kompetent davlat idoralari yoki organlari tomonidan beriladi. Yengib bo'lmaydigan kuch vaziyati haqida ogohlantirmaslik yoki kech ogohlantirish yengib bo'lmaydigan kuch vaziyatiga vaj ko'rsatish huquqini yo'qotilishiga olib keladi.

5. Tomonlarning javobgarligi va boshqa sharoitlar

- 5.1. Shartnoma u imzolangan kundan boshlab kuchga kiradi va "___" _____ 201__ yilgacha amal qiladi.
- 5.2. Tomonlar kommersiya siri hisoblangan bir tomonning ikkinchi tomonga yetkazgan va ushbu shartnomani bajarish uchun zarur bo'lgan barcha axborotni, shuningdek tovarlar qiymati, ularni sotib olish va jo'natish yo'llari haqidagi axborotlarni tarqalmasligi uchun javobgardirlar.
- 5.3. Bir tomon uchun kommersiya siri hisoblangan axborotni tarqatgan tomon unga zararni qoplab berishi shart.
- 5.4. Shartnomada ko'rsatilgan majburiyatlarni bajarmaganlik yoki qisman bajarmaganlik uchun tomonlar Rossiya Federatsiyasi qonunchiligiga mos ravishda javobgarlikka tortiladilar.
- 5.5. Shartnoma bo'yicha barcha bahslar va kelishmovchiliklarni tomonlar muzokara yo'li bilan hal qilishga intilishlari kerak.
- 5.6. Shartnoma bo'yicha bahs va kelishmovchiliklarni muzokara yo'li bilan hal qilish imkoni bo'lmasa, amaldagi qonunchilikka ko'ra hal qilinishi uchun sudga oshiriladi.
- 5.7. Shartnoma imzolanganach, uning yuzasidan olib borilgan barcha muzokaralar, yozishmalar, dastlabki kelishuvlar va u yoki bu tomonlarni shartnoma predmetiga taa'lluqli bo'lgan protokollar o'zining huquqiy kuchini yo'qotadi.
- 5.8. Shartnoma har bir tomon uchun bittadan bir xil huquqiy kuchga ega bo'lgan ikki nusxada tayyorlangan.
- 5.9. Shartnomada ko'rsatilmagan boshqa barcha harakatlarni tomonlar Rossiya Federatsiyasining amaldagi fuqarolik qonunchiligiga asoslangan holda amalga oshiriladi.

6. Tomonlarning manzili va rekvizitlari

Boshqaruvchi	Agent
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Boshqaruvchi	Agent
M. O'.	M. O'.

Oldi-sotdishartnomasi

Oldi-sotdi shartnomasi tovarlarni etkazish va u bilan birga amalga oshiriladigan xizmatlarda tijorat bitimlarining eng keng tarqalgan variantlaridan hisoblanadi.

Oldi-sotdi shartnomasiga binoan sotuvchi harid qiluvchiga o'tkazish, haridor esa tovarni qabul qilib olish va belgilangan summani to'lash majburiyatini oladi.

Savdo-sotiq amaliyotida oldi-sotdi shartnomasining quyidagi turlari mavjud:

Bir martalik tashish shartnomasi– mahsulotni ma'lum vaqtda yoki ma'lum muddatda etkazib berish bo'yicha kelishuv.

Bir martalik tashish shartnomasi qisqa yoki uzoq muddatlarda amalga oshirilishi mumkin. Qisqa muddatli etkazib berishni aniq yoki noaniq (masalan, hosil yig'ishtirib olingandan so'ng, navigatsiya ochilgandan so'ng va boshqalar) belgilash mumkin. Uzoq muddatli shartnomani kompleks va murakkab jihozlarni, transport vositalarini va boshqalarni etkazib berishda tuzish mumkin. Bunday shartnoma 3-5 yil muddatga tuziladi.

Davriy yetkazib berish shartnomasi– ma'lum miqdordagi yoki partiyadagi tovarni tashish shartida belgilangan muntazam davriy yetkazib berishnik o'zda tutuvchi kelishuv hisoblanadi. Qoidaga ko'ra, bu sanoat homashyosi va yarim fabrikatlar – toshko'mir, neft, tabiiygaz, ruda, qog'oz va qog'oz mahsulatlori va boshqalar). Qisqa muddatli shartnoma – 1 yil, uzoq muddatli – 5-10 yil.

Komplekt jihozlarni yetkazib berish shartnomasi – tovarlarni bir-biridan ko'plab farqqiluvchi, murakab tarkibli, juda ko'p shartlar asosida komplektlab yetkazib berish bo'yicha kelishuv.

Oldi-sotdi shartnomasini tuzuvchi tomonlar - sotuvchi va xaridor shartnomada ko'zda tutilgan konkret majburiyatlarni o'z zimmlariga oladilar.

Sotuvchining asosiy majburiyatlari:

- Tovarni etkazib berish;
- Tovarga tegishli hujjatlarni berish.
- Haridorning asosiy majburiyatlari:
- Tovarning narhini to'lash;
- Etkazib berilgan tovarni qabul qilib olish.

- Sotuvchi va haridor bilishi zarur bo'lgan umumiy qoidalar;
- Zararlarni aniqlash va tomonlarning biri yo'l qo'yilgan hatoni qoplash;
- Har hil yig'imlar, soliqlar va to'lovlarni to'lash tartibi;
- to'lov muddatini cho'zish, shuningdek, boshqa intizom buzilishi bo'yicha jarima to'lash;
- transport va valyuta tavakkalchiligi;
- mas'uliyatdan ozod qilish tamoyillari;
- muddatidan ilgari shartnomani bekor qilish tartibi.

Har-hil transport turlarida qo'llaniladigan transport hujjatlari

Barcha transport turlarida ma'lum miqdordagi yukni belgilangan vaqtichida bir yoki bir nechta transport turida tashish uchun yozma ravishda "bosh shartnomalar" tuzish alohida ahamiyat kas betadi. Ushbu kelishuvlarda har bir transport turi uchun aniq transport hujjatlarini qo'llash ko'zda tutilgan.

Dengiz transportida asosiy hujjat konosament hisoblanadi, uni tuzish uchun esa yuklash orderi va shturman tilhati asos qilib olinadi.

Yuklash orderi tashuvchiga tashish shartnomasini tuzish va o'rniga konosament shaklida yozma isbot olish uchun yozmataklif hisoblanadi.

Order quyidagima'lumotlardan iborat:

- jo'natuvchining nomi;
- tushirish portining nomi;
- qabul qiluvchining nomi;
- yuk va uning holatiga qidama'lumotlar;
- yuk jo'natuvchiga to'lov uchun har narhi qidama'lumot.

Shturman tilhatiga kapitani tomonidan aniq kemabortiga qabul qilib olingan yukni tasdiqlovchi order hisoblanadi. Konosament ingliz tilida rasmiylashtiriladi va uchta vazifani bajaradi: yukni tashish uchun kema egasi tomonidan qabul qilinganini tasdiqlaydi; tovarni tashishga yo'naltirilgan hujjat hisoblanadi; dengizda tashish shartnomasi tuzilganligidan guvoh beradi.

Temir yo'l transportida ichki va xalqaro temir yo'lda yuklarni tashishda nakladnoy va uning kopiyasi-dublikati transport hujjati hisoblanadi. Nakladnoy yuk

jo`natuvchi va temiryo`l ma'muriyati o`rtasida tashish shartnomasi tuzilganligi to`g`risidagi rasmiy hujjatsanaladi.

Ichki tashuvlarda kopia-dublikat yukni qabul qilinganligi haqidagi kvaitantsiya deb ataladi. Yo`l qaydnomasi va uning koreshogi transport hujjati hisoblanadi. Yo`l qaydnomasi va nakladnoy yuk bilan birga qabul qilish stantsiyasigacha etkazib boriladi va qabul qiluvchiga topshiriladi. Yo`l qaydnomasi – butemiryo`l transportining ichki hujjati hisoblanadi. Utashish haqlarini to`g`ri belgilanishini nazorat qilish uchun xizmat qiladi. Yukni qabul qilinganligi haqidagi kvitantsiya jo`natish stantsiyasida yuk jo`natuvchida, koreshogi esa temiryo`l stantsiyasida qoldiriladi.

Havo transportida yuk avia nakladnoy yoki havo yo`llari kvaitantsiyasi yuk jo`natuvchi va tashuvchi orasidagi tashish shartnomasiga guvohlik beruvchi hujjat hisoblanadi.

Avia nakladnoy yuk jo`natuvchi tomonidan 3 nusxada to`ldiriladi va yuk bilan birga tashuvchiga topshiriladi. Avia nakladnoyning birinchi nushasiga “tashuvchi uchun” belgisi qo`yilib, yuk jo`natuvchi tomonidan imzolanadi, ikkinchi nusha “qabul qiluvchi uchun” belgisi qo`yilib, yuk jo`natuvchi va tashuvchi tomonidan imzolanadi va yuk bilan birga yuboriladi., uchinchi nushasi esa tashuvchi tomonidan imzolanib, yukni qabul qilib oligandan so`ng yuk jo`natuvchiga qaytarib beriladi. Nakladnoyda yukning nomi, jo`natuvchi va qabul qiluvchi aeroportlarning nomi, nakladnoyga ilova qilinayotgan hujjatlarning nomi, yukning narhi, tashish uchun to`langan haq, nakladnoyni to`ldirish vaqti va boshqalar ko`rsatiladi.

Avia nakladnoy tovar harakatini boshqaruvchi ham, taqdim etuvchi hujjat ham hisoblanmaydi. U faqat tashish shartnomasi tuzilganligini, tovarni tashish uchun qabul qilinganligini va tashish shartlarini tasdiqlovchi hujjat hisoblanadi. Bir qator davlatlarda u bojxona deklaratsiyasi sifatida ishlatiladi.

Avtomobil transportida yuklarni tashishda yo`l varaqasi va tovar-transport hujjatidan foydalaniladi.

Yo'l varaqasi birlamchi hujjat bo'lib, tovar-transportn akldnoyi (TTN) bilan birga avtotransport vositasi va haydovchining ishini hisoblab borish, haydovchiga oylik maoshini belgilashda ishlatiladi. Yo'l varaqasi avtotransport korxonasi mas'ul hodimlari (dispetcher) tomonidan to'ldiriladi:

- liniyaga chiqishdano ldi;
- liniyada;
- avtotransport korxonasiga qaytgandan so'ng.

TTN yuk jo'natuvchi tomonidan tashuvchiga berilib, yukni hisobdan chiqarish va qabul qiluvchining yukni qabul qilib olganligini tasdiqlovchi asosiy hujjat hisoblanadi. Yuk jo'natuvchi kamida to'rt nushada TTN to'ldiradi: birinchisi yuk jo'natuvchida qoladi, ikkinchisi yuk qabul qiluvchiga beriladi, uchinchi va to'rtinchisi ATKga beriladi. Tashish uchun hisob-kitobishlari bajarilgandan so'ng uchinchi nusha yukj o'natuvchigaqaytariladi. TTN ikki bo'limdan iborat: tovar va transport. Halqaro tashishlarda CMR nakladnoyi rasmiylashtiriladi.

Havo transportida daryo nakladnoy yoki dengizkonosamenti (daryo-dengiz aralashtashishlarda) yuklarni tashishda shartnoma mavjudligini isbotlovchi hujjat hisoblanadi. Bu hujjatlar yuk jo'natuvchi tomonidanyagona namuna asosida tayyorlanadi. Nakladnoyda keltirilgan ma'lumotlarga asoslanib yuk jo'natuvchi port yoki pristan yo'l qaydnomasini tuzadi va u yuk bilan birgalikda qabul qiluvchi port yoki pristanda qoladi. Yukning qabul qilinganligi haqida jo'natuvchiga kvitantsiya beriladi. Nakladnoyda yuk jo'natuvchi, kemandi nomi yoki uning tartib raqami, jo'natuvchi va qabul qiluvchi portlarning nomi, yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchilarning to'liq nomi va manzili va yuk haqidagi barcha ma'lumotlar ko'rsatiladi.

Tovarbilanjo'natiladiganhujjatlar

Yuklarni halqaro tashishda tashish hujjatlaridan tashqari tovar bilanjo'natiladiganhujjatlarhammavjud. Halqaro savdo palatasi va halqaro savdo ishlarini rasmiylashtiruvchi Komitet tomonidan yagona hujjatlar namunasi ishlab chiqilgan:

Schet-faktura– jo`natilayotgan tovarga tijorat hisobi, Uning asosiy vazifasi tovar uchun belgilangan to`lov summasi hisoblanadi. Bundan tashqari schet-faktura tovarga nakladnoy sifatida foydalanilishi mumkin. Unda quyidagi ma`lumotlar ko`rsatiladi: bitimda ishtirok etayotgan tomonlarning nomi va manzili; shartnoma haqidagi axborotlar; yukning tavsifi va kodi; yonilg`I miqdori, yukning massasi, yukning narhi, yetkazib berish shartlari.

Konsullik schet-fakturasi– schet-fakturaning yukni qabul qilayotgan davlat tilidagi nusxasi.

Upakovka varaqasi– tovar bilan jo`natiladigan asosiy hujjatlardan biri hisoblanib, unda bir yuk o`rniga joylashtirilgan barcha tur va navdagi yuklar bo`yicha ma`lumotlar kiritilgan. Upakovkaga moslashtirilgan cho`ntakka solib qo`yiladi. Upakovka varaqasida har bir tovarning navi, soni va tartib raqami ko`rsatiladi.

Yuk manifesti – transport vositalarida tashilayotgan barcha tovarlarni hisobga oluvchi hujjat. Yuk manifesti tovar haqidagi quyidagi ma`lumotlardan tashkil topadi: transport hujjatlari tartib raqami, yuk jo`natuvchi va qabul qiluvchining nomi; tovarning markirovkasi, soni, massasi.

Bordero – huddi yuk manifesti kabi hujjat bo`lib, u avtomobillarda tashishni amalga oshirishda ishlatiladi.

Tovarning kelib chiqishi haqidagi sertifikat- bitim tuzilayotgan davlatlar o`rtasida imtiyozli boj haqi to`lash amalga oshirilganda talab etiladigan hujjat.

Tovarning sifatiga oid sertifikat – birtashish hujjati ga ko`ra jo`natilayotgan tovarlarning har bir partiyasiga beriladi. Qoidaga ko`ra bu hujjat faqat oziq-ovqat mahsulotlari, kosmetika va shunga o`xshash tovarlarga beriladi. Sertifikatda quyidagilar ko`rsatiladi: sertifikat bergan tashkilotning nomi, sertifikatning tartib raqami, berilgan vaqti, tovarning nomi, jo`natuvchi, qabul qiluvchi, tovarning tavsifi va navi, miqdori, ishlab chiqilgan vaqti, standart talabiga mosligi.

Fitosanitar sertifikat – davlat organlari tomonidan karantin bo`lgan daryo kiev eksport qilayotgan davlat o`simliklarini himoya qilishda beriladi. U transport hujjatlariga qo`shib jo`natiladi.

Fumigatsion sertifikat – bu hujjat oziq-ovqat mahsulotlarida har hil hasharotlarni yo`qotish uchun qayta ishlov berilganligini tasdiqlashda ishlatiladi.

Gigienasertifikati

(tahlilsertifikati

-

insonsog`lig`Iuchunzararkeltiradigantovarlargatalabetiladi. Turli davlatlarda bu tovarlar nomenklaturasi har hil bo`lishi mumkin, lekin shunday tovarlar borki, ularga majburiy ravishda bunday sertifikattalar beriladi: oziq-ovqat mahsulotlari; konservantlar; bolalar uchun tovarlar; ichimlik suv ta`minotida ishlatiluvchi materiallar, buyumlar va jihozlar; parfyumeriya-kosmetika vositalari; himiya va neft-himiya mahsulotlari; polimer va sintetik materiallar; inson terisi bilan bog`lanuvchi buyumlar.

Veterinariyasertifikati

–

hayvonvaparrandalarnihamdaularningmahsulotlariniimportqilishdarasmiylashtiriladi.

Butovarlarnitashishfaqatbelgilanganveterinarnazoratpunktlaridamavjudveterinarsertifikatlarimavjudbo`lgandaruhsatberiladi.

Havfli yuklar uchun sertifikat – bu transport tashkiloti tomonidan havfli yuklarto`g`rie`lonqilinganliginibildiruvchi hujjathisoblanadi. Sertifikat jo`natilayotgan tovar to`liq va to`g`ri havfli yukka mansubligi; yuk o`z hususiyatidan kelib chiqqan holda upakovka qilinganligi tashishda havfsizlikni ta`minlashi, yuk talab darajasida markirovka qilinganligini tasdiqlashi kerak.

Nazorat savollari.

1. Transport –ekspeditorlik shartnomasi nima?
2. Transport agentlik shartnomasinima?
3. Oldi-sotdi shartnomasi nima?
4. Har hil transport turlarida qo`llaniladigan transport hujjatlari nimalardan iborat?
5. Tovar bilan jo`natiladigan hujjatlar nimalardan iborat?

4-mavzu.TRANSPORT-EKSPEDITION XIZMATLAR KO`RSATISHNING ME'YORIY – HUQUQIY ASOSI

Reja:

1. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko`rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me'yoriy hujjatlar tizimi.
2. Ekspeditorlik va agentlik korhonalarida da'vo ishlarining tashkil etilishi.
3. Ekspeditorlik topshiriqnomasini rasmiylashtirish

Tayanch iboralar:*huquq normalari, nizom, halqaro bitimlar, halqaro konventsiya, unifikatsiya, tijorat shartlari, fuqarolik kodeksi, da'vo, e'tiroz ishlari , tijorat dalolatnomasi.*

Transport-ekspeditorlik xizmatlari ko`rsatishni tartibga soluvchi qonunlar va me'yoriy hujjatlar tizimi

Transport-ekspeditorlik faoliyati turli ko`rinishdagi va turli shakllarga ega bo`lgan mulkchilikdag i va jismoniy shahslar va korhonalar o`rtasidagi munosabatlarni qamrab oladi.

Aniq transport turlariga taalluqli milliy huquq normalariga transport ustavlari va kodekslari kiradi. Hozirgi kunda davlatimizda quyidagi ustav va kodekslar mavjud:

- Avtomobil transporti nizomi;
- Temiryo`l transporti nizomi;
- Havo transporti kodeksi.

Halqaro aloqalarda har bir transport turi bo`yicha ko`p sonli halqaro bitimlar tuzilgan bo`lib, u transport konvensiyalari deb nomlanadi.

Temiryo`l transporti. Temir yo`l transporti da quyidagi asosiy konventsiya va bitimlar amal qiladi:

- Temir yo`l transporti dahal qarotashishlar haqida konventsiya (1980 y.);

- Temir yoʻl transportida halqaro yuktashish haqida bitim (1953 y.);
- Chegara orqali yuk larni temir yoʻl da ashishni osonlashtirish haqidagi halqaro konventsiya (1952 y.) va boshqalar.

Temir yoʻl transporti samaradorligini oshirishga yoʻnaltirilgan faoliyatda Temir yoʻllar halqaro ittifoqi (Mejdunarodniy soyuz jelezni hdorog- MSJD) muhim ahamiyatga ega. U 1992 yilda Genueda Halqaro iqtisodiy konferentsiyaning qarori bilan yaratilgan. MSJDning maqsadi - halqaro yoʻnalishlarda tashishlarni amalga oshiruvchi temiryoʻllarni qurishsharoitlarini yaxshilash, ularni muvofiqlashtirish va standartlashtirish, milliy temiryoʻl maʼmuriyatlari bilan aloqani yaxshilashdan iborat.

Avtomobiltransporti. Avtomobil transportida quyidagi asosiy konventsiya va bitimlar amalqiladi:

- 1956 yilda Jenevada imzolangan yuklarni halqaro tashish shartnomasi haqidagi konventsiya;
- 1973 yilda imzolangan avtomobillarda halqaro yuk va passajirlarni tashish shartnomasi haqidagi konventsiya;
- 1975 yildagi halqaro avtomagistrallar haqidagi Evropabitimi;
- 1957 yilda imzolangan va 2003 yilda qayta tahrirdan oʻtkazilgan havfli yuklarni halqaro yoʻllarda tashish haqidagi Evropabitimi (DOPOG);
- 1975 yilda yuklarni tashishda halqaro yoʻllarda tashish kitobchasini qoʻllash haqidagi bojhona konventsiyasi (MDP).

BMTE vropaiqtisodiy komitetining Ichki transport komiteti (Komitet povnutrennomu transportu – KVT) 1948 yilda barcha turdagi ichki transportlar sohasida hamkorlikni rivojlantirish maqsadida tashkil etilgan. Unga barcha BMT Evropa iqtisodiy komitetiga aʼzo davlatlar aʼzo hisoblanadi.

Ichki transport komitetining faolishtiroki va yordami bilan halqaro tashuvlarni soddalashtirish, unifikatsiyalash va milliy meʼyorlarni yaxshilash borasida birqator konventsiya va bitimlar, tavsiyalar ishlab chiqilgan. Faqatgin aavtomobil transporti sohasida Ichki transport komiteti 40 ga yaqin halqaro

konventsia va bitimlar, Tvkonstruksiya haqidagi 50 yaqin qoidalari shlab chiqilgan.

Ichki transport komiteti faoliyatida halqaro avtomobillar harakati va yuk hamda passajirlarni tashishni tashkil etish bo'yicha barcha masalalar yoritib berilgan. BMT Evropa iqtisodiy komitetining Ichki transport komiteti tomonidan ishlab chiqilgan va maqabulqilingan me'yoriy hujjatlar asosida halqaro aloqalarda yuk va passajirlarni tashish bo'yicha ikki tomonlama bitimlar tuziladi.

Avtomobil transporti halqaro ittifoqi(Mejdunarodniy soyuz avtomobil nogo transporta – MSAT) ga 1948 yilda Evropa avtomobil yo'llari va avtomobil transporti assotsiatsiyasi tomonidan asossolingan. Uning shtab-kvartirasi Jenevashahrida joylashgan. MSATning asosiy maqsadi – avtomobillarda tashuvchilarning manfaatlari asosida avtomobillarda halqaro tashuvlarni rivojlantirishga imkoniyat yaratishdir. MSATga 45 ta davlatning 150 dan ortiq assotsiatsiyalari kiradi. Uning asosiy yo'nalishlari:

- Halqaro avtomobillarda tashuvlarda davlat chegaralaridan o'tish, soliq va yig'implarni qisqartirish yoki bekor qilish, mijozlarga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash, haydovchilar ishi va dam olishini tashkil etish va boshqalar;
- Muvofiqlashtirish va milliy va halqaro transportni rivojlantirish bo'yicha tadbirlarni qo'llab-quvvatlash;
- ma'lumot va ahborotlarni materiallarini yaratish;
- avtomobillarda halqaro tashish masalalari bo'yicha tadqiqot natijalarini, MSAT a'zolari haqidagi ma'lumotnomalarni nashr qilish.

Avtomobillarda halqaro yuklarni tashishda tijorat shartlarini aniqlash va tartibga solishda Yuklarni halqaro yo'llarda tashish shartnomasi haqidagi konventsia(Konventsia odogovo remejdunarodnoy dorojnoy perevozkigruzov – KDPG) asosiy hujjat hisoblanadi.

Bu konventsia BMT Evropa iqtisodiy komitetining Ichki transport komitet idoirasida 1961 yilda ishlab chiqilgan bo'lib, unda 25 ta davlat ishtirok etadi. KDPG ning amaliy masalalari bilan MSAT shug'ullanadi.

Konventsia avtomobillarda yuklarni tashishni tartibga solishda oliy yuridik kuchga ega bo'lgan halqaro shartnoma hisoblanadi. Unga Evropaning barcha davlatlari va Osiyo hamda Afrikaning bir qator davlatlari a'zo.

Bu konventsiyaning amal qilish doiralari: tashuvchining javobgarligi, tashish shartnomasini tuzish va bajarish, e'tiroz va da'volar, bir nechta tashuvchilar orqali tashishni tashkil etish va boshqalar.

Havo transporti. Havo transporti HH asrning boshlarida paydo bo'lib, u passajirlarni, pochta va yuklarni mamlakatlar va dunyoning yirik shaharlari orasida muntazam tashishlarni amalga oshirib kelmoqda. Tahminan 40 yil ichida halqaro liniyalarda passajirlarni tashish deyarli 42 baravarga ortdi.

Havo transporti sohasida katta avtoritetga ega bo'lgan halqaro tashkilot Grajdani aviatsiya sihalqaro tashkiloti hisoblanadi. Butashkilot 1947 yilda Chikago konventsiyasi asosida BMT tomonidan tashkil etilgan bo'lib, unga 150 davlat a'zo bo'lgan. SHtab-kvatirasi Monreal shahrida joylashgan.

Uning asosiy vazifasi:

- havo huquqibo'yicha halqaro konventsia loyihalarini va boshqa hujjatlarni tayyorlash;
- standartlarni ishlab chiqish va tasdiqlash, havo navigatsiyasi havfsizligi turli muammolarini va atrof muhitni muhofaza qilish bo'yicha tavsiyanomalarni ishlab chiqish;
- havo transporti bo'yicha konkret muammolarni o'rganish va natijalarni manfaatdor davlatlarga taqdim etish.

Bundan tashqari "Halqaro tranzit havo aloqalari haqida", "Halqaro havo tashuvlar haqida va "Halqaro havo tashuvlariga taalluqli ayrim qoidalarni unifikatsiya qilish haqida" gikonventsiyalar ham amal qiladi.

Ekspeditorlik va agentlik korxonalaridada 'voishlarining tashkil etilishi

Yuklarni tashish va transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish bilan bog'liq ekspeditorlik va agentlik tashkilotlarida shartnoma-huquqiy ishlar tijorat niamalga oshirishda firmaning mavqeida alohida ahamiyatga ega hisoblanadi.

Fuqarolik kodeksi yuklarni tashish shartnomasining bajarilishi, agentlik yoki ekspeditorlik xizmatlari bilan bog`lik talablarni sud va arbitrajlik organlari orqali tartibga solishni ko`zda tutadi.

Kodekslarda va nizomlarda yuklarni tashishnida yuzaga keluvchi nizolarda tashuvchiga nisbatan da`vo qilish majburiyati ko`zda tutilgan.

O`z vaqtida bir tomondan ikkinchi tomonga taqdim etilmagan yoki qonuniy noto`g`r itaqdim etilgan da`vo yuk jo`natuvchi yoki qabul qiluvchini, ya`ni sud yoki arbitrajga shikoyat qilishda nmahrum etadi.

Transportda qo`llaniladigan da`vo – buyuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi yoki ekspeditor tomonidan tashuvchiga tashish bo`yicha o`z majburiyatini bajarmaganligi uchun haq to`lashdir. Agar tashuvchi tashish bajarilmasdan oldin uni sifatli bajarish majburiyatidan o`zini mustasno qilsa, ya`ni transport hujjatlarida yoki boshqa shartlarga ko`ra (masalan, yukning massa yoki holatiga nisbatan “sifati va miqdori noma`lum”) da`vo ishlari ko`rib chiqilmaydi.

Transport kodekslari va nizomlarda yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchilarning turli ko`rinishdagi talablariga ko`ra ularning da`volarini ko`ribchiqish va qondirish uchun tartib va muddatlari ko`rsatilgan qoidalar ishlab chiqilgan. Har qanday transport korhonasida shartnoma-huquqiy xizmatdan tashqari shikoyat va e`tirozlar xizmati ham tashkil etilishi, unga yurist emas, balki korhona mansabdor shahslaridan biri mas`ul etib tayinlanishi kerak, chunki yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchilar bilan ular o`zaro aloqada bo`ladilar.

Kodeksga muvofiq da`vo o`z maravishda taqdim etilishi, tashuvchi esa uni olgandan so`ng e`tirozni tasdiqlovch ihujjat taqdim etilmagan bo`lsa ikki haftadan so`ng uni ko`rib chiqmasdan qaytarish huquqiga ega.

Ekspeditorlik topshiriqnoma (dalolatnoma)sini rasmiylashtirish

Tijorat dalolat nomasini tuzishdan maqsad yuk jo`natuvchi, qabul qiluvchi va tashuvchi tomonidan tashish shartnomasi buzilganda moddiy javobgarlikka asos bo`ladigan holatni tasdiqlashdan iborat.

Bu dalolatnoma quyidagi holatlarda tuziladi:

- Yuknin gnomi, massasi va miqdori yoki tashish hujjatida ko`rsatilgan ma`lumotga mos kelmasa;

- Yuk yoki bagajning shikastlanishida;
- Yuk yoki bagajning hujjati bo`lmasa yoki aksincha;
- Tashuvchiga o`g`irlangan yuk yoki bagaj topshirilsa.

Tashuvchi yuqoridagi holatlardan birini o`zi aniqlagan bo`lsa dalolatnoma tuzishga majbur bo`ladi. Tijorat dalolatnomasi yukni topshirish yoki tushirish kunida tekshirib, yo`lda esa holatani qlangan kunda yoki yukni tushirish vaqtida tuziladi. Tijorat dalolatnomasida yuk, bagaj va aniqlangan holatning aniq va batafsil tavsifi keltirilishi, unda hech qanday taklif va hulosalar bo`lmasligi kerak.

Tijorat dalolatnomasidagi savollarga aniq javoblar berilishi, o`chirishlar va qaytarilish lar bo`lmasligi kerak. Agar yuklar noto`g`ri ortilgan, mahkamlangan yoki joylashtirilgan bo`lsa, ular aniq ko`rsatilishi lozim. Dalolatnoma uch nushada tuziladi. Birinchisi yuk jo`natuvchiga, ikkinch isiterminal, port yoki stantsiyaga, uchinchi sitashuvchiga taqdim etiladi.

Yuk jo`natuvchi tekshiruv vaqtida ishtirok etgan bo`lsa dalolatnomaga imzo qo`yadi, tashuvchi tomonidan esa tijorat dalolatnomasi qoidalarida belgilangan lavozimdagi shahslardan bir iimzo qo`yadi. Dalolatnoma tuzuvchi tomonlarning har biri unga imzo qo`yishi shart, agar ulardan biri tomonidan norozilik bo`lsa, ilovada o`z fikrini keltirish mumkin.

Nazorat savollari?

1. TEXlar qanday xuquqiy-me`yoriy xujjatlar asosida tartibga solinadi?
2. TEXKlardada 'voishlarining tashkil etilishi?
3. Ekspeditorlik topshiriqnomasi qanday rasmiylashtiriladi?
4. Tijorat dalolatnomasi nima?

5-mavzu. YUKLARNI HAR XIL TRANSPORT TURLARI BILAN YETKAZIB BERISHDA TRANSPORT- EKSPIDOTORLIK XIZMAT KO'RSATISHNING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI

Reja:

1. Yuklarni aralash tashishda transport-ekspeditsion faoliyat.
2. Yuklarni aralash tashishning o'ziga xos xususiyatlari.
3. Yuklarni har xil transport turlari bilan jo'natishda ekspeditorlik va agentlik xizmatlari ko'rsatish.
4. Maxsus shartlar bo'yicha tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish.
5. Yuklarni berish va etkazish manzilini o'zgartirish (pereadresovka) qoidalari.

Yuklarni aralash tashishda transport-ekspeditsion faoliyat

Aralash tashish –aralash tashish shartnomasiga muvofiq eng kamida ikkita transport turi bilan bajariladigan tashish.

Aralash tashish operatori – yuridik shaxs bo'lib:

a) o'zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiluvchi boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasini tuzadi va shartnomaning bajarilishi uchun javobgarlikni zimmasiga oladi;

b) yuk jo'natuvchi va tashuvchilarni ham o'z ichiga oladigan uchinchi tomon nomidan emas, balki aralash tashish shartnomasining tomoni sifatida chiqadi.

Aralash tashish shartnomasi –uning asosida aralash tashish operatori ma'lum bir tashish to'lovlari evaziga aralash tashishni amalga oshirish yoki amalga oshirishni ta'minlash majburiyatini zimmasiga oladigan shartnoma.

Aralash tashish nakladnoyi –

- a) aralash tashish shartnomasi tuzilganligini;
- b) yukning aralash tashish operatorining tasarrufiga olinganligini;
- v) aralash tashish operatori tomonidan yukni aralash tashish shartnomasining shartlariga muvofiq etkazib berish majburiyati olinganligini tasdiqlaydigan hujjatdir.

Yuk jo‘natuvchi – o‘zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiladigan boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasini tuzadigan shaxs, yoki o‘zining nomidan yoki uning nomidan harakat qiladigan boshqa yuridik shaxs orqali aralash tashish shartnomasining shartlariga muvofiq yukni aralash tashish operatoriga amalda topshiruvchi shaxs.

Yukni qabul qilib oluvchi – yukni qabul qilib olish uchun vakil qilingan shaxs.

Tashuvchi – aralash tashish operatori yoki uning agenti bilan yuklarni qandaydir bir bitta transport turida tashishga shartnoma tuzgan yuridik shaxs.

Agent – aralash tashish operatori nomidan yoki uning topshirig‘i bo‘yicha aralash tashish shartnomasining bajarilishi bilan bog‘liq bo‘lgan operatsiyalarni amalga oshiruvchi shaxs.

Yuklarni aralash tashishning o‘ziga xos xususiyatlari

Tranzit yuklarni tashish uchun avtomobil va havo transportining jalb qilinishi, shuningdek konteynerli tashishlarning rivojlanishi va tashishlarni ratsionallashtirishdan manfaatdorlik tashishni transportning bir nechta turi bilan bajarishga bo‘lgan ehtiyojni dunyoga keltiradi. Mamlakat ichida ham, mamlakatlar o‘rtasida ham bunday tashishlar aralash (multimodal) tashishlar deb ataladi va [4] darslikda keltirilgan.

Yuqorida qayd qilib o‘tilganidek aralash tashishni tashkil qilish ikkita transport-huquqiy muammoni, aynan esa:

- Transportirovka qilish mobaynida hamkor tashuvchilar bilan o‘zaro munosabatlarni ishlab chiqish;
- Tashishning huquqiy rejimini, xususan, hamkor tashuvchilarning yuk jo‘natuvchi oldidagi javobgarligini aniqlashni talab qiladi.

Aralash tashishda tashish shartnomasi bevosita yuk jo‘natuvchi bilan yukni tashish uchun qabul qilib oladigan transport yoki ekspeditorlik korxonasi o‘rtasida tuziladi. Aralash tashish bo‘yicha huquqiy munosabatlarning ishtirokchilari qatoriga yukni qabul qilib oluvchidan tashqari boshqa turdagi transport

vositalariga ega bo'lgan, tashishda ishtirok etadigan transport korxonalari ham qo'shiladi. Butun etkazib berish yo'li uchun tuzilgan yagona tashish hujjati bo'yicha yuklarni tashish aralash tashishlarning muhim alomatlaridan biri bo'lib hisoblanadi.

Etkazib berish davomida yuk halokatga uchragan yoki shikastlangan yoki tijorat nuqtai-nazaridan yaroqsiz holga kelgan taqdirda yukni jo'natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchi oldida alohida tashuvchilar emas, balki aralash tashishga hujjat bergan ekspeditor yoki transport korxonasi bevosita javobgar bo'ladi, ular yuk jo'natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchining asoslangan da'volarini qanoatlantirgandan keyin o'zlari ko'rgan zararni aybdor tashuvchi yoki transport korxonasidan undirib oladi.

Mamlakat ichidagi aralash tashishlarda javobgarlik tashishda ishtirok etadigan har bir transport turining transport tashkilotlarining zimmasida bo'ladi. Bunda har bir transport turi nomidan belgilangan punktlarda yoki yuklarni qayta yuklash punktlarida joylashgan transport tashkilotlari chiqadi (javobgarlik yuk amalda topshirilgunga qadar topshiruvchi tomonning, topshirilgandan keyin esa – qabul qiluvchi tomonning zimmasida bo'ladi).

Barcha transport-huquqiy muammolarni hal qilish, shuningdek yuk egalari zaruriy huquqiy kafolatlarni taqdim qilish va transport operatsiyalarini rasmiylashtirishni soddalashtirishga bo'lgan intilish ekspeditorlik firmalari, tashuvchilar va xalqaro transport tashkilotlarini halqaro bog'lanishlarda yuklarni bir nechta transport turi bilan tashishga mo'ljallangan konosamentlar va aralash tashish hujjatlarining proformalarini ishlab chiqishga olib kelgan.

Konosamentlar va aralash tashish hujjatlari, tabiiyki, aralash bog'lanishda yuklarni tashish shartnomasi bo'lib hisoblanadi, u bo'yicha yukni etkazib berish bitta tashish hujjati bilan amalga oshiriladi, bu hujjatni bergan shaxs esa butun yo'l davomida javobgarlikni zimmasiga oladi. Aralash tashishlarning rivojlanishi transport xizmatlari bozorida yangi figura – aralash tashish operatorining paydo bo'lishiga olib kelgan. Aralash tashish operatori sifatida transport korxonalari ham, ekspeditorlar ham chiqadi, biroq har qanday holatda ham o'zining nomidan aralash tashish hujjatini bergan, ya'ni shartnomani imzolagan aralash tashish operatori

tashish uchun to'liq javobgarlikni zimmasiga oladi, o'zining xizmatlarini yagona to'lov evaziga taqdim qiladi.

Hozirgi kunda aralash tashish operatorlari sifatida bir tomondan, transport vositalarining egalari, ijarachilari, menedjerlari, ikkinchi tomondan esa – ekspeditorlar chiqadi. Zamonaviy tashuvchi bir paytning o'zida aralash tashish operatori ham bo'lishi mumkin. Ekspeditr, operator bo'lish bilan birgalikda, agar aralash tashish davomida uning uchastkalaridan birida yukni etkazib berish uchun o'zining avtotransporti yoki yollangan kemadan foydalansa – bir paytning o'zida tashuvchi ham bo'lishi mumkin.

Operator ham, odatdagi ekspeditor ham aralash bog'lanishda yukni tashishni tashkil qiladi, biroq birinchisi uni o'zining transport hujjati bilan rasmiylashtiradi, ikkinchisi esa yuk jo'natuvchiga amaldagi tashuvchining transport hujjatini topshiradi. Shundan kelib chiqqan holda, yuklarni tashishning tarmoq qoidalarida shunday shart borki, u yukni ekspeditorning yukni qayta yuklash punktida joylashgan vakilining manziliga etkazib berishni ko'zda tutadi, bunda nakladnoyga "Yukni keyinchalik avtomobil transportida tashish uchun" yoki "yukni keyinchalik temir yo'l transporti bilan jo'natish uchun" degan belgi qo'yiladi. Qayta yuklash punktidan yuk to'g'ridan-to'g'ri bog'lanishdagi yuklar uchun imtiyozli tariflardan foydalanish bilan keyinchalik transportning mos keluvchi turiga topshirish yoki saqlash shartnomasi bo'yicha saqlash uchun yangi hujjat (nakladnoy) bo'yicha tashiladi.

Aralash tashish nakladnoyini rasmiylashtirish

Yukni o'zining tasarrufiga qabul qilib olishda aralash tashish operatori yuk jo'natuvchiga butun yo'l davomida yukka hamrohlik qilishi lozim bo'lgan aralash tashish nakladnoyini berishi shart. Aralash tashish nakladnoyi aralash tashish operatori yoki uning tomonidan vakil qilingan shaxs tomonidan albatta imzolangan bo'lishi shart. Aralash tashish nakladnoyi quyidagi ma'lumotlarni o'z ichiga olgan bo'lishi lozim.:

- Yukning turi, markirovkasi, joylar soni, yukning brutto og'irligi yoki uning har qanday o'lchov birliklaridagi miqdori, yukning xavfli xarakteriga ko'rsatmalar;
- Yukning tashqi holati;
- Aralash tashish operatorining to'liq nomi va yuridik manzili;
- Yuk jo'natuvchining to'liq nomi va yuridik manzili;
- Yukni qabul qilib oluvchining to'liq nomi va pochta manzili;
- Yukni jo'natish punkti va yukning aralash tashish operatorining tasarrufiga qabul qilinganlik sanasi;
- Etkazib berish punkti;
- Agar u tomonlar o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishilgan bo'lsa, yukni etkazib berish punktiga etkazish sanasi yoki muddati;
- Aralash tashish nakladnoyining berilgan joyi va sanasi;
- Aralash tashish operatori yoki u tomonidan vakil qilingan shaxsning imzosi;
- Agar u tomonlar o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishilgan bo'lsa, har bir transport turi bo'yicha tashish to'lovlari yoki umumiy tashish to'lovlari;
- Tashish to'lovlari yuk jo'natuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi o'rtasida qanday taqsimlanishi to'g'risida ko'rsatma;
- Ko'zda tutilgan tashish marshruti, foydalaniladigan transport turlari va agar aralash tashish nakladnoyini berish paytida ular ma'lum bo'lsa – yukni qayta yuklash punktlari;
- Agar ular amaldagi qonunchilikka zid bo'lmasa, aralash tashishning tomonlari o'rtasida kelishilgan boshqa har qanday shartlar.

Agar aralash tashish operatori yoki uning nomidan harakat qiladigan shaxs yuk to'g'risida aralash tashish hujjatida ko'rsatilgan ma'lumotlar haqiqiylikka mos kelmasligini bilsa yoki bunga asosli ravishda shubha qilsa va unda bu ma'lumotlarni tekshirib ko'rish imkoniyati bo'lmasa, u aralash tashish hujjatiga ushbu noaniqliklarni, shubhalanish uchun asoslarni va tekshirib ko'rish uchun imkoniyat yo'qligini ko'rsatish bilan mos keluvchi yozuvlarni kiritishi shart. Agar aralash tashish operatori yoki uning nomidan harakat qiluvchi shaxs aralash tashish

hujjatida yukning tashqi holatini ko'rsatmasa, uning tasarrufiga qabul qilingan yukning tashqi holati yaxshi deb hisoblanadi.

Aralash tashish nakladnoyining berilishi yuklarni qandaydir bir transport turi bilan tashishni ham o'z ichiga olgan holda aralash tashish shartnomasining bajarilishi bilan bog'liq bo'lgan ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarish uchun boshqa hujjatlarning berilishini istisno qilmaydi. Ko'rsatilgan hujjatlarni rasmiylashtirish va berish o'rnatilgan tartibda amalga oshiriladi.

Aralash tashish operatorining tashuvchilar va agentlar bilan o'zaro munosabatlari

Aralash tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarish uchun aralash tashish operatori yukni tashishga yoki ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarishga subpudrat shartnomalarini tuzishi mumkin.

Aralash tashish operatorining tashuvchilar bilan yukni tashish shartnomasi bo'yicha majburiyatlarni bajarish bilan bog'liq bo'lgan o'zaro munosabatlari transportning mos keluvchi turlarining nizomlari (kodekslari) va ularni rivojlantirish uchun chiqariladigan qoidalar bilan belgilanadi. Bunda aralash tashish operatori yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilar uchun mazkur nizomlarda (kodekslarda) ko'zda tutilgan huquqlardan foydalanadi, majburiyatlar va javobgarlikni zimamasiga oladi. Aralash tashish operatorining agentlar bilan ba'zi bir alohida operatsiyalarni bajarish bo'yicha shartnomaning bajarilishi bilan bog'liq bo'lgan o'zaro shartnomalari tomonlar o'rtasida tuzilgan shartnomaning shartlari bilan belgilanadi.

Aralash tashish operatori uni yuk jo'natuvchidan o'zining tasarrufiga qabul qilib olgan paytdan boshlab to yukni qabul qilib oluvchiga topshirish paytigacha, agar yukning yo'qolishi, kamomadi, shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi aralash tashish operatori oldini olishga qodir bo'lmagan va ularni bartaraf qilish unga bog'liq bo'lmagan holatlar oqibatida sodir bo'lganligini isbotlay olmasa, yukning to'liq saqlanishi uchun javob beradi. Operatorning (aralash tashish operatorining) javobgarligi qoidalarining 5-moddasiga ko'ra yukning yo'qolganligi

yoki shikastlanganligi va etkazib berishdagi kechikishlar uchun tashuvchi ham xuddi shunday tartibda javobgar bo'ladi.

Agar yukni etkazib berishning muddatlari kelishilgandan keyin 90 kalendar kun mobaynida yuk manzilga etkazib berilmasa, yuk yo'qolgan deb hisoblanadi. Yukning yo'qolganligi yoki shikastlanganligi to'g'risida operator yukni qabul qilib oluvchiga topshirish paytida, ular noaniq xarakterga ega bo'lgan taqdirda esa – keyingi olti kalendar kun mobaynida xabar berishi lozim. Da'vo qilish muddatining o'tganligi 9 oy qilib belgilangan.

Aralash tashish operatori quyidagi hollarda yukning yo'qolganligi, kamomadi, shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi uchun javobgarlikdan ozod qilinadi:

a) yuk soz holdagi yiriklashtirilgan transport birligida (konteynerda, echib olinadigan kuzovda, avtomobil tirkamasida) yuk jo'natuvchining shikastlanmagan plombalari bilan, donabay yuk esa – yuk jo'natuvchi yoki ishlab chiqaruvchining shikastlanmagan himoya markirovkasi, banderollari, plombalari bilan etib kelgan hollarda;

b) kamomad, shikastlanish yoki yaroqsiz holga kelish yukni ochiq hvrakatlanuvchi sostav bilan tashish bilan bog'liq bo'lgan tabiiy sabablar oqibatida sodir bo'lgan hollarda;

v) yukning kamomadi tabiiy kamayish me'yorlaridan oshiq bo'lmagan hollarda.

Ko'rsatilgan hollarda aralash tashish operatori, agar da'vo qiluvchi tomon yukning yo'qolishi, kamomadi, shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi aralash tashish operatorining aybi bilan sodir bo'lganligini isbotlay olsa, yukning saqlanmaganligi uchun javob beradi.

Aralash tashishni amalga oshirish jarayonida nosoz yoki shikastlangan yuk o'rinlari aniqlanganda, ularni belgilangan manzilga qo'shimcha shikastlanishlarsiz, me'yordan ortiq tabiiy yo'qolishlarsiz yoki yukni yaroqsiz holga keltirmasdan etkazib berishning iloji bo'lmagan hollarda aralash tashish operatori yoki uning agentlari o'z hisobidan yukni tegishli tartibga keltirishlari (idishni ta'mirlash yoki yukni boshqa idishga qayta joylash, markirovkani tuzatish yoki qayta

markirovkalash) va faqatgina shundan keyin yukni keyingi tashishga taqdim qilishlari lozim. Amalga oshirilgan ta'mirlash ishlari, yukni boshqa idishga qayta joylash yoki qayta markirovkalash to'g'risida aralash tashish operatori yoki uning agentlari tijorat dalolatnomasi tuzishlari va yuk bilan birgalikda yukni qabul qilib oluvchiga jo'natishlari shart.

Aralash tashish operatori yukni tashishda etkazilgan zararni quyidagi miqdorlarda qoplaydi:

a) yukning yo'qolganligi yoki kamomadi uchun – yo'qolgan yoki etmayotgan yukning haqiqiy bahosi miqdorida;

b) qiymati e'lon qilingan holda tashish uchun topshirilgan yukning yo'qolganligi uchun – yukning e'lon qilingan qiymati miqdorida, aralash tashish operatori e'lon qilingan qiymat yukning haqiqiy qiymatidan oshiq ekanligini isbotlay olgan taqdirda – yukning amaldagi haqiqiy qiymati miqdorida;

v) yukning shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi uchun yukning haqiqiy bahosi qanchaga pasaygan bo'lsa, shu miqdorda. YUkning haqiqiy bahosi yuk jo'natuvchi schetining umumiy summasidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Aralash tashish operatori yuk jo'natuvchining da'volari bo'yicha yo'qolgan, etishmayotgan, shikastlangan yoki yaroqsiz holga kelgan yuklarning qiymatini yuk jo'natuvchining scheti asosida, hisob-kitoblar bank orqali amalga oshirilmaydigan taqdirda schetning o'rnini bosadigan boshqa hujjat asosida qoplaydi.

Aralash tashishlarni amalga oshirishda yuklarni etkazib berishning muddatlari ularni mos keluvchi transport turlari bilan etkazish muddatlarining, shuningdek qayta yuklash punktlarida bir transport turidan boshqasiga qayta yuklash muddatlarining yig'indisi bilan, mos keluvchi transport turlarida yuklarni etkazib berish muddatlarini hisoblashning amaldagi qoidalari asosida belgilanadi. Operator bilan yuk jo'natuvchi o'rtasidagi kelishuvga ko'ra aralash tashish nakladnoyida etkazib berish muddati to'g'ridan-to'g'ri belgilanishi mumkin.

Aralash tashish operatori yukni etkazib berishdagi kechikishning natijasi bo'lib hisoblanadigan zararni etkazib berilishi kechikkan yukni tashish uchun to'lanadigan summaning uch baravari miqdorida qoplaydi. Biroq, agar yuk ko'rsatilgan muddatlar o'tib ketgandan keyin etib kelsa, yukni qabul qilib oluvchi

yukni qabul qilib olishi va yukning yo‘qolganligi uchun aralash tashish operatori tomonidan unga to‘langan summani qaytarishi shart.

O‘rinlar soni va yukning brutto og‘irligi aralash tashish nakladnoyi asosida aniqlanadi. Yuk jo‘natuvchiga (yukni qabul qilib oluvchiga) tegishli bo‘lgan yuk tashish moslamalari yo‘qolgan yoki shikastlangan taqdirda ushbu moslamaga alohida yuk o‘rni sifatida qaraladi.

Tashish ta‘qiqlangan yoki tashish paytida maxsus ehtiyot choralarini ko‘rishni talab qiladigan yukni, nomi yoki xususiyatlari noto‘g‘ri ko‘rsatilgan yukni tashishga taqdim qilganlik uchun yuk jo‘natuvchi aralash tashish operatoriga etkazilgan zararni qoplashdan tashqari operatorga jarima to‘lashga majburdir. Aralash tashish operatori bilan yuk jo‘natuvchi o‘rtasidagi kelishuvga ko‘ra aralash tashish shartnomasida javobgarlikni o‘zgartirish yoki bekor qilishni belgilaydigan shartlardan tashqari boshqa javobgarlik shartlari ham belgilanishi mumkin.

Yuklarni avtomobil, daryo va havo transporti bilan jo‘natishda ekspeditorlik va agentlik xizmatlari ko‘rsatish

Avtomobil va daryo transporti temir yo‘l transporti bilan amalga oshiriladigan tashishlarni o‘ziga jalb qilishda (avtomobil transporti – qisqa masofalarga transportirovka qilinadigan kichik jo‘natmalar hisobiga, daryo transporti esa – navigatsiya davrida) temir yo‘l transportining transport ekspeditsiyasining spetsifikatsisi o‘ziga moslashtirish yo‘lidan foydalanmasdan qolmaydi. O‘z navbatida bu jarayon temir yo‘l-suv va avtomobil-temir yo‘l aralash tashishlarini joriy qilishni engillashtiradi. Yuklarni turli xil transport turlari bilan jo‘natishning o‘ziga xos xususiyatlari yuklarni tashish bo‘yicha o‘quv qo‘llanmasida ko‘rib chiqilgan.

Mustaqil Davlatlar Hamdo‘stligi Respublikalarida avtomobil transporti korxonalar, tashkilotlar, muassasalar va aholiga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatishni tashkil qilishda muhim o‘rin egallaydi. Uning maqsadi yuklarni etkazib berishning zamonaviy ilg‘or texnologiyalari asosida yuklarni jo‘natuvchilarning omborxonalaridan qabul qilib oluvchilarning

omborxonalarigacha yuk egalarini (yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarni) ularga xos bo'lmagan transport funksiyalaridan ozod qilish bilan etkazib berish hisoblanadi.

Yuklarni jo'natishning sof ekspeditorlik xizmatlariga yuklarni tashishga tayyorlash, hisoblashlarni amalga oshirish va transport hujjatlarini rasmiylashtirish, informatorlik xizmatlar ko'rsatish bilan bog'liq bo'lgan operatsiyalar kiradi.

Transport-ekspeditorlik ishlarini bajarish uchun ixtisoslashtirilgan avtotransport korxonalari va firmalari: avtotransport va avtoekspeditsion terminallar, yuk avtostansiyalari, uzellarda (tugunlarda) joylashgan transport-ekspeditsiya korxonalari (rus. UTEP), transport-ekspeditsion kontoralar (rus. TEK) avtotransport agentliklari xizmat qiladi.

Ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishning markazlashuvi avtomobil transportiga agentlik xizmatlari ko'rsatishni uning uzluksiz ishlashini ta'minlash maqsadida transport vositalarini optimal yuklama bilan ta'minlashni birlashtirishga asoslanadi. Bu:

- transport-taqsimlash hujjatlari va hamrohlik qiluvchi hujjatlarni tayyorlash va uzatishda elektron hisoblash mashinalarini (EHM) joriy qilish;
- ekspeditorlar va yukchilarning shtat (ish o'rinlari) sonini kamaytirish;
- to'g'ridan-to'g'ri yig'ma vagonlarni shakllantirish;
- transportning aralash sohalarining harakatlanuvchi sostavidan foydalanishni yaxshilash;
- yuklarni konteynerlar va paketlarda tashishni tashkil qilish va rivojlantirish;
- markazlashgan omborxona xizmatlari ko'rsatishni ta'minlash
- imkonini beradi.

Markazlashgan tashishda haydovchining roli juda yuqori bo'ladi, chunki u o'zining bevosita majburiyatlarini bajarishdan tashqari ekspeditorlik majburiyatlarini ham bajaradi.

Yukni jo'natish punktida transport-ekspeditorlik korxonasi quyidagi ishlarni amalga oshiradi: yuk jo'natuvchining omborxonasida yukni qabul qilib olish;

yukni avtomobil transporti bilan yuk jo‘natuvchining omborxonasidan temir yo‘l stansiyasi, port yoki jo‘natish pristanigacha etkazish; yuk jo‘natuvchining topshirig‘i bo‘yicha yukni temir yo‘l stansiyasi, port yoki pristanga topshirish; yukni temir yo‘l transporti yoki daryo transportiga topshirish bilan bog‘liq bo‘lgan tovar va transport hujjatlarini rasmiylashtirish; yuk jo‘natuvchining topshirig‘i bo‘yicha yukni temir yo‘l transporti yoki suv transporti bilan tashish uchun tarif yoki shartnoma bo‘yicha belgilangan summani to‘lash.

«Bordero» - avtopoezd bilan tashiladigan yuklarning ro‘yxati bo‘lib, **SMR** avtoyo‘l nakladnoyiga ilova qilinadigan nusxalarning yo‘llanmalarini o‘z ichiga oladi. Bunda korxonalar konteynerlar bilan ta‘minlash, yuklar uchun birkalar va yorliqlarni tayyorlash va ularni to‘ldirish, yuklarning og‘irligini o‘lchash, tashish paytida yuklarni yopish uchun brezentlar va boshqa yopish vositalari bilan ta‘minlash kabi qo‘shimcha xizmatlarni ham ko‘rsatadi. Bu yuk jo‘natuvchi yukni jo‘natish bilan shug‘ullanmaydi degani emas. Avtokorxona bilan tuzilgan shartnomaga muvofiq u yuklarni tayyorlashi, guruhlashtirishi, tortib o‘lchashi, idishlarga joylashi, hujjatlarini rasmiylashtirishi, yuklash-tushirish ishlari frontini va kelish yo‘llarining soz holatini ta‘minlashi, yuklash mashinalari va moslamalarining soz holatini ta‘minlashi, avtomobillarni to‘liq yuk ko‘tarish quvvatiga qadar yuklashi, me‘yordan oshiqcha turib qolishlarga yo‘l qo‘ymasligi zarur.

Bosh avtotransport korxonasi avtomobillarning grafik bo‘yicha harakatlanishini kuzatib boradi, tashishlarning dispetcherlar orqali amalga oshirishini tashkil qiladi, buning uchun qo‘l ostida avtomobillarning zahira parki va qo‘shimcha haydovchilar tarkibiga ega bo‘ladi.

Shaharlararo va xalqaro tashishlarni tashkil qilish sohasida yuk egalari tomonidan yuklarni mashinalar bilan jo‘natishda harakatlanuvchi sostavlarga bo‘lgan talab to‘g‘risidagi informatsiyani to‘plash va tahlil qilish, yoki aksincha, yuklanmagan avtomobillar uchun shu yo‘nalishdagi yo‘l-yo‘lakay yuklarni qidirish to‘g‘risidagi informatsiyani to‘plash va tahlil qilish bo‘yicha kichik ekspeditorlik firmalarining faoliyatini ham chetlab o‘tib bo‘lmaydi. Bunday kichik ekspeditorlik tadbirkorligi transport tugunlaridagi terminal operatsiyalarida keng

tarqalgan. Ekspeditorlik firmalari yuklarni terminal bilan iste'molchilar o'rtasida tashish-tarqatishni ta'minlaydi, bojxona ko'rigidan o'tkazish va sug'urtalash ishlarini amalga oshiradi. Ular o'zlarining faoliyatini brokerlik faoliyati deb hisoblaydi. Bunday «broker», mohiyati bo'yicha, tashish bo'yicha javobgarlikni zimmasiga olmagan holda, faqatgina yuk egasini avtokorxonalar bilan "uchrashtiradi".

Tomonlarning o'zaro munosabatlarining asosida ushbu murakkab jarayonda tomonlarning huquqlari va majburiyatlarini detallashtirishga qaratilgan transport shartnomasi yotadi.

Maxsus shartlar bo'yicha tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish

Maxsus shartlar bo'yicha tashiladigan yuklar kategoriyasiga:

- yuklash va tushirishning maxsus tartibini;
 - ularni tashish uchun maxsus harakatlanuvchi sostav, dengiz yoki daryo tonnaji, konteynerlardan foydalanishni;
 - odatdagi transport vositalarini qayta jihozlash va qo'shimcha jihozlashni;
 - tashishning ekologik xavfsizligini ta'minlash maqsadida yuklarning yaroqsiz holga kelishi va halokatga uchrashining oldini olishning an'anaviy chora-tadbirlariga qo'shimcha ravishda maxsus chora-tadbirlarga rioya qilinishini;
 - davlat fitosanitariya (karantin), veterinariya va tibbiy-sanitariya qoidalariga rioya qilinishini maxsus nazorat qilishni;
 - xalqaro va ichki qonunchilik, bunday yuklarni tashishning umumiy tarmoq qoidalari, shuningdek konkret yuklarni tashishning shaxsiy, mulkiy va ekologik xavfsizligini ta'minlash bilan bog'liq bo'lgan maxsus shartlarning talablarining so'zsiz bajarilishini
- talab qiladigan yuklar kiradi.

Quyidagilar maxsus shartlar bo'yicha tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning xarakterli chizgilari bo'lib hisoblanadi:

- yuk egasining tashuvchigi yukning sifat va organik xarakteristikasini taqdim qilish bo'yicha odatdagi tashishlarga nisbatan katta javobgarligi;
- tashuvchi tomonidan taqdim qilinadigan transport vositalari va asbob-uskunalarini inspeksiyalash zarurligi;
- yuklash-tushirish ishlarining bajarilishini nazorat qilish;
- yuklarni transportirovka qilish bilan bog'liq bo'lgan operatsiyalarni bajarish uchun muhandis-texnologlarni, muhandis-mexaniklarni, tayyor mahsulotlarning tovarshunoslarini, engil sanoat va oziq-ovqat sanoati xomashyosi va yarim fabrikatlarining tovarshunoslarini jalb qilish zarurligi;
- transport xarajatlarining odatdagi yuklarga qaraganda kattaroq miqdorlari; masalan, og'ir vaznli (3-5 tonnadan oshiq) va uzun o'lchamli (12 metrdan oshiq) asbob-uskunalarini tashish uchun to'lov stavkasi, qoidaga ko'ra, odatdagi yuk o'rinlariga qaraganda o'rtacha 2-3 martaga oshiq;
- transport hujjatlarida ajralib turuvchi belgilarning qo'llanilishi; masalan, xavfli yuklar uchun blankalar och-qizil yoki pushti rangga, sovutilgan va refrijerator yuklari uchun blankalar – yashil rangga bo'yaladi;
- sochiladigan, to'kiladigan, kimyoviy yuklar uchun faqatgina standart 20 va 40 futli emas, balki o'rtacha yuk ko'tarish quvvatiga ega bo'lgan (masalan 3 m³ sig'imli) ixtisoslashtirilgan konteynerlar, yuqori xavflilik darajasiga ega bo'lgan zaharli va emiruvchi, oson alangalanadigan suyuqliklar uchun maxsus konteyner-sisternalar parkining bo'lishi.

Uyilgan holda tashiladigan yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish

Yuklarni uyilgan holda tashish qoidalari ko'mir, barcha turdagi ma'danlar (rudalar), tabiiy kelib chiqishli toshlar, shuningdek ma'danli bo'lmagan qurilish materiallari: qum, qum-shag'al aralashmalari, galkalar, shag'al, maydalangan toshlar, ohaktoshlar, bo'r, tuproq, metallurgiya sanoatining chiqindilari (kul, kuyindilar, shlaklar va hokazolar) qor, axlat va boshqa shunga o'xshash yuklarni tashish shartlarini ko'zda tutadi.

Yuklarni uyilgan holda tashishni texnik-iqtisodiy jihatdan asoslash murakkab ish emas. Bunday yuklarni temir yo‘l transporti bilan etkazib berishda ekspeditorlardan avvalambor tashiladigan yukning massasini aniqlash tartibini batafsil ishlab chiqish talab qilinadi. Uyilgan holda tashiladigan yuklar greyfer, bunker va vagon tarozilarida tortiladi. Vagon tarozilarida tortish, qoidaga ko‘ra, vagonlarni uzmasdan, biroq tortish maydonchasida to‘xtash bilan amalga oshiriladi. Faqatgina oziq-ovqat mahsulotlari (tuz va boshqalar) vagonlarni albatta uzish bilan tortiladi va vagonning o‘zining og‘irligi alohida o‘lchanadi. .

Ommaviy yuklarni doimiy yo‘nalishlarda temir yo‘l bo‘ylab tashishda vagonlar guruhi yoki butun marshrutga bitta nakladnoy yozishga yo‘l qo‘yiladi. Bunda shuningdek bitta vagon varag‘i yoziladi. Dengiz transportida kema partiyasiga bitta konosament, daryo transportida – bitta nakladnoy yoziladi. Avtomobil transportida bunday tashishlar yuk jo‘natuvchi bilan avtotransport korxonasi o‘rtasidagi shartnoma asosida, buyurtma-naryadlar bo‘yicha, haydovchilarning yo‘l varaqalarida ko‘rsatish bilan amalga oshiriladi. YUklarni bitta nakladnoy bo‘yicha tashish tegishli hujjatlarni rasmiydashtirishni tezlashtiradi, tovar va yuk xizmatlarining ish hajmini qisqartiradi.

To‘kma holda tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish

To‘kma holda tashiladigan yuklarga (har xil turdagi donli mahsulotlar va urug‘lar) transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatishning o‘ziga xos xususiyatlari ularning transport xususiyatlari – yuqori oquvchanlik va namlik yuqori bo‘lganda oshiqcha qizib ketish mumkinligi, shuningdek zararkunandalar bilan zaharlanish ehtimoli bilan bog‘lanadi. Shundan kelib chiqqan holda Temir Yo‘llar Vazirligining (MPS) “Yuklarni tashish qoidalari” da ularni maxsus vagonlarda ham, odatdagi yopiq – biroq qo‘shimcha ravishda maxsus asbob-uskunalar bilan (masalan, echib olinadigan yoki echib olinmaydigan don shitalari) jihozlangan vagonlarda ham tashish ko‘zda tutilgan.

Quruq yuklarni tashish uchun mo‘ljallangan kemalarda to‘kma holdagi yuklarni tashishda “donli” charterlarning shartlariga ko‘ra (masalan, «Zernokon»)

kemani yollovchilar to'shish va separatsiyalash uchun zarur bo'ladigan to'shamalarni taqdim qilish, kema egalari esa – reys davomida to'kma holdagi yukning ko'chishining oldini olish maqsadida kema tryumlariga ko'ndalang va bo'ylama yog'och to'siqlar o'rnatish majburiyatini oladilar.

Don mahsulotlari, moyli va dukkakli ekinlarning urug'lari faqatgina jo'natuvchi tomonidan Davlat Don Inspeksiyasining (GXI) sertifikat yoki sifatga muvofiqlik sertifikat taqdim qilingandan keyin tashish uchun qabul qilinadi. Davlat Don Inspeksiyasi organlari 16% dan yuqori namlikka ega bo'lgan donni odatdan tashqari sharoitlarda tashishga ruxsat berishi mumkin. Portlarda don mahsulotlarini qayta yuklash paytida Davlat Don Inspeksiyasining vakillari bo'sh vagonlar va kemalarni inspeksiyalashni amalga oshiradi. Ularni yuklash faqatgina yuk jo'natuvchilar tashuvchilarga Davlat Don Inspeksiyasining mos keluvchi ruxsatnomalarini taqdim qilgandan keyin boshlanadi.

Tez buziladigan yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish

Bu yuklarni tashishning o'ziga xos xususiyatlari shundan iboratki, tashish paytida ularni tashqi havoning yuqori va past temperaturalaridan himoyalash talab qilinadi. Bu talabni qanoatlantirishga turli xil sovutish qurilmalari yoki muz zapaslari bilan jihozlangan kemalar va konteyner-refrijeratorlarning maxsus harakatlanuvchi sostavidan foydalanish bilan erishiladi.

Transportda ilmiy-texnik revolyusiya keyingi yillarda tez buziladigan yuklarni tashishning eng yangi texnologiyalari yaratilishida o'zini yaqqol namoyon qilgan. Temperaturani sintetik openomaterialdan tayyorlangan odatdagi izolyasiyaga qaraganda 10-15 marta samaraliroq ushlab turadigan vakuum issiqlik-izolyasiyali konteynerlar yaratilgan.

Yangi uzilgan meva-sabzavot mahsulotlari va gullarni tashish uchun kemalarda refrijerator-konteynerlar va almashuvchi kuzovlarni havodan olinadigan sof azot bilan to'ldirish tizimi qo'llaniladi (uzilgan gullarning saqlanish muddati 21-28 kungacha, pomidor va salatlarning saqlanish muddati – 40 kungacha uzayadi). Bu bunday mahsulotlarni qishda Janubiy yarim shardan Shimoliy yarim sharga etkazib berish muammosini bartaraf qiladi.

Mevalarni tashish uchun temperaturani $+1^{\circ}$ dan $+12^{\circ}$ S gacha, pishloqni tashish uchun $+2^{\circ}$ dan $+5^{\circ}$ S gacha, muzlatilgan go'shtni tashish uchun -9° dan -18° S gacha, baliqni tashish uchun -18° dan -25° S gacha oraliqda ushlab turish talab qilinadi (-18° S va undan ham pastroq temperaturani talab qiladigan yuklar "chuqur muzlatishni talab qiladigan yuklar" deb ataladi). Bir qator bunday yuklar tashish uchun oldindan yaxlatilgan yoki muzlatilgan holatda taqdim qilinadi.

Refrijator vagonlar katta tezlik rejimida butun boshli poezd bo'lib (21 yoki 23 ta vagon), yoki 5-12 ta vagondan tarkib topgan mexseksiyalar bilan yoki avtoamtik rejimda ishlash bilan avtonom ravishda (xuddi konteynerlar kabi) harakatlanadi.

Refrijatorli flot, qoidaga ko'ra, shartnomalar asosida - kema egalari, portlar va yuk egalari tomonidan mevalar, bananlar, ananaslarni etkazib berishda mavsum yoki chorak (kvartal) uchun, baliqni jo'natishda baliq ovi mavsumi uchun, go'shtni jo'natishda – mollarni so'yish mavsumi uchun muvofiqlashtiriladigan maxsus jadval bo'yicha ishlaydi. Bunday yuklarni tashish uzoq davom etmaydi. Temperatura o'zgarishlariga ko'proq barqaror bo'lgan tovarlarni (sitrus mevalar) tashish esa odatdagi transport vositalari bilan amalga oshiriladi.

Davlat tibbiy-sanitariya, veterinariya va fitosanitariya nazorati ostida tashiladigan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish

Hayvonlardan olinadigan oziq-ovqat mahsulotlari, hayvon kelib chiqishli xomashyo (teri, jun), tirik hayvonlar, o'simliklar, o'simlik va o'rmon mahsulotlari ana shunday yuklar bo'lib hisoblanadi. Bunday yuklar mamlakat ichida, yuqumli kasalliklar tarqalmagan punktlar va xo'jaliklardan temir yo'llar va avtomobil yo'llari bo'ylab hech qanday to'sqinliklarsiz, biroq har doim Davlat veterinariya, fitosanitariya (karantin) inspeksiyalarining (Davlat sanitariya nazorati, Davlat karantin inspeksiyasi, Davlat don inspeksiyasi) qat'iy nazorati ostida tashiladi.

Hayvon kelib chiqishli mahsulotlar va xomashyoni jo'natishda (tashish qoidalaridagi ro'yxatga ko'ra) yuk jo'natuvchilar stansiyaga har bir vagon yoki kichik jo'natma uchun belgilangan formadagi veterinariya guvohnomasini taqdim

qilishlari shart (veterinariya guvohnomasining barcha bo'limlari batafsil to'ldirilgan bo'lishi lozim, masalan, junni tashishda jun yuvilgan yoki yuvilmagan holatda jo'natilayotganligini, jun qanday usulda yuvilganligini ko'rsatish talab qilinadi).

O'simlik va o'rmon mahsulotlari, tirik o'simliklarni tashish yuk jo'natuvchi tomonidan tashish huquqini beradigan karantin hujjatlari – karantin sertifikat yoki karantin ruxsatnomasi (guvohnomasi) taqdim qilingandan keyin amalga oshiriladi. Karantin hujjatlari har bir vagon uchun alohida tuziladi va qat'iy hisobot berish hujjati sifatida yukni jo'natish stansiyasida saqlanadi, ularning dublikatlari esa nakladnoylarga qistiriladi va yukni etkazib berish stansiyasida yukni qabul qilib oluvchiga beriladi.

Mamlakatda import yuklarning karantin nazoratining qat'iy tartibi amal qiladi. Xorijiy davlatlardan o'simlik mahsulotlarini Rossiya Federatsiyasining davlat chegarasidan o'tkazishga faqatgina:

a) Davlat karantin inspeksiyasi tomonidan beriladigan import karantin ruxsatnomasi;

b) undan mahsulot eksport qilinayotgan mamlakatning mos keluvchi qishloq xo'jaligi organlari tomonidan beriladigan, davlat chegarasi orqali o'tadigan mahsulotning zararkunandalar, kasalliklar va o'simlik kelib chiqishli begona o'tlar bilan zararlanmaganligini tasdiqlaydigan karantin sertifikatlari bo'lgan hollarda yo'l qo'yiladi.

Xavfli yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish

Xavfli yuklar (rus. OG) – bu yuklash, tashish, tushirish va saqlash paytida ularga nisbatan noto'g'ri yoki ehtiyotsizlik bilan munosabatda bo'linganda portlashi, yonib ketishi, yong'inning sababchisi bo'lishi, transport vositasi yoki boshqa yuklarning shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishiga sababchi bo'lishi, odamlarning zaharlanishi va kuyishiga sababchi bo'lishi, atrof-muhitga ekologik zarar etkazishi mumkin bo'lgan yuklardir, shu sababli ular yuklash, tashish,

tushirish va saqlashda maxsus ehtiyotkorlik shartlari va chora-tadbirlariga qat'iy rioya qilishni talab qiladi.

Xavfli yuklardan tashqari yana bir qator engil alangalanadigan yuklar mavjud, ular o'zlarining xususiyatlariga ko'ra xavfli yuklar qatoriga kirmaydi, biroq tashish va saqlashda yong'in chiqishiga nisbatan ehtiyotkorlik va xavfsizlik choralari ko'rishni talab qiladi. Bunday yuklarga paxta tolasi, turli xil makulatura, har xil o'tinlar, oltingugurt, pichan, somon, to'qimachilik mahsulotlari, torf, yog'och ko'miri, paxta, sellyuloza, turli xil priborlar, qurilmalar va hokazolar kiradi.

Transportning barcha turlarida xavfli yuklarni tashish qoidalarining asosiga xalqaro qonunchilik qo'yiladi. Deyarli barcha mamlakatlar xalqaro qoidalarni milliy qonunchilikka joriy qilganlar. Bunday qonunchilik 1965 yilda "BMT IMO kodi" ning (Xalqaro dengiz tashkiloti) tarkibiga kirgan "Xavfli yuklarni kodlashtirish bilan dengiz orqali tashishning Xalqaro qoidalari" bilan taqdim qilingan. Bu qoidalar xavfli yuklarning klassifikatsiyasini va ularni dengiz transporti bilan tashish qoidalarini belgilaydi.

Xavfli yuklarni tashish bilan shug'ullanuvchi ekspeditorlar sug'urta qiluvchilar, qoidaga ko'ra, ularning sabablari sud yoki arbitraj tomonidan xodimlarning xavfli yuklarni tashish qoidalarini bilmasligining oqibati deb talqin qilinishi mumkin bo'lgan zararlarni qoplashni sug'urtalashdan bosh tortishlarini hisobga olishlari lozim bo'ladi. SHu sababli ham bu qoidalarni bilish talab qilinadi. Yuklarni terminallarning omborxonalariga taqdim qilish va qabul qilish hamda olib chiqib ketishning barcha xavfli yuklar uchun umumiy bo'lgan shartlariga, idishlar, o'ramlar, harakatlanuvchi sostav va tonnajga nisbatan qo'yiladigan umumiy talablarga, yuklarning massasini aniqlash va yuklash-tushirish ishlarini amalga oshirish qoidalariga rioya qilish zarur bo'ladi. Ehtiyotkorlikning umumiy chora tadbirlaridan tashqari har bir xavfli yuk uchun alohida ravishda, uning o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqqan holda o'rnatilgan (idish va o'ram turi, idishdagi yozuvlar va yorliqlar va boshqalar) individual ehtiyotkorlik choralari ham amal qiladi.

Transport-ekspeditorlik assotsiatsiyalarining xalqaro federatsiyasi FIATA xavfli yuklarni jo‘natuvchilar va ekspeditorlarga yordam tariqasida xavfli yuklarni dengiz, temir yo‘l va avtomobil transporti bilan tashishning amaldagi xalqaro qoidalariga muvofiq yuk jo‘natuvchining xavfli yukni tashish to‘g‘risidagi deklaratsiyasini ishlab chiqqan. Klassifikatsiyaga ko‘ra xavfli yuklar 9 ta klasslarga bo‘linadi. Xavfli yuklarning har bir klassi va tagklassi uchun o‘zining yorliq-belgisi ko‘zda tutilgan. Haydovchilar va xavfli yuklarni kuzatib borish uchun yuborilgan shaxslar maxsus o‘qitilgan bo‘lishi va ularning malakasi mos keluvchi guvohnoma bilan tasdiqlangan bo‘lishi lozim. Buning uchun javobgarlik avtotransprt korxonasining rahbari zimaasiga yuklanadi.

Yuklarga kuzatuvchilar hamrohlik qilgan holda yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko‘rsatish

Ba’zi bir yuklarni tashishda yo‘lda ularga maxsus xizmat ko‘rsatish, ularni qo‘riqlash yoki ularning yaroqsiz holga kelishi, halokatga uchrashi va o‘g‘irlanishining oldini olish uchun ularni uzluksiz kuzatib borish talab qilinadi. Ular qatoriga tashish paytida maxsus xizmat ko‘rsatishni talab qiladigan (isitish, boqish, qarash) hayvonlar, qushlar, asalarilar, tirik baliq, o‘simliklar va tirik gullar, tez buziladigan yuklar; ba’zi bir xavfli yuklar; avtomobillar va g‘ildirakli texnika; muzey eksponatlari; antikvar boyliklar va boshqalar kiradi.

Temir yo‘l transportida yuklarga hamrohlik qilish masalalari “Yuklarni tashish qoidalari” ning 21-bo‘limi bilan tartibga solinadi, u ularni tashish Temir Yo‘llar Vazirligining harbiylashtirilgan qo‘riqchilar bo‘linmalarining xodimlari, yuk jo‘natuvchilar yoki yukni qabul qilib oluvchilarning vakillari hamrohligida amalga oshiriladigan yuklar ro‘yxatini o‘z ichiga oladi.

Yuklarning ba’zi bir turlariga nisbatan ekspeditorlik kuzatuv majburiy bo‘lib hisoblanadi. Agar yuk jo‘natuvchining (qabul qilib oluvchining) ekspeditori hamrohligida tashiladigan bo‘lsa, yuk jo‘natuvchi (qabul qilib oluvchi) ekspeditorning yukni jo‘natish joyiga harakatlanuvchi sostavning kelish momentiga etib kelishini ta’minlashi zarur bo‘ladi. Agar ekspeditor harakatlanuvchi sostavning kelish momentiga etib kelmasa, yukni jo‘natuvchi

(qabul qilib oluvchi) harakatlanuvchi sostavning turib qolganligi uchun avtotransport korxonasi oldida javobgar bo'ladi, bunday javobgarlik shartnomada va avtomobil transporti Nizomining 141-moddasida ko'zda tutiladi.

Yuk jo'natuvchining (qabul qilib oluvchining) ekspeditorini bir soat davomida kutgandan keyin avtotransport korxonasi harakatlanuvchi sostavni garajga qaytarishga yoki undan boshqa tashishlar uchun foydalanishga haqli bo'ladi. Bunday holda tashish amalga oshmadi deb hisoblanadi, turib qolish uchun jarima hisoblash to'xtatiladi va tashishning amalga oshmay qolganligi uchun avtotransport korxonasi javobgar bo'lmaydi.

Parsel jo'natmalar va bahosi e'lon qilingan yuklarga transport-ekspeditorlik xizmati ko'rsatish

Parsel operatsiyalarga odatda tovar bo'lmagan, qimmatli yuklarni (tovarlarning namunalari, reklama materiallari, o'ramdagi donabay yuklar, sovg'alar va boshqalar) kichik partiya-jo'natmalar bilan etkazib berish kiradi, ularning bahosi ma'lum bir maksimumdan oshmasligi lozim, bu transport servisi shartlarining maxsus bo'limida (liniya tariflari, yo'nalishdagi qoidalar) kelishiladi. Bunday yuklarni dengiz transporti bilan tashishda konosament o'rniga maxsus transport hujjati – parsel kvitansiyasidan foydalaniladi, unda jo'natmaning bahosi ko'rsatiladi. Parsel yukni yuklash, tushirish, tashish liniya tarifining maxsus stavkasi bo'yicha amalga oshiriladi, bunda ko'rgazma yuklari va reklama materiallari uchun ular, qoidaga ko'ra, pasaytirilgan bo'ladi. Parsel kvitansiyasi – shaxsan yo'llangan transport hujjati bo'lib hisoblanadi. Shundan kelib chiqqan holda uni unga odatdagi uzatish yozuvini kiritish bilan boshqa kishiga berish mumkin emas. Oluvchining jo'natmani qabul qilib olganligi to'g'risidagi tilxati parsel tilxati deb ataladi.

Parsel jo'natmalarni amaldagi transport va tovar-taqsimlash hujjatlari bilan tashiladigan, bahosi e'lon qilingan yuklarni tashish bilan tenglashtirmaslik lozim. Ko'pgina tariflar va qoidalarning shartlariga ko'ra, qimmatli yuklarni tashishda yuk jo'natuvchi qimmatbaho metallar, toshlar va ulardan tayyorlangan buyumlar, san'at asarlari, badiiy buyumlar, qo'lda to'qilgan gilamlar, antikvar buyumlar,

shuningdek yuk jo'natuvchining kuzatuvchilari hamrohlik qilmaydigan uy-ro'zg'or buyumlari kabi bunday yuklarni jo'natishda ularning bahosini e'lon qilishi shart. Bahosi e'lon qilingan yuklarni tashish yollash ,yoki tariflarning oshirilgan stavkalari bo'yicha yoki maxsus to'lovni qo'shimcha ravishda to'lash bilan amalga oshiriladi. Bunda bahosi e'lon qilingan yuk yo'qolganda tashuvchi yukning egasiga e'lon qilingan bahoga mos keladigan, biroq uning amaldagi qiymatidan oshiq bo'lmagan summani to'laydi.

“Temir yo'llar texnik shartlari”ning 23-moddasiga muvofiq yukning e'lon qilingan bahosining summaasi yuk jo'natuvchi tomonidan nakladnoyning “Yukning e'lon qilingan bahosi” grafasida jo'natish mamlakatining valyutasida yoki tarif valyutasida ko'rsatilishi lozim, u mazkur yukning xorijiy etkazib beruvchining schetida ko'rsatilgan bahodan yoki davlat bahosidan oshiq bo'lmashligi lozim. Yukni jo'natadigan temir yo'l stansiyasi yukni tashish uchun qabul qilib olish paytida yukning e'lon qilingan bahosi uning qiymatiga mos kelish-kelmasligini tekshirib ko'rish huquqiga ega. Agar temir yo'l ma'muriyati bilan jo'natuvchi o'rtasida e'lon qilingan bahoning qiymati bo'yicha kelishmovchiliklar kelib chiqsa, bu kelishmovchilik jo'natish stansiyasining boshlig'i tomonidan hal qilinadi. Yuk jo'natuvchi stansiya boshlig'ining qaroriga rozi bo'lmagan taqdirda, yuk jo'natuvchi o'zining hisobidan davlat savdo yoki sanoat organlaridan ekspert taklif qilish huquqiga ega. Ekspertning xulosasi har ikkala tomon uchun majburiy bo'lib hisoblanadi.

Uyilgan holda, to'kma holda, quyilgan holda tashiladigan, shuningdek tez buziladigan va xavfli yuklarning bahosi e'lon qilinishiga yo'l qo'yilmaydi. Shuningdek bitta tovar-transport nakladnoyi bo'yicha tashiladigan yukning bir qismining bahosi e'lon qilinishiga yo'l qo'yilmaydi. E'lon qilingan baho yukning haqiqiy qiymatidan oshmasligi lozim. Avtotransport korxonasi bilan yuk jo'natuvchi (yukni qabul qilib oluvchi) o'rtasida yukning bahosi bo'yicha kelishmovchiliklar kelib chiqqanda yukning bahosi ekspertiza tomonidan aniqlanadi, bunda mos keluvchi dalolatnoma tuziladi.

Bahosi e'lon qilingan yukni tashish uchun taqdim qilishda yuk jo'natuvchi belgilangan formada uch nusxada yuk o'rinlarining ro'yxatini tuzishi shart, ular

avtotransport korxonasiga beriladi. Ro'yxat tekshirib ko'rilgandan keyin uning bir nusxasi yuk jo'natuvchiga qaytarib beriladi, ikkinchisi avtotransport korxonasida qoladi, uchinchi esa yukni topshirish paytida yukni qabul qilib oluvchiga topshiriladi. Uyilgan holda, to'kma holda, quyilgan holda va konteynerlarda tashiladigan yuklarni yuk jo'natuvchi tashish uchun topshirayotganda va avtotransport korxonasi mazkur yuklarni tashish uchun qabul qilib olayotganda mazkur yuklarning og'irligi aniqlangan va tovar-transport nakladnoyida ko'rsatilgan bo'lishi lozim.

Yuklarni berish va etkazib berish manzilini o'zgartirish (pereadresovka) qoidalari

Yuklarni berish

Yuk yukni qabul qilib oluvchiga o'z vaqtida va tegishli tartibda berilishi, shuningdek yukni qabul qilib oluvchi kelish yo'llarini, yukni tushirish va qabul qilish joyini tayyorlashi uchun yuk jo'natuvchi yukni qabul qilib oluvchiga yuk jo'natilayotganligi to'g'risida xabar berishi lozim. Yuk yukni qabul qilib oluvchiga tovar-transport nakladnoyida ko'rsatilgan manzilda topshiriladi.

Yukni qabul qilib oluvchi yuk qabul qilib oluvchining ish vaqti tugagunga qadar etib kelgan avtomobilni bo'shatishi va yukni qabul qilib olishi shart. Yuk tushirib olingandan keyin uning xodimlari avtomobillar va konteynerlarni yuk qoldiqlaridan tozalashlari, agar hayvonlar, qushlar, xom hayvon mahsulotlari va tez buziladigan yuklar tashilgan bo'lsa – harakatlanuvchi sostavni yuvishlari, zarur bo'lgan hollarda dezinfeksiyalashni o'tkazishlari shart. Ba'zi bir hollarda ifloslangan yuk platformasini (avtomobilning kuzovini) tozalashni amalga oshirishni transport tashkiloti o'zining zimmasiga olishi mumkin (bunda to'lov yuk qabul qilib oluvchining hisobidan amalga oshiriladi). Yukni belgilangan manzilda yukni qabul qilib oluvchiga og'irligi va o'rinlar soni bo'yicha topshirish xuddi yukni yuk jo'natuvchidan qabul qilib olishdagi tartib bo'yicha amalga oshiriladi (tarozida tortish, o'lchash, o'rinlarni sanash va boshqalar).

Yukning miqdorini tortish yordamida aniqlashda agar yukning og'irligidagi farq:

a) yuk og'irligining tabiiy kamayishi me'yoridan;

b) tarozilarning ko'rsatishidagi farqlar me'yor yoki yukni tortishning Rossiya Federatsiyasi standartizatsiya va metrologiya Davlat Komiteti tomonidan o'rnatilgan aniqlik me'yoridan

oshiq bo'lmasa, yukning amaldagi og'irligi bilan yuk jo'natuvchining tovar-transport hujjatlarida ko'rsatilgan og'irligi o'rtasida farqlar vujudga kelgan taqdirda avtotransport korxonasi bu farqlar uchun moddiy javobgar bo'lmaydi.

Agar yuk etkazib berilgan manzilda yukning og'irligini, yuk o'rinlari soni yoki yukning holatini tekshirish paytida kamomad, yukning shikastlanganligi yoki yaroqsiz holga kelganligi aniqlansa, yoki bu holatlar yo'lda sodir bo'lganligi to'g'risida yo'lda tuzilgan dalolatnomada ko'rsatilgan bo'lsa, avtotransport korxonasi yoki tashkiloti kamomadning qanchaligini, shikastlangan yoki yaroqsiz holga kelgan yukning miqdorini aniqlashi shart. Ekspertiza o'tkazish zarur bo'lgan hollarda avtotransport korxonasi yoki tashkiloti o'zining tashabbusi bilan yoki yukni qabul qilib oluvchining talabiga ko'ra mos keluvchi mutaxassislarni ekspertiza o'tkazish uchun taklif qiladi.

Ekspert xarajatlarini:

a) agar kamomad, yukning shikastlanishi yoki yaroqsiz holga kelishi avtotransport korxonasining aybi bilan sodir bo'lganligi aniqlansa – avtotransport korxonasi;

b) barcha boshqa hollarda – yuk jo'natuvchi to'laydi.

Ekspertiza natijalari dalolatnoma bilan rasmiylashtiriladi. Ekspertiza dalolatnomasi ekspertdan tashqari ekspertizada ishtirok etgan barcha shaxslar tomonidan ham imzolanishi lozim. Ekspert etib kulguncha yukni qabul qilib oluvchi yukning tegishli holatda saqlanib turishini ta'minlashi shart.

Yukni qabul qilib oluvchi faqatgina shikastlanish yoki yaroqsiz holga kelish oqibatida yukning sifati undan to'g'ridan-to'g'ri mo'ljallanish bo'yicha to'liq yoki qisman foydalanishning iloji bo'lmaydigan, buning uchun avtotransport korxonasi yoki tashkiloti javobgar bo'lgan taqdirda yukni qabul qilib olishdan bosh tortishi mumkin, bunda mos keluvchi dalolatnoma tuziladi.

Yuklarni etkazib berish manzilini o'zgartirish

Yuklarni etkazib berish manzilini o'zgartirishning umumiy tartibi avtomobil transporti Nizomining 72-moddasi bilan tartibga solinadi. Bundan tashqari, yuklarni etkazib berish manzilini o'zgartirish tartibi va qoidalari tashish shartnomasida ko'zda tutilgan bo'lishi mumkin. Umumiy qoidaga ko'ra, yuk jo'natuvchi yuk yukning qabul qilib oluvchiga topshirilish momentiga qadar etkazib berish manzilini o'zgartirishga haqlidir. Yukni qabul qilib oluvchi avtotransport korxonasiga bog'liq bo'lmagan sabablarga ko'ra yukni qabul qilishdan bosh tortgan taqdirda yuk jo'natuvchi yukni etkazib berish manzilini boshqa yuk qabul qilib oluvchining manziliga o'zgartirishga majburdir.

Yuk jo'natuvchining avtotransport korxonasi yoki tashkilotiga yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risidagi farmoyishi quyidagi ma'lumotlarni o'z ichiga olishi lozim:

- a) birlamchi buyurtma va tovar-transport nakladnoyining nomerlari;
- b) birlamchi etkazib berish manzili;
- v) birlamchi yuk qabul qilib oluvchining nomi;
- g) yangi etkazib berish manzili;
- d) yangi yuk qabul qilib oluvchining nomi.

Yuk jo'natuvchining yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risidagi farmoyishi yozma ravishda rasmiylashtiriladi. Biroq tashish shartnomasida xabar berishning boshqa formalari ko'zda tutilishi mumkin, bunda yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risidagi farmoyishni etkazish telefon, faks, elektron pochta yoki boshqa aloqa vositalari orqali, yuqorida sanab o'tilgan barcha ma'lumotlarni ko'rsatish bilan amalga oshiriladi. Har qanday holatda ham mazkur farmoyish keyinchalik yozma ravishda tasdiqlanishi lozim.

Avtomobil transporti nizomiga muvofiq yuk jo'natuvchining yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risidagi farmoyishi faqatgina bitta tovar-transport nakladnoyi bo'yicha jo'natilgan butun yuk jo'natmasiga nisbatan qo'llanilishi mumkin. Shu bilan birgalikda tashish shartnomasida ba'zi bir alohida yuklarni

etkazib berish manzilini o'zgavrtirishning boshqacha tartibi ko'zda tutilishi mumkin.

Yuk jo'natuvchining farmoyishiga ko'ra yuklarni yangi manzilga etkazib berishda avtotransport korxonasining xarajatlari oshgan taqdirda yuk jo'natuvchi avtotransport korxonasiga qo'shimcha haq to'lashga majburdir. Yukni etkazib berish manzili o'zgartirilganda yo'l varaqasining transport bo'limining "yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish" grafasiga yuk jo'natuvchining farmoyishiga muvofiq yangi yuk qabul qilib oluvchi to'risidagi ma'lumotlar (yukni qabul qilib oluvchining nomi, manzili, manzilni o'zgartirish to'g'risidagi farmoyish nomeri) kiritiladi.

Yukni qabul qilib oluvchi yukni qabul qilishdan bosh tortgan va yuk jo'natuvchidan yukni etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'risida ko'rsatma olishning imkoniyati bo'lmagan taqdirda avtotransport korxonasi yoki tashkiloti:

- yukni yuk jo'natuvchidan tegishli ko'rsatma olingunga qadar yuk amalda etib kelgan punktda yoki eng yaqin punktda saqlash uchun topshirishga, o'zining omborxonalari mavjud bo'lgan taqdirda yukni saqlash uchun qabul qilishga;
- agar yuklar o'zining xarakteri bo'yicha tezda sotishni talab qilsa, yukni boshqa tashkilotga berishga (agar shartnomada boshqacha holatlar ko'zda tutilmagan bo'lsa);
- yukni yuk jo'natuvchiga qaytarishga, yuk jo'natuvchidan tashish xizmatlari uchun barcha xarajatlarni va ko'zda tutilgan jarimalarni undirib olishga
- haqlidir.

To'g'ridan-to'g'ri aralash avtomobil-temir yo'l va avtomobil-suv bog'lanishlarida tashiladigan yuklarning etkazib berish manzilini o'zgartirish to'g'ridan-to'g'ri aralash avtomobil-temir yo'l va avtomobil-suv bog'lanishlarida yuklarni tashish Qoidalarida ko'zda tutilgan tartibda amalga oshiriladi.

Nazorat savollari

1. Yuklarni aralash tashish shartnomasi o'zida nimani taqdim qiladi?
2. Yuklarni aralash tashish nakladnoyi qanday ma'lumotlarni o'z ichiga oladi?
3. Yuklarni aralash tashish operatori qanday majburiyatlar va javobgarlikni zimasi ga oladi?
4. Maxsus shartlar bo'yicha yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari qanday?
5. Har-xil turdagi yuklarni tashishda transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlarini sanab bering.
6. Yukni topshirish va yuklarni etkazib berish manzilini o'zgartirish qoidalar i qanday?

6-mavzu. BOZOR MUNOSABATLARI SHAROITIDA EKSPIDITORLAR ISHINI TASHKIL QILISH

Reja:

1. Ekspeditsion korxonaning ishini rejalashtirish tizimini ishlab chiqish.
2. Transport-ekspeditsion korxonaning maqsadlari va vazifalarini belgilash.
3. Xizmatlar bozorida raqobat sferasi.
4. Raqobatbardoshlikni strategik rejalashtirish.
5. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sohasida informatsion texnologiyalar.

Tayanchiboralar: xizmatlar bozori, raqobat, strategiya, progressiv texnologiyalar, menejment, marketing, intensivikasi, diversifikatsiya, daromadlar, foyda, yo'riqnomalar, bozor modeli, menejer, nomenklatura

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish bozorida raqobat

Transport-ekspeditsion korxonalarning bozor iqtisodiyotiga o'tishi sekin sur'atlar bilan amalga oshadi. Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori yetarlicha rivojlanmagan bir sharoitda barcha ekspeditorlar ham o'zining ishini yangi shart-sharoitlar va talablarga muvofiq qayta qurishga qiziqavermaydi va bunga qodir bo'laermaydi. Ekspeditsion korxonalar va tashkilotlar hali tashishlar va boshqa xizmatlarning to'lovga qodir bo'lgan talabi va boshqa bozor rag'batlariga zaif javob qaytarmoqda.

Bozor sharoitlarida transport-ekspeditsion korxonaning raqobatbardoshligi xizmatlar sohasida ma'lum bir bozor mavqeini (hatto unchalik yuqori bo'lmasa ham) egallash va ushlab turish qobiliyatidan iborat bo'ladi. Raqobatbardosh bo'lish – bu avvalambor barcha iste'molchilarning manfaatlarini hisobga olgan holda transport-ekspeditorlik xizmatlarning yuqori sifatini ta'minlashdir. Transport-ekspeditorlik xizmatlarning bosh sifat ko'rsatkichlaridan biri ularning pand bermasligidir. Pand bermaslik darajasi past bo'lganda transport-ekspeditorlik xizmatlarning qolgan iste'molchilik jihatlari o'zining jalb qiluvchanligini yo'qotadi.

Transport-ekspeditsion korxonalarning raqobatbardoshligini xizmatning iste'molchilik xususiyatlarining jamlanmasi sifatida ham ta'riflash mumkin, bu ularning raqobatchining xizmatidan ehtiyojlarni qanoatlantirish xarajatlari, narxlar nisbati va xizmatning iste'molchilik sifatini hisobga olish bilan konkret ehtiyojlarga mos kelish darajasi bo'yicha ajralib turishini xarakterlaydi. Bundan tashqari raqobatbardoshlik darajasiga quyidagi asosiy omillar (faktorlar) ham ta'sir ko'rsatadi:

- tashishlar va xizmatlarga bo'lgan ehtiyojni bilish darajasi;
- progressiv texnologiyalarning qo'llanilishi;
- xizmatlar nomenklaturasining kengayishi (yangi transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish turlarining qo'llanilishi);
- transport-ekspeditsion korxonalarning ishlab chiqarish bazasi bilan ta'minlanganligi;
- logistik tizimlarning qo'llanilishi;
- xodimlarning malaka darajasi, menedjment;
- marketing va boshqalar (xizmatlar bozorini tadqiq qilish).

Raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqishda mijozlarning talablaridan kelib chiqish zarur bo'ladi, ularning asosiylari:

a) tovarni (yukni) o'z vaqtida etkazib berishga;

b) yukni ortish-tushirish va transportirovka qilish paytida yukning saqlanishini ta'minlashga;

v) etkazib berishning tejamli bo'lishiga;

g) transport va ekspeditsion korxonalarning mahsulotni sotish, oraliq saqlash, upakovka qilish, shuningdek boshqa operatsiyalar va xizmatlar bo'yicha funksiyalarni o'ziga olishga tayyorligiga keltiriladi.

Transport va ekspeditsion korxonalar bu omillarni yaxshi bilishi va har bir mijoz uchun ularning ahamiyatini to'g'ri baholay olishi lozim.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorini o'zlashtirish strategiyasini ishlab chiqish

Tijorat va moliyaviy yutuqlarga erishish uchun har bir transport-ekspeditsiya korxonasi avvalambor transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorini o'zlashtirish strategiyasini ishlab chiqishi lozim bo'ladi. Bunda quyidagi omillarni hisobga olish zarur bo'ladi:

1. Korxonaning resurslari. O'zining omborxona xo'jaligi, terminallari, yuklash-tushirish texnikasi va hisoblash texnikasi, ularning yangilanishi, yangi texnologiyalar, ishchilar va mutaxassislarning resurslari, moddiy-texnik ta'minot tizimi va hokazolarning imkoniyatlarini baholash zarur bo'ladi;
2. Qo'llaniladigan tashishlar va xizmatlarning turlari va texnologiyalari. Bozor sharoitlarida faqatgina bitta tashish turini tashkil qiladigan yoki faqatgina bitta xizmat turini ko'rsatadigan korxonaning tashishlarning har xil turlarini tashkil qiladigan yoki har xil xizmat turlarini bajaradigan korxonaga qaraganda yashab qolishi qiyin bo'ladi;
3. Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorining bir jinslilik darajasi. Mazkur korxona tashishlar va xizmatlarning mazkur turi bilan qancha mijozga xizmat ko'rsata olishi mumkinligini, mijozlarni o'ziga og'dirib olish yoki yo'qotish imkoniyatlarini baholash zarur bo'ladi;
4. Raqobatchi transport-ekspeditsion korxonalarning marketing strategiyalari. Boshqa qaysi ekspeditorlar xuddi shunday tashishlar va xizmatlar turlarini tashkil qilayotganligini, ular qaysi va qancha mijozlarni qamrab olganligini, bu korxonalarning rivojlanish tendensiyasi qandayligini va hokazolarni aniqlash zarur bo'ladi.

Transport-ekspeditsion korxonaning strategiyasini belgilashda intensivatsion va diversifikatsion o'sish imkoniyatlari ko'rib chiqilishi lozim. Intensifikatsion o'sish ekspeditorning tashishlar va xizmatlar hajmini oshirish, mehnat unumdorligini oshirish va transport xizmati ko'rsatishning sifatini oshirish bo'yicha ichki rezervlarini aniqlash va tahlil qilishni ko'zda tutadi. Diversifikatsion o'sish ekspeditor transport xizmatlari ko'rsatish sohasida o'zining

barcha ichki rezervlaridan amalda foydalanib bo'lgan va tashishlar va xizmatlarning qo'llanilayotgan texnologiyalari doirasidan tashqariga chiqish zarur bo'lgan hollarda o'zini oqlaydi.

Bunda rivojlanishning quyidagi yo'llari mavjud bo'lishi mumkin:

1. Tashishlar va xizmatlarning qo'shimcha mijozlarni jalb qilishga qodir bo'lgan yangi turlarini ishlab chiqish;
2. Transport xizmatlari ko'rsatish bilan bog'liq bo'lmagan chora-tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish, masalan, mijozlarni jalb qilish bilan klub, stadion yoki sport zali ochish; transport xizmatlari ko'rsatishga aloqasi bo'lmagan chora-tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish, masalan, tijorat faoliyatini rivojlantirish, yordamchi xo'jaliklar va sexlarni tashkil qilish va hokazolar.

Transport-ekspeditsion korxonaning strategik rejasini quyidagi bo'limlardan tarkib toptirish tavsiya qilinadi:

1. Nazorat ko'rsatkichlarini aniqlash;
2. Hududiy transport bozorini tahlil qilish va transport-ekspeditsion korxonaning holatini (ahvolini) baholash;
3. Zaruriy vazifalarni aniqlash. Zaruriy chora-tadbirlarni ishlab chiqish;
4. Vazifalar va chora-tadbirlarni amalga oshirish uchun zarur bo'ladigan resurslarni aniqlash;
5. Chora-tadbirlarning amalga oshirishini nazorat qilish.

Korxonalar yuqori raqobatbardoshlikni faqatgina yaxshi tayyorgarlik ko'rgan xodimlar mavjud bo'lgan hollarda saqlab qolishlari mumkin. Mos keluvchi strategiya mutaxassislar guruhlarini shakllantirishga tayanishi lozim, bu guruhlarning a'zolarini umumiy g'oya va bir xil undovchi sabablar birlashtirgan bo'lishi lozim. Raqobatbardoshlikni oshirishda birinchi planga menedjerlar, yuqori malakali mutaxassislarning faoliyati chiqadi, ular korxonani qanday qilib raqobatbardosh qilish mumkinligi masalasini hal qilishlari lozim bo'ladi.

Transport-ekspeditsion korxonaning rivojlanish strategiyasini ishlab chiqish rejalashtirish tizimini ishlab chiqish kabi tadbirni amalga oshirish zarurligini ko'zda tutadi.

Transport-ekspeditsion korxonaning ishini rejalashtirish tizimini ishlab chiqish

Bozor iqtisodiyotini boshqarishning markazlashgan ma'muriy-buyruqbozlik uslubidan ajratib turadigan o'ziga xos xususiyati korxona darajasida rejalashtirishning rolini oshirish bo'lib hisoblanadi, chunki konkret transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning ishlab chiqarish va moliyaviy natijalari ko'p jihatdan shunga bog'liq bo'ladi.

Korxona o'zi uchun strategik (uzoq muddatli) va taktik (qisqa muddatli) maqsadlarni aniqlab olishi lozim. Korxonaning faoliyatini strategik rejalashtirish transport bozorini qamrab olish, tashishlar va xizmatlarning ko'proq istiqbolli turlarini rivojlantirish bo'yicha ma'lum bir maqsadli ko'rsatkichlarga erishishni ko'zda tutadi. Maqsadlar, vazifalar va dasturlar ishni strategik rejalashtirishning bosqichlari bo'lib hisoblanadi.

Albatta, tashishlarni operativ rejalashtirishning amaldagi tashkil qilinishi hozirgi zamon sharoitlarida takomillashtirishni talab qiladi. U avvalambor "tashish rejasini bajarmaganlik uchun" jarima choralarining qo'zllanilishi yoki ulardan tashishni rad qilish uchun asos sifatida foydalanish mumkin bo'lgan holatlarning (buyurtmaning yo'qligi yoki buyurtmada xato borligi) sof "ma'muriy" elementlaridan tozalanishi lozim. Tashishlarni rejalashtirishda avvalambor yuklarning bajarilgan jo'natmalari va etib kelishlari to'g'risidagi hisobot ma'lumotlaridan kelib chiqish, birinchi navbatda yirik korxona va tashkilotlarning buyurtmalarini obdon tahlil qilish, mahalliy organlarning tavsiyalarini hisobga olish zarur bo'ladi. Ekspeditorlar va agentlarga rejalashtirish masalalariga mas'uliyat bilan yondashish, rejalashtirish bo'yicha tarmoq yo'riqnomalariga, transport hujjatlarini to'ldirish qoidalari va hokazolarga qat'iy amal qilish tavsiya qilinadi.

Transport-ekspeditsiya korxonasining maqsadlari va vazifalarini belgilash

Reja tuzish bo'yicha ishlar transport-ekspeditsiya korxonasining maqsadlari va vazifalarini belgilashdan boshlanadi. Transport-ekspeditsiya korxonasining uzoq muddatli maqsadlari sifatida:

1. Yaqin 3-5 yil ichida ishning hajmiy va miqdoriy ko'rsatkichlarining o'sishi (transport-ekspeditsiya xizmatlarining hajmi, daromadlar, foyda va boshqalar);
2. Mijozlar doirasining kengayishi, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarining o'zlashtirilishi hisobiga faoliyat jabhasining kengayishi;
3. Hududiy transport bozorida ekspeditorning hohlanadigan o'rni va boshqalar ko'rib chiqilishi mumkin.

Joriy rejalashtirish jarayonida konkret miqdoriy maqsadlarni aniqlash va belgilash ham tavsiya qilinadi. Bunday maqsadlar qatoriga, masalan:

- bir haftada tashkilot tamonidan yuklarni tashishni rad qilishlar soni tashishga berilgan umumiy buyurtmalar sonidan 1% dan oshiq bo'lmasligi;
- yuklarni etkazib berish bo'yicha buyurtmalarni o'z vaqtida bajarishlar darajasi 90% dan kam bo'lmasligi;
- yo'lda shikastlangan yuklarning miqdori 0,1% dan oshmasligi;
- mijozga uning so'rovnomasi bo'yicha 2 soat mobaynida yukning qaerda ekanligi to'g'risidagi informatsiyani berish;
- avtomobillarni birinchi yuklash joyiga yuklash uchun etkazib berishning kechikishi 15 minutdan oshmasligi va boshqalar kirishi mumkin.

Maqsadlar aniqlab olingandan keyin transport-ekspeditsiya korxonasining har bir funksional bo'linmasi oldiga ularni amalga oshirish bo'yicha vazifalar qo'yilishi lozim (tijorat bo'limi va texnik xizmatlar, rejalashtirish bo'limi va buxgalteriya, bo'linmalar va otryadlar, dispetcherlik punktlari). Vazifalar aniq ifodalangan bo'lishi va konkret ijrochilar va ularning bajarilishi uchun javobgar shaxslarga ega bo'lishi lozim.

Transport-ekspeditsiya korxonasining vazifalari o'zida alohida tashkiliy, iqtisodiy, texnik, texnologik va ijtimoiy tadbirlarning ro'yxatini taqdim qiladigan dastur orqali amalga oshiriladi, Unda vazifaning bajarilish muddatlari va bajarish uchun mas'ul shaxslar, shuningdek talab qilingan hollarda moddiy va moliyaviy ta'minot masalalari ko'rsatiladi.

Avtomobil sohasida raqobatni harakatlantiruvchi kuchlarning xarakteristikasi

Raqobat tushunchasi transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish bo'yicha darslikda keltirilgan. Tovar ishlab chiqaruvchilar va xizmat ko'rsatuvchilarning yuqori moliyaviy natijalarga (daromadlar, foyda) erishish maqsadida sotish bozorlarini egallashga bo'lgan raqobati iqtisodiyotning har qanday sohasida, jumladan transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sohasida ham bozor munosabatlarining asosi bo'lib hisoblanadi.

Hozirgi zamon sharoitlarida mijozlar (yuk jo'natuvchilar, yukni qabul qilib oluvchilar) bozori bozorning ustivor elementi bo'lib hisoblanadi, u transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishni amalga oshiruvchiga transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning shartlarini belgilab beradi. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sohasidagi xo'jalik yurituvchi sub'ektlar qatoriga tashishlarni amalga oshiradigan va/yoki xizmatlar ko'rsatishni amalga oshiradigan transport, transport-ekspeditsiya korxonalari, shuningdek turlicha mulk shakliga ega bo'lgan (davlat mulki, xususiy mulk, kooperativ mulk, hissadorlar mulki va boshqalar) boshqa tashkilotlar kiradi.

Avtomobil transporti sohasida raqobatni harakatga keltiruvchi kuchlarning xarakteristikasi

1-jadval.

Harakatlantiruvchi kuch	Harakat yo'nalishi
Yangi raqobatchilar	Sohaning ishlab chiqarish quvvatlarining o'sishi; narxlarning tushishi yoki xarajatlarning ortishi; foydaning o'rtacha tarmoq me'yorining pasayishi; tovarlar va xizmatlar sifatining pasayishi

O‘rini bosuvchi tovarlar (xizmatlar)	Sohada raqobatchilar sonining ko‘payishi; raqobatchilar kuchlarining muvozanatlashuvi; sohada o‘shining sekinlashishi; doimiy xarajatlar darajasining ortishi; narxlarning o‘shishi; sifatning ortishi; tovarlar va xizmatlar assortimentining kengayishi; talab darajasi va sotish hajmining pasayishi
Xaridorlar	Sifatga bo‘lgan xarajatlarning ortishi; foydaning o‘rtacha tarmoq me‘yorining pasayishi; narxlarning o‘shishi; iste’molchilarning ketib qolishi
Etkazib beruvchilar	Narxlarning o‘shishi; tovarlar va xizmatlar sifatining pasayishi; talabning pasayishi; ishlab chiqarish ko‘lamlarining qisqarishi; foydaning o‘rtacha tarmoq me‘yorining pasayishi
Ishlab chiqaruvchilarning kurashi	Tovarlar va xizmatlar sifatining ortishi; innovatsiyalarning intensivlashuvi; narxlarning pasayishi; investitsiyalarning chiqib ketishi; ishlab chiqarish va sotish hajmining pasayishi

Xizmatlar bozorida raqobat jabhalari

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori uchun raqobatning quyidagi jabhalari xarakterlidir:

1. Bozorning turli sektorlaridagi raqobat (qurilish yuklarini etkazib berish, savdo yuklarini etkazib berish, qishloq xo‘jaligi yuklarini etkazib berish va hokazolar);
2. Turli xil mulkchilik shakllariga ega bo‘lgan transport-ekspeditsiya korxonalari o‘rtasidagi raqobat (turli mahkamalarga bo‘ysunadigan tashkilotlar o‘rtasidagi raqobat ajratiladi). Transport tashkilotlarining soni ko‘p bo‘lganligi

sababli, ba'zi bir hollarda xuddi o'sha bitta hududda joylashgan transport tashkilotlarining soni ko'p bo'lganligi sababli, avtomobil transporti ichidagi raqobat ko'proq kuchli bo'lib hisoblanadi;

3. Transportning har xil turlariga xizmat ko'rsatadigan transport-ekspeditsion tashkilotlar o'rtasidagi raqobat.

Transport-ekspeditsiya tashkilotining raqobatbardoshligiga tashkilot ishining sifati va samaradorligiga bog'liq bo'lgan tashqi omillar ta'sir ko'rsatadi. Tashqi omillar yuklarni tashish va yuklarga xizmat ko'rsatishga bo'lgan talab va taklifning o'zaro nisbati, bozor modeli, soliqqa tortish tizimi, bojxona bojlari va hokazolar bilan ifodalanadi. Transport-ekspeditorlik xizmatning konkret turiga bo'lgan talabning asosiy xarakteristikalar avtomobil transportida ularning ma'lum bir alomatlar bo'yicha klassifikatsiyalanishida namoyon bo'ladi, ular 1-jadvalda keltirilgan.

1-jadval

Xizmat turlari	Taqdim qilish fakti			Talabning barqarorligi		Talabning xarakteri	
	doimiy	Cheklangan	potensial	barqaror	epizodik	ommaviy	Individual
Yuklash-tushirish xizmatlari	-	-	+	-	+	-	+
Transportirovka qilish xizmatlari	+	-	-	+	-	+	-
Tayyorlash-yakunlash xizmatlari	+	-	-	+	-	+	-
Omborxona xizmatlari	-	+	-	-	+	-	+

Ekspeditorlik xizmatlar	-	+	-	+	-	+	-
Tashkil qilish-vositachilik xizmatlari	-	+	-	-	+	-	+
Konsultatsion-analitik xizmatlar	-	+	-	+	-	+	-
Informatsion xizmatlar	+	-	-	+	-	+	-

Yuklash-tushirish bo'yicha xizmatlar asosan kichik partiyali va konteynerli tashishlarda yuk egalarining cheklangan doirasiga taqdim qilinadi va barqaror ommaviy talabga ega. Bozor munosabatlariga o'tilishi ularni iqtisodiy nuqtai-nazaridan potensial istiqbolli xizmatlar razryadiga o'tkazadi.

Transportirovka qilish bo'yicha xizmatlar doimiy ravishda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Makon va zamonda yuklarni ko'chirish zarurligi bilan bog'liq bo'lgan ishlab chiqarish-iqtisodiy omillar, shuningdek yuklarni aynan avtomobil transporti bilan transportirovka qilishning iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligi mazkur xizmat turiga bo'lgan doimiy talabni shartlaydi.

Tayyorlash-yakunlash xizmatlari doimiy ravishda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Tayyorlash-yakunlash xizmatlari yuklarni avtomobillarda transportirovka qilish texnologik jarayonining elementi bo'lib hisoblanishi sababli unga bo'lgan talab ham xuddi transportirovka qilishga bo'lgan talab kabi yuqori bo'ladi.

Omborxona xizmatlari asosan terminallar (yuk avtostansiyalari) orqali kichik partiyali va konteynerli tashishlarda yuk egalarining cheklangan doirasiga taqdim qilinadi. Tashishlarning bu turi uchun talab epizodik va individual bo'ladi. Mazkur xizmat turini taqdim qilishning cheklanganligi avtomobillarda tashishlarning hozirda amal qilayotgan tashkil qilinishi va avtotransport

tashkilotlarida mazkur xizmat turini ko'rsatish uchun moddiy-texnik bazaning etishmasligi, ko'pincha esa yo'qligi bilan bog'lanadi.

Ekspeditorlik xizmatlar mijozlarning cheklangan doirasiga taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. Bozor munosabatlariga o'tilishi mazkur xizmatlarni doimiy ravishda taqdim qilinadigan xizmatlar razryadiga o'tkazadi. Yuk egalarini ularga xos bo'lmagan, tovar-transport hujjatlarini rasmiylashtirish, yukni qo'riqlash va kuzatib borish, reja-hisob kitob operatsiyalarini bajarish bilan bog'liq bo'lgan funksiyalardan to'liq ozod qilish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan yuqori talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Tashkil qilish-vositachilik xizmatlari mijozlarning cheklangan doirasiga taqdim qilinadi, mazkur xizmat turiga bo'lgan talab epizodik va individual bo'ladi, asosan shaharlararo va xalqaro tashishlarda temir yo'l stansiyalari, dengiz va daryo portlariga xizmat ko'rsatishda taqdim qilinadi. Bozor munosabatlariga o'tilishi mazkur xizmatlar turini doimiy ravishda taqdim qilinadigan xizmatlar razryadiga o'tkazadi. Tovarlarini har qanday nuqtaga tezkorlik bilan va uzluksiz etkazib berish imkoniyati, transport vositalari, yuklash-tushirish texnikasi va omborxonalarni lizingga va ijaraga olish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Konsultatsion-analitik xizmatlar cheklangan tarzda taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega, bu xizmatlar asosan harakatlanuvchi sostav tipini tanlash, tashishlarning optimal marshrutini hisoblashdan iborat bo'ladi. Yaqin kelajakda mazkur xizmat turiga bo'lgan talab ortadi. YUklarni etkazib berishning iqtisodiy jihatdan ko'proq foydali bo'lgan usulini aniqlash imkoniyati va transport, ekspeditsion, vositachilik va xizmatlar bozorida vaziyatni prognozlashtirish imkoniyati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning sababi bo'lib hisoblanadi.

Informatsionxizmatlaramalda barcha mijozlarga taqdim qilinadi, barqaror va ommaviy talabga ega. YUkning egasida yukning qaerda ekanligini aniq bilish va belgilangan manzilga qachon etib borishini bilish istagi va zarurati mazkur xizmat turiga bo'lgan talabning asosiy sababi bo'lib hisoblanadi.

Boshqa transport turlarida ham tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talab xuddi shunday sxema bo'yicha tasvirlanadi. Amaliyotning ko'rsatishicha, tashkilotning raqobatbardoshlik darajasini baholashda optimal qiymat sifatida rezerv qiymatini, ya'ni xizmat turidan qat'iy nazar, taklifning talabga nisbatan 20% ga oshiq bo'lishini qabul qilish mumkin. Agar bu ko'rsatkich, masalan, transport xizmatlari bo'yicha katta bo'lsa, tashish imkoniyatlarining ma'lum bir qismi talab qilinmay qoladi, bu ishlab chiqarish bilan bog'liq bo'lmagan xarajatlarni keltirib chiqaradi, agar bu ko'rsatkich kichik bo'lsa – mijozga rad javobi beriladigan holatlarga, ya'ni mijozning boshqa transport korxonasiga ketishiga va tashkilotning daromadni yo'qotishiga olib keladi.

Raqobatbardoshlik omillari

Tashkilotning raqobatbardoshligini belgilaydigan va uning faoliyatiga bog'liq bo'lgan omillar guruhlarini – tashkilotning ishiga bog'liq bo'lgan omillar amalda mavjud bo'ladi. Quyidagi omillar tashkilotning holatini xarakterlaydi:

- Tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabni bilish darajasi. Zaruriy va dolzarb informatsiyaga, ob'ektiv prognozga ega bo'lish o'z-o'zidan raqobatbardoshlik omili bo'lib hisoblanadi. Bozor segmentining tashkilot o'zining rivojlanishi uchun informatsion yoki strukturaviy resurslarga ega bo'lmaydigan bu qismida transport konsaltingidan foydalaniladi;
- Taqdim qilinadigan xizmatlar hajmi va nomenklaturasi. Mazkur kategoriyaga ishlov beriladigan yuklarning nomenklaturasi, mazkur yuk uchun xizmat turlarining nomenklaturasi va tashish yo'nalishlarining nomenklaturasi kiradi;
- Ilmiy-texnik ishlanmalarning natijalaridan foydalanishni xarakterlaydigan ilmiy-texnik potensial. Transport-ekspeditsiya korxonasi uchun bu birinchi navbatda menejment va marketing, telematikaning zamonaviy yutuqlaridan, global kompyuter tarmoqlari va informatsion tizimlardan foydalanishdan iborat bo'ladi;
- Progressiv texnologiyalarning, birinchi navbatda logistik texnologiyalarning qo'llanilishi;

- Xizmatlar nomenklaturasining kengayishi, yangi transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish turlarining qo'llanilishi;
- Texnologik vazifalarni hal qilish uchun ishlab chiqarish bazasini tashkil qilishning ta'minlanganligi;
- Transport-ekspeditsion tizim infratuzilmasining holati – omborxonalar, terminallar, filiallarning borligi, kompyuter texnikasi, aloqa vositalari, informatsiyaga ishlov berish va uzatish vositalari va hokazolar bilan jihozlanganlik;
- Mehnat resurslarining holati va malakasi;
- Boshqarish darajasi (yangiliklarni joriy qilish, foyda ko'rish va javobgarlik pozitsiyalaridan);
- Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning xalqaro tizimida ishtirok etish darajasi;
- Boshqa omillar, jumladan, tashkilotning kreditorlik va debitorlik qarzlari miqdori, zahiralar darajasi, oxirgi 3-5 yilda yalpi daromadlarning dinamikasi;
- Marketing ishining darajasi.

Quyidagi omillarning ta'siri tashkilot ishining samaradorligini oshirishga yo'naltiriladi:

- Transport vositalarining unumdorligi, moddiy-texnik bazaning, asbob-uskunalar va mexanizmlarning quvvati, maydonlarning etarliligi;
- Mehnat unumdorligi;
- Tashkilotni rivojlantirish uchun har yili qo'yiladigan kapital qo'yilmalar miqdori;
- Faoliyatning asosiy turi bo'yicha sheriklarning ish qobiliyatlari (muloqotga kirishib keta olishlik, masalalarni tezkorlik bilan hal qilish va boshqalar).

Quyidagi omillar mijozlarning talablarini qanoatlantirish darajasini oshirishga yo'naltiriladi:

- Tovarlarning (yuklarning) o'z vaqtida etkazib berilishi;
- Transport-ekspeditsion operatsiyalarni bajarishda yukning saqlanishini ta'minlash;
- Etkazib berishning tejamkorligi;

- Transport va ekspeditsion tashkilotlarning xizmatlarning keng spektri bo'yicha funksiyalarni o'ziga olishga tayyor ekanligi.

Bozorda muvaffaqiyatli ishlash uchun transport-ekspeditsiya tashkilotlari har bir mijoz uchun bu omillarning ahamiyatini bilishlari va baholay olishlari zarur bo'ladi. 3-jadvalda raqobatbardoshlikning xorijdagi va mamlakatimizdagi transport-ekspeditsion korxona va tashkilotlarning ish tajribasini tahlil qilish asosida ajratilgan omillari keltirilgan.

Xizmatning (yoki korxona faoliyatining) raqobatbardoshligini baholash salbiy omillarni o'z vaqtida aniqlash va raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish maqsadida amalga oshiriladi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorida raqobatbardoshlik omillari

3-jadval.

Omil	Xarakteristika
Iz ekspeditorning transport tashkilotlari va yuk egalari doirasidagi mavqei	uzoq muddatli amaliy ish staji, transport imkoniyatlari konyukturasi va yuklarni etkazib berish bo'yicha xalqaro xizmatlar bozorini yaxshi bilish
faoliyatning mazkur asida yuqori malakali xodimlarning bo'lishi	az faoliyatning tashish jarayonini ta'minlaydigan hamkor turlari bilan (bojxona xizmati, fitokarantin xizmatlari, turli xil inspeksiylar, huquqni muhofaza qilish organlari va boshqalar) munosabatlar
rivojlangan kontragentlar tarmog'i	xorijiy mamlakatlarda, Rossiyaning regionlarida, MDH mamlakatlarida
zamonaviy aloqa sitalari bilan texnik qurollanganlik	kommunikatsiyalar, dasturlar, ma'lumotlar bazalari
tashkilotning qulay joylashganligi	asosiy savdo marshrutlarida
o'zining va ijaragaolingan omborxonalarning	yuklarning ma'lum bir turlari uchun yaroqlilik va jihozlanganlik darajasi (sovutiladigan,

borligi	isitiladigan, mexanizatsiyalashtirilgan, qo‘riqlanadigan va boshqalar), kelish yo‘llari
Bojxona omborxonalarining borligi	erishishning osonligi
moddiy-texnik bazaning borligi va tarkibi	dvharakatlanuvchi sostav, o‘zining yokii jaraga olingan konteynerlar parki, yuklash-tushirish texnikasi va yordamchi asbob-uskunalar, jumladan, yuklarni qayta ishlash uchun mo‘ljallangan vositalar
yuklarga ishlov berish bo‘yicha taqdim qilinadigan xizmatlar hajmi va spektri	neishlov beriladigan yuklarning berilgan yuk va berilgan tashish yo‘nalishi uchun taqdim qilinadigan xizmatlarning har bir pozitsiyasidan kelib chiqadigan nomenklaturasi
hujjatlarni tayyorlash tizimi	kompyuter dasturlari bazasida va rasmiylashtirishda yo‘l qo‘yilishi mumkin bo‘lgan xatolarni istisno qiladigan ma’lumotlar bazasi asosida
ekspeditorning ishonchlilik darajasi	yukning saqlanishini ta’minlash, taqdim qilingan va qanoatlantirilgan da’volarning borligi va chastotasi, yuklarni etkazib berish muddatlari bo‘yicha shartnoma majburiyatlari bajarilishining ishonchliligini ham o‘z ichiga olgan holda («aniq – o‘z vaqtida»)

Har bir omil uchun ko‘rsatkich tanlanadi yoki ishlab chiqiladi. Masalan, tashishlarning muntazamligi va o‘z vaqtidaligi tashishlarni belgilangan

muddatlarda amalga oshirish darajasi bilan, tashiladigan yuklarning miqdori va iste'mol sifatini saqlash – har 100 tonna yukni tashishga to'langan reklamatsiya summalarining miqdori bilan xarakterlanadi va hokazo.

Raqobatbardoshlilikni strategik rejalashtirish

Xizmatlarning (tashkilotning) raqobatbardoshligining ishonchli darajasini aniqlashga bo'lgan ko'plab uslubiy yondashuvlar orasidan quyidagilardan ko'proq foydalaniladi:

- Xizmatning xususiyatlar guruhini, jumladan, mijozning talablarini qanoatlantirish darajasini baholash asosida raqobatbardoshlilikning integral ko'rsatkichini qurish;
- Xizmatning asosiy parametrlarining ro'yxatini ishlab chiqish, ularni ranglash va ekspert bahosidan o'tkazish;
- Mijozlar va ekspertlar orasida so'rovnomalar o'tkazish;
- Potensial bilan solishtirish;
- Grafoanalitik uslublarning profillarini qurish;
- Strategik marketingning xorijiy uslublari.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish bo'yicha rasmiy hujjatlarda taklif qilinadigan (R 3112178-0393 - 2000 «Avtomobil transportida tadbirkorlik faoliyatini tashkil qilish») integral ko'rsatkichni qurish asosida raqobatbardoshlilikni baholash uslubini ko'rib chiqamiz .

Raqobatbardoshlilikni baholashni amalga oshirishdagi harakatlarning tizimi (uzviyligi)

1-bosqich. *Ularning ko'rsatkichlarini baholash uchun raqobatbardoshlilik omillarini tanlash.* Shuni esdan chiqarmaslik kerakki, faqatgina konkret bozor sharoitlarida kompaniyaning raqobatbardoshligiga real ta'sir ko'rsatadigan omillar tanlanishi lozim. Masalan, raqobatbardoshlilikni baholash uchun asosiy ko'rsatkichlar tarkibiga tashqi muhit omillari kiritilmasligi mumkin:

- Bajariladigan transport-ekspeditorlik xizmatlarhajmi (amalga oshirishdan daromad summasida);
- Transport-ekspeditorlik xizmatlarning o'z vaqtida bajarilishi;
- Yuklarni yuklash-tushirish, tashish, qayta ishlash va saqlashda yuklarning to'liq saqlanishi;
- Taqdim qilinadigan transport-ekspeditorlik xizmatlarning to'liqligi;
- Transport-ekspeditorlik xizmatlarga tariflar darajasi;
- Transport-ekspeditsion korxonaning mehnat resurslari bilan ta'minlanganligi;
- Region va uning chegaralaridan tashqarida filiallar va bo'linmalarning borligi;
- Foydaning umumiy summasi.

2-bosqich.*Raqobatbardoshlikning har bir omilining qiymatini hisoblash.* Raqobatbardoshlikning har bir ko'rsatkichining qiymati transport-ekspeditsion kompaniya faoliyatining ma'lum bir davri (oy, chorak, yarim yil, yil) uchun hisoblanadi.

3-bosqich.*Har bir omilga uning qiymatiga bog'liq ravishda alohida omilning raqobatbardoshlik darajasini xarakterlaydigan ma'lum bir K koeffitsientni berish.* Transport-ekspeditsiya kompaniyasining "talab va taklifning o'zaro nisbati" tashqi omili bo'yicha K_t raqobatbardoshlik koeffitsientini quyidagi formula bo'yicha hisoblash mumkin:

$$K = Q_{\text{baj.}} / Q_{\text{mumk. bo'lg.}}$$

Bunda $Q_{\text{baj.}}$ – mos keluvchi vaqt davrida bajarilgan xizmatlar hajmi (masalan, yuk tashish hajmi, t, yoki yuk aylanmasi, t-km); $Q_{\text{mumk. bo'lg.}}$ – ma'lum bir vaqt davri uchun transport-ekspeditsiya kompaniyasining imkoniyatlari va mahalliy shart-sharoitlarni hisobga olish bilan hisoblangan mumkin bo'lgan xizmatlar hajmi (masalan, transport-ekspeditsiya kompaniyasining tashish imkoniyatlari, o'rtacha tashish masofasi, parkning strukturasi va hokazolarni hisobga olish bilan hisoblangan mumkin bo'lgan tashishlar hajmi, t, yoki mumkin bo'lgan yuk aylanmasi).

Ko'rsatkichlarning olingan qiymatlari 4-jadvalda keltirilgan me'yorlar bilan solishtiriladi.

Agar $K < 0,8$ bo'lsa - transport-ekspeditsiya kompaniyasining tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabni qanoatlantirish bo'yicha rezervlari anchagina katta bo'ladi, agar $K > 1$ bo'lsa - transport-ekspeditsiya kompaniyasining o'zining resurslari buyurtma berilgan talabni qanoatlantirish uchun etarli bo'lmaydi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlarva boshqa xizmatlarga bo'lgan talab va taklif ko'rsatkichlari ularni amalga oshirishdan olingan daromadlar va ularni amalga oshirishdan olinishi mumkin bo'lgan daromadlarning qiymati bilan ham ifodalanishi mumkin.

Raqobatbardoshlikning tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talab va taklifning o'zaro nisbatiga bog'liq bo'lgan ko'rsatkichlari

4-jadval

Ko'rsatkich	Raqobatbardoshlik darajasi					
	yuqori		o'rtacha			raqobat qilishga qodir emas
Talab va taklifning o'zaro nisbati	0,8 va undan kichik	0,81. 0,85	0,86.0 ,9	0,91.. 0,95	0,96... 1	1 dan oshiq
Koeffitsient K	0,9	0,95	0,9	0,85	0,8	0,5

4-bosqich. *YAkuniy K_{int} integral ko'rsatkichni hisoblash.* Mazkur ko'rsatkich olingan omil koeffitsientlarining o'rtacha qiymati sifatida aniqlanadi:

$$K_{int} = (K_1 + K_2 + K_3 + \dots + K_n)/n,$$

bunda n – raqobatbardoshlik ko'rsatkichlarining soni.

5-bosqich. *Raqobatbardoshlik darajasini integral ko'rsatkichning qiymati bo'yicha baholash:*

- $K_{int} = 0,7 \dots 1$ bo'lganda – raqobatbardoshlikning yuqori darajasi;

- $K_{int} = 0,5...0,69$ bo'lganda - raqobatbardoshlikning o'rtacha darajasi;
- $K_{int} < 0,5$ bo'lganda – raqobat qilishga qodir emaslik.

Keltirilgan ko'rsatkichlarni solishtirma baholash natijasida mulk shakli, mahkamaviy bo'ysunishi va xizmat ko'rsatiladigan transport turidan qat'iy nazar bir nechta transport-ekspeditsion tashkilotlarning raqobatbardoshligi baholanishi mumkin.

Boshlang'ich informatsiya sifatida tashkilotning ma'lum bir vaqt davri uchun (yil, yarim yil, chorak, oy) hisobot ma'lumotlaridan yoki ularni aniq hisoblash qiyin bo'lgan omillarni (masalan, “transport xizmatlari ko'rsatishning sifati”) ekspert baholashining ma'lumotlaridan foydalanilishi mumkin. Raqobatbardoshlikni baholashni to'ldirish va aniqlashtirish uchun ekspeditorning bozor sharoitidagi moliyaviy-iqtisodiy holatini va ishini xarakterlaydigan bir qator ko'rsatkichlarni ko'rib chiqish foydali bo'ladi. Konkret tashkilotning moliyaviy ahvolini boshqa ekspeditorlarning moliyaviy ahvoli bilan taqqoslashga ko'maklashadigan bir nechta nisbiy ko'rsatkichlardan (koeffitsientlardan foydalanish etarli bo'ladi. Bunday koeffitsientlar sifatida quyidagi ma'lum ko'rsatkichlardan foydalanilishi mumkin:

- Kapital qo'yilmalarning daromadliligi;
- O'z kapitalining rentabelliligi;
- Xizmatlarni amalga oshirishning sof rentabelliligi;
- Mehnat unumdorligi.

Bundan tashqari, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini o'zlashtirishning (innovatsion jarayon) samaradorligi hozirgi zamon sharoitlarida raqobatbardoshlikning muhim omili bo'lib hisoblanadi.

Transport-ekspeditsiya tashkilotining raqobatbardoshligini baholash natijalaridan tashkilotning ishini rejalashtirishda, jumladan, strategik rejalashtirishda foydalaniladi, ular raqobatbardoshlikning asosiy yo'nalishlarini belgilab olish va raqobatbardoshlikni oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish imkonini beradi.

Transport-ekspeditsiya korxonasining maqsadlar, vazifalar va rejalarni amalga oshirish bo'yicha chora-tadbirlari

Transport-ekspeditsion korxonaning raqobatbardoshligi, uning tomonidan tashishlarni bajarish, qo'yilgan maqsadlar, vazifalar va rejalarni amalga oshirish uchun avvalambor transport-ekspeditsiya korxonasining marketing xizmati javob beradi. Korxonaning rejalari amalga oshishi, shuningdek rejalarni puxta ishlab chiqishni tashkil qilish uchun transport-ekspeditsiya korxonasida marketing xizmatini sobiq ekspluatatsiya va tijorat xizmatlari bazasida tashkil qilish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Marketing xizmati rahbardan tashqari tashishlar va xizmatlarni reklama qilish, regionning (viloyat, tuman, shahar) transport bozorini o'rganish, tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabni o'rganish, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish bo'yicha mutaxassislarga ega bo'lishi lozim. Bundan tashqari marketing xizmatiga tashishlarni operativ boshqarish bo'yicha mutaxassislar (dispatcherlar va boshqalar) ham kirishi mumkin.

Tashishlar va xizmatlar bilan mijozlarning yanada ko'proq sonini va yanada kattaroq territoriyani qamrab olish darajasiga qarab marketing xizmatiga qo'shimcha ravishda rayon bo'limlari, zonal bo'limlar, shuningdek mijozlar qidirish va jalb qilishni amalga oshiradigan transport agentlari kirishi mumkin. Korxonaning marketing xizmatiga shuningdek transport vositalari harakatining turlicha tizimlarini tashkil qilish, tashishlarning alohida texnologiyalari (masalan, konteynerli), alohida ob'ektlar va yuklar (masalan, savdo-sotiq, qurilish, qishloq xo'jaligi va boshqalar)bo'yicha mutaxassislar ham kirishi mumkin. Bunda ekspeditorning marketing strategiyalarini ishlab chiqish va amalga oshirish xarajatlarini aniqlash zarur bo'ladi. Ushbu maqsadni amalga oshirish uchun ekspeditorning marketing strategiyasini quyidagi sxema bo'yicha konkret harakatlar yoki chora-tadbirlar dasturiga aylantirish zarur bo'ladi:

- tadbirning nomi,
- tadbirning amalga oshirilish vaqti,
- ijrochi,

- tadbirni tayyorlash va amalga oshirish xarajatlarining qiymati.

Xorijiy tajribalarning ko'rsatishicha, marketing tadqiqotlarini o'tkazish va marketing strategiyalarini amalga oshirishga qanchalik ko'p mablag' sarflansa, korxonaning tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatlarga erishish ehtimoli shunchalik yuqori bo'ladi.

Xizmat turlarini tanlash bo'yicha chora-tadbirlar

Har bir transport-ekspeditsiya korxonasi tashishlar va xizmatlarning o'zlari samarali ravishda amalga oshirishga qodir bo'lgan, o'zi uchun ko'proq foydali bo'lgan turlarini aniqlashi va belgilab olishi lozim. Buning uchun avvalo tashishlar va xizmatlarning tarkib topgan strukturasini tahlil qilish lozim bo'ladi. Agar tashishlar va xizmatlarning 80 % i 10% mijozlarga to'g'ri kelsa, u holda transport bozorining ushbu strukturasini etarlicha xavfli deb hisoblash mumkin, chunki har qanday yirik mijozning tashishlar yoki xizmatlardan voz kechishi yoki ular uchun haq to'lashdan bosh tortishi, mijozning xizmat ko'rsatadigan boshqa ekspeditorga o'tib ketishi transport-ekspeditsiya korxonasining moliyaviy ahvoliga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

Boshqa bir chekka holat – tashishlar va xizmatlarni barcha mijozlar bo'yicha bir tekis taqsimlash ham maqsadga muvofiq emas. Bunday struktura shundan guvohlik beradiki, bunda transport-ekspeditsiya korxonasi tashishlar va xizmatlarning yangi turlarini ishlab chiqish va o'zlashtirishga, yangi mijozlarni qidirish va jalb qilishga etarlicha e'tibor qaratmayotgan bo'ladi.

Xizmatlarning transport-ekspeditsiya korxonasi uchun ko'proq samaraliroq bo'lgan turlarini tanlash xizmatlar bozorini segmentlash, ya'ni ekspeditor tomonidan xizmat ko'rsatiladigan mijozlar doirasini ularga ko'rsatiladigan xizmat turlari, ularning to'lov qobiliyati, ularga xizmat ko'rsatishning sifatiga qo'yiladigan talablarga bog'liq ravishda guruhlariga bo'lish yo'li bilan amalga oshiriladi. Segmentlash natijasida afzal bo'lgan mijozlar aniqlanadi va ularga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish, shuningdek ekspeditorning raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha zaruriy chora-tadbirlar ishlab chiqiladi.

Xizmatlarni amalga oshirishning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish bo'yicha chora-tadbirlar

Transport-ekspeditorlik xizmatlarning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish, birinchidan, ko'rsatiladigan xizmatlarning ustivor va progressiv texnologiyalarining o'z vaqtida qo'llanilishini, ikkinchidan, ratsional texnologiyalar va tizimlarni rivojlantirish uslublarini ishlab chiqish va o'zining faoliyatini reklama qilish va hokazolar yordamida boshqa mijozlarni ham qamrab olishni ko'zda tutadi. SHuni qayd qilish lozimki, tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish mijozlarning talablarini bajarish pozitsiyasidan turib olib borilishi lozim, bu talablar amalda o'ta turli-tuman bo'lishi mumkin.

Ba'zi bir mijozlar – tashishlarning tezkorligini, boshqalari – yukning to'liq saqlanishini, uchinchilari – hajmlarni to'liq bajarishni, to'rtinchilari – unisini ham, bunisini ham, uchinchisini ham va hokazolarni talab qiladi.

Ekspeditor barcha bu talablarni imkon qadar hisobga olishi lozim. Tashishlar va xizmatlarning yangi texnologiyalarini ishlab chiqish quyidagi ketma-ketlikda amalga oshirilishi lozim:

1. G'oyalarni shakllantirish. Mazkur bosqichda transport-ekspeditorlik korxonasining haydovchidan tortib korxona rahbarigacha bo'lgan ko'plab xodimlarining ishtirok etishi maqsadga muvofiq bo'lib hisoblanadi. G'oyalar harakatlanuvchi sostav, tirkamalar, konteynerlar, paketlarning yangi tiplarini qo'llash, yuklarni ortish va tushirishning yangi usullarini qo'llash, etkazib berish usullarini, yangi marshrutlarni, informatsiya va hujjatlarning o'tishini, yukning saqlanishini ta'minlash usullarini optimallashtirish va hokazolarga taalluqli bo'lishi mumkin.
2. G'oyalarni tanlab olish. Mazkur vazifani bajarish uchun transport-ekspeditsiya korxonasida mutaxassislarning mavjud takliflarni baholash va ulardan eng yaxshilarini tanlab olishga qodir bo'lgan kichik guruhini tashkil qilish tavsiya qilinadi, bunda chetdan mustaqil ekspertlarni ham taklif qilish mumkin. Bunda eng yaxshi g'oyalarni tanlab olishning asosiga turlicha kriteriyalar: korxonaning foydasi, bozorning qamrab olinganlik darajasi,

xarajatlarning kamayishi, mablag'larning tejallishi va hokazolar qo'yilishi mumkin.

3. Tanlangan teznologiyani, xizmatni, yukni harakatlantirish tizimini ishlab chiqish va uni tajribada tekshirib ko'rish. Mazkur bosqichni bajarishda ilmiy-tekshirish va loyiha tashkilotlarini jalb qilish tavsiya qilinadi.

4. Transport marketingi strategiyasini ishlab chiqish. Yangi texnologiya, xizmatlar, yukni harakatlantirish tizimi iste'molchilarining mumkin bo'lgan sonini, o'zlashtirish hajmlarini, mumkin bo'lgan mehnat sarfi va moddiy xarajatlarni, foydani, atrof-muhitga ekologik ta'sir ko'rsatish darajasini, tashishlarning xavfsizligi va hokazolarni aniqlash zarur bo'ladi.

5. Texnologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimini tajribada tekshirib ko'rish natijalari bo'yicha to'ldirish. Mazkur bosqichda yangi teznologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimini joriy qilish bo'yicha texnik, iqtisodiy, tashkiliy va boshqa zaruriy chora-tadbirlarni amalga oshirish zarur bo'ladi. Bu chora-tadbirlar bevosita transport korxonasining o'ziga ham, yukni jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarning korxonalariga ham, va albatta, ekspeditorlik korxonalariga ham taalluqli bo'lishi mumkin.

6. Yangi texnologiya, xizmat, yukni harakatlantirish tizimidan keng foydalanish.

Mijozlarga xizmat ko'rsatishning logistik tizimlarini tashkil qilish bo'yicha chora-tadbirlar

Yuqori darajada tashkil qilingan servis zamonaviy logistikaning faoliyat ko'rsatishining muhim shartlaridan biri bo'lib hisoblanadi. Logistik servis muammosi masalalarning uchta guruhini: ishlab chiqarish-texnologik va tashkiliy-iqtisodiy strukturani, sifat ko'rsatkichlari va uning maqsadga muvofiq bo'ladigan darajasini, shuningdek xizmat ko'rsatish sferasining o'zini o'z ichiga oladi.

Logistik servis xizmatlari tomonidan taqdim qilinadigan xizmatlar nihoyatda turli-tuman bo'lib, tizimli xarakterga ega bo'ladi. Transportda ular tovar-material oqimlariga xizmat ko'rsatish, mahsulotni taqsimlash va yuklarni oxirgi iste'molchiga etkazib berishda transport-ekspeditsion faoliyat bilan bevosita

bogʻlanadi. Logistik kompaniyalarning servis xizmatlari mahsulotni ishlab chiqaruvchilar va isteʼmol qiluvchilar oʻrtasidagi iqtisodiy aloqalarni amalga oshirishda bevosita ishtirok etadi.

Logistika tashishning barcha qatnashchilarining muvofiqlashgan holda ishlashi bilan tovarlarni talab qilinadigan miqdorlarda va kafolatlangan muddatlarda ishlab chiqaruvchidan isteʼmolchiga etkazib berishni tashkil qilishni koʻzda tutadi. Logistikaning joriy qilinishi ekspeditorlarga transport xizmatlari bozorida raqobatbardoshlikni oshirishga, faoliyat jabhasining kengayishi va daromadlarning koʻpayishiga koʻmaklashadigan koʻproq ilgʻor boʻlgan transport texnologiyalari (terminalli texnologiya, tagliklar (poddonlar), konteynerlarning qoʻllanilishi va hokazolar) boʻyicha ishlash imkonini beradi.

Logistika korxonaning raqobatbardoshligini taʼminlaydigan asosiy element boʻlib hisoblanadi. Logistikaning korxonaning faoliyatini qoʻllab-quvvatlash boʻyicha barcha chora-tadbirlari informatsiyadan, korxonaning mahsuloti va boshqa asosiy resurslaridan ratsional foydalanish yoʻli bilan bozorni egallashga qaratilgan boʻlishi lozim. Buning uchun korxonani rejalashtirish va boshqarishning operativ rahbarlik qilish tizimi bilan integrallashgan majmuaviy tizimi boʻlishi zarurligi talab qilinadi, bu ishlab chiqarish va transportning ishlashini qayishqoq tarzda muvofiqlashtirish, boshqa mahsulotga oʻtish zaruratiga operativ ravishda javob qaytarish imkonini beradi. Samarali logistikani yaratish uning korxonaning strategiyasi bilan muvofiqlashtirilgan strategiyasini ishlab chiqish, uni obʼektiv miqdoriy baholash tizimini ishlab chiqish, hal qiluvchi omillarni aniqlashni talab qiladi.

Logistik tizimlarning samaradorligi quyidagilardan tashkil topadi:

1. xizmatlar va texnologiyalarning yangi turlarini ishlab chiqishni tezlashtirish;
2. talabni maksimal darajada qanoatlantirishning tezkorligi;
3. ajariladigan xizmatlarning sifatini oshirish;
4. xizmat koʻrsatish narxlarini pasaytirish.

Logistik tizimning yaratilishi bilan transport-ekspeditsiya korxonalari yuk egalarini joʻnatish va taqsimlash funksiyalaridan (upakovka qilish, omborxonaga toʻplash va boshqalar) ozod qilgan holda transportirovka qilishdan oldin keladigan,

uni tugallaydigan funksiyalarni bajarish bilan majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni o'ziga oladi. Majmuaviy xizmat ko'rsatishda yukning yuk jo'natuvchidan yukni qabul qilib oluvchigacha barcha zaruriy operatsiyalarni bajarish, shuningdek transport-logistika servisining zaruriy majmuasini taqdim qilish bilan yagona hujjat bo'yicha o'z vaqtida va sifatli etkazib berilishi uchun ekspeditorning yagona va to'liq javobgarligi ko'zda tutiladi.

Ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirish va korxonani resurslar bilan ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar

Transport-ekspeditsiya korxonasining ishlab chiqarish-texnika bazasi va resurslarining holati ko'p jihatdan transport xarajatlarining darajasi va xodimlarning mehnat unumdorligini belgilaydi. Korxonaning ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirishning ko'proq muhim bo'lgan parametrlaridan biri tashishlar va xizmatlarga bo'lgan talabga uning strukturaviy va miqdoriy jihatdan mos kelishidir. Transport vositalari va yuklash-tushirish vositalari, omborxonalar va asbob-uskunalar o'zlarining parametrlari bo'yicha transport ishining va bajariladigan xizmatlarning xarakteri va hajmlariga mos kelishi lozzim.

Quyidagilar transport-ekspeditsiya korxonasining ishlab chiqarish-texnika bazasini rivojlantirishning aossiy chora-tadbirlari bo'lib hisoblanadi:

- 1) yuklash-tushirish texnikasi, o'zining transport vositalarining strukturasi va sonini ratsionallashtirish. Eng kamida bir yilda bir marta amaldagi uslubiyotlar bo'yicha yuqorida ko'rsatilgan vositalar parkining ratsional strukturasi aniqlash va zarur bo'lgan hollarda va moliyaviy imkoniyatlar mavjud bo'lganda unga mos keluvchi o'zgarishlarni kiritish maqsadga muvofiq bo'ladi;
- 2) omborxonalar, terminallar, konteyner maydonchalari tizimini, ularning parametrlarining yuklarni saqlash va ularga ishlov berish (jumladan, kichik partiyalar bilan) hajmlariga muvofiqligini ratsionallashtirish;
- 3) omborxonalar ichida ishlaydigan texnika va asbob-uskunalar: yuklash texnikasi, ko'tarish-tushirish texnikasi, kranlar va boshqa asbob-uskunalarining ishlashini ratsionallashtirish, yuklarga omborxonalar ichida kichik

mexanizatsiya vositalarini (tagliklar, konteynerlar) qo'llash bilan ishlov berishning ratsional texnologiyalarini ishlab chiqish;

4) yuklarning ba'zi bir alohida turlari: donabay, quyiladigan, tez buziladigan va hokazo turlarini saqlash va ularga ishlov berish uchun ixtisoslashtirilgan omborxonalar, maxsus uchastkalarni tashkil qilish;

5) transport-ekspeditsiya korxonasini zamonaviy hisoblash texnikasi va aloqa vositalari bilan jihozlash.

Transport-ekspeditsiya korxonasini boshqarish bo'yicha chora-tadbirlar

Transport-ekspeditsiya korxonasining raqobatbardoshligini oshirish tadbirlaridan biri korxonani boshqarish tizimini uni mijozlarning talablarini qanoatlantirishga qaratish bilan takomillashtirish bo'lib hisoblanadi. Quyidagilar takomillashtirishning asosiy yo'nalishlari bo'lib hisoblanadi:

1) xizmatlarni amalga oshirish jarayonlarining samaradorligini iste'molchilarning pozitsiyasidan turib baholash vositalarini joriy qilish;

2) boshqarishni detsentralizatsiyalash (markazlashtirmaslik) va transport-ekspeditorlik korxonasining barcha ishchi va xizmatchilarining, mutaxassislarining tashabbuskorligi va tadbirkorligini rag'batlantirish;

3) iste'molchilarning talablarini o'rganish tizimini yaratish;

4) xizmatlarni amalga oshirish jarayonlarini iste'molchining individual talablariga qaratish;

5) korxonaning iste'molchilar bilan bevosita muloqot qiladigan xodimlarining tashabbuskorligini rivojlantirish;

6) barcha darajalardagi ishchi-xizmatchilar, mutaxassislarni rag'batlantirish tizimini iste'molchilarga xizmat ko'rsatish sifatini baholashga yo'naltirish;

7) xizmat ko'rsatish sifatini miqdoriy baholash tizimini yaratish va yo'lga qo'yish.

Transport-ekspeditorlik korxonasida mos keluvchi strukturalarni yaratish va mijozlarga xizmat ko'rsatishning sifatini oshirishga ko'maklashuvchi uslublarni ishlab chiqish zarur bo'ladi. Bunda tashkiliy strukturalar ishchi-xizmatchilarning tashabbuskorligini rivojlantirishga xalaqit bermasligi va mijozlar bilan ular

o'rtasiga to'siqlar qo'ymasligi lozim. Bu transport-ekspeditsiya korxonasiga mijozlarning ehtiyojlaridan xabardor bo'lish va ularga tezkorlik bilan mos keluvchi javob qaytarish imkonini beradi. Xizmatlarni taqdim qilish sohasidagi siyosatni muvaffaqiyatli amalga oshirishda xodimlarni tanlash, ularni o'qitish va ularning malakasini oshirish muhim ahamiyat kasb etadi. Korxona rahbariyati har bir ishchi, xizmatchi va mutaxassis uchun realistik maqsadlarni aniqlab olishi lozim bo'ladi.

Chora-tadbirlarni ishlab chiqishda informatsion ta'minot. Xizmatlarni reklama qilishni tashkil qilish

Birinchi bosqich – informatsiya manbalarini aniqlash. Bular Rossiya, regionlar, tarmoq, alohida korxonalar bo'yicha statistik ma'lumotlar, mutaxassislar bilan anketalashtirish va so'rovnomalar o'tkazish, tashishlar, operatsiyalar va xizmatlarning bajarilishini bevosita kuzatish va hokazolar bo'lishi mumkin.

Ikkinchi bosqich – informatsiyani to'plash.

Uchinchi bosqich – to'plangan informatsiyani transport-ekspeditsiya korxonasining rahbariyati va mehnat jamoasi uchun xulosalar qilish bilan tahlil qilish.

Transport-ekspeditsion faoliyat bo'yicha informatsiyani tahlil qilish tizimining asosini transport ehtiyojlari va tashish imkoniyatlari, ishlab chiqarish bazasi, tashish tariflari, operatsiyalarning tariflari, xizmat ko'rsatish tariflari to'g'risidagi statistik informatsiya banki tashkil qilishi lozim. Transport-ekspeditsion faoliyat bo'yicha informatsiyadan foydalanish shart-sharoitlari har bir alohida korxona uchun turlicha bo'lganligi sababli informatsiya banklarini korxona ichida ham (qoidaga ko'ra, joriy informatsiya uchun), regional darajada ham (jamo bo'lib foydalanish markazlari, tarmoq birja strukturalari va hokazolar) tashkil qilish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar bozorida raqobat kurashida yutib chiqish ko'p jihatdan ekspeditor ega bo'ladigan informatsiyaning sifati va to'liqligi bilan belgilanadi. Bu informatsiya raqobatchi-ekspeditorlarning faoliyatiga ham, regionda, mamlakatda, jahonda transport-ekspeditorlik xizmatlarning rivojlanish

tendensiyalariga ham taalluqli bo'lishi mumkin. Xorijdagi yirik kompaniyalar o'zining profili bo'yicha informatsiyani to'plash va unga ishlov berishni zarur deb hisoblaydi va bu maqsadlar uchun kompaniya aylanmasidan 1-2% ini sarflaydi.

Tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatni ta'minlash uchun transport-ekspeditsiya korxonasi bozor sharoitlarida ekspeditor tomonidan qo'yilgan maqsadlarga erishishga ta'sir ko'rsatishga qodir bo'lgan har qanday tashkilotlar bilan muloqotga kirishishi lozim bo'ladi. Muloqot guruhlariga quyidagilar kiradi:

- 1) moliyaviy doiralar (tijorat banklari, investitsion firmalar, birjalar va hokazolar);
- 2) informatsiya etkazish vositalari (gazetalar, jurnallar, radio, televidenie);
- 3) davlat muassasalari (transport, iqtisodiyot, moliya vazirliklari va boshqa vazirliklar, ularning vakolatli organlari).

Transport-ekspeditsiya korxonalarining raqobatbardoshligini oshirishda xizmatlarni reklama qilishni tashkil qilish muhim ahamiyatga ega bo'ladi. Yaxshi tashkil qilingan reklama ekspeditorning xizmatlariga bo'lgan talabning kengayishiga, korxonaning tijorat va moliyaviy muvaffaqiyatga erishishiga ko'maklashadi. Reklama qilish bo'yicha ishlarni reklama bilan murojaat qilishdan boshlash kerak bo'ladi. Bunda reklama murojaatini tarqatish manbasi: gazetalar, jurnallar, radio, televidenie, reklama shitlari va hokazolar aniq bo'lishi, shuningdek reklamaning paydo bo'lish davriyligi aniq bo'lishi lozim. Reklama murojaatida iste'molchilarga taqdim qilinadigan xizmatlar to'g'risidagi ko'proq qiziqarli va ko'proq muhim ma'lumotlar ma'lum qilinishi lozim.

Reklama murojaati avval bir necha variantda ishlab chiqiladi. Bunda taklif qilinadigan xizmatning sifat xarakteristikalariga asosiy e'tibor qaratish lozim bo'ladi. Yakuniy qaror qabul qilingandan keyin murojaatning stili va formasini aniqlash zarur bo'ladi. Reklama uchun xarajatlarni belgilashda qo'yilgan maqsadlarga erishish zarurati, raqobatchilarning reklama xarajatlari, mavjud moliyaviy imkoniyatlardan kelib chiqish lozim bo'ladi.

Yuklarni tashishga jalb qilish

Transport vositalarining to'liq yuklamasini ta'minlash transport xizmatlari bozorida operator sifatida chiqadigan agentlik firmasi yoki ekspeditorning faoliyatining saaradorligini baholashning bosh ko'rsatkichi bo'lib hisoblanadi.

Tashuvchilar yirik sanoat markazlarida, ya'ni yuklarning dunyoga kelish joylarida yuklarni jalb qilishni ta'minlaydigan maxsus brokerlik firmalarini tashkil qiladilar (inlandagents, bookingoffice). Ulardan yukni tashish uchun qabul qilib olganlik uchun ("bukirovka qilish") ularga bukirovka komissiyasi to'lanadi (bookingcommission). Bukirovka komissiyasini tashuvchilar tomonidan yuk egalarining ekspeditorlariga, ular yukni tashish uchun bevosita taqdim qilganlari uchun to'lanadigan ekspeditorlik komissiyasi (forwardingcommission) bilan adashtirmaslik lozim.

Liniyali kemachilikda agentlik komissiyasi portdagi agentlashtirishni ham o'z ichiga oladi. Biroq agentga yuklarni nafaqat o'zining portidan, balki boshqa agentning faoliyat sferasiga kiradigan portlar, territoriyalardan ham tashish uchun jalb qilishga ruxsat beriladi. Bunday holda, qoidaga ko'ra, komissiya "bukirovka qiluvchi" va "agentlik qiluvchi" agentlar o'rtasida teng bo'linadi.

Yuklarni tashish uchun jalb qilish bo'yicha operatsiyalar transport-ekspeditsiya korxonasining marketing sohasidagi ishining amaldagi ifodasi bo'lib hisoblanadi. U, xususan, marketing xizmati tomonidan ma'lum bir davr uchun (ko'pincha yarim yillik) bilimdonlik bilan asoslangan holda tuzilgan va agentga berilgan reja topshirig'i – agentning tashuvchi oldida uning tomonidan taqdim qilinadigan servisning natijasi uchun javobgarligini belgilaydigan marketing rejasini (marketingplan) tayyorlash bilan amalga oshiriladi.

Agentning yuklarni tashish uchun jalb qilish va tashuvchining transport vositalariga xizmat ko'rsatish servisi ishlari global jihatdan fraxtlash (yollash) bilan tashuvchining agent faoliyat yuritadigan regiondagi xarajatlari o'rtasidagi farq bilan (yuklash, tushirish, transport vositalariga xizmat ko'rsatish, agentlik va ekspeditorlik haqlarini to'lash va hokazolar) aniqlanadigan tugallangan sikl bo'yicha baholanadi. Shu sababli marketing- reja quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- yuk yoki konteyner sig'iruvchanligi bo'yicha agentga ajratiladigan kvota (allotment), agent faoliyat ko'rsatadigan region va boshqa alohida regionlar bo'yicha har bir transport vositasining - olib kirish va olib chiqish, eksport va import bo'yicha ajratish bilan - yuklama foyizi;
- umuman agent uchun va har bir punkt uchun daromadning o'rtacha stavkasi;
- transport vositalarining (kemalar, avtopoezdlar, samoletlar) kelish, ketish chastotasi;
- transport vositalarigaishlov berishning intensivligi;
- asbob-uskunalarining (konteynerlar, shassilar, tagliklar va hokazolar) o'rtacha aylanuvchanlik me'yori (normativi).

Marketing-reja tarif stavkalarining darajalari, ustamalar, chegirmalar, komissiyalar bo'yicha, fraxt to'lovlarini kechiktirish yuzasidan kredit siyosati bo'yicha, asbob uskunalaridan tekinga foydalanish vaqtining davomiyligi va terminal, omborxonalarda yuklarni tekinga saqlash vaqtining davomiyligi, konteynerlarni ijaraga olish tartibi, me'yordan oshiq turib qolganlik uchun jarima sanksiyalarini qo'llash bo'yicha tavsiyalarni o'z ichiga olishi mumkin.

Agentga marketing-rejani berishni tashuvchi tomonidan mos keluvchi teleks, faks yoki xatning yuborilishi sifatida tushunmaslik lozim. Tashuvchining agent bilan, yoki yanada aniqrog'i barcha agentlar bilan yig'ilishlari davomida qabul qilingan marketing-reja eng samarali bo'lib hisoblanadi. Bu agentlik yig'ilishlarida tanqidlarni eshitish va agentning tashuvchiga, ba'zan xizmatchilarga, kapitanlarga, haydovsilarga, havo kemalarining komandirlariga, mamlakat va shaharlardagi vakillarga va tashishga aloqador bo'lgan boshqa shaxslarga taalluqli bo'lgan da'volarini ajrim qilish foydali bo'ladi.

Agentlik yoki ekspeditorlik firmasida yuklarni tashish uchun jalb qilish bo'yicha operatsiyalar alohida bo'linma – kanvassing mutaxassislari bo'limida (canvassing) jamlanadi, bu bo'limning mutaxassislari kanvasserlar deb ataladi. Transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishning birorta sferasida (jabhasida) ham inson omili kanvassing sohasidagichalik muhim rol o'ynamaydi. Bu rahbariyatga ham, oddiy xodimlarga ham taalluqli bo'ladi.

“Kemalarni agentlash amaliyoti” qo‘llanmasida kanvasserlik lavozimiga da’vogarlik qiladigan shaxslarga nisbatan qo‘yiladigan talablar keltiriladi: "Kanvasser salohiyatli bo‘lishi, kasbiy mahoratga ega bo‘lishi, o‘zini qanday tutish kerakligini bilishi, ishonarli qilib gapira olishi, yoqimli suhbatdosh bo‘la olishi, “inson ko‘ngliga yo‘l topa oladigan” bo‘lishi, qayishqoq bo‘lishi, yon bosadigan bo‘lishi, o‘z-o‘zini nazorat qila oladigan bo‘lishi, muloqotdan bahra oladigan bo‘lishi, yaxshi ma’lumot va dunyoqarashga ega bo‘lishi lozim".

Garchi yuqorida sanab o‘tilgan fazalatlarning bo‘lishi har qanday kasbda ham oshiqchalik qilmasada, kanvasser, umuman olganda, bozor konyukturasi va servisda band bo‘lgan transport vositalarining texnik-iqtisodiy xarakteristikalarini yaxshi bilishi, tijorat ko‘nikmalariga ega bo‘lishi, xorijiy tillarni (ayniqsa ingliz tilini) bilishi, mijozlarni o‘ziga qiziqтира olishi lozim.

Ko‘pincha kanvasserning oylik maoshi qat’iy stavka va mukofot ko‘rinishida belgilanadi, uning miqdori jalb qilingan fraxt summasi bilan belgilanadi. U me’yorlashtirilmagan ish kuniga va vakillik xarajatlari uchun ajratilgan ma’lum bir mablag‘larga ega bo‘ladi. Mijozlarni kemalarda, aeroportlarda, kompaniyaning vakolatxonalarida qabul qilish kanvasserlar tomonidan tashkil qilinadigan ommaviy vakillik tadbirlari bo‘lib hisoblanadi, bunda ularga kapitanlar, styuardessalar, kassirlar yordamga keladi.. Bularning hammasidan maqsad bitta – potensial yuk jo‘natuvchini aynan kanvasserlar taqdim qilayotgan servisdan (liniyadan) foydalanishning maqsadga muvofiq ekanligiga ishonтира. Shundan kelib chiqqan holda, kanvassing bo‘limidagi xodimlar soni turlicha bo‘ladi. U agent tomonidan nazorat qilinadigan territoriyaning o‘lchamiga, ajratilgan kvotaga, uning faollik darajasiga bog‘liq bo‘ladi. Har bir kanvasser, ya’ni kanvassing bo‘limining xodimi zona, region, yuk oqimi, tashish turi, shassida tashish, avtofurgonlar bilan tashish va hokazolarga “xo‘jayin” bo‘ladi (rollingstock).

Yirik yuk egalari, zalvorli ekspeditorlik firmalari bilan o‘tkaziladigan bir qator tadbirlar butun bo‘lim, ba’zan esa butun firma ko‘lamida “bosh kanvassing” tamoyili bo‘yicha o‘tkaziladi (generalcanvassing), u barcha darajalardagi muntazam shaxsiy muloqotlar va yuk jo‘natishning uzoq muddat uchun

mo'ljallangan dasturlarini kelishishni ko'zda tutadi. Bu tadbirlarda elchilar, konsullar, savdo vakillari, hukumat va munitsipal xizmatlar vakillarining ishtirok etishi hech kimni hayron qoldirmaydi.

Kichik partiyali yuk jo'natuvchilar bilan telefon, pochta, teleks, faks orqali alohida muzokaralar olib boriladi. Bunda ko'pincha bilimdonlik va xushmuomalalik bilan yozilgan, chiroyli blankaga bosilgan xat, jo'natish hujjatlarining tezkorlik bilan etkazib berilishi, telefonistkaning yoqimli ovozi, kotibaning hazil-huzuli kanvasser rolini muvaffaqiyatli tarzda bajaradi. YUkni partiyali holda tashashga foydali shartnomaga erishilgan hollar ma'lum, chunki bundan oldin yuk jo'natuvchi shu yukdan ikki-uch konteynerini jo'natish bilan tashuvchining qanday ishlashini tekshirib ko'rish bo'yicha "yashirin konkurs" o'tkazadi.

Yangi liniya ochish, tonnajni oshirish, jo'nashlar sonini oshirish bilan bog'liq bo'lgan tadbirlar yo'naltirilgan kanvassing dasturi bo'yicha amalga oshiriladi (directed canvassing), u noma'lum yuk egalari, yangi tayinlangan agentlar, tovar brokerlari, stividorlar va boshqalar bilan olib boriladigan muzokaralarni o'z ichiga oladi. Kanvasser va yuk egasining ekspeditori yaxshi sherikchilik, hatto shaxsiy do'stlik aloqalarini yo'lga qo'yishlari zarur bo'ladi.

Agentning ekspeditori aylanib o'tgan holda yuk egasiga chiqishga urinishi, yoki yanayam yomonrog'i – yuk egasi bilan to'g'ridan-to'g'ri (ekspeditorsiz) ishlashga urinishi agentga moddiy jihatdan hech narsa bermaydi. Yuk egasi ekspeditorlik komissiyasini to'lamasligi uchun hatto xursand bo'lishi ham mumkin, Biroq u "boshqa tashuvchi yoki boshqa agentni topsammikin?" degan o'yga borishi ham mumkin. Shunda sizni, ya'ni agentni kim himoya qiladi?

Transport vositalarining yuklamasini ta'minlash uchun agentning tovar birjalari, shuningdek ko'p sonli mustaqil eksporterlarning faoliyatini muvofiqlashtirib turadigan yuk jo'natuvchilarning kengashlari, shaharlarning munitsipalitetlari bilan doimiy kontaktlari muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Yuklarni tashish uchun jalb qilish ishida "mijoz har doim haq" qoidasiga amal qilish lozim bo'ladi. Unda mayda-chuydalar yo'q (bu o'rinda mijozga jadvallar, reklama nashrlari, murojaatlarni xayolga kelgan paytda emas balki

belgilangan kunlar va soatlarda muntazam ravishda jo'natish lozimligini eslatish o'rinli bo'ladi). Tashishlardagi pasayishning sabablarini ishlab chiqarishning navbatdagi depressiyasi to'g'rsidagi ma'lumotlardan emas, balki transport-ekspeditsiya korxonasi servisi sifatining pasayishidan qidirish lozim bo'ladi.

Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish sferasida informatsion texnologiyalar

Tashishlarning katta hajmlari va yo'nalishi bo'yicha turli-tuman informatsion oqimlar ma'lumotlarning katta sonini dunyoga keltiradi. To'g'ri va samarali qarorlar qabul qilish uchun bu ma'lumotlar o'z vaqtida olinishi, ularga o'z vaqtida ishlov berilishi va rahbarlar hamda ijrochilarga o'z vaqtida etkazib berilishi lozim bo'ladi. Zamonaviy informatsion texnologiyalar transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning bunday oddiy bo'lmagan masalalarini hal qilishga qaratiladi.

World Wide Web (WWW) texnologiyalar - Internet dunyo o'rgimchak to'ring rivojlanishi bilan foydalanuvchilar uchun, ularning qaerda bo'lishlaridan qat'iy nazar, ma'lumotlarga kirish, ularni saqlashni tashkil qilish va ularning dolzarbligini ushlab turish imkoniyati paydo bo'ldi. Global kompyuter tarmog'i tashkilotlar o'rtasida ma'lumotlar bilan almashinishning asosiy vositasi bo'lib hisoblanadi, u bir nechta mahalliy tarmoqlarni birlashtirish yoki tashqi hamda uzoqdagi kompyuterlarni tarmoqqa ulash yo'li bilan qurilishi mumkin. Umum kirishi mumkin bo'lgan global kompyuter tarmog'i tarmoq resurslaridan tarmoqqa ulanish parametrlarini biladigan foydalanuvchilarning har qanday soni foydalanishi mumkinligini ta'minlash imkonini beradi. Hozirgi kunda Internet eng ko'p ommaviylashgan, umum kirishi mumkin bo'lgan global kompyuter tarmog'i bo'lib hisoblanadi.

Spetsifik (o'ziga xos) tijorat faoliyatini amalga oshirish uchun maxsus kompyuter tarmoqlari amal qiladi. Transport operatsiyalarini boshqarish uchun mo'ljallangan tarmoqlar orasida BIMCOM tarmog'i (BalticInternationalMaritimeCommunications) ko'proq mashhur, u 1990 yildan buyon faoliyat ko'rsatadi. BIMCOM tashkiloti, bir qator yirik kemachilik kompaniyalari va

telekommunikatsion firmalar tarmoqning ta'sischi bo'lib hisoblanadi. Hozirgi kunda BIMCOM dunyo flotida tashishlarning 60% ini nazorat qiladigan uch yuztadan oshiq kemachilik kompaniyalarini birlashtiradi.

Tarmoqning asosiy vazifasi – dengizdan foydalanuvchilar o'rtasida ishonchli informatsiya almashinishni ta'minlash, tarmoqning har qanday foydalanuvchisi yoki teleks aloqasi va elektron pochta tarmog'ining har qanday abonentiga informatsiya etkazishning ko'proq qulay va arzon usulini taklif qilishdan iborat. Tarmoqda ro'yxatdan o'tgandan keyin foydalanuvchi o'zining nomiga ega bo'lgan elektron pochta qutisini, o'zining teleks nomerini oladi va tarmoqning har qanday foydalanuvchisidan, masalan, fraxt kompaniyalari yoki kema brokerlaridan informatsiyani qabul qilish va ularga uzatish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Informatsion jarayonlarga mobil foydalanuvchilarni kiritish ma'lum bir aloqa vositalarini qo'llash bilan amalga oshirilishi mumkin. Foydalanuvchilarning soni va informatsiyani uzatish zarur bo'lgan masofaning uzoqligiga bog'liq ravishda bu simsiz etkazish nuqtasi, radioaloqa, uyali telefonlar yoki kosmik (fazoviy) aloqa vositalari bo'lishi mumkin. Mobil foydalanuvchilarni yagona informatsion kenglikka kiritish shuningdek global klmpyuter tarmog'iga, masalan, mobil Internet tarmog'iga to'g'ridan-to'g'ri ulanish yoki kirish vositasida ham amalga oshirilishi mumkin.

Global kompyuter tarmoqlarida biznes yuritish, biznes-jarayonlarni amalga oshirish elektron biznes sifatida tushuniladi. Bunday holda mulk huquqi yoki moddiy to'lov va xizmatdan foydalanish huquqi kompyuter tarmog'i yordamida amalga oshiriladi.

Dunyoda elektron biznes mashhur Business-to-Business - B2B qisqartma nomi bilan tanilgan. Elektron biznes butun boshli biznes–texnologiyalar majmuasini o'z ichiga oladi, quyidagilar ulardan asosiylari bo'lib hisoblanadi:

- Elektron tijorat (Business-to-Commerce - B2C) Internet orqali marketing funksiyalarini amalga oshirish, mahsulotlar va xizmatlarni sotish va sotib olishni ko'zda tutadi [6].

➤ Hukumat tashkilotlari bilan elektron o‘zaro harakatlar (Business-to-Government - B2G) – biznes munosabatlarning tomonlari sifatida bir tomondan yuridik shaxslar yoki tashkilotlar, ikkinchi tomondan – davlat muassasalari chiqadigan tizimlardir. Bu erga me‘yoriy (normativ) ta‘minot, bojxona va soliq munosabatlari, davlat buyurtmasini bajarish yoki favqulodda vaziyatlarda tashishlarni tashkil qilish kirishi mumkin.

➤ Xodimlar bilan elektron o‘zaro harakatlar (Business-to-Employee - B2E) – elektron biznesning korporatsiya ichidagi tizimi bo‘lib, kompaniya xodimlarining ishini tashkil qilish va alohida strukturalar va bo‘linmalarining xodimlarining birgalikdagi biznes faoliyatini yuritish imkonini beradi. Natijada buyurtmachi qisqa muddatlarda sifatliroq va arzonroq mahsulotni oladi, kompaniyalar iste‘molchilarga transport-ekspeditorlik xizmatlarni ham ko‘rsatadi.

Barcha murakkabliklar va tavakkalchiliklarga qaramasdan dunyoda elektron biznes shiddat bilan rivojlanmoqda. Yangi sharoitlarda kompaniyalar qarama-qarshi optimallashtirishdan foydalanishlari mumkin, sotish va sotib olishning yangi kanallari paydo bo‘lmoqda, amalga oshirish samaradorligi tobora tezroq oshmoqda. Transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatishda elektron biznesning rivojlanishi uning spetsifikasi bilan belgilanadi. Ko‘pincha joylashish o‘rni bo‘yicha sochilgan mijozlar va sheriklar sonining kattaligi yagona informatsion kenglikni yaratishning zamonaviy vositalaridan foydalanishni va distansion (masofadan turib) biznes yuritishni rag‘batlantiradi, bu informatsiyaning o‘tishini tezlashtirish, uning ishonchlilik va o‘z vaqtidalik darajasini oshirish va shu tariqa transport-ekspeditsiya korxonasi ishining samaradorligini oshirish imkonini beradi.

Yuklar va informatsion oqimlar ko‘chishining biznes-jarayonlari

Transport-ekspeditsiya tashkilotining asosiy ishlab chiqarish masalalarini avtomatlashtirish uning harakatlari mazkur tashkilotning biznes-jarayonlariga mos keladigan maxsus dasturiy ta‘minot yordamida amalga oshiriladi. 6-rasmda yuklarni etkazib berish bo‘yicha dasturdagi asosiy biznes-jarayonlar keltirilgan.

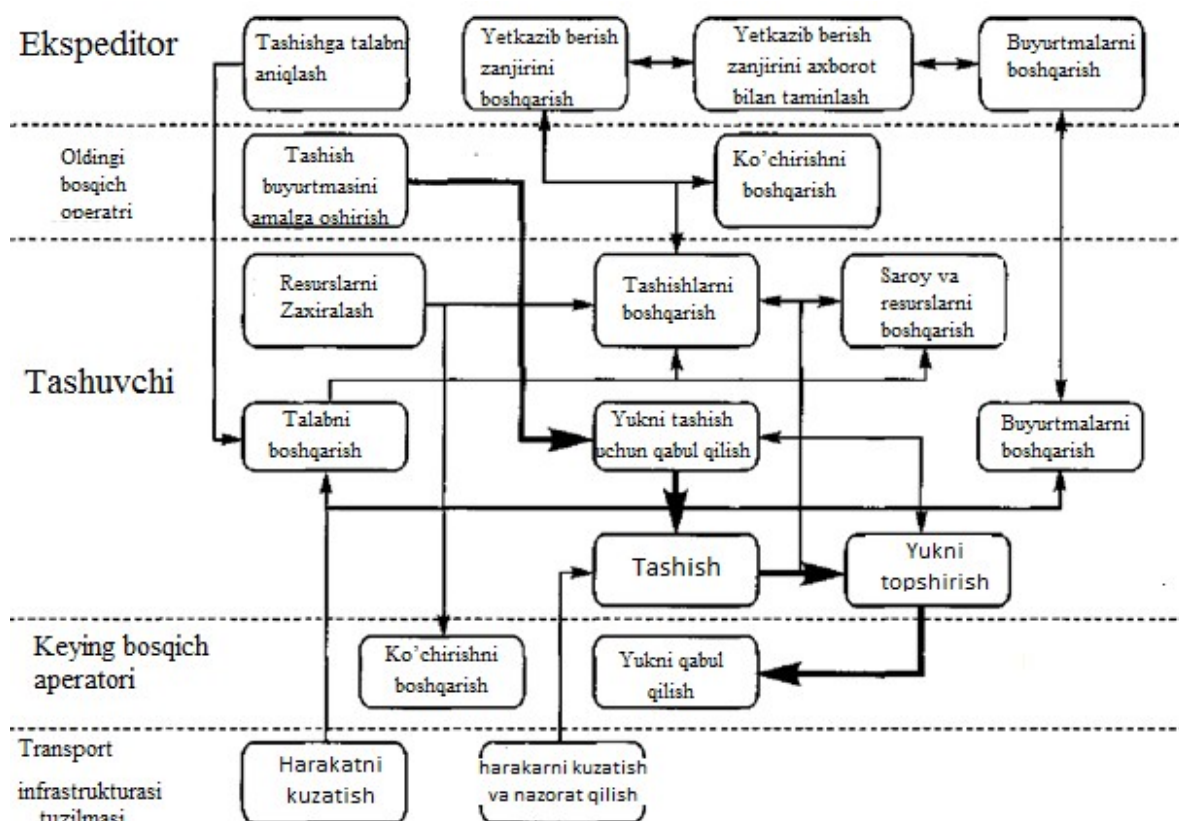
Tabiiyki, etkazib berish jarayonida bir nechta operatorlar (tashuvchilar) ishtirok etadi.

Transport infratuzilmasining operatorlari (yo‘l xizmatlari, yo‘l harakati xavfsizligi inspeksiyasi va boshqalar) harakatlanuvchi sostavning harakatini boshqarishning umumiy funksiyalaridan tashqari xavfli, nogabarit va boshqa me’yorga to‘g‘ri kelmaydigan yuklarni tashishda tobora faol rol o‘ynaydi. Bunday hollarda harakat marshruti, tashish vaqti va hokazolarni ular bilan kelishish zarur bo‘ladi.

Informatsion tizim tashkilot faoliyatining samaradorligini oshirishda sezilarli rol o‘ynashi uchun u korxonaning ehtiyojlarini rejalashtirishdan kelib chiqishi lozim bo‘ladi. Yuklarni etkazib berishni samarali boshqarish uchun (SupplyChainManagement – etkazib berishlar zanjirini boshqarish) klassidagi informatsion tizimlar asosiy ahamiyatga ega. Ular optimallashtirish va ishning samaradorligini tahlil qilish bloklari, shuningdek CRM-tizimlar (CustomerRelationshipManagement – mijozlar bilan o‘zaro munosabatlarni boshqarish) bilan chambarchas bog‘liq holda yuklarni etkazib berish jarayonini rejalashtirish va boshqarishga ko‘maklashadi.

SCM klassidagi informatsion tizimlar logistik tizimda biznes-jarayonlarning bajarilishini bevosita avtomatlashtirish va yagona informatsion kenglikda ular o‘rtasida informatsion oqimlar o‘tishini boshqarishni ta’minlaydi. Yukni etkazib berish zanjirining har bir yangi halqasini amalga oshirish uni modellashtirishdan, uni u yoki bu kriteriyalar bo‘yicha optimallashtirish yo‘llarini qidirishdan boshlanadi. Yukning harakatlanishining olingan marshruti va yuk operatsiyalarining bajarilish grafigi so‘ngra doimo nazorat qilinadi, zarur bo‘lgan

hollarda esa etkazib berish rejasiga o'zgartirishlar kiritiladi.



6-rasm. Yuklarni etkazib berish davomida amalga oshiriladigan asosiy biznes-jarayonlarning o'zaro bog'lanishi:

- informatsion oqimlar;
- yuklarning ko'chishi

Transport moduli. Transport moduli bir nechta mijozlarga tovarni etkazib berish marshrutini optimallashtirish uchun xizmat qiladi. Optimallashtirish *protsedurasiga* (*protsedura* – ma'lum bir o'rnatilgan tartibda bajariladigan operatsiyalar ketma-ketligi) **kommivoyajerlik** masalasini hal qiladigan (**kommivoyajer** – yirik savdo firmasining tovarlarini joylarga borish bilan namunalar, preyskurantlar, kataloglar orqali taklif qiladigan agenti), bosib o'tishning (probeg) minimal tannarxga ega bo'lgan marshrutini tanlashni ta'minlaydigan matematik model qo'yiladi. Transport modulining imkoniyatlari quyidagilardir:

- etkazib berish marshrutini optimallashtirish;
- etkazib berish tannarxini minimallashtirish;
- etkazib berish rayonlarini ixtiyoriy detallashtirish (shahar – rayon – ko'chalarning uchastkasi va boshqalar);

- yukning og'irligi oshgan taqdirda va yo'l va ob-havo sharoitlari o'zgargan taqdirda yoqilg'i sarfini korreksiyalash;
- mijozga etkazib berish narxini tariflar bo'yicha hisoblab berish;
- etkazib berish vaqtini hisoblash;
- etkazib berish uchun schetlar taqdim qilishning turlicha variantlari;
- etkazib berish marshrutini grafik aks ettirish;
- resurslarning iste'mol qilinishini hisobga olish (avtotransport, haydovchi, yoqilg'i).

Modul barcha mijozlar uchun topilgan optimal marshrut bo'yicha etkazib berish xarajatlarining tannarxini kalkulyasiyalashni ta'minlaydi (yoqilg'ining tannarxi, haydovchiga haq to'lash, etkazib berish punktlaridagi tushirish ishlarining tannarxi). Bunda etkazib berish narxi har bir mijoz uchun etkazib berish tariflari bo'yicha hisoblanadi. YOqilg'ining tannarxini hisoblashda transportirovka qilinadigan yukning og'irligi oshgan taqdirda va yo'l hamda ob-havo sharoitlari yomonlashgan taqdirda yoqilg'i sarfining o'zgarishini hisobga oladigan korreksiyalash ko'zda tutiladi.

Modulda yukni etkazib berish uchun schetlar taqdim qilishning to'rtta varianti ko'zda tutilgan:

- etkazib berish xizmatini boshlang'ich sotish hujjatiga kiritish. Etkazib berish bo'yicha xizmatlar boshlang'ich sotish hujjatida yangi qator bilan taqdim qilinadi;
- etkazib berish xizmatlarini tovarning narxiga kiritish. Etkazib berish narxi tovarning narxiga qo'shiladi;
- etkazib berish xizmatlari uchun yangi schet yaratish. Ma'lum bir davriylik bilan, aytaylik, oyning oxirida o'tgan oydagi barcha etkazib berishlar bo'yicha schetlarni yaratish mumkin;
- etkazib berish narxini kiritmaslik. Mijozga etkazib berish xizmatlari tekinga ko'rsatiladi.

Schet varianti har bir tovar uchun individual tarzda tanlanishi mumkin. Modul etkazib berish tannarxining mijozga taqdim qilinadigan narxdan oshib ketishini nazorat qiladi. Oshib ketish holati sodir bo'lganda ekranga mos keluvchi

ogohlantirish chiqadi. Modul detallashtirish darajasi turlicha bo'lgan kartalarning qar qanday sonini kiritish va etkazib berish rayonlarini kartaga topologik bog'lashni bajarish imkonini beradi. Modulda tannarxni amalga oshirilgan etkazib berishning kiritilgan amaldagi ma'lumotlari: etkazib berish punktiga etib kelish vaqti, yoqilg'i sarfi, tushirish tannarxi bo'yicha hisoblash imkoniyati ko'zda tutilgan. Modulda tashiladigan yukning hajmi va og'irligining transport vositasining konkret modeli uchun yo'l qo'yiladigan qiymatlariga mos kelishini nazorat qilish ko'zda tutilgan. Modul MicrosoftNavision tizimining qolgan modullari bilan to'liq integrallangan.

Etkazib berish uchun tovarlar sotish hujjatlaridan (buyurtmalardan, nakladnoylardan, qaytarib yuborishlardan va hokazolar) olinadi. Etkazib berishni to'g'ridan to'g'ri sotish hujjatidan yaratish mumkin. Qo'lda yozish bilan sotish hujjatlarini ko'rsatish yoki ularga filtr qo'yish (jo'natish sanasi bo'yicha, mijoz bo'yicha, tovar bo'yicha va hokazolar) imkoniyati mavjud. Keyinchalik filtrni uni keyinchalik qo'llash uchun saqlab qo'yish mumkin. Etkazib berishlar bo'yicha sotish hujjatlarini shakllantirish va ularni mijozga taqdim qilish mumkin.

Qo'shimcha imkoniyatlar:

- etkazib berishga amaldagi yoki rejadagi xarajatlar asosida tannarxni hisoblash;
- tashiladigan yukning hajmi va og'irligining yo'l qo'yiladigan qiymatlarga mos kelishini nazorat qilish;
- tovarning alohida birliklari uchun etkazib berish uchun schet tipini tanlash imkoniyati;
- MicrosoftNavision korxonani boshqarish tizimi bilan to'liq integrallanish.

Nazorat savollari

1. Transport-ekspeditsiya korxonalarining raqobat qila olish qobiliyati nimani bildiradi?
2. Ekspeditsion korxonalarning ishini rejalashtirish qanday amalga oshiriladi?
3. Raqobatni harakatlantiruvchi kuchlarga xarakteristika bering.

7-mavzu. XIZMAT KO'RSATISHNING TERMINAL TIZIMI

Reja

1. Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligini aniqlash.
2. Korxonaga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni tashkil qilish.
3. Terminallarda omborxona xizmatlarini ko'rsatish.
4. Konteynerli yuklarga xizmat ko'rsatish.
5. Ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari.
6. Transport asbob-uskunalarining ijarasi.

Tayanchiboralar: terminal – transport-ekspeditorlik korxonasi, bojhona organlari, magistral bog'lanish, omborhona, magistral terminallar, yukavtostantsiyalari, majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar, buking-nota (booking-not), stividorlikishi, talmanishlari.

Ko'rsatiladigan xizmatlarning hajmlari va ro'yxati bo'yicha mijozlarga xizmat ko'rsatishning yuqori sifatini ta'minlaydigan transport-ekspeditorlik faoliyatini keng rivojlantirish bozor sharoitlarining xarakterli alomati bo'lib hisoblanadi. Ishlab chiqarish-texnika bazasi va xodimlarga ega bo'lgan terminallar shaharlararo va xalqaro tashishlarda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishning asosiy zvenosi bo'lib hisoblanadi. Ular transport ekspeditsiyasi bo'yicha ishlarning butun kompleksini bajaradi.

Terminal – transport-ekspeditorlik korxonasining yuklarni magistral tashish uchun asbob-uskunalar va xodimlarga ega bo'lgan inshootlar majmuasidir. Tashkiliy jihatdan terminal mustaqil korxona yoki asosiy ekspluatatsion-texnik talablar bajarilgan sharoitda turlicha mulk shakllariga ega bo'lgan transport-ekspeditorlik korxonasining strukturaviy bo'linmasi bo'lishi mumkin.

Terminallarni yaratish va ularning faoliyat yuritishidan ko'zlangan maqsadlar:

- shaharlararo va xalqaro bog'lanishlarda mijozga transport-ekspeditorlik xizmatlar majmuasini taqdim qilish bilan yuklarni etkazib berishni tashkil

qilish (birinchi navbatda kichik partiyali yuklarni terminalli texnologiya bo'yicha);

- mijozlarga xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va yuklarni etkazib berish muddatlarini qisqartirish;
- transportirovka qilishda yuklarning isrofini kamaytirish;
- harakatlanuvchi sostavdan foydalanish samaradorligini oshirish va haydovchilarga servis xizmatlari ko'rsatishni rivojlantirish.

Terminallarning asosiy vazifalari va funksiyalari:

- terminallarning faoliyat ko'rsatish zonasida yukni jo'natuvchiga ham, yukni qabul qilib oluvchiga ham majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatish;
- tijorat transportidan foydalanadigan korxonalar uchun transport-ekspeditsiya xizmatlari bo'yicha ba'zi bir alohida xizmatlarni taqdim qilish;
- o'zining faoliyat ko'rsatish zonasi va boshqa regionlardagi transport-ekspeditsiya korxonalari bilan o'zaro harakatlarni tashkil qilish;
- boshqa regionlardan kelgan avtotransportga xizmat ko'rsatish;
- bojxona organlari bilan o'zaro harakatlarni yo'lga qo'yishni tashkil qilish.

Transport ekspeditsiyasining rivojlanishi sharoitlarida transport-ekspeditsiya xizmatlari bozorini o'rganish va o'zlashtirish, yukning harakatini logistika tamoyillarini qo'llash bilan tashkil qilish, yuklarni etkazib berishning tezkor uslublarini qo'llash, mijozlarga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatish va yuklarni etkazib berishning boshqa progressiv texnologiyalarini qo'llash, shuningdek informatsion tizimni rivojlantirishning progressiv uslublaridan foydalanish hisobiga mijozlarga xizmat ko'rsatishning turli-tuman o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olish bilan terminallar faoliyatining o'zgarishi sodir bo'ladi.

Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligini aniqlash

1. Terminallarning asosiy vazifasi kichik partiyali jo'natmalarni tashishni tashkil qilish hisoblanadi, shu sababli terminallarni yaratishning maqsadga

muvofigligi magistral bog'lanishlarda yuklarni terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashishlarni solishtirish yo'li bilan aniqlanadi.

Bozor munosabatlari sharoitlarida yuklarni terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashishlarni solishtirish yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarning yukni jo'natuvchidan yukni qabul qilib oluvchigacha bo'lgan butun yo'l davomidagi yukni etkazib berish xarajatlari (tariflar) bo'yicha, sifat va etkazib berishning barcha qatnashchilarining (yuk jo'natuvchi, yukni qabul qilib oluvchi, tashuvchi va ekspeditor) ish sharoitlarini hisobga olish bilan amalga oshiriladi.

2. Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligini aniqlashda kichik partiyali jo'natmalarni terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashish sxemalari solishtirish uchun qabul qilinadi (7-rasm). Kichik partiyali jo'natmaga tashish paytida harakatlanuvchi sostav birligining yuk ko'tarish quvvati yoki sig'imidan to'liq foydalanishni ta'minlay olmaydigan jo'natma kiradi. SHaharlararo tashishda kichik jo'natmaga og'irligi 5 tonnagacha bo'lgan jo'natmalar kiradi. Terminalli tashishda yukni to'plash va uni jo'natish terminaliga etkazish, shuningdek terminaldan belgilangan manzilga etkazib berish o'rtacha va kichik yuk ko'tarish quvvatiga ega bo'lgan avtomobillar bilan amalga oshiriladi. To'g'ridan-to'g'ri tashishda jo'natmalarni yig'ish va tarqatish bevosita magistral tashishlarni bajaradigan katta yuk ko'tarish quvvatiga ega bo'lgan avtomobillar bilan amalga oshiriladi.

Yuklarni xalqaro bog'lanishlarda etkazib berishning shu sxemalarida yukni jo'natuvchidan yuklash va tashishni hisobga olish bilan qabul qilib oluvchida tushirishdan tashqari yukni jo'natish (qabul qilib olish) punktlarida yukni to'plash (tarqatish), shuningdek terminalda bojxona rasmiylashtirishi, avtomobilni bo'shatish, yukni saralash, saqlash va avtomobilga yuklash amalga oshiriladi. To'g'ridan-to'g'ri tashishda yukning bojxona rasmiylashtirilishi yukni jo'natuvchilar, qabul qilib oluvchilarning omborxonalari yoki bojxona organlarida yukni belgilangan vaqtinchalik saqlash omborxonalarida amalga oshiriladi.

Yuklarni xalqaro tashishni bajaradigan terminallar yuklarni vaqtinchalik saqlash omborxonalari maqomini oladi, ularning ishi Rossiya Federatsiyasi Bosh

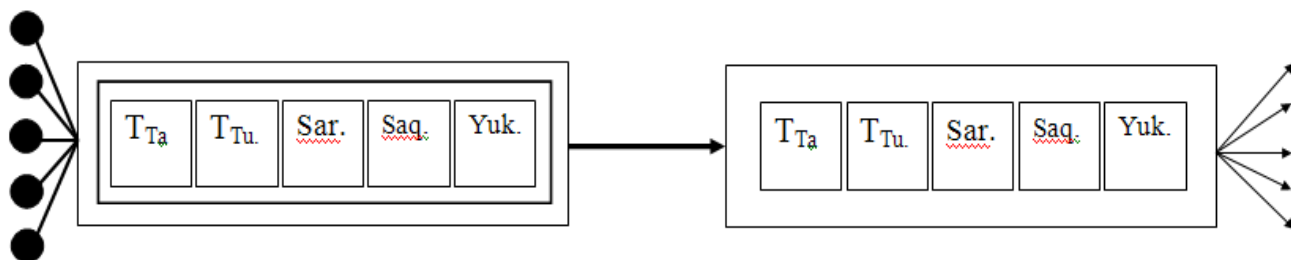
Bojxona Qo‘mitasi tomonidan tasdiqlangan vaqtinchalik saqlash (vaqtinchalik saqlash omborxonalarida) to‘g‘risidagi Qoidalar bilan boshqariladi.

3. Quyidagi shart terminalli tashishlarning samaradorligini belgilaydi:

$$T < P,$$

bunda T – terminalli tashishlardagi xarajatlar; P – to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishlardagi xarajatlar.

Terminallar orqali yuk tashish



To‘g‘ridan- to‘g‘ri tashish



7-rasm. Magistralbog‘lanishdakichikjo‘natmalarniterminallivato‘g‘ridan-to‘g‘ritashishshemasi

4. Tashishlarning yuqorida keltirilgan sxemalaridan kelib chiqqan holda, bu xarajatlar (har ikkala variantda bir xil deb qabul qilinadigan jo‘natuvchida yuklash, qabul qilib oluvchida tushirish xarajatlari, shuningdek bojxona ishlovi berish xarajatlardan tashqari) quyidagi tarzda aniqlanadi:

Terminalli tashish

$$T = T_x + T_{mtt} = (C_{yig'} + P + C + X + Z) + T_{mtt},$$

bunda T – terminalli tashishlardagi xarajatlar; T_x – terminal xarajatlari; T_{mtt} – magistral terminallararo tashish bo'yicha xarajatlar; $C_{yig'}$ – yuklarni kichik tonnajli avtomobil bilan yig'ish va tarqatish xarajatlari; R – terminalda tushirish xarajatlari; S – yuklarni terminalda saralash bo'yicha xarajatlar; X – Yuklarni terminalda saqlash bo'yicha xarajatlar; Z – yuklarni terminalda yuklash bo'yicha xarajatlar.

Terminalda yuklarni yuklash, tushirish, saralash, saqlash bo'yicha xarajatlar terminalning ish sharoitlari bilan belgilanadigan tariflar bo'yicha qabul qilinadi.

$$P = C_{yig'} + T_{mtt},$$

bunda P – to'g'ridan-to'g'ri tashishdagi xarajatlar; $C_{yig'}$ – kichik jo'natmalarni magistral tashishni bajaradigan avtomobil bilan yig'ish va tarqatish bo'yicha xarajatlar; T_{mtt} – yukni magistral tashish bo'yicha xarajatlar.

5. Terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashishda kichik jo'natmalarni yig'ish va tarqatish bo'yicha xarajatlar avtomobil tomonidan sarflangan vaqt va avtomobilning yuk ko'tarish qobiliyatiga bog'liq bo'lgan avtomobil-soatning narxidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

bunda L – tashish masofasi; V_t – avtomobilning texnik tezligi; β – bosib o'tish masofasidan (probeg) foydalanish koeffitsienti; t_{yut} – 1 ta yuk jo'natmasi uchun yuklash-tushirish ishlari va bojxona rasmiylashtirishini o'tkazish vaqti; s – bir avtomobil-soatning narxi.

6. Jo'natmani magistral tashish xarajatlari 1 reysning barcha xarajatlarini jo'natmalar soniga bo'lish bilan aniqlanadi.

$$T_{mtt} = R$$

7.

bunda R – 1 reys uchun xarajatlar; P – tashiladigan jo'natmalar soni.

7. 1 reys uchun xarajatlar magistral tashish uchun so'mlarda (R_s) va valyutada (R_v) xarajatlarni qoplashi, shuningdek foyda olishni (R) ta'minlashi lozim:

$$R = R_s + R_v + R.$$

Bu xarajatlar ekspeditor yoki tashuvchining yuklarni jo'natuvchilar (qabul qilib oluvchilar) yoki boshqa transport-ekspeditorlik tashkilotlari bilan kelishuvlari asosida o'rnatiladigan shartnoma tariflari bo'yicha qabul qilinadi.

8. Xalqaro tashishlarda yuklarni terminalli va to'g'ridan-to'g'ri tashishlarni solishtirishda xarajatlarning qiymatlari va ko'rsatkichlarning qabul qilingan qiymatlariga, shuningdek yukni jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarga ko'rsatiladigan xizmatlarning sifatiga yuklarni etkazib berishning o'ziga xos xususiyatlari va yuklarning bojxona rasmiylashtirilishi sezilarli ta'sir ko'rsatadi. To'g'ridan-to'g'ri tashishlarda u avtomobil kuzovining har bir ochib-yopilishi, yukni har bir yuklash va tushirish - mijozlarda yoki bojxona organlarida buning uchun maxsus ajratilgan yukni vaqtinchalik saqlash omborxonalarida bojxona nazorati ostida amalga oshirilishi lozim bo'lganligi sababli kichik jo'natmalarni yig'ish va tarqatishning murakkabligidan iborat bo'ladi.

Bunday tartib tarqatishda (yig'ishda) qimmat turadigan avtopoezdning uzoq vaqt turib qolishiga va kattagina tashkiliy qiyinchiliklarga olib keladi. Yukni qabul qilib oluvchida yukni vaqtinchalik saqlash uchun maxsus ajratilgan omborxona mavjud bo'lmagan taqdirda yuk bojxona tashkilotining omborxonasiga, qabul qilib oluvchining yukni qabul qilib olishi va olib chiqib ketishi bilan tushiriladi. Terminalli tashishda esa bojxona rasmiylashtirishi terminalda amalga oshiriladi, shu sababli yukni yig'ish (tarqatish) mijozning har qanday omborxonasidan, tashiladigan jo'natmaning og'irligiga mos keluvchi har qanday avtomobil bilan olib chiqib ketilishi mumkin.

To'g'ridan-to'g'ri tashishlarda jo'natmalar tashish uchun oyning har xil kunlarida taqdim qilinishi sababli katta yuk ko'tarish quvvatiga ega bo'lgan avtomobilni yuklash uchun partiyalarning etarlicha sonini to'plashda qiyinchiliklar vujudga keladi. terminal yukni saqlash hisobiga bu notekislikni "tekislaydi" va

xalqaro tashishni amalga oshiradigan avtopoezdning to'liq yuklanishini ta'minlaydi. Shu sababli terminalli tashishlarda terminallararo tashishlarni amalga oshiradigan avtopoezdlarning yuklanishi to'g'ridan-to'g'ri tashishlarga qaraganda anchagina yuqori bo'ladi.

Terminallarda transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish

Terminallar namunaviy (tiplashgan) yoki individual loyihalar bo'yicha, shuningdek amaldagi yuk avtostansiyalari va boshqa omborxona binolarini rekonstruksiya qilish yo'li bilan yaratiladi. Terminal o'zida ishlab chiqarish-omborxona korpusi, ko'priqli kranga ega bo'lgan konteyner maydonchasi, katta gabaritli yuklar uchun mo'ljallangan maydoncha, tirkamalarni tirkash uchun mo'ljallangan maydoncha, avtopoezdlarning turish joylari, avtomobil tarozisi, ma'muriy-maishiy korpusni o'z ichiga oladigan muhandislik-texnik inshootlar majmuasini taqdim qiladi. Terminalga xizmat ko'rsatuvchi harakatlanuvchi sostavga texnik xizmat ko'rsatish va joriy ta'mirlash, konteynerlarni mayda ta'mirlash uchun ishlab chiqarish-omborxona korpusida mos keluvchi uchastkalarni jihozlash tavsiya qilinadi. Magistral tashishlarni amalga oshiradigan haydovchilar uchun terminal qoshida ovqatlanish punkti va mehmonxona bo'lishi tavsiya qilinadi.

Terminal tomonidan bir yilda ishlov beriladigan yuklar miqdori terminalning asosiy ko'rsatkichi bo'lib hisoblanadi. YUk terminalining quvvati, uning ixtisoslashganligi va foydalaniladigan texnik vositalarning ro'yxati tashishlar hajmi, tashiladigan yuklarning nomenklaturasi, bajariladigan operatsiyalar va yuklarni etkazib berishni ta'minlash bo'yicha transport-ekspeditorlik xizmatlarining ro'yxati bilan belgilanadi. Yirik terminallarda omborxonalarni yaratish va ekspluatatsiya qilishda ularni rivojlantirishning quyidagi texnik tendensiyalari hisobga olinadi:

- yuklarni ko'p yarusli (qavatli) joylashtirish;
- saqlash zonasini maxsus shtabellovchi mashinalar (avtomatik stellajlar va ko'priqli kran-shtabelerlar) bilan jihozlash;

- yuklarni omborxona ichida ko‘chirish uchun mo‘ljallangan, avtomatik adreslashtirishga ega bo‘lgan uzluksiz transport vositalarini yuklarni taqsimlash, to‘plash va saralash uchastkalarini tashkil qilish bilan qo‘llash;

- omborxonalarni yordamchi operatsiyalarni mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirish uchun mo‘ljallangan qurilmalar (paket shakllantiruvchi mashinalar, upakovka qilish, qayta yuklash, tortish, yuklarni sanash, yuk o‘rinlarining gabaritlarini nazorat qilish qurilmalari va hokazolar) bilan jihozlash.

Kichik partiyali yuklarni etkazib berish uchun terminalda omborxonalar to‘rtta zonaga – yuklarni qabul qilish zonasi, saralash zonasi, jo‘natish zonasi va shuningdek eksport-import yuklarni qayta ishlash zonasiga bo‘linadi. Omborxona maydonidan ratsional foydalanish va yuklarni qayta ishlash uchun omborxona stellajlar, ko‘tarish-tushirish mexanizmlari, tagliklar, takelajlar, yuklarni markirovkalash (tamg‘a bosish) vositalari bilan jihozlanadi.

Omborxonalar harakatlanuvchi sostavni yuklash-tushirish uchun mo‘ljallangan postlarning zaruriy soniga ega bo‘lishi lozim. Omborxonalarning eshiklari ikki tomonga siljib ochiladigan bo‘lishi, yong‘inga qarshi qurilmalar va signalizatsiya bilan jihozlanishi lozim. Kichik partiyali yuklar uchun mo‘ljallangan omborxonalar yuklash-tushirish mashinalarining (pogruzchiklar) turli avtomobillarning kuzovlariga kirib-chiqishi uchun mo‘ljallangan muvozanatlovchi maydonchalar va tashqi rampalar (past to‘siqlar) bilan jihozlangan bo‘lishi lozim. Omborxonalar, rampalar, maydonchalarning pollari, yuklash-tushirish postlariga kelish-ketish yo‘llari qattiq, tekis bo‘lishi, iloji boricha asfalt-beton yoki sement-beton qoplamaga ega bo‘lishi lozim.

Terminal omborxona binolarining ichi va butun territoriyaning yoritilishiga ega bo‘lishi lozim, bu sutkaning qorong‘i paytlarida ham ishlarni bajarish imkonini beradi. Terminalda kichik jo‘natmalarni yuklash va ularni qabul qilib oluvchilarga tarqatishni kunning birinchi yarmida, yuklarni yig‘ish va terminalga olib kirishni – kunning ikkinchi yarmida amalga oshirish tavsiya qilinadi. Jo‘natmalarni saralash va yo‘nalishlar bo‘yicha guruhlashtirishni, xalqaro bog‘lanishlarda qatnaydigan avtopoezdlarni kechqurun va tungi vaqtda yuklash tavsiya qilinadi. SHunga ko‘ra terminalning 2-3 smenali ish rejmmida ishlashi maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Terminallarda tashishlarni operativ rejalashtirish, tashishlarni informatsion ta'minlash, yuklarni hisobga olish, yuklarni omborxona ichida qayta ishlashni nazorat qilish va tahlil qilish masalalarini hal qilish uchun shaxsiy elektron-hisoblash mashinalariga, shuningdek zamonaviy aloqa vositalariga ega bo'lish zarur bo'ladi.

Korxonaga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmat ko'rsatishni tashkil qilish

Terminalning transport-ekspeditorlik xizmatlar bozori yuklarni tashishning hajmi, mavsumiyligi strukturasi va yo'nalishi, mijozlarga xizmat ko'rsatishning miqdori va sifati, tashishlar va transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga bo'lgan ehtiyojlarning qanoatlantirilish darajasi bilan xarakterlanadi. YUk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilarga xizmatlar ko'rsatishning sifatini va yuklarni etkazib berishning samaradorligini oshirish maqsadida majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish (rus. KTEO) tashkil qilinadi.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga nisbatan ma'lum bir talablar qo'yiladi:

- korxonalarning mahsulotlarini qabul qilib oluvchilarga etkazib berishni tezlashtirish va transportning samarali turidan foydalanish, mahsulotni jo'natishdan oldin saqlash davomiyligini va uning iste'molchilardagi zahiralarini kamaytirish hisobiga aylanmadagi mablag'larni qisqartirish;

- yukni qabul qilib oluvchilarga jo'natishga tayyorlash, uni har xil transport turlari bilan jo'natish, tashishlarni tashkil qilish, tovar-transport hujjatlarini va hisob-kitob hujjatlarini rasmiylashtirish bo'yicha ishlardan korxona xodimlarini ozod qilish;

- yuklash-tushirish ishlari va transport-ekspeditsion operatsiyalarning transport jarayoni texnologiyalarini takomillashtirish;

- magistral avtomobil tashishlarini amalga oshirish uchun harakatlanuvchi sostavning ratsional tiplarini qo'llash va undan samarali foydalanish;

- mahsulotni qabul qilib oluvchilarga etkazib berish xarajatlari va transport xarajatlarini qisqartirish.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish transport-ekspeditsiya korxonasi tomonidan ishlab chiqiladigan loyihaga muvofiq tashkil qilinadi. Loyihada majmuani tashkil qilish bilan bog'liq bo'lgan masalalarning quyidagi bloklari ko'rib chiqiladi:

- yuklarning turlari bo'yicha tashishlar hajmi, uning transport turlari, jo'natmalarning ko'lamlari va tashish masofasi bo'yicha taqsimlanishini aniqlash;
- avtomobil transporti va transportning boshqa turlarini samarali qo'llash sferalarini (jabhalarini) aniqlash;
- yuklarni magistral tashish uchun avtomobil transporti harakatlanuvchi sostavining ratsional tiplarini tanlash;
- majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatish ro'yxatini va uni o'zlashtirishning bosqichlilikini aniqlash;
- majmuani yuklarni harakatlantirish tizimlari, hujjatlar aylanmasi tizimlarini takomillashtirish va yuklash-tushirish ishlarini mexanizatsiyalashtirish bilan tashkil qilish texnologiyasini ishlab chiqish;
- iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy natijalarni aniqlash.

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishda transport-ekspeditsiya korxonasi mahsulotning sexdan chiqishidan boshlab to uni transportning har xil turlari bilan jo'natishgacha bo'lgan barcha ishlar ro'yxatini:

- sexning omborxonasida barcha mahsulotni qabul qilib oluvchiga har xil transport turlari bilan jo'natish uchun qabul qilishni;
- transportning samarali turini tanlashni;
- yuk o'rinlarini upakovkalash va markirovkalashni;
- jo'natmalarni transport turlari, tashish marshrutlari va qabul qilib oluvchilar bo'yicha tagguruhlashtirishni;
- avtomobillar, konteynerlar va vagonlarni xizmat ko'rsatiladigan korxonaning territoriyasida yuklashni;
- magistral bog'lanishlarda to'g'ridan-to'g'ri avtomobil tashishlarini bajarishni;

- mahsulotni aralash avtomobil-temir yo‘l, avtomobil-suv yo‘li yoki avtomobil-havo yo‘li bog‘lanishlarida transportning boshqa turlari bilan jo‘natishni

- qabul qilib oluvchilarni ularga mahsulot jo‘natilayotganligi to‘g‘risida xabardor qilishni;

- tovar-transport hujjatlarini, majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatish uchun hisob-kitob hujjatlarini rasmiylashtirishni o‘z ichiga olgan holda amalga oshirishi mumkin

Majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko‘rsatish shartnomasida transport-ekspeditsiya korxonasining xizmatlar majmuasini bajarish, xizmat ko‘rsatiladigan korxona tomonidan esa – majmuaviy transport-ekspeditsiya xizmatlari ko‘rsatish uchun ekspeditorga shart-sharoitlarni yaratish bo‘yicha majburiyatlar ko‘zda tutiladi. Ularga ekspeditorga omborxona binolari va boshqa maydonchalarni, yuklash-tushirish mexanizmlarini, ekspeditorning xodimlari uchun xonalarni taqdim qilish, aloqa vositalari va boshqa qurilmalar bilan jihozlash kiradi. Zarur bo‘lgan hollarda shartnomada xizmat ko‘rsatiladigan korxona tomonidan omborxonalar va yuklash-tushirish postlarini qurish yoki qayta jihozlash ko‘zda tutiladi. Majmuaviy xizmat ko‘rsatishning samarali bajarilishi uchun haydovchilarning doimiy brigadalari, shuningdek haydovchilar, omborxona xodimlari, mexanizatorlar va dispetcherlardan iborat bo‘lgan majmuaviy brigadalar tashkil qilinishi mumkin.

Transport-ekspeditsion korxona bilan xizmat ko‘rsatiladigan korxona o‘rtasida majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar uchun hisob-kitoblar shartnomaviy tariflar bo‘yicha amalga oshiriladi. Shartnoma shartlariga bog‘liq ravishda bu tariflar har bir operatsiya bo‘yicha alohida hisoblanishi yoki xizmat ko‘rsatiladigan korxonaning umuman barcha operatsiyalar bo‘yicha amaldagi xarajatlaridan kelib chiqqan holda qabul qilinishi mumkin. Bunda shartnomada tariflarning yoqilg‘i, harakatlanuvchi sostav yoki ekspeditorning boshqa xarajatlar statyalari bo‘yicha amaldaga narxlarning o‘zgarishiga bog‘liq bo‘lgan indeksatsiyasi hisobga olingan bo‘lishi zarur.

Yukni jo‘natishga buyurtmani rasmiylashtirish

Muntazam shaharlararo liniyalarda yuklarni tashishning yuk egalari xizmat ko‘rsatishning yuqori sifatini ta‘minlaydigan (yuklarni eng kichik transport xarajatlari bilan kafolatlangan muddatlarda etkazib berish va tashiladigan yuklarning to‘liq saqlanishini ta‘minlash, shuningdek harakatlanuvchi sostavda joy bron qilish) progressiq texnologiyalari qo‘llaniladi.

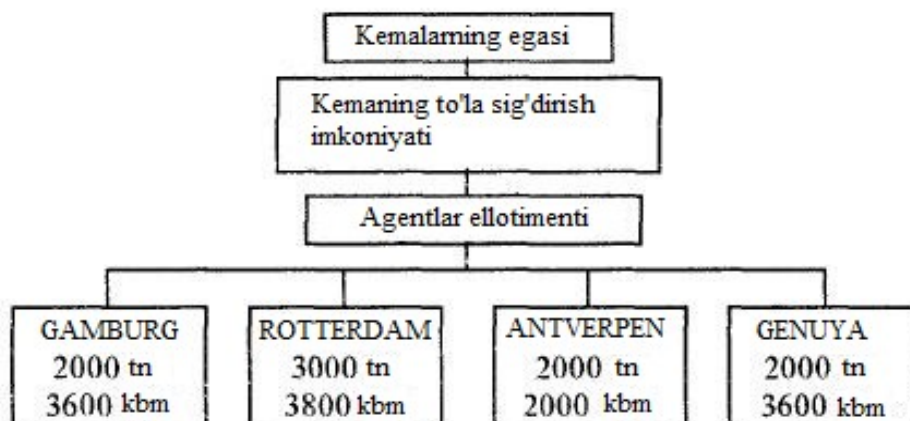
Bir jinsli yuk partiyasining butun hajmi transport vositasining yuk ko‘tarish quvvati yoki yuk sig‘diruvchanligiga ekvivalent bo‘lgan hollarda yukning konkret partiyasini konkret transport vositasining konkret yukxonasida tashish uchun jo‘natmaga buyurtmani rasmiylashtirish ("bukirovka qilish", "birkirish", "bron qilish") operatsiyasi va tashuvchi tomonidan bunday buyurtmaning qabul qilinishi (tasdiqlanishi) unchalik murakkab bo‘lmaydi.

Yukni yig‘ma partiyalar bilan "liniyali xizmat ko‘rsatish" (linerservice): liniyalik kemachilik. liniyalik aviareyslar, yig‘ma poezdlar, yig‘ma vagonlar, yig‘ma konteynerlar texnologiyasi tamoyillari asosida ekspluatatsiya qilinadigan transport vositalariga "birkirish" texnik jihatdan anchagina murakkab. Transport vositasida yuk sig‘diruvchanlikni rezervlash amaliyoti transportning barcha turlarida bir-biriga o‘xshash bo‘ladi, shu sababli uni liniyalik kemani yuklar bilan komplektatsiyalash misolida ko‘rib chiqamiz.

Yuklarni bukirovka qilish bilan shug‘ullanar ekan, liniya agenti tarmoqdagi barcha davriy tijorat nashrlarida liniyaning eng yaqin davr – hafta, oy uchun jadvali to‘g‘risidagi ma‘lumotlarni o‘z ichiga oladigan reklama e‘lonini chop qiladi. Bundan tashqari agent doimiy ravishda jadvalni aniqlashtirish, korrektirovka qilish ishlarini olib boradi va bu to‘g‘risidagi ma‘lumotlarni mijozlarga etkazadi (sailinglist). Yirik yuk egalari va ekseditorlarga liniyaning kelgusidagi jadvallari va reklama materiallari muntazam ravishda yuborib turiladi.

O‘zining yukini e‘lon qilingan jadval bo‘yicha ishlaydigan kema bilan yuborish uchun yuk jo‘natuvchi (ekspeditor) agentga pochta, teleks, faks yoki telefon orqali yukning xarakteristikasi, kemaning nomi va jadval bo‘yicha jo‘nash sanasini ko‘rsatish bilan yukning konkret partiyasini jo‘natishga buyurtma beradi.

Agentlik kompaniyasining bukirovkalash bo'limi (bookingdepartment) kemandig umumiy sig'diruvchanligidan agentning ixtiyoriga ajratilgan kvota doirasida (ellotment) yuklarni kemalarga bukirovka qiladi (birkitadi, bron qiladi). Ellotmentlarning mumkin bo'lgan taqsimlanish sxemasi 8-rasmda keltirilgan.



8-rasm. Ellotmentlarni taqsimlash sxemasi

Bukirovkalash davomida agentlar kema egasining dispetcherlik apparati bilan uzluksiz bog'lanishni yo'lga qo'yadi. Kema egasi kemandig har bir kirish portidagi tonnajga bo'lgan talabga bog'liq ravishda bukirovkandig borishini faol tarzda o'zgartirishi mumkin, masalan, talab yuqori bo'lganda agentlar o'rtasida ellotmentlarni o'zgartirish, liniyaga qo'shimcha kema qo'yish yoki kattaroq tonnajga ega bo'lgan boshqa kema qo'yish, talab past bo'lganda – portga kirishni bekor qilish, agent tomonidan sig'imni fraxtlashdan foydalanish bilan bron qilingan yukni shu manzilga boradigan boshqa kemada, jumladan, liniyada birgalikda ishlaydigan sheriklardan birining kemasida va hatto raqobatchi liniyandig kemasida jo'natish hollari o'z o'rniga ega bo'ladi (ushbu maqsadlar uchun ba'zan yagona bukirovkalash markazlaridan foydalaniladi).

Tashish uchun taklif qilingan yukni qabul qilishdan bosh tortishga hohlanmaydigan hodisa sifatida qaraladi, bu "ishonchli tashuvchining" bozordagi obro'sining pasayishiga olib kelishi mumkin (reliablecarrier). Ushbu qoida maxsus yuklarni: xavfli yuklarning ba'zi bir klasslari, ulkan yuklar, o'ta og'ir yuklar, o'ta uzun yuklar (12 m dan oshiq), past temperaturalarda tashishni talab qiladigan yuklar, quyilgan yoki uyilgan holda tashiladigan yuklar, jadvalda ko'zda tutilmagan portlarga etkazilishi lozim bo'lgan yuklar, kema seyfida tashilishi lozim

bo‘lgan qimmatbaho yuklarni (qulf ostidagi yuk - lockercargo) tashishga taalluqli bo‘lmaydi.

Ba‘zan jo‘natuvchining o‘zi, yukning og‘irligi va hajmi, portga etib kelish sanasi unga hali aniq ma’lum bo‘lmagan hollarda shartli bukirovka qiladi. Agent shartli bukirovkani qabul qiladi, biroq yuk to‘g‘risidagi informatsiyani aniqlashtirishning eng chekka muddatini belgilaydi. Agent yukni jo‘natish uchun qabul qilib olgandan keyin bukirovkaga tartib nomeri beradi va yukni unga yukning rekvizitlari kiritiladigan maxsus reestr – buking-varag‘iga (bookinglist) kiritadi (9-rasm). Buking varag‘i va unga qo‘shimcha qilinadigan barcha informatsiya kema egasiga teleks (faks) bo‘yicha yuboriladi.

Yuk etib kelgandan keyin, stividor tomonidan ko‘zdan kechirilgandan keyin, ekspeditor tomonidan tayyorlangan konosament va yuklash orderining qoralamasi bilan tanishgandan keyin buking-varag‘idagi ma’lumotlar aniqlashtiriladi va u tartib bo‘yicha keyingi transport hujjati – “yuklashga ruxsatnoma” ga (loadingpermit) aylanadi.

Reys № i	Etkazib berish porti		Ellotment		Sana
Yuk jo‘natuvchi	O‘rinlar soni	Yukning nomi	Tonnalar, 1000 kg	Kubometr lar	Kemada joylashtirish nisbatan maxsus talablar

9-rasm. Buking-varag‘ining o‘zbek tilidagi namunasi

Bron qilingan yuklar tashish uchun taqdim qilinmagan taqdirda liniyali kemachilikda yukni to‘liq yuklamaganlik yoki yukni taqdim qilmaganlik uchun zararni qoplash ko‘zda tutilmagan. Biroq kema egalarining manfaatlarini himoya qilish uchun yuklarning yirik partiyalarini bron qilishda yuk egasi va tashuvchi o‘rtasida yuk jo‘natuvchi va tashuvchining o‘zaro javobgarligini ko‘zda tutadigan buking-nota (booking-note) formasida ikki tomonlama kelishuvlar tuzilishi mumkin.

Terminallarda omborxona xizmatlari ko'rsatish

Bitta transport tarmog'i tugaydigan va boshqasi boshlanadigan, bu erda yukni bitta transport vositasidan boshqasiga uzatish amalga oshiriladigan terminallarda transport-ekspeditsiya operatsiyalarining asosiy hajmi bajariladi.

Aksariyat mamlakatlarda terminal xizmatlari ko'rsatish (u daryo va dengiz portlari, aeroportlar va temir yo'l stansiyalari, to'plash va taqsimlash markazlari, konteyner terminallarini o'z ichiga oladi) foyda ko'rilmaydigan asosda quriladi. SHu sababli terminallarni qurishga davlat, munitsipal organlar, korporativ asosdagi xususiy kompaniyalar byudjet mablag'lari, federal mablag'lar va mahalliy mablag'larni ajratadi (publictrust, publicagency). Xususiy terminallar ham quriladi, albatta. Ularning egalari sifatida sanoat korxonalari, yirik savdo va ekspeditorlik firmalari chiqadi.

Zamonaviy prichallar, qudratli kran xo'jaligi, omborxonalar, kelish-ketish yo'llari va boshqa kommunikatsiya tizimlari, zamonaviy aloqa vositalari va hokazolar bilan jihozlangan terminallarni ekspluatatsiya qilishning ko'proq keng tarqalgan formasi ularni xususiy kompaniyalarga ijaraga berish bo'lib hisoblanadi, xususiy kompaniyalarning o'zlari transport vositalari va yuklarga xizmat ko'rsatishning butun majmuasini tashkil qilib oladi. Ijara shartnomalari, qoidaga ko'ra, barcha ijaradan foydalanuvchilar uchun identik (bir xil) bo'lgan standart shartlar va tariflardan tarkib topadi. Mazkur tariflardan qandaydir bir chegirmalar konfidensial (sir tutiladigan) xarakterga ega bo'ladi.

Transportdagi ilmiy-texnik revolyusiya terminal operatsiyalarining barcha tomonlariga tegib o'tgan. Terminallarning o'tmishda yuklarni o'z vaqtida to'plashni ta'minlash, tashish vositalarini kutish paytida ularni vaqtinchalik saqlashga qaratilgan omborxona xo'jaligi, yuklarning bojxona rasmiylashtirilishi, transport vositasining keyingi harakat yo'nalishi bo'yicha yuklarni saralash imkoniyati hozirgi kunda korxonalarni markazlashgan holda yarim fabrikatlar, agregatlar va ehtiyot qismlar bilan ta'minlash uchun, shuningdek tayyor mahsulotlarni tovar mahsulotlarini ishlab chiqaruvchi korxonalar bilan ulgurji va

chakana savdo korxonalari o'rtasida markazlashgan holda taqsimlash uchun ularni tobora mustahkamlanib borayotgan asosga aylantirmoqda.

Zamonaviy omborxona – bu faqatgina yuklarni yo'nalishlar va kiritish-chiqarish yordamchi vositalarining harakati bo'yicha to'plash uchun mo'ljallangan, unga tutashuvchi rampalar va kelish-ketish yo'llariga ega bo'lgan shunchaki qulay bino bo'lib qolmasdan, balki zamonaviy elektron-hisoblash texnikasi bilan jihozlangan, tovarlarnig ixtisoslashtirilgan stellaj-yacheykalarda saqlanishini ta'minlaydigan – zamonaviy logistik tizimlar asosida materiallar va tovarlar bilan markazlashgan holda ta'minlash va taqsimlash umummilliy tizimining teng huquqli ishtirokchisi hamdir. Zamonaviy omborxona texnologiyasi yuklarning kichik partiyalarini vagonlar va konteynerlarda jo'natishni shakllantirish, va shundan kedib chiqqan holda, kelgusida tashish uchun qayta shakllantirish bo'yicha ekspeditorning ko'p mehnat talab qiladigan operatsiyalarini (o'tmishda asosan qo'l mehnatidan foydalanish bilan) anchagina engillashtirish va intensivlikni bir necha marta oshirish imkonini beradi. Aviatsion yuk terminallarida bu operatsiyalar amalda to'liq avtomatlashtirilgan va kompyuterlashtirilgan.

Umuman olganda omborxona operatsiyalari transportirovka qilish jarayoni bilan ham, yukni omborxonada saqlash bilan ham bog'lanadi. Birinchi holatda yuk u yoki bu transport vositasining yo'qligi sababli uni darhol jo'natishning iloji bo'lmagan taqdirda jo'natish punktida yoki belgilangan punktida tashish vositasini kutish uchun omborxonaga topshiriladi. Ikkinchi holatda yukni saqlash boshqa sabablar bilan, qoidaga ko'ra, yuk egasi va omborxona xo'jaligi o'rtasidagi maxsus kelishuv asosidagi tijorat yoki ma'muriy xarakterdagi sabablar bilan shartlanadi. Bunda yuklarni omborxonalarda saqlashni tashkil qilish transport-ekspeditorlik korxonalari tomonidan taqdim qilinadigan xizmatlar ro'yxatiga kiradi. SHundan kelib chiqqan holda, tovarga egalik qilish turlicha bo'lishi mumkin: tovar - tashuvchining, yuk jo'natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchining, yoki omborxona egasining (ijarachisining) nazorati ostida bo'lishi mumkin. SHu bilan birgalik da tovarlarni omborxonada saqlash sotuvchi yoki sotib oluvchi tovarni o'z hohishi bo'yicha tasarruf qilishiga hech qanday to'sqinlik qilmaydi. Buning uchun

yukning egasi va omborxona egasi o'rtasidagi o'zaro munosabatlarni aks ettiradigan hujjatlardan foydalaniladi.

Omborxona tilxati va tovar-omborxona guvohnomasi – warrant eng muhim omborxona hujjatlari bo'lib hisoblanadi. Omborxona tilxati (warehousereceipt) omborxona korxonasi yoki transport-ekspeditorlik firmasi tomonidan tovar egasiga yukni ma'lum bir muddatga va ma'lum bir haq evaziga saqlash uchun qabul qilib olinganligini bildiradigan tilxat sifatida beriladi.

Yukni aks ettirish bilan omborxona kvitansiyasi (tilxati) faqatgina unda ko'rsatilgan tovar saqlash uchun qabul qilib olinganligini, omborxona kitobiga kiritilganligini tasdiqlab qolmasdan, balki tovar-taqsimlovchi hujjat bo'lib ham hisoblanadi, u bo'yicha tovar yuk egasiga yoki tegishli tartibda ishonchnoma orqali, tovar egasining buyrug'i bo'yicha rasmiylashtirilgan shaxsga, yoki tovar egasining tovarni berish to'g'risidagi mos keluvchi yozuvi kiritilgan mazkur guvohnomani taqdim qilgan boshqa shaxsga ham beriladi.

Maxsus omborxona guvohnomasi - warrant (warehousewarrant) omborxona egasi tomonidan tovar egasiga uning tovari saqlash uchun qabul qilinganligini tasdiqlaydigan guvohnoma sifatida beriladi. Warrant ham tovar-taqsimlash hujjati xarakteriga ega bo'ladi, biroq omborxona tilxatidan farqli o'laroq, u bir-biridan alohida ikkita qism – omborxona guvohnomasi va garov guvohnomasidan tarkib topadi. Shu sababli warrantdan, qoidaga ko'ra, omborxonada saqlanayotgan tovarni garovga qo'yish evaziga bankdan qarz olish uchun foydalaniladi. Bunday holda garov guvohnomasiga berilgan summaning miqdori, qarzni qaytarish muddati to'g'risidagi yozuvlar, shuningdek kreditor nomiga uzatish yozuvi kiritiladi. Warrant egasi berilgan summa miqdoridagi tovarga garov huquqiga ega bo'ladi. Qarz qaytarilgandan keyin warrant omborxona guvohnomasiga ega bo'lgan shaxsga qaytariladi. Omborxona korxonasidan warrant bo'yicha tovarni olish uchun uning har ikkala qismi – garov guvohnomasi va omborxona guvohnomasi birgalikda taqdim qilinishi lozim.

Rossiya terminallari yuklarga ishlov berishning transport tarmoqlarining Nizomlari bilan belgilangan qoidalarga, tashqi savdo yuklarini o'tkazish bo'yicha

esa – transport tarmoqlari Vazirliklari o‘rtasida tuzilgan kelishuvlarga amal qiladi. Bu masalan, portlarda:

- portlar tomonidan yuklarni temir yo‘ldan ularni yuk o‘rinlari soni va massasini tekshirish bilan qabul qilib olish va topshirish qoidalariga
- tez buziladigan yuklarni to‘g‘ridan-to‘g‘ri (vagon-kema, kema-vagon) yoki bunday yuklarni saqlash uchun yaroqli bo‘lgan omborxonalar orqali o‘tkazish qoidalariga;
- bunday yuklarning harakatini hisobga olish qoidalariga amal qilinishida o‘z aksini topadi.

Bunday yuklarni to‘plash va ularni omborxona binolari yoki ochiq maydonchalarda xususiyatlari va turlari bo‘yicha alohida-alohida saqlash (nakladnoylar bo‘yicha, vagonlar bo‘yicha, kemalar bo‘yicha, konosament partiyalari bo‘yicha) shunday bajarilishi kerakki, bunda yukning har bir partiyasiga alohida va osonlik bilan yondashish mumkin bo‘lsin. Bu partiyadagi yuk o‘rinlari sonini qayta sanash lozim bo‘lganda yoki keyinchalik uni jo‘natish qulay bo‘lishi uchun qo‘l keladi. Bir jinsli va bir xil sortdagi uyilgan holda tashiladigan va to‘kma holda tashiladigan yuklarni, agar yuklarni saqlash qoidalarida bu ta‘qiqlanmagan bo‘lsa, umumiy shtabellarga to‘plash mumkin.

Yuklarni bir paytda saqlash me‘yorlarini hisoblash bilan yukning tonnalaridagi miqdori aniqlanadi. Ularni har bir omborxonaga omborxonaning foydali maydoni, polning 1 kv m maydoniga yo‘l qo‘yiladigan yuklama, yo‘l qo‘yiladigan shtabellash balandligidan (yukning xususiyatlari va idishlarning mustahkamligiga bog‘liq ravishda) kedib chiqqan holda, shuningdek prichallar, kelib-ketish yo‘llari, omborxonalarning ma‘lum bir yuklarga ixtisoslashganligini hisobga olish bilan joylashtirish mumkin bo‘ladi. Bunday ma‘lumotlarni omborxona pasportidan topish mumkin bo‘ladi.

Yuk temir yo‘l vagonlarida omborxonaga etib kelgandan keyin plombalarning butunligi va vagon varag‘idagi ma‘lumotlar tekshirib ko‘riladi, temir yo‘lning qabul qiluvchi-topshiruvchisi tomonidan plombalar olingandan keyin qabul qilish dalolatnomasi rasmiylashtiriladi. Qabul qilish dalolatnomasining ikki nusxasi nakladnoylar va ularga ilova qilingan boshqa hujjatlar (sertifikatlar,

spetsifikatsiyalar) bilan birgalikda yuk egasining ekspeditoriga beriladi. Qabul qilish dalolatnomasi tovar-omborxona kvitansiyasi, ya'ni tovar-taqsimlash hujjati maqomiga ega bo'ladi.

Yuklarni saqlash, agar yuklarni tashish va saqlashning umumiy va maxsus tarmoq qoidalarida mos keluvchi yo'riqnomalar bo'lmasa, yuk egasining yo'riqnomalariga muvofiq amalga oshiriladi. Bir yilda bir marta, 1 oktyabr holatiga ko'ra omborxonada saqlanayotgan yuklarni inventarizatsiyadan o'tkazish qabul qilingan.

Yuk terminallari tomonidan yuklash-tushirish ishlari, ularni saqlash va ekspeditsiyalash, qabul qilib olish va jo'natishga taalluqli bo'lgan transport-ekspeditsion tadbirlarning bajarilishining majmuaviy xarakteri saqlab qolinishi lozim.

Daryo transportining mavsumiyligi uning omborxona xo'jaligining ishiga ta'sir o'tkazmasdan qolmaydi. Navigatsiyalar orasidagi davrda pristanlar va daryo portlarining omborxonalaridan mahalliy korxonalar va tashkilotlar pasaytirilgan stavkalar bo'yicha tovarlar, yuklar va zahiralarni saqlash uchun foydalanadi.

Yuklash va tushirish operatsiyalari (stividorlik xizmatlari ko'rsatish)

Yuklash-tushirish faoliyatiga (stividorlik xizmatlari ko'rsatishga) transport xarajatlarining kattagina qismi to'g'ri keladi, shu sababli, ishning iqtisodiy tomonidan kelib chiqqan holda, ular ekspeditrlilik va agentlik korxonalarini qiziqitmasdan qolmasligi mumkin emas. Bu ishlarga har qanday transport vositasining umumiy ekspluatatsiya vaqtining kattagina qismi to'g'ri keladi. shu sababli transport vositalarining egalari bu operatsiyalarning sifatiga alohida e'tibor qaratadi.

Stividorlik ishi deganda yukni ortish yoki tushirish, yukni transport vositasiga joylash va taxlash bo'yicha operatsiyalar tushuniladi, yukni transport vositasiga joylashtirish va taxlash shunday amalga oshirilishi kerakki, bunda nafaqat uning to'liq saqlanishi, tashishning xavfsizligi ta'minlansin, balki tashish operatsiyasining o'zining – kema reysi, vagonning harakatlanishi, avtomobil, yuk ortilgan treyler va hokazolarning harakatlanishining xavfsizligi ta'minlansin. Bu ishlarga shuningdek terminalda (qirg'oqda), omborxonada yuk bilan amalga

oshiriladigan bir qator manipulyasiyalar, yukni bitta transport vositasidan boshqasiga o'tkazish, yukni tortib o'lchash, uni saralash va hokazolar kiradi.

Yuklarni dengiz transporti bilan tashishda bu operatsiyalar bortdagi yuk ishlari va terminaldagi ishlarga bo'linadi. Transport vositasining egasi uchun stividorlik operatsiyalarining to'liq majmuasi o'zining firmasi tomonidan bajarilishi optimal bo'lib hisoblanadi. Biroq bunday holat hozircha faqat yuklarni o'tkazishni tashuvchining zimmasiga yuklash imkonini beradigan shartnomalarning bazis shartlariga muvofiq konteynerlar va roll-treylerlar bilan bajariladigan yuk terminal operatsiyalari uchun xarakterlidir.

Stividorni tanlash huquqi, qoidaga ko'ra, yuk operatsiyalari uchun haq to'laydigan tomonga tegishli bo'ladi. Liniyali tashishlarda, tovarni sotish shartlaridan qat'iy nazar, stividorlik ishlariga tashuvchi haq to'laydi. Stividorni tanlash va tayinlash huquqi ham unga tegishli bo'ladi. Amalda deyarli har doim stividorlik operatsiyasini tashkil qilishni transport agenti yoki ekspeditor bajaradi. SHu sababli stividorlik kapitalining agentlik yoki ekspeditorlik kapitali bilan birlashishining sodir bo'lishi tasodifiy hol emas.

Rivojlangan iqtisodiyotga ega bo'lgan mamlakatlarda stividorlik kompaniyalari, qoidaga ko'ra, xususiy korxonalar bo'lib hisoblanadi, rivojlanayotgan mamlakatlarda esa – davlat korxonalari yoki yarim davlat korxonalari bo'lib hisoblanadi. Tarqoq holdagi stividorlik korxonalari mamlakatlar, regionlar bo'yicha tadbirkorlik assotsiatsiyalariga birlashadi. Bu assotsiatsiyalar markazlashgan holda dokerlarning kasaba uyushmalari bilan jamoa shartlarining (koldogovor) shartlarini kelishadi, tashuvchilar bilan yagona huquqiy munosabatlarni kelishadi va ular bilan birgalikda yagona stividorlik tariflarini va ularni qo'llash qoidalarini ishlab chiqadi.

Dokerlar – xorijdagi ishchilar sinfining ko'proq jipslashgan qismidir, ularning kasaba uyushmalari esa – katta ta'sirga ega bo'lgan siyosiy kuchdir. Xizmat ko'rsatishning mazkur turida ba'zi bir "an'analarning" amal qilishi ham bunga ko'maklashadi. Dockerlarning bir qismi stividorlar tomonidan doimiy yollanadi (boshqalarda ishni tashkil qiluvchilar - bitta yoki bir nechta brigadirlarning shtatidan 80% gacha), boshqalari esa kasaba uyushmalari

tomonidan nazorat qilinadigan port puliga (pul – xorijiy mamlakatlarda monopolistik birlashish turlaridan biri – izoh tarjimonni) birlashadi (partregular, part-pool employment). Portga navbatdagi kema kelayotganda stividorlik kompaniyasi dokerlarning port puliga (birlashmasiga) ishchi kuchiga buyurtma beradi.

Stividorlik shartnomasi tashuvchi bilan stividorlik kompaniyasi o'rtasidagi o'zaro huquqiy munosabatlarni tartibga soluvchi asosiy hujjat bo'lib hisoblanadi. Unda stividor bilan tashuvchi o'rtasidagi kelishuvning barcha tijorat shartlari belgilab beriladi, yuk ishlarini bajarish muddatlari yoki yuklash-tushirish me'yorlari va ularning narxi ulardan asosiylari bo'lib hisoblanadi. Dunyodagi ko'pgina yirik portlarda stividorlik shartnomalarining tiplashgan (namunaviy) formalari – “Stividorlar ishining port stividorlari assotsiatsiyasi tomonidan ishlab chiqilgan umumiy shartlari” dan foydalaniladi.

Muzokaralarning musobaqalashuvchi xarakteri, stividorlik xizmatlari ko'rsatish bozoridagi o'tkir raqobat tashuvchilar va ekspeditorlarga assotsiatsiyalar tomonidan e'lon qilingan tariflardan kattagina chegirmalarga erishish imkonini beradi. Biroq tiplashgan shartnomalarning ba'zi bir punktlari tomonlar tomonidan majburiy tartibda qabul qilinadi. Bundaylarga tashuvchining ishlarga unchalik uzoq bo'lmagan muddatlarda (qoidaga ko'ra, 14 kun mobaynida) haq to'lash majburiyati, stividor tashish vositasi yoki yukka zarar etkazgan taqdirda, agar bu zarar stividorning xatosi yoki dokerlar brigadasi ishlarni bajarish paytida ehtiyotsizlikka yo'l qo'yganligining natijasi ekanligi isbotlansa – stividorning javobgarligi kirishi mumkin.

Stividorlik faoliyati bajariladigan operatsiyalarning mumkin qadar to'liq ro'yxatini qamrab olishi lozim, chunki ro'yxatga kiritilmay qolgan operatsiyalar uchun stividor qo'shimcha haq to'lashni talab qilishi mumkin. Bunda stividorning shartnoma bo'yicha majburichtlarini o'ta diqqat bilan sanab o'tish lozim bo'ladi.

Tashuvchi shartnoma bo'yicha bir qator qat'iy majburiyatlarni zimmasiga oladi. Ishchilar tomonidan qo'llab-quvvatlanadigan stividor to'lov kechiktirilgan taqdirda keskin choralarni ko'rishi – transport vositasi yoki yukni hibsga olishi mumkin. Bunda to'lov formasini – akkreditlangan to'lov yoki avans to'lovi,

shuningdek to'lash tartibini – agent, ekspeditor orqali to'lash, yoki bevosita transport kompaniyasi – ishlarning buyurmachisi tomonidan to'lash kelishib olinishi zarur.

Shartnomada to'lash tartibi to'g'risidagi kelishuvning bo'lmasligi kema kapitani, yuk mashinasining haydovchisiga ishlar uchun haq to'lishni talab qilishi uchun qo'l kelishi mumkin. Agent va ekspeditor har qanday “mayda-chuydani” o'tkazib yuborishdan qochishlari lozim. Shunday holat ma'lumki stividorlik shartnomasining ertalab soat 10 da an'anaviy “qahva ichish uchun tanaffus” (coffeebreak) degan punktida "15 minut" degan yozuv tushib qolgan. Pul "Bossleri" esa darhol “qahva ichish” huquqini tushlik tanaffusgacha, ya'ni soat 12 gacha davom ettirish mumkinligini qonuniy deb hisoblaganlar.

Shuningdek shartnoma shartlariga stividor tomonidan o'zining ishchilari va puldan jalb qilingan ishchilarni baxtsiz hodisalardan va kompensatsiyaning to'liq miqdoridan majburiy sug'urtalashni kiritishni talab qilish tavsiya qilanadi, chunki agar kompensatsiya ishchining mehnat qobiliyatining yo'qolishi natijasida etkazilgan zararni qoplamasa, jabrlanuvchi sud orqali bevosita tashuvchiga da'vo qilish huquqiga ega bo'ladi.

Shu sababga ko'ra, shuningdek bir qator mamlakatlarda davlat sug'urta tizimi ham, ishchilarga etkazilgan zararni kompensatsiyalash to'g'risidagi qonunlarning ham yo'qligi munosabati bilan tashuvchilar bunday turdagi xavf-xatarlarni o'zaro sug'urtalash klublarida sug'urtalaydilar, bunda stividorlarga jabrlanuvchilarga etkazilgan zararni qoplashni o'ziga qabul qilganlik to'g'risida kafolat xati beriladi (letter of indemnity). Barcha hollarda shartnomalar yoki unga ilovalarda ishchilarga nisbatan ham, tashish vositalariga nisbatan ham sug'urta hodisalarini dalolatlash tartibi ko'zda tutilgan bo'lishi zarur. Stividorlik ishlariga haq to'lashning uchta asosiy: vaqtbay, ishbay va ishbay-progressiv tizimlari amalda mavjud.

Vaqtbay haq to'lash ("costplusprofitsystem" - "xarajatlar plyus foyda") stividor tomonidan yuk ishlarini bajarishda mehnat unumdorligining o'sishini rag'batlantirmaydi, shu sababli yoki undan qochish yoki yuklash-tushirishning

qandaydir bir me'yorlari, 1 tonna yukni yoki bitta konteynerni o'tkazish stavkalari va hokazolar to'g'risida har qanday usul bilan kelishib olish zarur bo'ladi.

Stividorlik ishlariga haq to'lashning ishbay tizimi (performancebasesystem) bir qator modifikatsiyalarga ega. Tovar stavkalari tizimida (commodityratesystem) yuklar yuk ishlarining mehnattalabligi tamoyili asosida guruhlanadi. Yuk ishlarining mehnattalabligi ma'lum bir klassdagi yuk birligiga nisbatan ortib borishi bilan stavkalar ko'tariladi. Bunday uslubdan foydalanilganda tashuvchi va stividorlik kompaniyasining manfaatlari ko'p jihatdan bir-biriga mos tushadi. Yukchilarning mehnat unumdorligining ortishi tashish vositasining turish vaqtining qisqarishida aks etadi va shu bilan birgalikda stividorlik kompaniyasining daromadlarining ortishiga ko'maklashadi. Bunda stividorlik stavkasi barcha asosiy, yordamchi va hamrohlik qiluvchi operatsiyalarni qamrab olishi maqsadga muvofiq bo'lib hisoblanadi. Stividorlik stavkasining bunday turi "barcha operatsiyalarni o'z ichiga oladigan stavka" (allinclusiverate), "yig'ma stavka" (consolidatedrate), "akkordya stavka" (flatrate) deb ataladi.

Stividorlik ishlariga ishbay-progressiv haq to'lash tizimi (slidingscalesystem) konteynerlarni yuklash-tushirishda qo'llaniladi, bunda stavka 1 soat davomidagi konteyner operatsiyalarining soni oshirib bajarilganda mukofot to'lashni ko'zda tutadi.

Stividorlik shartnomalariga ilovalarda (addendumlarda) quyidagi shartlar kelishib olinadi:

- tashuvchining aybi bilan yukchilarning bekor turib qolishiga haq to'lash;
- brigadalarining ish vaqtidan tashqari vaqtda, tushlik tanaffus paytida, shuningdek dam olish kunlari va bayram kunlari ishlashi uchun haq to'lash;
- tarif bazasi: og'irlik tonnasi; hajmiy tonna (kubometr, qirq kubofut, standart va boshqalar); bitta yuk o'rne (avtomashina, traktor, konteyner va boshqalar);
- yuk o'rinlarini o'lchash qoidalari;
- stavka miqdorining tashish vositasining o'lchamiga (kemaning o'lchamlariga) bog'liq ravishda o'zgarishi;

- yukning o'ta og'irligi va belgilangan ko'tarish og'irligidan oshiqchaligi uchun oshirilgan stavkalar;

- agar ular stividorlik stavkasiga kirmagan bo'lsa, kran xarajatlari;

- nam tortgan, iflos va kuygan joylarga ishlov berish;

- nakladnoy xarajatlari (overheadexpences) - odatda 5-15 %.

Yuqorida keltirilganlarning barchasi yuklash va tushirish bo'yicha ishlarning narxini kalkulyasiyalashning murakkabligidan dalolat beradi. Agentlik va ekspeditorlik firmalarida bu ishlar, qoidaga ko'ra, mazkur regiondagi stividorlik korxonasida ish tajribasiga ega bo'lgan mutaxassislarga topshiriladi.

Temir yo'l transportida yuklash-tushirish ishlarini amalga oshirish shu bilan xarakterlanadiki, tashish uchun taqdim qilinadigan yuklarning 80% i korxona va tashkilotlarning umumiy temir yo'l tarmog'i bilan uzluksiz shoxobcha orqali bog'langan kelish-ketish yo'llarida, ya'ni "umum foydalanmaydigan joylarda" yuklanadi va tushiriladi.

"Umum foydalanadigan joylarda" (stansiyalarning bu erda odatda yuklash-tushirish operatsiyalari konsentratsiyalanadigan yuk hovlilari; temir yo'l ma'muriyati tasarrufida bo'lgan boshqa yuklash-tushirish punktlari) temir yo'llarga qarashli vositalar bilan yuklashda yuk jo'natuvchilar va yukni qabul qilib oluvchilardan har bir tonna-operatsiya uchun yig'im undiriladi (№ 10-01 preyskurantining №1 Tarif qo'llanmasi, A bo'lim, 1-qism, 47 punkt).

Barcha yuklar ularning mehnattalabligi bo'yicha 7 ta klassga taqsimlanadi. Yukning quyidagicha ko'chishi bir tonna-operatsiya deb hisoblanadi:

- "yuklashda – omborxonadan vagon yoki avtomashinaga, tushirishda – vagon yoki avtomashinadan omborxonaga;

- qayta yuklashda – vagondan vagonga, vagondan avtomobilga, avtomobildan vagonga (to'g'ridan-to'g'ri operatsiya);

- agar ish shartlarida ushbu operatsiyalarga zarurat bo'lsa – omborxona ichida – yukni tekshirish yoki qayta tortish maqsadida ko'chirish, temir yo'l shoxobchasida – yuk tushirish uchun joy bo'shatish maqsadida yukni temir yo'l liniyasidan chetga olish va hokazolar".

Daryo transportida № 14-01 preyskurantga muvofiq mijozlar yukning boshqa transport turlarining harakatlanuvchi sostavidan yoki qirg'oqdagi omborxonalardan daryo kemalariga ko'chirilishi yoki shuning teskarisi bilan bog'liq bo'lgan yuklash-tushirish ishlari uchun yig'implarni to'laydi. Bundan tashqari, yuklarni port omborxonalarida saqlash uchun, ularni tortish uchun, kemalarni dezinfeksiyalash uchun yig'implar undiriladi.

Flotdan vaqt birligi mobaynida yaxshiroq foydalanishni rag'batlantirish uchun yuk operatsiyalarini muddatidan oldin tugatganlik uchun mukofotlar ko'zda tutilgan, kemalarni yuklash va tushirish paytida belgilangan muddatdan oshiqcha ushlab turganlik uchun jarimalar tizimi joriy qilingan. Yig'implarning stavkalari yuklarning kategoriyalari va portlarning guruhlariga bo'yicha differensiallangan.

Portda tashish uchun qabul qilingan yuklarni saqlash to'lar amalda jo'natilgunga qadar tekinga amalga oshiriladi. Belgilangan manzil portlariga etib kelgan yuklar esa bir sutka davomida tekinga saqlanadi. SHu muddat tugagandan keyin saqlash davomiyligi oshib borishi bilan progressiv tarzda o'sadigan yig'implar undiriladi. Yuklarning umumiy miqdoridan taxminan uchdan biri mijozlarning prichallarida qayta yuklanadi.

Talman xizmatlari ko'rsatish

Terminallarda buyurtmachi bilan shartnoma bo'yicha ish shartlariga bog'liq ravishda bir qator yordamchi, biroq zaruriylikda boshqalaridan kam bo'lmagan ishlar – talman ishlari deb ataladigan ishlar bajariladi. Talman xizmatlari ko'rsatish yukni transport vositasiga (kemaga) yuklash paytida va transport vositasidan (kemadan) tushirish paytida sanashni o'z ichiga oladi. Talmanlar odatda yukni sanashdan tashqari bir qator hamrohlik qiluvchi operatsiyalar: yuk o'rinlarining holatini, upakoka va markirovkaning sifatini (markirovkaning yuk hujjatlaridagi ma'lumotlarga mos kelishini) tekshirishni ham amalga oshiradilar. Ular yukning barcha shikastlanishlari va aniqlangan boshqa kamchiliklar, shartnomadagi transport shartlari va yuk hujjatlaridan chetga chiqishlar to'g'risida agentga informatsiya beradilar.

Talman firmalari prichal va omborxonada yuk o‘rinlarini o‘lchashni amalga oshiradi. Yirik xorijiy portlarda qasamyod qabul qilgan talmanlar (charteredtally) deb ataluvchi - "qasamyod qabul qilgan tarozibonlar"ning tashkilotlari mavjud, ularning sanog‘i kelishmovchiliklar va da‘volarni ajrim qilishda to‘g‘ri deb qabul qilinadi. Ba’zi bir portlarda ularga stividorlik firmalari tomonidan yuk ishlari me‘yorlarining bajarilishini nazorat qilish topshiriladi.

Bir vator Evropa mamlakatlarida kema bilan etkazib kelingan bosh yukning miqdori uni tushirish paytida talmanlar tomonidan aniqlanadi va uning natijalari tashuvchi uchun ham, qabul qilib oluvchi uchun ham yakuniy deb hisoblanadi. Biroq Afrika va Osiyoning ko‘pgina davlatlarida tushirish paytida sanash xomaki bo‘lib hisoblanadi. YUk o‘rinlarining yakuniy soni yukni portdan bojxona nazorati ostida yuk qabul qilib oluvchiga berish paytida aniqlanadi (bunda yukni qabul qilib oluvchilar bilan har xil kelishmovchiliklar vujudga kelganda tashuvchining manfaatlarini himoya qilishi shart bo‘lgan agentning roli ayniqsa ortadi).

Talman xizmatlarining bajarilishi tashuvchi bilan talman firmasi o‘rtasidagi shartnoma bilan rasmiylashtiriladi, bunda ish haqi vaqtbay yoki ishbay bo‘lishi mumkin (bitta talmanning bir soat davomida ishlaganligi yoki yuk birligi uchun). Bir qator mamlakatlarda yuklarni sanash stividorlik kompaniyalarining zimmasiga yuklanadi. Shu munosabat bilan stividorlik shartnomasida yuklarni sanash operatsiyasini amalga oshirish bo‘yicha tomonlarning majburiyatlari va ularga haq to‘lash shartlari ko‘zda tutiladi.

Konteynerli yuklarga xizmat ko‘rsatish

Konteynerli tashishlarning afzalligi yuklarni etkazib berishning tezlashishi, ularning saqlanishining ta‘minlanishi, engillashtirilgan idish yoki faqat iste‘molchi upakovkasidan foydalanish evaziga tejamkorlikka erishishdan iborat. Katta yuk sig‘imiga ega bo‘lgan konteynerlarning unifikatsiyalangan (bir xillashtirilgan) qatori konteynerli tizimning asosi bo‘lib hisoblanadi, ularda tovar ishlab chiqaruvchidan iste‘molchigacha qayta yuklamasdan etib borishi mumkin.

Konteynerlar konteyner terminallarida (containerterminals) maxsus qayta yuklagichlar: dengiz portlarida yuklash va tushirish uchun - portaynerlar

(portainers), temir yo‘l transportidan avtomobil transportiga qayta yuklash uchun – ko‘prikli kranlar, shtabellash uchun – 30,5-41 tonna yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan transteynerlar (transtainers) bilan yuklanadi, tushiriladi va qayta yuklanadi. Terminal ichida ko‘chirishlar uchun oshirilgan yuk ko‘tarish quvvatiga ega bo‘lgan avtoyuklagichlar va avtokonteynerovoz-shtabellerlardan foydalaniladi.

Konteynerlarni tashish konteynerovoz va rolkerlarning ixtisoslashtirilgan okean floti bilan amalga oshiriladi, ular bazaviy (base) portlarning cheklangan soniga kirish bilan liniyali xizmat ko‘rsatish tizimi va konteynerlarni belgilangan manzilga kichik va o‘rta sig‘imli kemalar bilan etkazadigan fider xizmatlari ko‘rsatish tizimi asosida ishlaydi.

Konteynerlarni temir yo‘l transporti bilan tashish uchun uzunligi ko‘proq 18,3-18,4 m bo‘lgan maxsus platformalar qo‘llaniladi (AQSH va Kanadada 80,7 m uzunlikdani birlashtirilgan 5 seksiyali vagonlarda ikki yarus (qavat) qilib tashiladi), ular muntazam konteyner poezdlari - marshrutlarga (blocktrains) birlashtiriladi va qoidaga ko‘ra, passajir bog‘lanishlari rejimidagi jadval bo‘yicha harakatlanadi.

Avtomobil transportida 34,7 tonna yuk ko‘tarish quvvatiga, 1200 mm dan oshiq bo‘lmagan yuklash balandligiga, qudratli va tezkor avtotortuvchilarga (avtotyagach) ega bo‘lgan treyler tirkamalari – konteynerovozlar qo‘llaniladi.

Aviatsiya transportida (yirik tonnajli konteynerlarni tashish uchun) – konteynerlarni fizelyaj ichiga kiritish uchun mo‘ljallangan avtonom moslamalarga ega bo‘lgan yuk samolyotlaridan foydalaniladi.

Terminallar tarkibida, shuningdek yirik sanoat va transport tugunlarida konteynerlarni yuklar bilan to‘ldirish yoki bo‘shatish (packing, stuffing), tarqatish (unstuffing, stripping) va bojxona tozalashi uchun mo‘ljallangan omborxonalar faoliyat ko‘rsatadi, ular konteyner yuk maydonchalari (rus. KGS) (containerfreightstation - CFS), port yoki aeroportdan tashqaridagi bojxona tozalashi uchun mo‘ljallangan omborxonalar (InlandClearancedepots, ICD) deb ataladi.

Konteynerlarni saqlash (containeryard), qabul qilib oluvchilarning o‘zlari keyinchalik olib chiqib ketgunga qadar vaqtinchalik to‘plash (containerdepo) va

mijozlarning bo'sh konteynerlarni qaytarishi uchun mo'ljallangan (infratuzilma kuchsiz rivojlangan rayonlarda) maydonchalar ichki konteyner omborxonalari (inlandcontainerdepo) deb ataladi.

Konteyner parkining asosiy massasi tashuvchilar, ekspeditorlar va konteynerlarni ijaraga beradigan lizing kompaniyalariga tegishli bo'ladi. Yuk egalari har xil turdagi maxsus konteynerlarning aksariyati (sisternalar, oquvchan yuklarni tashish uchun mo'ljallangan konteynerlar, ximovozlar, izotermik refrije-ratorlar va hokazolar), shuningdek yuklarni tranzit bilan bir nechta mamlakatlar orqali tashish uchun mo'ljallangan (masalan, Transsibir magistrali bo'ylab) odatdagi konteynerlarning aksariyati tegishli bo'ladi.

Hozirgi kunda rivojlangan mamlakatlarning barcha bosh (donabay) tashqi savdo yuklarining yarmidan ko'prog'i konteynerlar bilan etkazib berilmoqda, rivojlanayotgan mamlakatlarda bu ko'rsatkich taxminan 20% ni tashkil qiladi. Konteynerli tashishlarning asosiy mablag'talabligiga faqatgina yirik monopolistik birlashmalarning qurbi etadi, bu asosiy konteynerli tashishlarning taxminan 130 ta kemachilik va temir yo'l kompaniyalarining qo'lida konsentratsiyalanishiga olib kelgan, ularda konteynerlarni pul asosida almashinish va foydalanish tizimlari amal qiladi.

Transportirovka qilish xarajatlarini qisqartirish va konteyner parkidan yanada samaraliroq foydalanish maqsadida "yig'ma konteyner" larni komplektlash (jamlash) tizimi yaratilgan. U quyidagi tarzda amalga oshiriladi: konteyner yuk stansiyasida (CFS) konteyner to to'liq sig'imga qadar (FCL) yuklarning kichik partiyalari (LCL) bilan to'ldiriladi, yig'ma konteyner belgilangan manzil punktidagi CFS konteyner yuk stansiyasiga tashib keltiriladi, ochiladi va keyinchalik LCL yuk har bir qabul qilib oluvchiga etkazib beriladi.

Tashishning bunday variantida yuk egasi to'liq konteynerni, biroq uni jo'natish terminalida joylashgan CFS da ochish, keyinchalik yukni etkazib berish manzilining terminallari bo'yicha to'liq konteynerlarga guruhlashtirish bilan kichik partiyalar bilan jo'natish sharti bilan yoki etkazib berilgan konteynerni belgilangan manzilning CFS terminalida ochish va yukning kichik partiyalarini konkret qabul qilib oluvchilarga tarqatish sharti bilan jo'natishi mumkin.

Agentlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari

Tashishlarning konteynerlanishi agentlik xizmatlari ko'rsatishning konsentratsiyalanishiga olib kelgan. Agentlik xizmatlari ko'rsatishning asosiy maqsadi terminallarda konteynerlarning ommaviy oqimiga tezkorlik bilan, sifatli ishlov berishni ta'minlash va ularni yuk jo'natuvchining omborxonasidan yukni qabul qilib oluvchining omborxonasiga qarab harakatlantirishdan iborat. Agent terminallarda va ichki depolarda konteynerlar va asbob-uskunalarining minglab birliklariga tezkorlik bilan sifatli ishlov berish, jo'natuvchining omborxonasidan qabul qilib oluvchining omborxonasiga territoriya bo'ylab harakatlantirish, har bir alohida jo'natuvchi tomonidan tashish uchun taqdim qilinadigan yuklarning hajmlariga muvofiq jo'natuvchilarni bo'sh konteynerlar bilan ta'minlash, ijaradagi konteynerlarni bo'shagandan keyin o'z vaqtida topshirish, yirik mijozlarning yuk partiyalari shakllanadigan omborxonalarida konteynerlarning doimiy zahirasini ushlab turish uchun barcha asosiy va yordamchi operatsiyalarni aniq tashkil qilishni zimmasiga olishi lozim bo'ladi.

Agent transport vositasidan (kema, temir yo'l terminali va hokazolar) ko'psonli uchinchi shaxslarga (stividorlik kompaniyalari, avtotransport kompaniyalari, temir yo'l kompaniyalari, konteyner depolari, ta'mirlash ustaxonalari va boshqalar) asbob-uskunalarining har bir birligini qabul qilish-topshirishni (interchange) ta'minlaydi. Asbob-uskunalarni uzatish fakti qabul qilish-topshirish tilxati EIR (equipmentinterchangereceipt) bilan, asosiy nosozliklarni kodlashtirish bilan ("D" - o'yiqlik, "S" - qirgim, "N" - teshik, "RS" – korroziya bilan qoplangan va boshqalar) rasmiylashtiriladi. Agent o'zining mutaxassislarining kuchlari bilan, ko'chma ustaxonalardan foydalanish orqali operativ kichik joriy ta'mirlashni va ixtisoslashtirilgan korxonalarda kapital (mukammal) ta'mirlashni ta'minlaydi. Konteynerlarni yacheykali kemalarga yuklashda dengiz agenti stividorlarning ishini elektron-hisoblash texnikasidan foydalanish bilan tashkil qiladi, uning yordamida konkret konteynerni tryumning yacheykasiga kemaning suzish vositasi sifatida barqarorligini ta'minlash maqsadida konteynerning og'irligiga bog'liq ravishda joylashtirish ketma-ketligi aniqlanadi.

Agentlik xizmatlari ko'rsatishning markazlashuvi shu bilan ifodalanadiki, mamlakatda, hatto regionda xizmat ko'rsatish bitta agentlik firmasiga topshiriladi, agar alohida port bo'yicha konsorsiumda agentlar bir nechta bo'lsa (har bir mijozda o'zining agenti), u holda ularga rahbarlik qilish bitta markazdan turib amalga oshiriladi, konteynerlarni jo'natish esa "slot-charter" tizimi bo'yicha amalga oshiriladi. Unga joylardagi agentlardan alohida terminallar bo'yicha ham, umuman xizmat ko'rsatishning barcha sxemasi bo'yicha ham o'zining va transport korxonasi yoki tashkiloti tomonidan ijaraga olingan konteyner va roll-treyler asbob-uskunalarining holati to'g'risidagi informatsiya kelib tushadi. U tashuvchiga tavsiyalarni ishlab chiqadi va uning echimlaridan boshqa barcha agentlarning foydalanishini nazorat qilishni amalga oshiradi, asbob-uskunalarni ijaraga olish va ijaradan qaytarish, shuningdek asbob-uskunalarining ijarasi bo'yicha hisob-kitob ishlarini amalga oshiradi.

Bunday agentdan keladigan, asbob-uskunalarni ekspluatatsiya qilishni kuzatib borish va nazorat qilish to'g'risida rasmiylashtirgan kelishuvlarga muvofiq tuzilgan hisobotlar turli ma'lumotlardan tarkib topadi. Bu hisobot tashuvchiga liniyadagi asbob-uskunalarining holati to'g'risida umumiy tasavvurga ega bo'lish, har bir transport punktida (portda) asbob-uskunalarining konsentratsiyasini aniqlash, asbob-uskunalarining borligi va ularga bo'lgan ehtiyojni prognozlashtirish, turli punktlar va regionlarda asbob-uskunalarining vujudga kelishi mumkin bo'lgan disbalansini prognozlashtirish, nosoz asbob-uskunalarining borligi to'g'risidagi informatsiyaga ega bo'lish imkonini beradi.

Bularning barchasi tashuvchiga zarur bo'lgan hollarda vujudga kelgan ahvolni tuzatish bo'yicha operativ choralar ko'rish, xususan, asbob-uskunalarining etishmayotgan tiplarini qo'shimcha ravishda ijaraga olish, oshiqcha asbob-uskunalarni subijaraga berish, boshqa operatorlar bilan asbob-uskunalarni o'zaro almashinish, bo'sh asbob-uskunalarni asbob-uskunalarining etishmasligi kuzatilayotgan punktlarga etkazib berish, asbob-uskunalarni o'z joyida ta'mirlashni tashkil qilish yoki nosoz asbob-uskunalarni bazaviy punktga etkazish, asbob-uskunalarining katta miqdorda oshiqchaligi bazasida yangi liniyalarni yaratish to'g'risidagi masalarni hal qilish imkonini beradi.

Agent o'zining nazorati ostida bo'lgan asbob-uskunalar parkining qoniqarli texnik holatini ta'minlashga majburdir. Asbob-uskunalar har doim xavfsiz va hir xil yuklar uchun foydalanishga tayyor bo'lishi lozim. Ushbu maqsad yo'lida agent asbob-uskunalarni tozalash, yuvish, dezinfeksiyalash, fumigatsiyalashni (fumigatsiyalash – maxsus mashinalar – fumigatorlar yordamida zaharli bug'lar, gazlar va aerozollar bilan zararkunandalar, kasallik chaqiruvchi mikroblarni qirish – izoh tarjimonnik), shassilarni moylashni, skatlar, gabarit chiroqlar, tormozlash qurilmasini ta'mirlash va almashtirishni, konteynerlar, treylerlar va boshqa asbob-uskunalarining konstruktiv shikastlanishlarini ta'mirlashni tashkil qiladi. Bularning barchasi asbob-uskunalarni tegishlicha ekspluatatsion holatda saqlab turish va bundan tashqari avtoinspeksiya shassi va treylerlarni port hududidan tashqariga chiqarish, daryo inspeksiyasidan esa – lixterlarni reysga chiqarish uchun ruxsatnoma olish uchun zarur bo'ladi.

Asbob-uskunalarining buzilishiga sababchi bo'lgan shaxsni aniqlash agentlarning o'ta muhim funksiyasi bo'lib hisoblanadi. Ushbu maqsad uchun asbob-uskunalarining maqomining (statusining) har qanday o'zgarishi (port, konteyner deposi territoriyasidan tashqariga olib chiqilishi, terminalga qabul qilinishi va hokazolar) qabul qilish-topshirish tilxati bilan rasmiylashtiriladi. Mazkur hujjatlarni solishtirish bilan agent asbob-uskunalarining buzilishida aybdor bo'lgan tomonni, shikastlanganlik darajasini aniqlashi mumkin bo'ladi, shundan keyin aybdor tomonga zaruriy ta'mirlashga haq to'lash uchun schet taqdim qilinadi.

Mijozlarga asbob-uskunalarni buzganlik uchun schetlar yozishni kompyuter amalga oshiradi, unga uchinchi shaxslardan asbob-uskunalarni buzganlik uchun zararni undirish bo'yicha maxsus dastur kiritilgan (thirdpartyrecoveryprogram). Summaning qaytarilishi kema egasining zararlarini qisman kompensatsiyalaydi. Bundan tashqari, agentlar tomonidan asbob-uskunalarni buzganlik uchun taqdim qilinadigan schetlar mijozlarni tartib-intizomga chaqiradigan, konteynerlar, lixterlar, treylerlar va hokazolarga nisbatan ehtiyotkorona munosabatda bo'lishga majbur qiladigan muhim omil bo'lib hisoblanadi.

Konteyner parkining operatorlari asbob-usunalarni ta'mirlashga ketadigan xarajatlar darajasini pasaytirish uchun turlicha chora-tadbirlarni ko'radilar. Asbob-uskunalarining texnik holatining yagona standartining ishlab chiqilishi ana shulardan biri bo'lib hisoblanadi. Konteynerlarni ijaraga beruvchilarning Xalqaro instituti asbob-uskunalarining texnik holati standartlarini davriy ravishda nashr qiladi. Bu hujjatlar konteynerlarning mumkin bo'lgan barcha shikastlanishlarining batafsil tasvirlanishlarini o'z ichiga oladi. Normal edirilish deb hisoblanadigan va ta'mirlashga tortilmaydigan shikastlanishlar alohida ajratib ko'rsatiladi.

Yuklarni konteynerlarda tashishda ta'riflarning ba'zi bir o'ziga xosliklari mavjud. Konteyner yuk egasiga, qoidaga ko'ra, tekinga taqdim qilinadi, terminalda ham tekinga - biroq faqatgina 5 ish kuni mobaynida tekinga saqlanadi, so'ngra olib chiqib ketilmagan har bir kun uchun jarima hisoblanadi. Mijozlarning yuklash yoki tushirish paytida konteynerlarni ushlab qolishi qattiq jazolanadi – ularga nisbatan progressiv shkala bo'yicha (ushlab qolish vaqti bo'yicha) jarima sanksiyalari qo'llaniladi. Bir qator transport tariflari 20 sutkadan oshiq ushlab qolishni konteynerning halokatga uchrashi deya klassifikatsiyalaydi va aybdor tomondan uning to'liq yoki ko'p marta oshirilgan bahosini undirib olishni ko'zda tutadi.

Konteynerlashtirish yuklarni tashish tariflarini sezilarli darajada soddalashtiradi. Ko'pgina quruqlikdagi tashishlarda (xususan, avtomobilllarda tashishlarda), dengiz orqali tonnajga talab past bo'lgan yo'nalishlarda tashishda unga yuklangan yukning klassidan qat'iy nazar, 20 yoki 40 futli konteynerni etkazib berishning akkord stavkalaridan foydalaniladi. Oshirilgan talabga ega bo'lgan yo'nalishlarda yuklarning konteynerli partiyalari uchun yiriklashtirilgan tovar klassifikatsiyasi qo'llaniladi. Monopollashtirilgan yo'nalishlarda bunday stavkalar konkret yuk bilan tonnalarda konteynerni minimal yuklash hajmlari bilan kelishiladi, bunda konteynerga joylashtirilgan yukning amaldagi og'irligiga muvofiq me'yordan kam yuklaganlik uchun haq undirish va oshiqcha, ya'ni minimumdan ortiq yuklaganda tashish to'lovini tarifatsiyalash ko'zda tutiladi.

Bo'sh konteynerlarni orqaga qaytarish yoki tekinga, yoki pasaytirilgan tarif bo'yicha (yuk bilan borishdagi tovar stavkasining 50% i) amalga oshiriladi.

Ekspeditorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari

Ekspeditor yuk egasi bilan transport ekspeditsiyasi shartnomasidan tashqari konteyner parkining egasi bilan konteynerlarni qaytarish bo'yicha ekspeditorning javobgarligi to'g'risida shartnoma tuzadi. Yuk egasining ekspeditori sifatida u yukning ham, konteynerning o'zining ham saqlanishini ta'minlash uchun yukni konteynerga joylashtirish jarayonini nazorat qilishga majburdir. Bunda konteynerlarni yuklashning quyidagi qoidalariga amaal qilinadi:

- yukning og'irligining konteynerning butun poli bo'ylab bir tekis taqsimlanishi;
- og'ir predmetlarni konteynerning tubiga, engil predmetlarni ularning ustiga joylashtirish;
- yuk bilan konteyner devorlari o'rtasidagi bo'sh kenglikni oraliq materiallar bilan to'ldirish;
- xavfli yuklar bilan yuklangan konteynerlarni markirovkalash uchun maxsus etiketkalarni yopishtirish;
- yukning og'irlik markazining konteynerning markaziga mumkin qadar yaqinroq joylashishini ta'minlash, aks holda bu to'g'rida tashuvchiga informatsiya berish;
- yuklashda konteyner yoki treylarning eng chekka yuk ko'tarish quvvatiga amal qilish (ularni hech qachon oshiqcha yuklamaslik);
- konteynerning eshiklarini yopish va qulflash, tomning yopqichini (tent) ehtiyotkorlik bilan tortish;
- o'rnatilgan namunadagi plombani qo'yish.

Bu ro'yxat to'liq ro'yxat emas. Tovarning xarakteriga bog'liq ravishda yuklash yo'riqnomalari o'zgarishi mumkin. Xususan, har bir joyning og'irligi 300 kg dan oshmasligi tavsiya qilinadi. Tashuvchilar, qoidaga ko'ra, konteyner bilan birgalikda quyidagi hujjatlarning berilishini talab qiladi:

1. Har bir konteynerdagi yukning joylashish plani. U jo'natuvchi va qabul qilib oluvchining nomi, konosament nomeri, yukning nomi-spetsifikatsiyasi, uning og'irligi va hajmi, o'rinlar soni, har bir o'rinning og'irligi va hajmi hamda

o‘rinlarning konteynerda joylashishini o‘z ichiga oladi. Yuklangan yukka muhr bilan tasdiqlangan schet-fakturani qo‘yish tavsiya qilinadi, ba’zi bir hollarda esa – talab qilinadi.

2. Xavfli yuklar yuklangan konteynerlarning har bir konteyner bo‘yicha amaldagi jo‘natuvchining va qabul qilib oluvchining nomi, xavflilik yorlig‘i, yukning klassifikatsiyasi, uning netto og‘irligi ko‘rsatilgan ro‘yxati. Bunday konteynerni qabul qilish/topshirish to‘g‘risidagi tilxatga yuk zaharli yoki portlashga xavfli ekanligini bildiruvchi shtamp bosilgan bo‘lishi lozim.

3. Refrijeratorli konteynerlarning har bir konteyner bo‘yicha uning nomeri, tipi, o‘lchami, talab qilinadigan temperatura, brutto og‘irligi ko‘rsatilgan ro‘yxati.

Konteynerli tashishlarda transport vositalarining (kemalar va avtotyagach-konteynerovozlarning) tezkorlik bilan harakatlanishi va yuklash-tushirish operatsiyalarining intensivligining ortishi natijasida ularning turish vaqtining qisqarishi munosabati bilan tovar-taqsimlash hujjatlarini (masalan, konosamentlarni) tayyorlash va uzatishning an‘anaviy tizimining konosamentning elektron-hisoblash mashinasida tayyorlanadigan va kompyuterlararo aloqa kanallari bo‘yicha uzatiladigan alternativasi – shoshilinch yuk hujjati (rus. SGD) ga o‘tish sodir bo‘ldi. Shoshilinch yuk hujjati tovar-taqsimlash hujjati bo‘lib hisoblanmaydi, biroq qabul qilib oluvchiga yukli konteynerni tushirilgandan keyin darhol olish imkonini beradi (konosament originalining bank, pochta va hokazolar orqali kelishini kutish olib chiqib ketishni kechiktirganlik uchun, konteynerlarni terminalda saqlash va hokazolar uchun jarima to‘lanishiga olib kelishi mumkin).

Ekspeditor yuk egasiga konteynerlashtirilgan yukning harakatini nazorat qilishni, yukning ham, konteynerning ham holatining inspeksiyanishini ta‘minlashi shart ekanligini esdan chiqarmasligi lozim.

Transport asbob-uskunalarining ijarasi

Yuklarni tashishning konteynerlashishi transport xizmatlari ko‘rsatishning konteynerlar, roll-treylerlar, avtotreylerlar, avtotyagachlarni yuk egalari va ekspeditorlarga ham, tashuvchilarga ham ijaraga berish (lizing operatsiyalari) kabi

yangi formasining yaratilishiga olib keldi. Lizing kompaniyalarining ulushiga dunyodagi konteynerlar parkining yarmidan ko'prog'i to'g'ri keladi.

Yaponiya, Janubiy Koreya, Angliya, Fransiya, AQSH, Germaniyadagi konteynerlarni ishlab chiqaruvchilar bilan mustahkam bog'langan lizing kompaniyalari keng agentlik tarmog'iga, asbob-uskunalarni to'plash va saqlash uchun mo'ljallangan o'zining depolariga ega va shu sababli barcha yirik transport markazlarida lizing operatsiyalarini amalga oshirishga qodir.

Lizing operatsiyalari asbob-uskunalarni ijaraga olish xarajatlarini joriy xarajatlarga kiritish imkonini beradi (muntazam ravishda va ma'lum miqdorda). Ijara to'lovlarining muddatlari va miqdori butun ijara davri uchun kelishiladi, bu ijarachini inflyasiyadan himoya qiladi. Bir qator mamlakatlarda ijaraga beruvchilarga soliq bo'yicha imtiyozlar taqdim qilinadi, bu ular tomonidan ijara to'lovlarining miqdoriga taqsimlanadi. Transport lizingida ijaraning ikkita asosiy formasi: moliyaviy va ekspluatatsion ijara farqlanadi.

Moliyaviy ijara uzoq muddatli bo'lib hisoblanadi, ijara to'lovlarining summasi esa barcha kapital xarajatlarni qoplashi va ijaraga beruvchiga qo'yilgan kapitalga foydani ta'minlashi lozim. Moliyaviy ijaraning asosiy ikkita turi – sof ijara va sotib olish bilan ijaraga olish amal qiladi. Birinchisi ijara to'lovidan tashqari ijara muddati tugagandan keyin ijarachi uchun qo'shimcha xarajatlar bilan bog'lanadi. Sotib olish bilan ijaraga olish ijara to'loviga asbob-uskunalarining ijara muddati tugash paytidagi bahosi ham kirishi sababli qimmatroq bo'lsada, asbob-uskunalarining ijara muddati tugagandan keyin oldindan kelishilgan sof ramziy narx bo'yicha ijarachining tasarrufiga o'tishi ko'zda tutilishi sababli ijarachi uchun ko'proq qulay bo'ladi (ijaraning bu turidan foydalanish bilan 70-80-yillarda sovet dengiz kemachiligi konteynerlari va roll-treylerlarining asosiy parki shakllantirilgan).

Ijaraning ekspluatatsion formasida ijaraning konkret muddati belgilanmaydi. Qisqa muddatli ijara asbob-uskunalarni bitta reysga yoki ketma-ket bajariladigan bir nechta reyslarga ijaraga olishni ko'zda tutadi. Ekspluatatsion ijara yordamida ba'zi bir yo'nalishlarda asbob-uskunalarining disbalansi, ba'zi bir tashishlarning mavsumiyligi, asbob-uskunalarining maxsus turlari: usti ochiq asbob-uskunalar,

refrijeratorlar va hokazolardan foydalanish zarurligi bilan operativ muammolar hal qilinadi. Uzoq muddatli ijarada shartnomalar yarim yildan to bir necha yilgacha bo'lgan muddatlar uchun tuziladi.

Ekmploatatsion ijaraning uchinchi, asosiy tipi "master-liz" (master-lease) hisoblanadi. Ijaraga beruvchi tashuvchiga shartlashilgan punktlarda asbob-uskunalarining kelishilgan o'rtacha oylik sonining ta'minlanishiga kafolat beradi, tashuvchi esa, o'z navbatida, sutkalik ijara stavkalarini (geografik koeffitsientlarni qo'shish bilan) amalda foydalanilgan konteyner-sutkalar soniga ko'paytirish yo'li bilan hisoblanadigan ijara to'lovini oyma-oy to'lash majburiyatini oladi.

Asbob-uskunalarini ijaradan chiqarishda lizing kompaniyalari asbob-uskunalar parkining texnik holatiga nisbatan qattiq siyosat olib boradi. Ular konteynerlar, roll-treylerlar, avtotreylerlar va hokazolarning har qanday (hatto eng kichik) shikastlanishlari uchun tashuvchiga to'lov schetlari taqdim qiladi. SHu munosabat bilan ijaraga olishda, ijaradan chiqarishda, ta'mirlashdan oldin, ta'mirlashdan keyin asbob-uskunalarini ko'zdan kechirishda mustaqil syurveyerlik (ekspertlik) firmalarining xizmatlaridan foydalanish tavsiya qilinadi. Bunday ko'zdan kechirishlarda syurveyerlar konteynerlarni ijaraga beruvchilarning Xalqaro instituti - IICL (InternationalInstituteofContainerLessors) standartlariga amal qiladilar.

Nazorat savollari

1. Terminal nima?
2. Terminallarni yaratishning maqsadga muvofiqligi nimalardan iborat?
3. Korxonalarga majmuaviy transport-ekspeditorlik xizmatlar ko'rsatishga nisbatan qanday talablar qo'yiladi?
4. Yukni jo'natishga buyurtmani rasmiylashtirish qay tarzda kechadi?
5. Terminalda omborxona xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari qaysilar?
6. Terminalda stividorlik xizmatlari ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari nimalardan iborat?

ILOVALAR

Agentlik shartnomasi bo'yicha **Boshqaruvchi** nomidan ish ko'ruvchi **Agentga**

ISHONCHNOMA

_____sh.(axoli manzili nomi) _____ y.
(tuzilgan kun, oy, yil)

_____ (boshkaruvchi - tashkiloti to'lik nomi),

_____ ro'yxatga olingan, _____ (ro'yxatga olish
ish organi nomi),

_____ (ro'yxatga olish sanasi)

ro'yxatga olish guvoxnomasi № __, shaxs

(Boshkaruvchining vakolatli vakili, mansabi, F. I. O)

Vakolat _____ beradi:

(Agent - tashkilotining to'lik nomi)

_____ (ro'yxatga olish organi nomi) tomonidan
_____ y. ro'yxatga olingan

(Ro'yxatga olish vakti) _____ y.

Ro'yxatga olinganlik xakida guvoxnoma № __ , № __ shartnomaga asosan _____
_____ y.dan _____ № __ Agent _____ xisoblanadi,

(Boshkaruvchi tashkiloti nomi)

Manfaatlarini ifodalaydigan tashkilot xamdamu assasalar vakolatli vakillar bilan quyidagi savollar bo'y
ichamuzokaralar olib boradi:

Shartnoma doirasida _____ (Agent tashkiloti nomi) quyidagi xujjatlarning:

_____ (shartnomalar, buyurtmalar,
talabnomalar) o'ng tomoniga _____ (Boshkaruvchi tashkiloti
nomi) nomidan _____ imzo _____ chekadi.

_____ (xujjatlar, tovarlar, pul mablaglari va x.k), kabul kiladi, shuningdek agentlik shartnomasi shartlarini bajarishga oid bo'lgan boshka zaruriy xarakatlarni amalga oshiradi.

Ishonchnoma _____ 201_ y gacha biror kishiga topshirish xukuki bilan _____ (Agent tashkiloti nomi)ga topshiriladi.

(Boshkaruvchi vakolatli vakil nomi) (_____)

M. O'.

201 yil_____
____sonli shartnomaga
3-sonli ilova

Bojxona vakili tomonidan xizmatlar ko'rsatish bo'yicha narxni muvofiglashtirish protokoli

_____yil 201__yil
“ ” _____

Shartnomaga asosan EKSPEDITOR va MIJOZ quyidagi protokolni tuzishdi, bunga ko'ra MIJOZ EKSPEDITOR tomonidan quyidagi bajariladigan transport-ekspeditsion xizmatlar uchun pul to'laydi.

No	Xizmat turi	Xizmatning turi (YeVRO)da
1.	Transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatish	
1.1		

Agar MIJOZga mazkur protokolda ko'rsatilmagan transport-ekspeditsion xizmatlarni ko'rsatish zaruriyati tug'lsa, bunda bu xizmatni bahosi qo'shimcha kelishuv bilan belgilanadi. Barcha narxlar (QQS 18%) QQSni hisobga olinmagan holda ko'rsatilgan. Narxlar mavsumiylik, muddatlilik va yukni turiga qarab o'zgaradi.

MIJOZ:

EKSPEDITOR:

201 yil_____

___sonli shartnomaga

1-sonli ilov

TOPSHIRIQ SHARTNOMASI (NAMUNA)

Mijoz Ekspeditorga quyidagi transport-ekspeditsion xizmatlarni 2 bosqich orqali amalga oshirishni topshiradi.

1. Ekspeditor ma'sul shaxsiga quyidagi hujjatlarning nusxalarini elektron pochta orqali yuborish:

Yetkazib beruvchining Invoysi

O'ralgan qog'ozlar

Eksport deklaratsiyasi YeX1

2. Ekspeditor ma'sul shaxsiga quyidagi hujjatlarning nusxalarini elektron pochta orqali transportirovka qilinayotgan yuklarni davlatlar chegarasidan o'tishda zarur bo'lgan hujjatlarni yuborish:

Tovarning turi haqidagi tavsilotli ro'yxat, kodi TN VED

Tovarning tarkibi va vazifasini belgilovchi hujjatlar

Sertifikatlari SEZ

Agar quyidagilar yozma tarzda belgilanmagan bo'lsa, topshiriq shartnomasi quyidagi xizmatlar ko'rsatishni ko'zda tutadi:

*Jo'natuvchi t/sni _____shaharni skladida tushirish

*Jo'natuvchining yuklarini _____shaharning skladida konsolidatsiya qilish

*Tashish/transportirovka qilish maqsadida hujjatlarni rasmiylashtirish

* _____ shahardan skladgacha tashish /transportirovka qilish
_____ shaharga Mijozning bojxona postiga kirgan holda

MIJOZ:

EKSPEDITOR:

201 yil _____

___sonli shartnomaga

Ekspeditor tilxati (namuna)_____
1 (sana)_____
2 (raqam)3. Yuk jo'natuvchi _____
_____4. Mijoz _____
_____5. Ekspeditor _____

6. Yukni kelib chiqish joyi _____

7. Tovar kodi _____ 8. Markirovkasi _____

9. Joy miqdori, o'rama turi _____

10. Og'irligi brutto, netto _____ 11. Sig'imi _____

12. Narxi _____ 13. O'rama o'lchami _____

14. Shartlari _____

_____15. Maxsus belgilar _____

_____16. Ekspeditor imzosi _____

17. Yukni bojxona postiga yetkazish sanasi _____

MIJOZ:

EKSPEDITOR

Asosiyadabiyotlar

1. O`zbekistonRespublikasiPrezidentil. Karimovning 2012 yilda mamlakatimizni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari hamda 2013 yilga mo`ljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim yo`nalishlariga bag`ishlangan Vazirlar Mahkamasining majlisidagi “Bosh maqsadimiz – keng ko`lamli islohatlar va modernizatsiya yo`lini qat’iat bilan davom ettirish” mavzusidagi ma’ruzasi. T.: "O`zbekiston" - 2013.

2. N.G. Kival, A.P. KivalOsnovittransportno-ekspeditsionnogoobslujivaniya. Uchebnoeposobie. Vladivostok. 2010. - 153 s.

3. B.A.Hodjaev, G`.T.Zokirov. Mejdunarodnie avtomobil`ni eperevozki. T.: «Fan», 2005. – 235s.

4. A.V. Shobanov, StrukovaE.V. Ogranizatsiya transportno-ekspeditsionnogoobslujivaniy avneshnetorgovihperevozok. Uchebnoeposobie. M.: MIIT, 2006. - 97 s.

5. Mejdunarodnie konventsi isoglasheniya, reguliruyushie transportno-ekspediterskuyudeyatel`nost`. T.: “Mehnat”, AMEUz/PROON, 2000. - 165s. (SostaviteliH. Matchanov, D . Hamraev.)

Qo`shimchaadabiyotlar

1. O`zbekiston Respublikasining «Tashqi iqtisodiy faoliyat to`g`risida»gi qonuni.

2. S.A.Alimbaevdrugie. Osnovitamojennogodela. T.: 1998 – 178s.

3. O`zbekistonRespublikasiBojhonakodeksi. T.: 1998.-256s.

4. Tamojennoepravo. UchebnikdlyaVuzov. M., izd. «Bek», 1995. – 197s.

5. C. E. Shanova, O.V. Popova,A.E. GorevTransportno- - ekspeditsionnoeobslujivanie. M.: «Academa» - 2005. - 443 s.

6. Transportno-ekspeditsionnoe obslujivanie. M.: «Academa» - 2005. - 443 s.

7. Halqaroqoidabo`yichasavdoatamalarinitalqinqilish. Inkoterms-2000. T.: AMEUz, 2006.- 215

MUNDARIJA

KIRISH _____	3
1-Mavzu: Transport-ekspeditsion xizmatlar asoslari _____	5
2-mavzu. Transport jarayonida transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatishning roli _____	10
3-mavzu. Har hil transport turlarida yuklarni tashishda.Hujjatlarni rasmiylashtirish _____	17
4-mavzu.Transport-ekspeditsion xizmatlar ko'rsatishning me'oriy – huquqiy asosi _____	29
5-mavzu. Yuklarni har xil transport turlari bilan etkazib berishda transport-ekspeditsion xizmat ko'rsatishning o'ziga xos xususiyatlari _____	35
6-mavzu. Bozor munosabatlari sharoitlarida ekspeditorning ishini tashkil qilish _____	61
7-mavzu. Xizmat ko'rsatishning terminal tizimi _____	100