

## O‘ZBEKISTONDA TEZ BUZULUVCHAN OZIQ-OVQAT MAHSULOTLARINI YETKAZIB BERISH SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO‘LLARI

*Shomirzayev Ergash Xursandovich*

*Termiz muhandislik – texnologiya instituti*

*Transport muhandisligi va logistikasi kafedrasini, o‘qituvchi*

[ergashshomir260@gmail.com](mailto:ergashshomir260@gmail.com)

**ANNOTATSIYA:** Maqolada Respublikamizda yetishtirilayotgan meva - sabzavotlar va poliz ekinlarini tez fursatlar yig‘ishtirib olingandan so‘ng ularni to‘g‘ri realizatsiya qilish ya‘ni ortish – tushirish hamda ularga shikast yetkazmasdan buyurtmachiga samarali yetkazib berish muammolari va yechimlari ko‘rsatilgan. Xorijiy davlatlar tajribasi bilan mahalliy ish yuritish logistik markazlar tajribalari solishtirilib tahlil qilingan.

**KA‘LIT SO‘ZLARI:** logistika, transport infratuzilmasi, ishlab chiqarish qiymati, maxsus harakat tarkibi, ixtisoslashgan omborlar, chakana yoki kichik ulgurji sotuvchi.

Avtotransport vositasidan foydalangan holda tez buzuluvchan oziq-ovqat mahsulotlari (TBOOM)ni yetkazib berish sohasidagi muammolar, umuman, yuk tashish va turli xil mahsulotlarni yetkazib berish sohasiga xosdir. Biroq, yetkazib beriladigan yuklarning o‘ziga xosligi, albatta, ko‘rib chiqilayotgan barcha masalalarga aniq e‘tibor beradi. Ko‘pgina hollarda, bu muammolarning o‘zi ham boshqa muammolarning paydo bo‘lishiga olib keladi. TBOOM ni yetkazib berish sohasidagi asosiy muammolarni ularning kelib chiqish shartlari bilan o‘zaro bog‘liq holda ko‘rib chiqish ushbu muammolarni hal qilishning asosiy yo‘nalishlarini aniqlaydi. Birinchi muammo yetkazib beriladigan mahsulotlarning yakuniy qiymati tarkibida yuqori logistika xarajatlarini o‘z ichiga oladi. Bu muammo nafaqat TBOOM ni yetkazib berish jarayoniga, balki mamlakatimizning barcha logistika tizimiga xosdir. Yuqori logistika xarajatlari muammosi, albatta, tizimli bo‘lib, to‘g‘ridan-to‘g‘ri transportni saqlash sohasida va butun O‘zbekiston Respublikasi transport infratuzilmasi sohasida ko‘plab hal qilinmagan masalalarni o‘z ichiga oladi. Ushbu ko‘rsatkichning bunday tarqalishi sanoatga qarab farq qiladi. Shuni ta‘kidlash kerakki, qishloq xo‘jaligi va savdo kabi sohalarda bu ko‘rsatkich 40-50% ga yetadi. Shu bilan birga, dunyoning iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarida ushbu ko‘rsatkichning ahamiyati 8-10% darajasida. Ishlab chiqarish qiymati transport xarajatlari ulushi 15-20%, rivojlangan bozor iqtisodiyotida bir vaqtning o‘zida, bu ko‘rsatkich 7-8% doirasida o‘zgaradi.

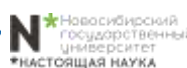
Shunday qilib, iste‘molchining manfaati uchun ta‘minot zanjirlarini qurish modelining afzalliklari markazlaridan foydalanishdir. Bu, birinchi navbatda, saqlash va qayta ishlash xarajatlarini, shuningdek, harakat tarkibini sezilarli darajada kamaytirish imkonini beradi. Quyidagi jadvalda ta‘minot zanjirlarining uzunliklari keltirilgan.

**TBOOM ta‘minot zanjiri uzunligi (kun)**

**1- jadval.**

Davlatlar	AQSH	Germaniya	Fransiya	Ispaniya	Buyuk Britaniya
Ta‘minot zanjiri uzunligi (kun)	72	50	43	41	28

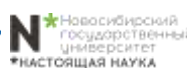
Buyuk Britaniyada boshqa davlatlar bilan taqqoslaganda, TBOOM ni yetkazib berishning o‘rtacha vaqtini sezilarli darajada qisqartirish 6%ni tashkil etadi. Bu mamlakatning asosiy chakana savdo tarmog‘i mintaqaviy logistika markazlarining samarali ishlashi orqali erishiladi. Ayrim davlatlarda TBOOMni yetkazib berishning asosiy muammolari quyidagilardir: ishlab chiqaruvchidan iste‘molchiga yetkazib berish jarayonida mahsulotlarning katta yo‘qotilishi, maxsus harakat tarkibining yetishmasligi, infratuzilmani kam rivojlanish muammolari, shuningdek, ushbu sohadagi samarasiz huquqiy tizim. Yuklarni tashish jarayonida mahsulotlar ko‘p yo‘qotilmoqda. Ko‘p jihatdan, bu ma‘lum bir harorat rejimini saqlashni talab qiladigan mahsulotlarni yetkazib berish faqatgina 15% hollarda maxsus harakatlanuvchi tarkib bilan amalga oshiriladi, boshqa hollarda esa ushbu maqsadlar uchun mo‘ljallanmagan «oddiy» harakat tarkibi qo‘llaniladi. Shu bilan birga, tadqiqot shuni ko‘rsatadiki, rivojlangan mamlakatlarda bu raqam 90% ga teng. Bu holat har yili faqat sabzavot va mevalarni yetkazib berish sohasida ko‘plab mablag‘larning yo‘qotishiga olib keladi. Bu Xitoyda ishlab chiqarilgan jami mahsulotlarning



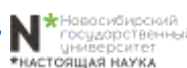
taxminan 30 % ni tashkil etadi. Shu bilan birga, rivojlangan mamlakatlarda bu raqam 5% dan oshmaydi va AQShda - 2 %. Bunday vaziyatning natijasi iste'molchilarning past sifatli oziq-ovqat zaharlanishining yuqori darajasidir. Maxsus harakat tarkibining yetishmasligi. Xitoyda avtomobil transporti butun TBOOM hajmining 25 % ni tashkil qiladi. Biroq, maxsus harakat tarkibining yetishmasligi juda katta muammo hisoblanadi. Shunday qilib, Xitoyning janubiy viloyatlarida ishlab chiqarilgan mahsulotlarning (baliq, sabzavot va mevalar) 50% dan ko'prog'i mamlakatning Shimoliy qismiga maxsus harakat tarkibining yetishmasligi tufayli yetkazib berilmaydi. Infratuzilmani rivojlantirishning past darajasi. Shu kabi muammolar TBOOMni qisqa muddatli saqlash uchun, shuningdek, yukni qayta ishlash uchun imkoniyatlarning yetishmasligi bilan namoyon bo'ladi. Mavjud imkoniyatlar ishlab chiqarilgan mahsulotlarning umumiy hajmining taxminan 25 foizini qamrab oladi. Ko'pgina omborlar, terminallar va boshqalar juda eskirgan, ko'p hollarda mahsulotlar qo'lda ortiqcha yuklanadi. Bu shuni ko'rsatadiki, ixtisoslashgan omborlar asosan yirik port shaharlarida joylashgan bo'lib, bu Xitoy kabi hududga ega bo'lgan mamlakat uchun qabul qilinishi mumkin emas. Samarali huquqiy tizim. Xitoyning ushbu sohadagi huquqiy tizimi juda ajralib turadi, chalkashib ketadi va mavjud muammolarni yanada kuchaytiradi. Shunday qilib, TBOOMni yetkazib berish bo'yicha xorijiy tajriba va muammolar, umuman olganda, dunyodagi kompaniyalar shu kabi muammolarga duch kelayotganligini ko'rsatadi. Biroq, rivojlangan bozor iqtisodiyotiga (Evropa Ittifoqi mamlakatlari, AQSh) xos bo'lgan muammolar rivojlanayotgan mamlakatlardan (Xitoy, Osiyo mamlakatlari va boshqalar) sezilarli farqlarga ega. Birinchisi, raqobat kuchayib borayotgan raqobat tufayli yuzaga keladigan muammolar, shuningdek, xavfsizlik nuqtai nazaridan davlat tomonidan tartibga solish bilan tavsiflanadi. Ikkinchidan, haddan tashqari yuqori yuk tashish xarajatlari, ta'minot zanjiri ishtirokchilarining ortiqcha soni, zamonaviy texnologiyalardan foydalanish imkoniyati yo'qligi, shu jumladan moddiy vositalarning yetishmasligi, eskirgan logistika bazasi.

Keyingi muammo logistika xizmatlarining past sifatini o'z ichiga oladi. Bu yuqoridagi muammoli vaziyatlarning natijasidir, biroq ayni paytda logistika xarajatlarining nisbatan yuqori darajasini qo'llab-quvvatlovchi yana bir omil. O'zbekiston Respublikasi davlat standarti transport xizmatlari sohasida asosiy atamalar va ta'riflar ishlab chiqildi. Ushbu hujjatga muvofiq, «transport xizmatlari sifati» tushunchasi «yo'lovchi, yuk tashish yoki transport ekspeditsiyasining tavsiflari to'plami bo'lib, ular tegishli transport va ishlarda yo'lovchilar, jo'natuvchilar va qabul qiluvchilarning ehtiyojlarini qondirish uchun yaroqliligini belgilaydi». Bizning holatda, qabul qiluvchining asosiy ehtiyoji (chakana yoki kichik ulgurji sotuvchi) belgilangan muddat ichida yetkazib beriladigan mahsulotni olish va yetkazib berish jarayoni davomida kerakli harorat va havo namligiga rioya qilishdir. Shu bilan birga, ushbu ikki qoidaga rioya qilish transport xarajatlarini uning o'sishiga ta'sir qilmasligi kerak. TBOOM ishlab chiqaruvchisi uning jo'natuvchisi bo'lgan taqdirda, bu omillar ham uning uchun muhimdir. Shunday qilib, xizmatlarning past sifati yetkazib berish muddati buzilganligini yoki harorat rejimiga rioya qilmasligini ko'rsatadi. Birinchi holda, logistika xarajatlarining o'sishi mahsulotni sotish vaqtining pasayishi tufayli yuzaga keladi, bu esa muddati tugagandan so'ng sotilmagan mahsulotlarning yuqori balansiga olib kelishi mumkin. Bunday xarajatlar ularning kelib chiqishi tufayli logistika bilan bog'liq bo'lishi mumkin. Ikkinchi holda, ishlab chiqaruvchi tomonidan yuborilgan mahsulotlarning faqat bir qismi iste'molchiga yetib kelganida, xarajatlarining o'sishi mahsulotlarning buzilishi tufayli yuzaga kelishi mumkin. Bu holat tez buziladigan yuklarni tashishni tartibga soluvchi asosiy huquqiy hujjatlar eskirgan va zamonaviy sharoitlarga mos kelmasligi bilan namoyon bo'ladi.

O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi mutasaddi tashkilotlar bilan kelishilgan holda O'zbekiston Respublikasi 01-91 Transport vazirligi tomonidan tasdiqlangan avtomobil transportida yuklarni tashishning umumiy qoidalari mavjud. Ushbu Qoidalarining 13-qismi shaharlararo tashishda tez buziladigan yuklarni avtomobil transportida tashishga bag'ishlangan. Biroq, ushbu normativ-huquqiy hujjatlardagi me'yorlar eskirgan, chunki mamlakatda jiddiy siyosiy va iqtisodiy o'zgarishlar (SSSRning qulashi, O'zbekiston Respublikasidagi bozor iqtisodiyoti bilan huquqiy demokratik davlat qurilishi) ijtimoiy-iqtisodiy hayotning barcha



jihatlariga ta'sir ko'rsatdi. Bundan tashqari, bir qator hollarda qonunchilikda bo'shliqlar mavjud bo'lib, ular ta'minot zanjirlari ishtirokchilariga samarali huquqiy qo'llab-quvvatlashga asoslangan munosabatlarni o'rnatishga imkon bermaydi. Yana bir muhim muammo O'zbekiston Respublikasi hududida TBOOMni yetkazib berish faoliyatini nazorat qilish va hisobga olishning yetishmasligi deb ta'riflanishi mumkin. Ayni paytda, u yoki boshqa yuridik shaxslar tomonidan mahsulot harakat tarkibi va tashish uchun qo'llaniladigan qoidalarga rioya qilish, TBOOM yuk oqimlarining soni va tuzilishi haqida ma'lumot to'plash emas. Bunday muammo ushbu tizimdagi zaif tomonlarni aniqlash va tahlil qilishni qiyinlashtiradi va mavjud vaziyatni yaxshilashga qaratilgan tegishli boshqaruv qarorlarini qabul qilishni taqozo etadi. Yo'l-transport infratuzilmasining rivojlanish darajasining pastligi ham yuqoridagi nuqsonlarning yechimini hal etishga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Bu holat nafaqat transport sohasiga, balki butun yuk tashish jarayonining barcha ijtimoiy-iqtisodiy tarkibiy qismiga ham salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Shunday qilib, yirik shaharlar orasidagi yo'l infratuzilmasining yomonligi samaradorlikka salbiy ta'sir etmoqda. Bu transport vositalarining tranzit vaqtini ko'paytirishga va natijada yoqilg'i sarfini oshirishga olib keladi. Bundan tashqari, bu mintaqadagi ekologik vaziyatga va harakatlantiruvchi haydovchilarning psixo-emotsional holatiga salbiy ta'sir ko'rsatadi. Shu bilan birga, ko'p hollarda avtomobil transportiga alternativa yo'q. Zamonaviy talablarga javob bermaydigan transport infratuzilmasi ko'pincha TBOOMni yetkazib berishda muhim to'siq hisoblanadi. Bu muammo O'zbekiston Respublikasi hududlarida ayniqsa keskin. Bu mahsulotni yetkazib beradigan tashkilot muqobil yetkazib berish yo'llarini izlashga yoki boshqa transport vositasidan (masalan, temir yo'l, avtomobil o'rniga) foydalanishga majbur bo'lishiga olib keladi. Bularning barchasi yetkazib berish xarajatlarining sezilarli darajada oshishiga olib keladi, bu esa mahsulotning yakuniy narxiga bevosita ta'sir qiladi. Shu bilan birga, tashuvchilar yuklarni tashish tariflarida harakat tarkibini ta'mirlash xarajatlarini qoplashga majbur. Natijada, bu xarajatlar transport xarajatlarining oshishiga ta'sir qiladi va natijada yakuniy mahsulot narxiga ta'sir qiladi. Transport xarajatlarining o'sishiga bevosita ta'sir ko'rsatadigan yana bir omil-yo'l harakati xavfsizligining past darajasi. Bu holda logistika xarajatlariga ta'sir mexanizmlaridan biri quyidagilar. Tashuvchi kompaniyalarning aksariyati sug'urta kompaniyalari xizmatlaridan foydalanadilar va xavflarni kamaytirish uchun tashilgan yuklarni sug'urta qilishadi. O'z navbatida, sug'urta kompaniyalari sug'urta tariflarini oshiradilar. Buning uchun ular mijozlar orasida baxtsiz hodisalardan yuqori miqdorda zarar ko'radi. Natijada, bu xarajatlar transport xarajatlari tarkibida mavjud. Hududning katta uzunligi, shuningdek, murakkab iqlim sharoitlari ob'ektiv omillardir va, albatta, logistika xarajatlarini ularning o'sishiga ta'sir qiladi. Harakat tarkibining sezilarli darajada a'sinmasi, shuningdek O'zbekiston Respublikasi transport tizimining hozirgi holati uchun muhim muammo hisoblanadi. Rasmiy ma'lumotlarga ko'ra asosiy transport vositalarining eskirishi 55-70 foizga yetadi va eng muhimi, uning o'sish tendentsiyasi davom etmoqda. Harakat tarkibining yangilash sohasidagi bunday salbiy holat, birinchi navbatda, transport xarajatlarining oshishiga olib keladi. Qarish vaqtida, tez buziladigan yuklarni tashish uchun mo'ljallangan maxsus transport vositalarining tanasi tananing ichki qismi va tashqi havo o'rtasidagi haroratni yomonlashtiradi. Shunday qilib, sovutish (yoki issiqlik) zavodi ko'proq sovuq (yoki issiqlik) ishlab chiqaradi, bu esa yoqilg'i sarfini oshiradi. Bundan tashqari, bunday transport vositalarining xizmat muddati «oddiy» transport vositalarining xizmat muddatidan kamroq. Ushbu muammoning yana bir jihati ekologik vaziyatga salbiy ta'sir ko'rsatadi, chunki eski harakat tarkibi atmosferaga yangi transport vositalariga qaraganda ko'proq zararli ifloslantiruvchi moddalarni chiqaradi. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, maxsus harakatlanuvchi tarkibning yoshi uning tanasida operatsiya vaqtida harorat tushishi mumkin, bu esa tashilayotgan yukning sifatiga zarar yetkazishi yoki pasayishiga olib kelishi mumkin. Ushbu muammoning yana bir jihati xalqaro avtomobil transporti bozorida tashuvchilarining raqobatbardoshligini kamaytirishdir, chunki bunday vaziyatning yuqoridagi salbiy oqibatlarining barchasi transport xizmatlarining xaridorlarni past narxlarda yuqori sifatli xizmatlarni ko'rsatadigan boshqa tashuvchilarni tanlash bo'yicha mantiqiy xulosaga olib keladi. TBOOMni yetkazib berish jarayonida ishtirokchilarning samarali o'zaro ta'sirining yo'qligi, shuningdek, mahsulot yetkazib berish xarajatlarining oshishiga olib keladi. Hamkorlar o'rtasida



yuqori darajadagi hamkorlikni ta'minlaydigan samarali mexanizm bo'lmasa, kompaniyalar bir-birining funktsiyalarining bir qismini takrorlashga majbur bo'lishadi, bu esa xarajatlarning oshishiga olib keladi. Kompaniyaning ayrim funktsiyalari, masalan, logistika xizmatlari provayderlariga topshirilishi mumkin. Bundan tashqari, bu holat transportni boshqarish va umuman yetkazib berishning yetarli darajada samarali tizimi tufayli rivojlanadi.

Yuqoridagi muammolarni hal etishda vazirliklar va tegishli hokimiyat vakillari qabul qilgan qaror va farmoyishlar asosida ishlarni to'g'ri tashkil etish kerak. Yangi va sifatli transport tarkibni tanlash, yo'l ifratuzilmasini yaxshilash va yetkazib beruvchi va qabul qiluvchilar o'rtasidagi aloqani mustahkam qilish lozimdir.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. A. R. Shepherd, "Features and specificity of food transportation" in Young scientist 2016, 13(1), pp. 132-134, [moluch.ru/archive/117/28964/](http://moluch.ru/archive/117/28964/)
2. Е.В. Круглова. Особенности транспортировки скоропортящихся грузов. Молодой ученый. - № 19 (78) ноябрь- 2 2014 г. стр. 312-316
3. Грунов, М. и Пирамуту, С. RFID в цепочках поставок скоропортящихся пищевых продуктов — оставшийся срок годности вместо даты истечения срока годности. Международный журнал экономики производства, 2013, 717-727с.
4. Миротин, Л. Б. Новый подход к менеджменту перевозки скоропортящихся грузов в смешанном сообщении / Л. Б. Миротин, И. А. Башмаков, Б. А. Мамедов / Грузовик. – 2019. – № 6. – С. 43–46.

