



ХАЛҚАРО ЮКЛАРНИ ТАШИШ БОЗОРИДА НАРХ СИЁСАТИНИНГ ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТЛАРИ

И.А.Хайдаров,

*Тошкент Давлат Транспорт Университети «Транспорт
иқтисодиёти» кафедраси доценти, PhD;*

Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев 2024 йил 18 январдаги “Инвестиция, экспорт ва халқаро ҳамкорлик соҳаларда амалга оширилиши лозим бўлган устувор вазифалар юзасидан видеоселектор йиғилиши”да халқаро савдо-сотиқда, шу жумладан халқаро юк ташиш соҳасида рақобат муҳитини таъминлаш, эришилган ютуқлар ва мавжуд муаммоларга алоҳида тўхталиб ўтдилар. Давлат миқёсида халқаро ҳамкорликнинг аҳамияти ҳақида Президентимиз: “экспортнинг 50 фоизи 4 та бозорга – Россия, Хитой, Қозоғистон ва Туркияга тўғри келиши ёки, экспортнинг асосий қисмини ташкил қиладиган 20 турдаги маҳсулот 1 та бозорга боғлиқ бўлиб қолгани таъкидланди. Улардан ташқари экспортни 1 миллиард долларга чиқариш мумкин бўлган мамлакатлар билан яқиндан ишлаш муҳимлиги кўрсатиб ўтилди. Шунингдек, йиғилишда ўтган йили 13 та давлатга экспорт камайганлиги, айрим мамлакатларда юк ташишда қўшимча йиғимлар мавжудлиги, стратегик темир йўл коридорларини барпо этиш доирасидаги ишларни фаоллаштириш лозимлиги қайд этилди”--деди. Бугунги кунда 31 та товарлар гуруҳи ва 82 турдаги хизматлар бозорида 245 та корхона монопол ҳолатда сақланиб қолмоқда. Йиғилишда рақобатни ривожлантириш ва монополияга қарши курашиш борасида мутлақо янги тизим яратиш лозимлиги таъкидланди. Бундай стратегик масалаларни ҳал қилиш учун мамлакатимизда юқори сифатли, ишончли ва эркин рақобатга асосланган транспорт логистик хизматлар бозорини шакллантириш ва ривожлантириш зарурдир. Халқаро савдо-сотиқ ва ижтимоий-иқтисодий муносабатларни



ривожлантиришда айнан транспорт логистик хизматлар бозори асосий восита ҳисобланади.

Транспорт хизматлари бозори—бу бир томондан транспорт, экспедиторлик, божхона-брокерлик ва бошқа логистик ташкилотлар мажмуаси, иккинчи томондан эса нотранспорт ташкилотлари ва истеъмолчилар ўртасида транспорт логистик хизматларини эркин сотиш, харид қилиш муносабатларидир. Транспорт хизматлари бозорида асосий иштирокчилар сифатида юк ташувчилар (перевозчики), мижозлар (юк эгалари) ва логистик ташкилотлар қатнашадилар. Транспорт логистик хизматлар бозорининг ҳозирги аҳволини тадқиқ қилишдан аввал мазкур бозордаги асосий иштирокчиларни кўриб чиқиш лозимдир. Темир йўл транспорти соҳасида “юк ташувчи” сифатида монополь мавқеига эга бўлган “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ иштирок этади. Мазкур компания билан бевосита шартнома тузган логистик экспедиторлик корхоналари шартли равишда “асосий экспедиторлар”, бундай шартномаси бўлмаганлари эса “воситачи экспедиторлар” деб аталади. Бугунги кунда Ўзбекистон ҳудуди бўйича 5 тагина асосий экспедитор бўлиб, шундан 2 таси давлат корхонаси, қолганлари эса қўшма корхона, хорижий компания, хусусий корхона ва бошқа шаклдаги фирмалардир. Таққослаш учун Қозоғистон ва Россия темир йўлларида юзлаб компаниялар асосий экспедитор шартномаларини тузишган. Бозорда иштирок этаётган ўнлаб воситачи экспедиторлар логистик хизматларни асосий экспедиторлардан сотиб олишга ва ўз фойда миқдорини ҳисобга олиб, уни мижозга таклиф қиладилар.

Транспорт логистик хизматлар бозорида талабдан келиб чиққан ҳолда, логистик компаниялар томонидан юкни ортиш-тушириш, вагонни излаш ва кузатиб бориш, юкни суғурталаш, темир йўл кодларини сотиш (темир йўл тарифларини сотиш), омбор хизматлари, хусусий вагонни ижарага бериш, ташиш маршрутларини белгилаш ва рухсатнома олиш каби хизматларни таклиф этмоқда. Бу хизматлар орасида темир йўл кодларини сотиш энг катта улушни эгаллайди. Мижозлар кўпроқ шу хизматни сотиб олмоқдалар.



Ўзбекистон ҳудуди бўйича темир йўл кодларининг нархи юк оғирлиги ва тури, вагон типи, қайси вагон паркига тегишлилиги (давлат ёки хусусий парк), ташиш масофасига боғлиқ бўлиб, унинг нархи “юк ташувчи”, яъни “ЎТЙ” АЖ томонидан белгиланади. Ушбу хизматни мижозларга тақдим этишда асосий ва воситачи экспедиторлар ўртасида тенгсиз рақобат юз беради, яъни асосий экспедитор биринчи қўл бўлганлиги боис деярли барча ҳолларда нарх рақобати бўйича ютиб чиқади. Воситачи экспедиторларнинг аксарияти микро ёки кичик корхоналар, МЧЖ шаклида бўлганлиги сабабли бозорга мосланувчан бўлади ва мижозларга тезроқ ва сифатли хизмат кўрсатади. Бу эса қимматроқ бўлсада, мижозни воситачи экспедитор билан ишлашга олиб келади.

Хорижий мамлакатлар тажрибаси шуни кўрсатмоқдаки, транспорт логистик хизматлар бозорида фақат эркин рақобат бўлгандагина барча логистик корхоналар тўла қонли ишлашлари мумкин. Эркин рақобатни шакллантириш учун қуйидаги шартларга риоя қилиниши зарур:

1. Ҳар бир асосий экспедитор бўйича иш ҳажми тахминан бир хил бўлиши ва кодларни сотиш бозорига сезиларли таъсир ўтказмаслиги;
2. Асосий экспедиторлар ўзаро нарх сиёсати масаласи бўйича келишиб олишларига йўл қўйилмаслиги;
3. Мижозлар кодларнинг нархи ҳақида етарли ахборотга эга бўлишлари;
4. Айрим турдаги юклар учун код сотишни чекланмаслиги.

Лекин, темир йўл кодларини сотиш бозорида асосий экспедиторлар ўртасида ғирром рақобат ҳам юз бермоқда. Буни устига айрим турдаги юкларни ташишда экспедиторларга чекловлар қўйилган, бу эса шу хизматлар бозорида монополиянинг келиб чиқишига сабабчи бўлмоқда. Масалан, экспорт, импорт ва транзит йўналишларда суюлтирилган газ, хом нефт, нефт маҳсулотлари, кимёвий моддалар, қурилган мевалар, минерал ўғитларни ташишда монополист компанияларнинг мавжудлиги яққол мисолдир. Айрим турдаги юкларни ташишнинг монополлашгани охир-оқибатда бу хизматнинг



асл нархини билишга мижоз учун имкон бермаяпти. Шунингдек, мазкур бозорда айрим асосий экспедиторлар томонидан яширин монополия сиёсатини юргизиш белгилари намоён бўлмоқда. Бозорнинг айрим сегментини тўлиқ эгаллаш учун асосий экспедитор томонидан қандайдир воситачи экспедиторнинг очилиши ва келгусида маълум бир юклар фақат шу воситачидан ўтиши йўлга қўйилиши яширин монополиянинг белгиларидан биридир.

Бизнинг назаримизда, транспорт логистик хизматлар бозорида эркин рақобатни шакллантириш ва монополия белгиларини таг-туғи билан йўқ қилиш учун “Ўзтемирйўлназорати”, “Ўзбекистон Республикаси монополияга қарши курашиш қўмитаси”, транспорт бўйича ҳуқуқни муҳофаза қилиш органлари қонунчиликдан келиб чиққан ҳолда назорат мониторингини ўрнатишлари ва тегишли чоралар кўришлари лозимдир. Монополияга барҳам бериш ва рақобатни кучайтириш соҳасида кучли мутахассислар зарурлиги борасида Президентимиз: “Қачон рақобатга тайёр бўламиз? Соҳа ва тармоқларимиз тайёр бўлса. Соҳалар қачон тайёр бўлади? Мутахассислар бўлса. Энг заиф жойимиз: малакали мутахассислар етишмайди, технология йўқ, стандартлар йўқ. Шунинг учун бу соҳани деярли бошидан бошлашимиз керак”—дедилар.

Бунда мутахассиснинг энг мураккаб вазифаси —бу яширин тусда монополистик фаолиятини олиб бораётган компанияларни фош қилиш ва уларнинг монопол сиёсатини исботлаб беришдир. Айрим халқаро монопол компанияларнинг бош офиси хорижий мамлакатда эканлиги бу масаланинг ойдинлашувини янада қийинлаштиради. Бундай монопол компанияларнинг “думини туғиб қўйиш” тадбири ҳар доим ҳам яхши натижа бермайди, сабаби улар халқаро трансмиллий компаниялар (ТМК) таркибида фаолият юргизади ва бир қанча давлатларни қамраб олган. Фараз қилайлик, “Х” логистик компанияси Ўзбекистон, Тожикистон, Туркменистон, Қозоғистон, Россия ва Белоруссия ҳудудларида минерал ўғитларни ташиш бўйича монополиyani ўрнатган. Бу компания билан бошқалар рақобатлаша олмайди, чунки улар



тарифлар бўйича эксклюзив чегирмаларни олишга эришган. Энди Ўзбекистон ҳудуди бўйича рақобатни кучайтириш ва монополияга барҳам бериш мақсадида минерал ўғитни ташишни “Y” компанияга тўлиқ топширилса, бу компания барибир товарни экспортга чиқара олмайди, чунки товарни бошқа давлатларда ташиш тарифини сотиб олиши учун яна ўша “X” компанияга мурожаат қилишга тўғри келади. “X” компания ўз навбатида “Y” компанияга юқори ставкада тарифларни тақдим этиб, уларни шу тариқа жазолашади ва келгусида бошқа “ўйин”ни бузмасликка чақиришади.

Монополистик бозорнинг айрим белгилари воситачи экспедиторларнинг, айниқса резидентларнинг фаолият юргизиши қийинлаштирмоқда. Кўпгина янги очилган воситачилар касодга учрамоқдалар. Кичик бизнес субъекти ҳисобланувчи микрофирма, кичик корхоналар учун логистик хизматлар бозорига кириб боришда етарлича шарт-шароитлар яратилмаган.

Баъзи ҳолларда хаттоки юк ташувчи вакиллари томонидан воситачиларга ушбу бозорга киришга тақиқлашлари кузатилмоқда. Давлат бошқарув органлари, жойлардаги бошқарув органларининг мансабдор шахслари томонидан хом-ашё, товарлар ва хизматлар бозорига эркин кириб боришига бирон-бир чекловларни қўйилишига йўл қўйилмайди. Воситачи экспедиторларнинг бундай ҳуқуқлари Ўзбекистон Республикасининг Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик Кодекси ва бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда ўз ифодасини акс этган.

Шунингдек, транспорт логистик хизматлар бозорида айрим турдаги хизматларни тақдим этишда соф монополия ҳолатлари юз берган. Бу аввало логистик компанияларнинг ўз маблағлари ҳисобидан янги турдаги хизматларни таклиф қилишда намоён бўлади. Масалан, темир йўл соҳасида махсус цистерналар, рефрижератор контейнерлар, танк-контейнерларни ижарага бериш хизмати, автомобил транспортида эса ногабарит ва жуда узун юкларни ташиш хизмати, махсус автоцистерналар учун бошқа давлатлардан ўтишига рухсатнома олиш (дозвол)ни мисол қилиш мумкин.



Халқаро миқёсда транспорт-логистик хизматларни кўрсатишда рақобатни кучайтириш ва монополияга барҳам бериш учун қуйидагиларни таклиф этамиз:

1. Юк ташувчи (“ЎТЙ” АЖ) билан ташиш шартномасини тузган асосий экспедиторлар сонини камида 30-40 тагача етказиш. Бунинг учун шартнома тузишга қўйиладиган шартларни йўқ қилиш ёки уларни осонлаштириш;

2. Айрим экспедиторлик компанияларига “ЎТЙ” АЖ томонидан эксклюзив ставкаларни тақдим этиш амалиётидан воз кечиб, барча юк ташиш иштирокчиларига тенг шартларда бир хил ставкаларни бериш амалиётига ўтиш. Бундай шароитда ҳар бир компания рақобат асосида сифатли хизмат кўрсатиб, мижоз кўнглини олишга интилади ва эркин, соғлом рақобат муҳитини юзага келтиради.

3. Монополияга қарши курашиш қўмитаси ҳузуридаги Истеъмолчилар ҳуқуқларини ҳимоя қилиш агентлигининг мутахассислари юк ташиш хизматидан фойдаланувчилар базасини яратиши, улар билан мунтазам равишда мулоқотда бўлиб, шикоят ва таклифларни тўплашлари ва шу асосда таъсирчан чора-тадбирларни ишлаб чиқиш;

4. Давлат иштирокидаги корхоналарда монополияга қарши комплаенс тизими жорий этилганда, халқаро миқёсда монопол сиёсат юргизувчи нодавлат компаниялар фаолиятига деярли таъсири бўлмайди. Шу сабабли, монополияга қарши комплаенс тизимини нафақат давлат ташкилотларида, балки халқаро ҳуқуқ нормалари асосида нодавлат маҳаллий ва хорижий компанияларда ҳам жорий этиш амалий аҳамиятга эга бўларди.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР

1. “Халқ сўзи” газетаси, 2020 йил 29-май, №113
2. <https://antimon.gov.uz/uzb/komplaens-tizimi-yo-l-haritasi-yangi-qonun-loyihasi-monopoliyaga-qarshi-kurashda-tirgak-bo-lishi-kerak2>
3. <https://lex.uz/docs/2006789> Ўзбекистон Республикасининг қонуни “Тадбиркорлик фаолияти эркинлигининг кафолатлари тўғрисида”



4. <https://www.youtube.com/watch?v=RBHjh0u-VzY&feature=youtu.be> Рақобат – бозор иқтисодиётига қатъий ўтиш жараёнида принципиал масала.
5. <https://railway.uz/> саҳифаси
6. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. Учебник. — М.: Транслит, 2006. — 528 с.