

FARG‘ONA VILOYATI BO‘G‘DOD TUMANIGA ZAMONAVIY TRANSPORT
LOGISTIKA MARKAZINI LOYIHALASH

Stajyor-o‘qituvchi M.S.Xakimov

Andijon mashinasozlik instituti

(tel:+99893-419-29-97)

Talaba X.R.Xalilov

Andijon mashinasozlik insituti

(tel:+ 99890-361-73-90)

Annotatsiya. *Transport logistika markazini loyihalastirishdan asosiy maqsad tadbirkorlarni va aholini hom-ashyo va yuk tovarlarini o‘z vaqtida va sifatli yetkazib berish hamda transport logistika markazini samaradorligini oshirish ularni rivojlanishini va raqobat muhitini rivojlantirish xarakat va yuk xavfsizligi masalalariga amal qilish stabil tashish narxini joriy etishdan iborat.*

Аннотация. *Основная цель проектирования транспортно-логистического центра – обеспечить предпринимателям и жителям своевременную и качественную доставку продуктов питания и грузов, повысить эффективность работы транспортно-логистического центра, развивать его развитие и конкурентную среду, придерживаться вопросы безопасности дорожного движения и грузов, а также введение стабильных цен на перевозки.*

Annotation. *The main goal of designing a transport logistics center is to provide entrepreneurs and residents with timely and high-quality delivery of food and cargo goods, to increase the efficiency of the transport logistics center, to develop their development and competitive environment, to adhere to the issues of traffic and cargo safety, and to introduce stable transportation prices.*

Kalit so‘zlar: *Transport, logistika, hom-ashyo, yuk, markaz, magistral, xavfsiz, stabil tashish.*

Ключевые слова: *Транспорт, логистика, товары, грузы, центр, шоссе, безопасные, стабильные перевозки.*

Keywords: *Transport, logistics, goods, cargo, center, highway, safe, stable transportation.*

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2-dekabr 2017-yil “2018-2022 yillarda transport infratuzilmasini yanada takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3422 sonli qaroriga asosan yo‘l transporti infratuzilmasini rivojlantirish, modernizatsiyalash yuksak xalqaro talablar va standartlarga mos keladigan milliy transport tarmog‘ini rivojlantirish, mahsulot ishlab chiqaruvchilarning o‘z mahsulotini mintaqa va jahon bozoriga olib chiqish talab ehtiyojlarini hisobga olgan holda transport kommunikatsiyalarigakatta

e'tibor berilmoqda[1].

2023- yilning yanvar-mart oylarida barcha turdagi transportlar tomonidan 13,0 mln.tonna yuk tashilgan bo'lib, bu 2022- yilning yanvar-mart holatiga nisbatan 99,0 %ni tashkil qildi. Shu bilan birga yuk aylanmasi 795,8 mln.tn-km.ni tashkil qildi yoki 2022- yilning yanvar-mart holatiga nisbatan 113,3 %ni tashkil qildi.

Iqtisodiyot tarmoqlarida kichik biznesning yuk tashish bo'yicha ulushi 91,7 %ni tashkil etgan.

1-jadval

Transport turlari bo'yicha yuk tashish va yuk aylanmasi

	2023- yil yanvar- mart	o'sish sur'ati, %hisobida
Tashilgan yuklar, mln. tn.	13,0	99,0
temir yo'l transportida	1,5	97,5
avtomobil transportida	11,5	99,2
havo transportida, <i>ming tn.</i>	0,001	50,0
Yuk aylanmasi, mln.tn-km	795,8	113,3
temir yo'l transportining	522,4	121,9
avtomobil transportining	179,4	104,5

Avtomobil transportida 11,5 mln. tonna yuk tashilgan bo'lib, bu 2022- yilning yanvar- mart holatiga nisbatan 9,2 %ga ko'pdir. Yuk aylanmasi 0,2 mlrd. tn- km.ni tashkil qilib,9,9 %ga ko'pdir.

2-jadval

Magistral temir yo'l transportida asosiy turdagi yuklarni tashish
(2023- yilning yanvar-mart holatiga)

	ming tonna	o'sish sur'ati, % hisobida
Yuklar – jami	1547,2	97,5

shu jumladan:

neft yuklari	185,3	131,0
qora metall temir-tersaklari	27,8	79,9
kimyoviy va mineral o'g'itlar	78,2	78,0
qurilish yuklari	46,3	74,0
sement	21,3	44,7
Paxta-tolasi	-	-
don va yanchilgan don mahsulotlari	38,0	73,5
boshqa yuklar	1150,3	93,9

Yakka tartibdagi tadbirkorlarning avtomobil transportidagi yuk aylanmasi 2023-yil yanvar-mart holatiga nisbatan 4,5 %ga ko'paydi va 0,6 mlrd. tn-km.ni tashkil qildi. Avtomobiltransporti yuk aylanmasining umumiy hajmida yakka tartibdagi yuk tashuvchilarning ulushi 65,6 %ni (2023-yilning yanvar-mart oylarida 104,5% ni) tashkil etdi. Havo transporti orqali 0,050 ming tonna yuk jo'natilgan bo'lib, bu 2023-yilning yanvar-mart holatiga nisbatan 5,0 %ga ko'pdir. Samarali infratuzilma mahsulotlar narxiga qo'shiluvchi xarajatlarni optimallashtirishni o'z ichiga oladi, bu uning raqobatbardoshligini va shuning uchun mahsulot bozorida ushbu mahsulotga bo'lgan talabni ta'minlashi kerak. Bugungi kunda mamlakatimizda bunday qo'shilgan xarajatlarning ulushi ko'pincha mahsulotlar tannarxining 1/3 qismidan oshib ketadi. Bu ko'rsatkich bo'yicha mamlakatimiz, afsuski, ulgurji savdo, saqlash, transport xo'jaligi, ularga xizmat ko'rsatish uchun yuqori tariflar, mahsulot oqimlarini samarasiz tashkil etish va boshqarilishi tufayli ko'p mamlakatlardan oldinda bormoqda[2].

Eng umumiy kontseptsiyada (ma'noda) moddiy oqim - bu ishlab chiqarish korxonalariga kiradigan va ular ichida texnologik ishlov berish siklidan o'tadigan, asta-sekin tayyor mahsulotga aylanadigan xom ashyo, materiallar, yarim tayyor mahsulotlar bo'lib, uni iste'molchilarga yetkazib berish jarayonlari ham moddiy oqimlarni shakllantiradi. Boshqacha so'z bilan aytganda, moddiy oqimlar uch bosqichdan o'tadi: ishlab chiqarishgacha, ishlab chiqarish ichidagi va ishlab chiqarishdan keyingi. Transport vositasi orqali tashiladigan material oqimi mahsulot oqimi deb ataladi. Har qanday yuk tashish oqimi vaqt birligidagi yuk hajmi va harakat yo'nalishi bilan tavsiflanadi[3].

Logistik zanjirning asosida moddiy oqim, ya'ni logistik jarayonning boshidan oxirigacha harakatda bo'luvchi moddiy resurslar tashkil etadi. Agar moddiy resurslar omborda saqlansa unda ular moddiy zahiraga aylanadi.

Logistikaning ta'rifini hisobga olsak, bu nafaqat o'ziga xos fikrlash metodologiyasiga ega bo'lgan fan, balki iqtisodiy va ijtimoiy hayotning turli sohalaridagi amaliy faoliyat hamdir. Harbiy profili va fan sifatida tug'ilgan harbiy sohasida uning dolzarbligi, rela va fuqarolik kasb haqida logistika, iqtisodiyot va ijtimoiy muhitning turli sohalarida oqim jarayonlarini yaxshilashdir.

Yuklarni konteyner va taglik (poddon)larda paketlab tashish. So'ngi yillarda yuklarni konteyner va tagliklarda paketlab tashish tobora keng rivojlanmoqda. Transportda yuk oborotining o'sishi bilan bunday yuk tashishlar miqdori ham orta

boradi. Yuklarni konteyner va taglik (poddon) larda, tashishdan olinadigan foyda juda kattadir, chunki ular yuk ortish va yuk tushirish ishlarida mehnat va tara sarfini ancha qisqartiradi. Garchi konteyner va tagliklarda tashish maqsadga muvofiq boʻlgan yuklar umumiy yuk tashish hajmining 10 foizdan kamini tashkil qilsa ham, lekin yuklarni tushirish va ortishda hamma yuk ortuvchi ishchilarning 45-50 foizi band boʻladi. Konteyner va tagliklarni qoʻllash yuk ortish va tushirish ishlariga sarflanadigan mehnatni 8-10 marta va undan ortiqroq kamaytirishga yordam beradi[4].

Hisoblarga koʻra, har yili tara uchun bir necha mlrd. soʻm harajat qilinib, uni tayyorlashga esa koʻp miqdorda yogʻoch, oʻrash-joylash matosi, metall sarflanadi. Buning ustiga taralarning koʻpidan faqat bir martagina foydalaniladi. Konteyner va tagliklarda yuk tashishni tashkil qilishda bu harajatlar keskin kamayadi, chunki koʻp yuklar tarasiz yoki isteʼmolchi tarasida tashilishi mumkin, yuklarning bir qismi esa soddalashtirilgan taralarda tashiladi. Bu taralarning qiymati yashiklarga nisbatan oʻrtacha 3-4 marta kam boʻladi. Bundan tashqari, konteyner va tagliklarda tashish yuklarni toʻqilishdan va buzilishdan saqlaydi (masalan, deraza oynasining sinishi oddiy yuk tashishda 10 foizga yaqin. Uyalab gʻisht tashishdagi sinishdan keladigan umumiy zarar bir yilda 100 mln. soʻmga yetadi). Mahsulotlarni konteynerlarda yoki tagliklarda tashishni tashkil qilish bunday yoʻqotishlarni minimal darajaga olib keladi[5].

Xulosa. Ortish va tushirishga sarflanadigan mehnat hajmi yuk tashish davomida 3,5-4 marta qisqaradi. Natijada moddiy resurslarni tejash ham katta boʻladi. Masalan, 2,5 mln. tonna yuk tashish uchun konteynerlar va tagliklar yasashga 8 ming tonnaga yaqin poʻlat va 310 ming kub metr yogʻoch material kerak boʻladi. Konteyner va tagliklarda yuk tashilganda tara tayyorlashga sarflanadigan poʻlat miqdori bir yilda taxminan 2,75 ming tonna qisqaradi, yaʼni sarflangan metall, taxminan 3 yil mobaynida taraga sarflanadigan metallning qisqarishi bilan oʻz oʻrnini toʻldiradi. Metalldan yasalgan konteyner 8-10 yil xizmat qiladi. Binobarin, metall sarfining deyarli 3 marta kiskarishiga erishiladi. Shu davr ichida yogʻoch materiallar tejami 110 ming kub metrga yetadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

[1] Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining “Jamoat transporti tizimini isloh qilish chora-tadbirlari toʻgʻrisida” Qarori <https://lex.uz/docs/-6386205#-6387283>

[2] Насиров Ильхам Закирович. (2022). МУСТАХИЛ ИШЛАРНИ ТАШКИЛ ЭТИШНИНГ ШАКЛЛАРИ. *Конференц-зона*, 327–332. Получено с <http://www.conferencezone.org/index.php/cz/article/view/867>

[3] Саримсаков А.М., Хакимов М. ПРОЕКТИРОВАНИЕ СИСТЕМ ПОЖАРОТУШЕНИЯ, СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ СКОРОЙ ПОМОЩИ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ // *Universum: технические науки : электрон. научн.*

журн. 2022. 4(97). RL: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/13416> (дата обращения:19.12.2022)

[4]Шодмонов С. А., Ортиқов С. С., Abdiraxmonov R.A International jurnal for innovative Enjineering and Management Research Хиндистон Hyderabad 2021 THE RESULTS OF LOBORATORY STUDIES CONDUCTED TO DEVELOP THE TECHNOLOGIY OF RESTOROTION OF SHAFTS March-2021, Volume 10, Issue 03, Pages: 402-404 <https://ijiemr.org/downloads/Volume-10/ISSUE-3> 3 0.33 ball

[5]Хакимов М.С. Recovery Of Fines From Drivers Of Foreign Vehicles. (2023). *Journal of Pharmaceutical Negative Results*, 3589-359 <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.446>