

TRANSPORT LOGISTIK TIZIMIDA YUK OQIMINI LOGISTIK KUZATUVI VA KOMPLEKSLARINI MAHALLIYLASHTIRISH OMILLARI.

Ko'chimova Dilnoza.
"Transport logistikasi" kafedrası assistenti
Jizzax Politexnika instituti

Annotatsiya. *Transport logistik tizimida yuk oqimini logistik kuzatuv va komplekslarini mahalliyashtirish omillari omborxonalarni ijaraga berish terminal egasiga uni transport biznesida foydalanishdan ko'ra ko'proq foyda keltirishi, vujudga kelgan vaziyat, yuk oqimlarini boshqarishning, terminal texnologiyalar va tovarlar siljuvining logistik tamoyillariga asoslangan bulishi haqidagi masalalar yoritib berilgan.*

Kalit so'zlar: *Aksizlanadigan tovarlar, transport ekspeditsion, logistik kompaniyalar, taqsimlash infrastrukturasi, tijorat tuzilmalari, logistik hamkorlar, intermodal tashishlar.*

Annotation. *In the Transport logistics system, the factors of logistic monitoring of cargo flow and localization of complexes the lease of warehouses are covered by issues that bring the terminal owner more benefits than its use in the transport business, the situation that has arisen, the breakdown of cargo flow management, terminal technologies and goods displacement based on logistic principles.*

Keywords: *excisable goods, transport ekspeditsion, logistics companies, distribution infrastructure, commercial structures, logistics partners, intermodal transportation.*

Aksizlanadigan tovarlarni saqlashda, maxsuslashtirilgan neft quyuvchi terminallarni yaratishda jiddiy muammolar mavjud. Garchi talab bo'lmasa-da, qimmatbaho metallar va toshlarni saqlaydigan omborxonalar yo'q.

Transport ekspeditsion va bojxona-ombor xizmatlari bozorining jiddiy kamchiligi shuki, u amalda stixiyali tarzda shakllanmoqda, buning ustiga intensiv dezintegratsiya jarayoni kechmoqda, deyarli har bir korxonada, har bitta

avtokombinat cheklangan maydonlarda, nafaqat mijozlarga kompleks xizmat ko'rsatishni, balki zarur bo'lgan minimal servis xizmati ko'rsatishni ta'minlashi mushkul bo'lgan o'z bojxona-omborxonalarini yaratish istagini bildirmoqdalar.

Bu borada barcha sivilizatsiyalashgan jahon mamlakatlarida omborxona biznesining yirik logistik kompaniyalar va transport taqsimlov markazlariga integratsiyalashuvi jarayoni kechmoqda. Bu esa yuklarning siljish jarayonini ratsionallashtirishga, umum tizim xarajatlarini tejashga va tovarlarni ishlab chiqarish, taqsimlash hamda iste'mol qilish sohalarida maksimal iqtisodiy samaraga erishishga imkoniyat yaratadi.

Iste'mol bozorining kompleks transport–ekspeditsion va omborxona xizmatlari ko'rsatishga bo'lgan talabini yuklar oqimining intensiv o'sish dinamikasini hisobga olgan holda kon'yukturaviy marketing o'rganib chiqish, mavjud bo'lgan kichik va kam quvvatli terminal infrastruktura ob'ektlari bilan bir qatorda, yirik zamonaviy ko'p funksiyali, yagona axborot ekspeditorlik, ishlab chiqarish-texnika, moliya xodimlar (kadrlar) va huquqiy normativ ta'minot tizimiga birlashtirilgan terminal komplekslari barpo etishni bashoratlashga (prognoz qilishga) imkon beradi.

Yuklarni qayta ishlovchi terminallar, xususan avtomobil va multimodal komplekslar rivojining muammolari O'zbekistonda davlat darajasiga qo'yilganiga unchalik ko'p vaqt bo'lgani yo'q. Mamlakatning bozor iqtisodiyotigacha bo'lgan rivojlanish davrida transport faoliyatini rejalashtirishda yuk oqimlarini mashinalarda (vagonlarda) partiyalar bilan jo'natish tamoyili (prinsipi) ustun turgan bo'lib, bunda yuklar to'g'ridan-to'g'ri iloji boricha iste'molchiga maydalashtirilmay va bir transport turidan ikkinchisiga qayta yuklanmay jo'natilgan. Mayda partiyalar bilan yuklarni jo'natish transportga xos emas, yuklarni etkazib berishning terminal texnologiyalari esa iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq emas, deb sanab kelingan. Undan tashqari, eksport-import yo'nalishlarida yuk oqimining hajmi ham anchagina kam bo'lgan. Tabiiyki, bunday sharoitda yuklarni qayta ishlovchi terminallar asosan umumfoydalanish avtotransport korxonalarini ixtiyorida bo'lgan va ularning soni ham unchalik ko'p

bo'lmagan. 1992 yilning oxiriga kelib mamlakatimizda umumfoydalanish avtomobil transporti ixtiyorida bir necha terminal tipidagi ob'ektlar mavjud bo'lgan.

Undan tashqari, avtomobil transportida arzimagan miqdordagi yaxshi uskunalangan terminallarga "Uzvneshtrans" (xalqaro yo'nalishlar ekspeditori va "Sovtransavto" xuddi shunday ushbu yo'nalishda ustivorlikka ega bo'lgan eng yirik avtomobillarda xalqaro yuk tashuvchi) ega bo'lgan.

SHu davrda temir yo'llar vazirligi 400 dan ortiq nisbatan yirik barcha turdagi yuk terminallarini tasarruf etib turgan: mayda partiyali yuklarni qayta ishlash va saqlash uchun yopiq omborxonalar, konteyner maydonlari, sochiluvchi va og'ir vaznli yuklarni qayta ishlash uchun maydonlar.

Mamlakatimizda bozor islohotlari transportchilarni terminallarga bo'lgan munosabatlarni keskin tarzda o'zgartirishga majbur qildi. YUklar oqimidagi eng muhim alomat avtomobil transporti bilan tashiladigan kichik hajmdagi jo'natuvchilar salmog'ining ortishi bo'ldi. Agar bu ko'rsatkich 1981 yilda umum foydalanish avtomobil transporti uchun umumiy yuk tashishi hajmidan 1,5% ni tashkil etgan bo'lsa, 1988 yilda 10,1% ni, 1992 yilga kelib esa 15 % dan ortiqni tashkil qildi. (NIIAT tadqiqotlari ma'lumotlariga ko'ra). SHu bilan bir paytning o'zida konteynerlarda yuk tashish hajmi tez o'sib bordi, oxirgi o'n yil ichida uning hajmi uch barobardan ko'proq ortdi. Bunday sharoitda yuklarni qayta ishlovchi terminallarga bo'lgan talab keskin tarzda o'sdi. Ma'lumotlarga ko'ra shaharlararo yo'nalishlarda mayda partiyali yuklarni va konteynerlarni tashishi uchun mavjud bo'lgan baza hozirgi kunda bu talabni 30% dan ortiq bo'lmagan darajada qoniqtirmoqda.

Terminallarning omborxona maydonlarini savdo va o'rtada turgan dallolchilik kompaniyalariga ularning tovarlarini qisqa va o'rtacha muddatga saqlab turish uchun ijaraga berish o'ziga xos bir yo'nalishdir.

Hozirgi kunga kelib tashkil topgan kon'yukturada omborxonalarni ijaraga berish terminal egasiga uni transport biznesida foydalanishdan ko'ra ko'proq foyda keltiradi.

Birinchi bosqichda investitsiyalash va loyihalashdan oldin kompleks tadqiqotlar o'tkazish, innovatsion tizimni shakllantirish (fondlar, korporatsiyalar va boshqa kommersiya strukturalari) hamda dasturni amalga oshirishni rag'batlantirish uchun zaruriy huquqiy bazani yaratish ko'zda tutilgan.

Ikkinchi bosqichda birlamchi investitsiyalar hisobiga terminal tizimining pilot-loyihalarini amalga oshiriladi.

Dastur doirasida yangidan tuzilgan investitsion tuzilmalar xorijiy investorlari ishtirokidagi moliyalashtirishlar hisobiga yangi terminallar qurish hamda mavjud bo'lgan terminallarning va boshqa transport-ekspeditsion ob'ektlarni rekonstruksiyalash amalga oshiriladi. SHu bilan bir vaqtda maxsuslashtirilgan aloqa va axborot tuzilmalarini shakllantirish nazarda tutilgan.

Uchinchi bosqichda asosan, tijorat tuzilmalari mablag'lari hisobiga kengaytirilgan terminallar qurilishi va ob'ektlarni bosqichma-bosqich yagona transport-logistik terminal tizimiga birlashtirish rejalashtirilgan.

Ushbu dasturlarning amalga oshirilishi natijasida turli maqsadlarga xizmat qiluvchi 20 dan ortiq terminal ob'ektlarining, shu jumladan 3 ta yangi yirik avtomobil terminallari, avtotransportning boshqa transport turlari bilan hamkorlikda ishlashini ta'minlovchi multimodal terminallarning qurilishi va rekonstruksiyasi ko'zda tutilgan.

Adabiyotlar

1. Рахматуллаев М. Қосимов С.Х. Современные инновации и технологии организации перевозки. Илмий – техник журнал 23 (9) 167.
2. Aleksander Sladkowski. Intelligent transport systems-problems and perspectives. Springer.-2016. – 307 ps.
3. Кучимова. Д., & Рахматуллаев. М. (2021). Современные инновации и технологии организации перевозок пассажиров. ИнтерСонф.
4. Barbara Flugge. Smart mobility – connecting everyone. 2017.

5. Косимов, С.Х., & Нишонов, А.О.У. (2021). Пути развитие логистической системы при организации перевозки грузов на международных маршрутах. Асадемис ресеарч ин эдусатионал ссиенсес, 2(3).
6. Косимов, С. (2021). Применение обучающих программ-тренажеров в обучении предмета «логистика транспорта». ИнтерСонф.
7. Косимов, С., & Косимов, Б. (2021). Факторы формирования и развития современных терминалов в логистической системе. Интерсонф.
8. Мустафоев, Б., & Рахматуллаев, М. (2021). К вопросу рассмотрения транспортного планирования и организации движения в городах. ИнтерСонф.
9. Qarshiboyev Sh. Texnik oliy ta'lim muassasalaridatalabalarning maxsus kompetentsiyalarini shakllantirish. Kasb-hunar ta'limi, 2021 yil 2 son.