

YAGONA ELEKTRON YUK HUJJATI TASHKIL ETISH ORQALI MULTIMODAL TASHISHLARNI TASHKIL QILISH

Mehriyev Muhiddin Sayimovich

Samarqand temiryo‘l texnikumi

ORCID: 0009-0004-3071-3551

mmekhriev@mail.ru

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21428380>

Annotatsiya. Temir yo‘l transporti va avtomobil transportida multimodal tashishlarida qo‘llaniladigan yuk hujjatlarini yagona elektron formatda shakllantirishning tashkiliy-huquqiy va texnologik asoslari vazifa qilib belgilangan. Yevropa va MDH mamlakatlarida CIM, SMGS va CMR hujjatlari alohida transport huquqi tizimlariga tegishli bo‘lib, transport turi almashganda ma‘lumotlarni takroran kiritish, hujjatlarni qayta rasmiylashtirish va nazorat amallarining ko‘payishiga olib kelishi tahlil qilingan. Yagona elektron yuk hujjatining ma‘lumotlar modeli, ishtirokchilar o‘rtasidagi axborot oqimi, identifikatsiya va autentifikatsiya mexanizmi shakllantirish hamda yuk hujjatni raqamlashtirish taklifi ishlab chiqilgan. Taklif etilayotgan yechim temir yo‘l, avtomobil transporti, bojxona organlari va transport ekspeditorlarning axborot tizimini integratsiyalash orqali hujjatlarni rasmiylashtirish vaqtini qisqartirish va qog‘oz hujjatlar raqamlashtirishga qaratilgan.

Kalit so‘zlar: multimodal tashish, yuk hujjati, logistika, hujjatni elektron raqamlashtirish, hujjat integratsiyasi.

Kirish. Xalqaro transport koridorlarida yuklarni yetkazib berish jarayoni ko‘pincha temir yo‘l, avtomobil transporti, terminal, bojxona va ekspeditorlik xizmatlarining ketma-ket ishtirokini talab etadi. Bunday zanjirda tashishning fizik uzluksizligi ta‘minlangan bo‘lsa-da, hujjatlarning huquqiy va axborot jihatdan uzluksizligi har doim ham mavjud emas. Temir yo‘l tashishlarida COTIF/CIM va SMGS, avtomobil tashishlarida esa CMR talablari qo‘llaniladi. Har bir tizimning o‘z rekvizitlari, javobgarlik qoidalari, axborot formati va tasdiqlash tartibi bo‘lganligi sababli transport turi yoki huquqiy hudud almashganda ma‘lumotlarni qayta kiritish ehtiyoji yuzaga keladi [4].

CIM/SMGS yagona nakladnoyi ikki temir yo‘l huquqi tizimi chegarasida hujjatlarni qayta yozish zaruratini sezilarli kamaytiradi. Biroq u temir yo‘l–avtomobil–bojxona–ekspeditor zanjirining barcha ishtirokchilarini qamrab oladigan universal multimodal hujjat vazifasini to‘liq bajarmaydi. Shu sababli tashish buyurtmasi, tijorat ma‘lumotlari, transport rekvizitlari, bojxona maqomi, yukni topshirish-qabul qilish dalolatnomalari va hisob-kitob ma‘lumotlari ko‘pincha turli axborot tizimlarida alohida yuritiladi. Natijada bir xil ma‘lumot bir necha marotaba kiritiladi, formatlar mos kelmasligi tufayli xatolar paydo bo‘ladi va nazorat punktlarida hujjatlarni tekshirish muddati uzayadi.

O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi Qonunida aralash tashish tushunchasi va transportning bir yoki bir nechta turidan foydalanish imkoniyati nazarda tutilgan [1]. “Elektron hujjat aylanishi to‘g‘risida”gi Qonunga ko‘ra, belgilangan tartibda shakllantirilgan elektron hujjat qog‘oz hujjat bilan teng yuridik kuchga ega [2]. Elektron raqamli imzo esa hujjat muallifini identifikatsiya qilish, ma‘lumotlarning yaxlitligini tasdiqlash va soxtalashtirish xavfini kamaytirish imkonini beradi [3]. Demak, yagona elektron yuk hujjatini yaratish uchun umumiy huquqiy baza mavjud, lekin transport ishtirokchilarining funksiyalari, ma‘lumotlar tarkibi va tarmoqlararo tan olish tartibini aniq belgilaydigan amaliy mexanizm ishlab chiqilishi lozim.

Tadqiqotning maqsadi temir yo'ltransporti va avtomobil transportida multimodal tashishlarida yagona elektron yuk hujjatini shakllantirish, yuritish va joriy etish mexanizmini ishlab chiqish hamda uning hujjat aylanishi samaradorligiga ta'sirini baholashdan iborat.

Tadqiqot metodologiyasi. Tadqiqotda tizimli tahlil, mavjud transport hujjatlarini qiyoslash, biznes-jarayonlarni funksional qilish va maqsadli ko'rsatkichlar asosida samaradorlikni aniqlash usullaridan foydalanildi. CIM, SMGS va CMR hujjatlaridagi umumiy jo'natuvchi, qabul qiluvchi, yuk tashuvchi, yuk nomi, hajmi, jo'natish va yetkazish punktlari, transport vositasi, chegara va bojxona ma'lumotlari kabi guruhlariga ajratildi. Faqat muayyan transport turiga xos bo'lgan ma'lumotlar yuk hujjatning modul qismiga kiritildi.

Yagona yuk hujjat modeli "birlamchi ma'lumotni bir marta kiritish va keyingi bosqichlarda vakolat doirasida to'ldirish" tamoyiliga asoslangan holda amalga oshiriladi. Har bir ishtirokchi hujjatning barcha grafalarini emas, faqat o'z vakolatiga tegishli qismini kirgizadi. Hujjatdagi har bir o'zgarish vaqt belgisi, foydalanuvchi identifikatori va elektron raqamli imzo bilan qayd etiladi. Mazkur yondashuv ma'lumotlar manbasini aniqlash, o'zgarishlar tarixini tiklash va javobgarlikni chegaralash imkonini beradi.

Amaldagi hujjat aylanishida jo'natuvchi dastlab tijorat hujjatlarini, keyin esa tanlangan transport turiga mos yuk hujjatini rasmiylashtiradi. Yuk avtomobildan temir yo'lga yoki aksincha qayta ortilganda yangi tashuvchi o'zining axborot tizimida ma'lumotlarni takroran shakllantiradi. Bojxona organlari esa deklaratsiya va transport hujjatlaridagi ma'lumotlarni solishtiradi.

1-jadval.

Amaldagi va taklif etilayotgan hujjat aylanishining taqqoslanishi

Ko'rsatkichlar	Amaldagi tartib	Yagona elektron hujjat
Ma'lumot kiritish	Har bir ishtirokchi tizimida takroran	Bir marta kiritiladi, bosqichma-bosqich to'ldiriladi
Hujjatlar soni	6–10 tagacha alohida shakl	Bitta asosiy elektron yozuv va uning modullari
Tasdiqlash	Imzo, muhr va alohida tekshiruvlar	ERI, vaqt belgisi va avtomatik validatsiya
Transport turi almashishi	Yangi hujjat yoki qayta rasmiylashtirish	Hujjat maqomi va tashuvchi moduli yangilanadi
Xatolarni aniqlash	Ko'pincha keyingi nazorat bosqichida	Kiritish vaqtida format va mantiqiy nazorat
Kuzatuvchanlik	Turli tizimlarda parchalangan	Yagona identifikator va o'zgarishlar jurnali

Taqqoslash natijasida asosiy muammo hujjatning qog'oz yoki elektron shaklida emas, balki ma'lumotlar modelining parchalanib ketganligida ekanligi aniqlandi. Agar mavjud qog'oz blankalar shunchaki elektron ko'rinishga o'tkazilsa, bir xil ma'lumotni takror kiritish muammosi saqlanib qoladi. Shuning uchun taklif etilayotgan tizim hujjatlarni skanerlashga emas, barcha ishtirokchilar tan oladigan strukturaviy ma'lumotlar to'plamini yaratishga asoslanishi kerak.

Taklif etilayotgan platforma temir yo'l tashuvchisi, avtomobil tashuvchisi, bojxona organlari, terminal, ekspeditor, jo'natuvchi va qabul qiluvchining axborot tizimlarini dasturiy interfeyslar orqali bog'laydi. Hujjatga yagona identifikatsiya raqami beriladi. Ushbu raqam yuk partiyasi,

konteyner, vagon yoki avtomobil, shartnoma va bojxona deklaratsiyasi bilan bog'lanadi. Natijada ishtirokchilar alohida fayllarni yubormaydi, balki vakolat asosida bitta ma'lumotlar yozuviga murojaat qiladi.

Yagona hujjatning ma'lumotlar tarkibi beshta blokdan iborat bo'lishi tavsiya etiladi: 1) shartnoma va ishtirokchilar rekvizitlari; 2) yukning tijorat va texnik tavsifi; 3) transport marshruti hamda transport vositalari; 4) bojxona, chegara va ruxsatnoma ma'lumotlari; 5) topshirish-qabul qilish, hodisalar, to'lov va da'volar tarixi.

Identifikatsiya va autentifikatsiya ko'p bosqichli mexanizm asosida amalga oshiriladi. Yuridik shaxs axborot tizimida ro'yxatdan o'tadi, foydalanuvchilarga rollar birlashtiriladi va muhim operatsiyalar elektron raqamli imzo bilan tasdiqlanadi. Hujjatning yaxlitligini tekshirish uchun nazorat xesh-summasi, vaqt belgisi va versiyalar jurnali qo'llanadi. Bu talablar UNCITRALning elektron o'tkaziladigan yozuvlar bo'yicha funksional ekvivalentlik, nazorat va yaxlitlik tamoyillariga mos keladi. Me'yoriy jihatdan elektron yuk hujjatning yaratilgan, jo'natilgan, qabul qilingan va yakunlangan vaqti, asl nusxa maqomi, xatoni tuzatish tartibi, hujjatga kirish huquqi hamda arxivda saqlash muddati alohida reglamentda mustahkamlanishi lozim. Shuningdek, tizim ishlaymay qolgan holatda qo'llaniladigan zaxira tartibi, elektron imzo sertifikatini bekor qilinganda bajariladigan operatsiyalar va xorijiy elektron imzolarni tan olish mexanizmi belgilanishi zarur. Shu shartlar bajarilganda yagona yuk hujjati logistika ishtirokchilari uchun nafaqat texnik, balki huquqiy jihatdan ham ishonchli axborot manbaiga aylanadi.

Xulosa. Temir yo'l transporti va avtomobil transporti o'rtasida multimodal tashishlarida hujjatlarning turli huquqiy va axborot tizimlarida yuritilishi yuk haqidagi bir xil ma'lumotlarni takroran kiritish, transport turi almashganda qayta rasmiylashtirish va nazorat muddatining uzayishiga sabab bo'ladi. Muammoni faqat qog'oz hujjatlarni elektronlashtirish orqali emas, balki barcha ishtirokchilar uchun yagona strukturaviy ma'lumotlar yozuvini shakllantirish orqali hal etish mumkin. Taklif etilgan yagona elektron yuk hujjati jo'natuvchi, temir yo'l transporti va avtomobil transporti tashuvchilari, bojxona, terminal, ekspeditor hamda qabul qiluvchining vakolatlarini bitta platformada rasmiylashtiriladi.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonuni. O'RQ-706-son, 2021-yil 9-avgust.
2. O'zbekiston Respublikasining "Elektron hujjat aylanishi to'g'risida"gi Qonuni. 611-II-son, 2004-yil 29-aprel.
3. O'zbekiston Respublikasining "Elektron raqamli imzo to'g'risida"gi Qonuni. O'RQ-793-son, 2022-yil 12-oktabr.
4. OSJD-CIT. CIM/SMGS Consignment Note Manual and specifications for the electronic CIM/SMGS consignment note.
5. O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PQ-28-son qarori, 2025-yil 27-yanvar.