



ISSN: 2181-9416

YURIST AXBOROTNOMASI

ВЕСТНИК ЮРИСТА * LAWYER HERALD

HUQUQIY, IJTIMOIIY, ILMIY-AMALIY JURNAL



CYBERLENINKA

НАУЧНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ
БИБЛИОТЕКА
LIBRARY.RU

YURIST AXBOROTNOMASI

6-SON, 8-JILD

ВЕСТНИК ЮРИСТА

НОМЕР 6, ВЫПУСК 8

LAWYER HERALD

VOLUME 8, ISSUE 6



ESHONQULOV Azimjon Azamatovich
O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi huzuridagi
Yuridik kadrlarni qayta tayyorlash va malakasini
oshirish instituti o'qituvchisi
E-mail: azimkhon.uz@gmail.com

AVTOTRANSPORT LOGISTIKA SOHASIDA MANFAATLAR TO'QNASHUVINI BOSHQARISH MASALALARI

For citation (iqtibos keltirish uchun, для цитирования): ESHONQULOV A.A.
Avtotransport logistika sohasida manfaatlar to'qnashuvini boshqarish masalalari // Yurist
axborotnomasi – Вестник юриста – Lawyer herald. № 6 (2025) B. 152–159.



6 (2025) DOI <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9416-2025-2-15>

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada O'zbekistonning avtotransport-logistika sohasida manfaatlar to'qnashuvini boshqarishning huquqiy va institutsional jihatlarini tizimli ravishda tahlil qilinadi. Mavzu davlat boshqaruvi va avtotransport sohasida shaffoflik, halollik hamda korrupsiyaning oldini olish masalalari bilan bevosita bog'liq bo'lib, ayniqsa litsenziyalash, ruxsatnoma berish va nazorat-inspeksiya faoliyatida yuzaga keladigan huquqiy xatarlarni ochib beradi. Ishning asosiy maqsadi – avtotransport logistika sohasida manfaatlar to'qnashuvi paydo bo'lishiga sabab bo'layotgan omillarni aniqlash, amaldagi qonunchilikni baholash va ularni bartaraf etish bo'yicha ilmiy-amaliy takliflar ishlab chiqishdan iborat. Maqolada 2024-yilda qabul qilingan "Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risida"gi Qonun normalari avtotransport sohasi misolida tahlil qilinib, transport nazorati inspeksiyasi faoliyatidagi potensial manfaatdorlik holatlari ko'rsatib berilgan. Shuningdek, Yevropa Ittifoqi, AQSH va Janubiy Koreya tajribasi asosida manfaatlar to'qnashuvini boshqarishning samarali mexanizmlari o'rganilgan. Tadqiqot natijasida litsenziyalash va nazorat jarayonlarini raqamlashtirish, manfaatdorlik deklaratsiyalarini joriy etish, mustaqil va jamoatchilik nazoratini kuchaytirish avtotransport logistikasi sohasidagi manfaatlar to'qnashuvi bilan bog'liq huquqbuzarliklarning oldini olishda muhim ahamiyat kasb etishi asoslab berilgan. Ishning ilmiy yangiligi shundaki, manfaatlar to'qnashuvi muammosi ilk bor O'zbekiston avtotransport logistika sohasi kontekstida kompleks huquqiy tahlil qilinadi.

Kalit so'zlar: manfaatlar to'qnashuvi, avtotransport logistika, transport nazorati, litsenziyalash, ruxsatnomalar, korrupsiyaning oldini olish, davlat xizmati, shaffoflik, raqamlashtirish, jamoatchilik nazorati.

ЭШОНКУЛОВ Азимжон Азаматович
Преподаватель Института переподготовки и
Повышения квалификации юридических
кадров при Министерстве юстиции
Республики Узбекистан
E-mail: azimkhon.uz@gmail.com

ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНФЛИКТОМ ИНТЕРЕСОВ В СФЕРЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

АННОТАЦИЯ

В статье проводится комплексный анализ правовых и институциональных аспектов управления конфликтом интересов в сфере автотранспортной логистики Республики Узбекистан. Рассматриваемая тема имеет особую актуальность в контексте повышения прозрачности государственного управления, обеспечения добросовестности должностных лиц и предупреждения коррупционных правонарушений в транспортной отрасли. Основная цель работы заключается в выявлении

факторов, способствующих возникновению конфликта интересов в сфере автотранспортной логистики, оценке действующего законодательства и разработке научно-практических предложений по их устранению. В статье анализируются положения Закона Республики Узбекистан «О конфликте интересов» 2024 года применительно к деятельности органов автотранспортного контроля. Особое внимание уделено функциям Транспортной инспекции и рискам совмещения регуляторных и контрольных полномочий. На основе сравнительного анализа опыта Европейского союза, США и Республики Корея обоснована необходимость институциональной независимости контрольных органов, внедрения обязательного декларирования интересов и цифровизации административных процедур. В результате исследования обосновано, что цифровизация процессов лицензирования и контроля, внедрение деклараций об интересах, усиление независимого и общественного контроля имеют важное значение в предотвращении правонарушений, связанных с конфликтом интересов в сфере автотранспортной логистики. Научная новизна работы заключается в том, что впервые проводится комплексный правовой анализ проблемы конфликта интересов в контексте автотранспортно-логистической отрасли Узбекистана.

Ключевые слова: конфликт интересов, автотранспортная логистика, транспортный контроль, лицензирование, разрешительная система, противодействие коррупции, государственная служба, прозрачность, цифровизация, общественный контроль.

AZIMJON Azamatovich Eshonkulov

Lecturer at Training Institute for Lawyers
under the Ministry of Justice of the Republic of Uzbekistan
E-mail: azimkhon.uz@gmail.com

ISSUES OF MANAGING CONFLICTS OF INTEREST IN THE AUTOMOTIVE LOGISTICS SECTOR

ANNOTATION

This article systematically analyzes the legal and institutional aspects of conflicts of interest management in the automotive logistics sector of Uzbekistan. The topic is directly related to issues of transparency, integrity, and corruption prevention in public administration and motor transport, particularly revealing legal risks arising in licensing, permit issuance, and control and inspection activities. The main objective of the work is to identify factors causing conflicts of interest in the automotive logistics field, assess current legislation, and develop scientific and practical proposals for their elimination. The article analyzes the provisions of the Law "On Conflict of Interest," adopted in 2024, using the motor transport sector as an example, and highlights instances of potential conflicts of interest in transport control inspection activities. Additionally, effective mechanisms for managing conflicts of interest were studied based on the experiences of the European Union, the USA, and South Korea. The research findings substantiate that digitalization of licensing and control processes, implementation of declarations of interest, and strengthening of independent and public oversight play a crucial role in preventing violations related to conflicts of interest in the field of automotive logistics. The scientific novelty of this work lies in the fact that, for the first time, the problem of conflict of interest is comprehensively analyzed in the context of Uzbekistan's automotive logistics industry.

Keywords: conflicts of interest, automotive logistics, transport regulation, licensing system, permits, anti-corruption measures, public service, transparency, digital governance, public oversight.

Avtotransport logistika sohasi iqtisodiyotning muhim tarmoqlari bo'lib, ushbu sohada davlat boshqaruvi va tartibga solish jarayonlarining shaffofligi alohida ahamiyat kasb etadi. So'nggi yillarda O'zbekistonda manfaatlar to'qnashuviga oid masalalarga e'tibor yanada kuchaydi – xususan, davlat xizmatchilarining xizmat vakolatlarini shaxsiy yoki sheriklarning manfaatlari yo'lida suiiste'mol qilishi xavfini bartaraf etish dolzarb masalalardan bo'lib qolmoqda. 2024-yilda kuchga kirgan "Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risida"gi Qonun aynan shu maqsadda qabul qilinib, davlat organlari

faoliyatida ochiqlik va halollikni ta'minlashga qaratilgan. Ushbu qonunda manfaatlar to'qnashuvi atamasiga aniq ta'rif berilib, "shaxsning shaxsiy (bevosita yoki bilvosita) manfaatdorligi uning o'z lavozim yoki xizmat majburiyatlarini lozim darajada bajarishiga ta'sir ko'rsatayotgan yoxud ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan hamda shaxsiy manfaatdorlik bilan fuqarolarning, tashkilotlarning, jamiyatning yoki davlatning huquqlari, qonuniy manfaatlari o'rtasida qarama-qarshilik yuzaga kelayotgan (mavjud manfaatlar to'qnashuvi) yoki yuzaga kelishi mumkin bo'lgan (ehtimoliy manfaatlar to'qnashuvi) vaziyat" sifatida tushuntiriladi [1]. Demak, mansabdor shaxs xizmat burchini halol va xolis bajarishi uchun uning shaxsiy manfaatlari bilan xizmat manfaatlari o'rtasida ana shunday to'qnashuvlar bo'lmasligi lozim.

Qonunda manfaatlar to'qnashuvining oldini olish uchun davlat xizmatchilariga qator cheklovlar belgilangan. Jumladan, mansabdor shaxsga o'z xizmat mavqeidan shaxsiy naf olishga intilish, manfaatlar to'qnashuvi haqida ma'lumotni yashirish, o'ziga bo'ysunuvchi yoki o'zi nazorat qiluvchi tashkilotlarda o'rindoshlik asosida ishlash taqiqlanadi. Shuningdek, davlat xizmatchisi o'zi ishlayotgan davlat organi nazoratidagi tijorat tashkilotining muassisi bo'lishi, bunday tashkilotlarda ulush yoki aksiyalarga ega bo'lishi ham qat'iy man etiladi. Mazkur cheklovlar orqali qonun xodimning shaxsiy biznes manfaatlari davlat xizmati manfaatlari bilan aralashib ketmasligini kafolatlashga intiladi. Bu normalar ayniqsa avtotransport logistikasi kabi sohada ham muhimdir, chunki transport nazorati idoralarida ishlovchi mansabdor shaxslar ko'pincha xususiy tashuvchilar bilan bevosita ishlaydi yoki qarorlar qabul qiladi. Agar bunday xodimlar bevosita yoki bilvosita transport kompaniyalariga aloqador bo'lsa, qarorlar xolisligiga putur yetishi mumkin.

Transport nazorati organlari – bu transport sohasida belgilangan qoidalarga rioya qilinishini nazorat qiluvchi ijroiya organlaridir. O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzurida 2023-yilda tashkil etilgan Transport nazorati inspeksiyasi ana shunday organdir [2]. Ushbu inspeksiya avtomobil, temiryo'l, havo va suv transporti hamda yo'l xo'jaligi sohalarida davlat nazorati funksiyalarini amalga oshiradi. Transport nazorati organlari litsenziya va ruxsatnomalar berilishidan tortib, joylarda avtotransport vositalarini tekshirishgacha bo'lgan keng vakolatlarga ega. Bu vakolatlar transport qatnovlarining muntazamligi, xavfsizligi va qonuniyligini ta'minlashga qaratilgan. Biroq aynan shu nazorat funksiyalarining o'zi manfaatlar to'qnashuvi xavfini keltirib chiqarishi mumkin. Chunki nazorat idorasi bir vaqtning o'zida ham tartibga soluvchi, ham tekshiruvchi organdir. Agar nazorat organi xodimlari yoki rahbariyati transport xizmatlarini ko'rsatuvchi tashkilotlar bilan yashirin manfaatdor aloqalarga ega bo'lsa, nazoratning samaradorligi pasayadi va xolislik tamoyili buziladi. Masalan, transport inspeksiyasi mansabdor shaxsining yaqin qarindoshi yirik yuk tashish kompaniyasida ishlasa yoki nazorat organi rahbari o'zi nazorat qiladigan bozorda shaxsiy ulushga ega bo'lsa – bu tipik manfaatlar to'qnashuvi holati bo'lib, qarorlar qabul qilishda neytrallikka putur yetadi.

Masalan, transport inspeksiyasi xodimi nazorat qiluvchi organ bo'lib turib, xususiy avtokorxonaga sherik bo'la olmaydi. Agar shunday holat vujudga kelsa, qonun bo'yicha u darhol bu haqida ma'lumot berib, manfaatlar to'qnashuvini bartaraf etish choralarini ko'rishi lozim. Bu talab Janubiy Koreya tajribasida ham ko'zda tutilgan – ularning 2022-yilda kuchga kirgan Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risidagi Qonuniga ko'ra, mansabdor shaxs agar o'z qaroriga ta'sir qilishi mumkin bo'lgan shaxsiy yoki oilaviy aloqador tomon borligini bilsa, 14 kun ichida bu haqida xabar berib, ishni o'z zimmasidan soqit qilishi shart [3].

Transport nazorati organlari vakolatlarining kengligi ulardan yuqori professional halollikni talab etadi. Yevropa Ittifoqi tajribasi shuni ko'rsatadiki, nazorat idoralarining mustaqilligi va xodimlarning manfaatdor aloqalardan xoli bo'lishi transport xavfsizligi va xizmat sifati uchun juda muhim. Masalan, Yevropa qonunchiligida yo'lovchi va yuk tashishdagi inspeksiya organlari xodimlariga nisbatan "tekshirish vaqtida transport vositasi egasiga nisbatan hech qanday manfaatli aloqasi bo'lmasligi, inspektorlar mutlaqo xolis bo'lishi, ularning maosh va rag'batlantirishi tekshiruv natijasiga bog'liq bo'lmasligi lozim" degan qat'iy talablar o'rnatilgan [4]. Bu davlat idorasining

sanoat bilan til biriktirmasligi uchun muhim kafolatdir. AQSHda esa hatto transport hodisalarini tekshiruvchi maxsus agentlik – Milliy transport xavfsizligi kengashi (The National Transportation Safety Board - keyingi o'rinlarda NTSB) – Transport vazirligidan butunlay mustaqil qilingani e'tiborga molikdir. NTSB dastlab AQSH Transport departamenti (Department of Transportation - DOT) tarkibida bo'lgan, ammo o'zining boshqaruvchisi bo'lgan sohani tekshirish jarayonida manfaatlar to'qnashuvi paydo bo'lishini oldini olish maqsadida 1974-yilgi qonun bilan Transport departamenti tarkibidan chiqarilib, alohida mustaqil agentlik sifatida qayta tashkil etilgan [5]. AQSH Kongressi bu borada tahlillar asosida hech bir federal idora o'z faoliyatini o'zi tekshirish vazifasini to'liq xolis bajara olmaydi, shu sababli tekshiruvchi organ mutlaqo alohida bo'lmog'i lozim, degan xulosaga kelgan. Bu yondashuv transport nazoratida mustaqillik tamoyilining ahamiyatini ko'rsatadi.

Manfaatlar to'qnashuvi muammosi zamonaviy huquqshunoslikda keng o'rganilgan. OECD tomonidan 2003-yilda nashr etilgan ko'rsatmada manfaatlar to'qnashuvi "davlat xizmatchisining shaxsiy manfaatlari uning rasmiy vazifalarini bajarishiga ta'sir ko'rsatishi yoki ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan holat" sifatida ta'riflanadi [6]. Ushbu ta'rif xalqaro standart sifatida e'tirof etilgan va ko'plab davlatlarda qonunchilik bazasi uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

To'qnashuv so'zi lotincha "conflictus" so'zidan olingan bo'lib, qarama-qarshilik, qarama-qarshi tomonlar, qarama-qarshi fikr, kuch, kelishmovchilik va nizo, shuningdek qarama-qarshi kuch va fikrlarning to'qnashuvi ma'nolarini bildiradi. Manfaat so'zi esa arabcha – foyda, daromad, moddiy, ma'naviy va boshqa jihatdan ko'riladigan naf so'zlarining tavsifidir [7].

O'zbekiston Respublikasida manfaatlar to'qnashuvi tushunchasi 2024-yil 5-iyunda qabul qilingan "Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risida"gi qonunda (O'RQ-931) quyidagicha belgilangan: "Manfaatlar to'qnashuvi - davlat xizmatchilarining shaxsiy manfaatlari ularning xizmat vazifalarini bajarishiga ta'sir etishi yoki ta'sir etishi mumkin bo'lgan holat" [1]. Mazkur qonun 2024-yil 6-dekabrda kuchga kirdi va davlat xizmatchilarining manfaatlarini deklaratsiya qilish tartibini hamda ma'muriy javobgarlikni belgilaydi.

Xalqaro huquqshunoslar Mostafa Ranjbar Kabutarkhani tomonidan 2022-yilda Public Integrity jurnalida nashr etilgan tizimli tahlil maqolasi manfaatlar to'qnashuvi bilan kurashishning 21 ta samarali usulini aniqladi [8]. Ushbu tadqiqot shuni ko'rsatdiki, eng samarali usullar qatoriga deklaratsiya tizimlari, mustaqil nazorat organlari, etika kodekslari va shaffoflik mexanizmlari kiradi. O'zbekiston amaliyotida esa ushbu usullarning aksariyati to'liq joriy etilmagan yoki samarasiz ishlaydi.

Susan Rose-Ackerman va Bonnie J. Palifka o'zlarining "Corruption and Government: Causes, Consequences, and Reform" (2016) asarida ta'kidlaganlarki, manfaatlar to'qnashuvi nafaqat moliyaviy, balki nomaterial manfaatlarni ham qamrab olishi kerak - qarindoshchilik, do'stlik, siyosiy manfaatlar va boshqalar [9]. Bu yondashuv O'zbekiston qonunchiligida to'liq aks ettirilmagan, chunki asosiy e'tibor moliyaviy manfaatlarga qaratilgan.

Michael C. Jensen va William H. Meckling tomonidan 1976-yilda Journal of Financial Economics jurnalida nashr etilgan klassik maqola principal-agent nazariyasining asoslarini yaratdi [10]. Ushbu nazariyaga ko'ra, agent (nazorat organi xodimi) o'z manfaatlarini prinsipal (davlat, jamiyat) manfaatlariga ustun qo'yishi mumkin, bu esa nazorat xarajatlarini oshiradi va samaradorlikni pasaytiradi [10].

Transport nazoratida davlat (prinsipal) o'z vakolatlarini nazorat organlari (agentlar)ga topshiradi, biroq agentlarning shaxsiy manfaatlari prinsipalning maqsadlariga zid kelishi mumkin. Jensen va Meckling bu muammoni hal etish uchun monitoring (nazorat) va bonding (kafolat) mexanizmlarini taklif etdilar [10]. Yuqoridagilardan kelib chiqib, O'zbekiston sharoitida monitoring mexanizmlarini takomillashtirish va bonding tizimlarini to'liq joriy etish maqsadga muvofiq deb hisoblaymiz.

Principal-agent muammosini hal etishning muhim jihati – agentlarning ish natijalarini baholash tizimini yaratish. AQSHda FMCSA CSA tizimi inspektorlarning faoliyatini ham baholaydi va subyektiv qarorlar qabul qilishni kamaytiradi. O'zbekistonda esa inspektorlarning ish sifatini

baholash tizimi yetarli darajada rivojlanmaganligini inobatga olib, bu borada ham tegishli chora-tadbirlar belgilash zarurati mavjud.

Avtotransport-logistika sohasida manfaatlar to'qnashuvi muammosi murakkab tizimli xarakterga ega. Tahlillar shuni ko'rsatadiki:

Birinchidan, nazorat funktsiyalarining konsentratsiyasi va ruxsat berish, nazorat qilish, jazolash vakolatlarining bir organda to'planishi Klitgaard formulasidagi monopoliya komponentini oshiradi va korrupsiya uchun qulay muhit yaratadi [11].

Ikkinchidan, litsenziyalash, ruxsatnomalar berish va inspeksiya jarayonlarida aniq standartlar va obyektiv mezonlarning etishmasligi diskresiya darajasini oshiradi. Djankov va boshqalar tomonidan o'tkazilgan tadqiqot shuni ko'rsatdiki, ko'proq ruxsat talab qiladigan mamlakatlarda korrupsiya darajasi yuqori [12]. Biz ham bu borada muallifning fikrlariga qo'shilamiz.

Uchinchidan, raqamlashtirish darajasining pastligi va "qog'ozli" jarayonlarning ustunligi korrupsion risklar darajasini oshiradi. Santiso tomonidan o'tkazilgan tadqiqot shuni ko'rsatdiki, raqamli texnologiyalar korrupsiyani kamaytirish uchun eng samarali vositadir [13]. Ya'ni, "inson omilini" chetlash hamda byurokratiyaga chek qoyish albatta samarali chora-tadbir ekanligi shubhasizdir.

Shuningdek, huquqshunos olim F.B.Maxmudov o'z kasbiy faoliyatida korrupsiya va manfaatlar to'qnashuvi bilan bog'liq xatti-harakatlarga yo'l qo'yan davlat xizmatchilari to'g'risidagi ma'lumotlarni nashr etish amaliyotini yo'lga qo'yish lozimligini hamda bu ruhiy to'siq bo'lib, davlat xizmatchisining kelajakdagi faoliyatiga o'z ta'sirini ko'rsatishini va o'z-o'zidan korrupsion holatlarni oldini olishga xizmat qilishini ta'kidlaydi [14]. Biz ham bu borada muallifning fikrlariga qo'shilamiz.

Yuqoridagi misollardan kelib chiqib, O'zbekiston transport nazorati organlari faoliyatida manfaatlar to'qnashuvining oldini olish uchun quyidagilar muhim:

- 1) xodimlarning xizmatdan tashqari manfaatdorlik faoliyatini cheklash va mol-mulkleri holati ustidan deklaratsiya joriy etish;
- 2) nazorat tadbirlarini raqamlashtirish va ochiq qilish (inson omili ta'sirini kamaytirish uchun);
- 3) jamoatchilik nazoratini kuchaytirish (masalan, Transport inspeksiyasi huzuridagi Jamoatchilik kengashi faoliyati orqali).

Bu kabi choralar manfaatdor aloqalarni imkon qadar chetlab o'tib, nazorat funksiyasining xolis bajarilishini ta'minlashga qaratilgandir.

Litsenziyalash transport xizmatlari bozoriga kirishning huquqiy kalitidir. O'zbekiston qonunchiligiga muvofiq, avtomobil transportida yo'lovchi va yuk tashish faoliyati majburiy litsenziya talabetiladigan faoliyat turlarigakiradi. 2021-yilda qabul qilingan "Transport to'g'risida"gi Qonunning 13-moddasida "Transport sohasidagi litsenziyalash va ruxsat etish tartib-taomillari transport xizmatlari iste'molchilarining manfaatlarini himoya qilish, transportda xavfsizlikni ta'minlash, ekologik, sanitariya-epidemiologik va boshqa talablarga rioya etish maqsadida amalga oshiriladi" deb belgilangan [15]. Ya'ni, litsenziyalashning bosh maqsadi – bozordagi xizmat ko'rsatuvchilarning malaka va imkoniyatlari Qonun talablariga mos bo'lishini ta'minlashdir. Amaldagi tartibga ko'ra, avtotransportda tashish faoliyati bilan shug'ullanish uchun tadbirkorlar Transport vazirligidan (yoki uning hududiy bo'linmalaridan) litsenziya olishi zarur bo'ladi. Litsenziya beruvchi organ – bu holatda Transport vazirligi va uning huzuridagi tegishli inspeksiya – ariza beruvchining belgilangan litsenziya talablariga javob berishini tekshiradi (masalan, avtotransport vositalarining texnik holati, haydovchilarning malakasi, xavfsizlik standartlariga rioya qilish kabilar). Jarayonning adolatli va shaffof o'tishi muhim, chunki har bir tadbirkor litsenziya olishda teng huquq va imkoniyatga ega bo'lishi kerak.

Biroq amaliyotda litsenziya berish jarayonida ham manfaatlar to'qnashuvi xavfi mavjud. Agar litsenziya beruvchi mansabdor shaxs ariza beruvchilar orasida "tanlab" munosabatda bo'lsa, tanish-bilishga yoki shaxsiy manfaatga ko'ra imtiyoz bersa, qonun buziladi va sog'lom raqobatga putur yetadi. Xususan, Yevropa qonunchiligida manfaatlar to'qnashuvining bir ko'rinishi sifatida

“mansabdorning o‘ziga yoki boshqalarga asossiz ravishda to‘g‘ridan-to‘g‘ri yoki bilvosita afzallik (imtiyoz) berishi” keltiriladi [16]. Demak, agar litsenziya beruvchi shaxs subyektiv sabablarga ko‘ra bir kompaniyaga boshqasiga nisbatan ustunlik yaratib bersa, masalan, qo‘shimcha talab qilinmagan hujjatlarni so‘ramasdan tezlashtirib berish, raqibiga esa turli bahonalar bilan kechiktirish kabi, bu xatti-harakatlar manfaatlar to‘qnashuvi va hatto korrupsiya sifatida baholanadi. Shunga o‘xshash holatlarda, eng yomoni, halol bo‘lmagan litsenziat bozorda paydo bo‘lib, transport xavfsizligi yoki sifati yomonlashishi mumkin, halol tashuvchilar esa nohaq cheklovlarga uchrashi ehtimoli bor. Ruxsatnomalar masalasida ham shunday fikrdamiz. Xalqaro yuk va yo‘lovchi tashuvlari uchun kvotalar va ruxsat blankalari cheklangan bo‘lib, ularni taqsimlashdagi adolatsizlik katta manfaatlar to‘qnashuvi va korrupsiya xatarini tug‘diradi. Masalan, cheklangan sonli xalqaro tashuv ruxsatnomalarini transport idorasi mansabdorlari o‘zlariga yaqin firmalarga ko‘proq ajratib, boshqalarga yetarlicha bermaslik holatlari bo‘lishi mumkin – bu holatda mansabdor o‘z xizmat vakolatini shaxsiy manfaatdor tomon foydasiga suiiste‘mol qilgan bo‘ladi. Bunday vaziyat Yevropa Ittifoqida huquqbuzarlik sifatida qaraladi: Yevropa Ittifoqi adliya sudi qarorlarida manfaatlar to‘qnashuvi sharoitida qabul qilingan qarorlar tenglik va shaffoflik prinsipi buzilgan deb topiladi hamda bekor qilinishi lozimligi ta‘kidlangan [16]. Shuning uchun ruxsatnomalarni ajratishda qat‘iy ochiq mezonlar va elektron taqsimot kabi usullarni qo‘llash tavsiya etiladi.

O‘zbekistonda so‘nggi vaqtlarda litsenziyalash jarayonini elektronlashtirish bo‘yicha qadamlar qo‘yildi: masalan, tadbirkorlar Yagona interaktiv davlat xizmatlari portali (my.gov.uz) orqali onlayn ariza topshirib, litsenziya olish tartibi yo‘lga qo‘yildi [17]. Bu inson omilini qisqartirish va ortiqcha byurokratik to‘siqlarni kamaytirish orqali manfaatlar to‘qnashuvini oldini olishga xizmat qiladi. Zero, axborot texnologiyalari orqali arizalarni ko‘rib chiqish tizimi mansabdor shaxsning subyektiv aralashuvini cheklaydi, barcha talabgorlar uchun teng sharoit yaratadi. Shu bilan birga, litsenziya berish haqidagi qarorlar va rad etish sabablari oshkora bo‘lishi ham jamoatchilik nazorati imkonini oshiradi. Xususan, 2019-yilda Vazirlar Mahkamasining 636-son qarori bilan tasdiqlangan davlat xizmatlari ko‘rsatish bo‘yicha ma‘muriy reglamentda litsenziya olish uchun arizadan tortib, natija berishgacha bo‘lgan muddatlar va tartib aniq reglamentlangan bo‘lib, ortiqcha hujjatlar talab qilish man etiladi [18]. Bunday normalarning joriy etilishi amaliyotda ijobiy samara berib, suiiste‘mollik ehtimolini kamaytiradi.

Yuqoridagilarni inobatga olib, avtotransport logistikasi sohasida litsenziyalash va ruxsatnoma berish jarayonlarida manfaatlar to‘qnashuvini oldini olish uchun quyidagi chora-tadbirlar zarur deb hisoblaymiz:

- 1) Ariza ko‘rib chiqish va qaror qabul qilish mexanizmlarining maksimal darajada elektron va ochiq bo‘lishi;
- 2) Qaror qabul qiluvchi shaxslarning har qanday manfaatdorligini (qarindoshlik, sheriklik va h.k.) deklaratsiya qilish majburiyatini amalda tatbiq etish;
- 3) Litsenziya va ruxsatnoma berish komissiyalari tarkibiga mustaqil ekspertlar va jamoatchilik vakillarini kiritish (qarorlar kollektiv va xolis qabul qilinishi uchun);
- 4) Berilgan litsenziyalar ustidan doimiy monitoring o‘tkazib, ularning belgilangan standart va shartlariga rioya qilinishini tekshirish (shaffoflikni ta‘minlash va nohaq berilgan litsenziyalarni bekor qilish uchun).

Ushbu chora-tadbirlar sohada manfaatlar to‘qnashuvi sabab paydo bo‘lishi mumkin bo‘lgan huquqbuzarliklarning oldini olib, tizimga nisbatan ishonchni oshiradi.

Tahlillarga ko‘ra, korrupsiyaga oid huquqbuzarliklarning sezilarli qismi aynan yo‘l harakati xavfsizligi va transport nazorati sohasida qayd etiladi. Bu esa bu sohadagi inspektorlar odil va halol bo‘lishining naqadar muhimligini ko‘rsatadi. Yevropa Ittifoqi 2014-yilda qabul qilgan texnik ko‘rik va yo‘l chetida inspeksiya bo‘yicha direktivada aniq normani kiritgan, ya‘ni inspektorlar tekshiruv paytida har qanday manfaatlar to‘qnashuvidan xoli bo‘lishi lozim, xususan tekshirilayotgan transport vositasi egasi bilan bog‘liq manfaatdorligi bo‘lmasligi kerak [4]. Bunda nafaqat korrupsiya,

balki masalan, texnik ko'rikdan o'tkazuvchi tashkilotlar mustaqilligi ham nazarda tutiladi – ya'ni, tekshiruvchi muassasa ta'mirlash xizmatini ham ko'rsatmasligi, aks holda o'zi kamchilik topib, o'zi tuzatib foyda ko'radi, ya'ni manfaatlar to'qnashuvi paydo bo'ladi.

AQSH amaliyotida yo'l-patrul xizmati va transport inspektorlarining faoliyati ustidan ichki xavfsizlik bo'limlari nazorat o'rnatgan. Masalan, har qanday inspektor qonunbuzarlik sodir etsa yoki o'z vakolatini suiste'mol qilsa, qat'iy jazolar qo'llanadi hamda shikoyatlarni qabul qilish tizimi yo'lga qo'yilgan. Bundan tashqari, AQSH Milliy transport xavfsizligi kengashi (NTSB) mustaqil organ sifatida yirik halokat va avariya holatlarini tekshirib, buning natijasida aniqlangan kamchiliklar bo'yicha Transport departamentiga tavsiyalar beradi. NTSBning mustaqilligi tufayli tekshiruvlar xolis o'tadi va hatto Transport departamentining o'zi xato qilgan bo'lsa ham, hisobotlarda bu ochiq yoziladi – chunki NTSB hech kimdan “qorqmaydi” va manfaatdor ham emas. Shu sababli NTSB hisobotlari juda yuqori obro'ga ega va aksar tavsiyalari bajariladi [19]. Bu model, ya'ni mustaqil tekshiruv organiga ega bo'lish, ko'plab davlatlar tomonidan o'rganilib, transport hodisalarini xolis tekshirish tizimi sifatida qabul qilinmoqda.

Janubiy Koreyada transport inspeksiya tizimi bilan bir qatorda, korrupsiyani oldini olish maqsadida barcha darajadagi mansabdorlar uchun qattiq qoidalarga amal qilinadi. 2021-yilda qabul qilingan “Davlat xizmatchilarining manfaatlar to'qnashuvining oldini olish to'g'risida”gi qonunga binoan, davlat organi xodimi o'z xizmat vazifalarini bajarishda hech qanday shaxsiy manfaatni ko'zlamasligi shart hamda xizmat davomida olingan maxfiy ma'lumotlarni shaxsiy boylik orttirish uchun ishlatishi qat'iy man etiladi [20]. Shu jumladan, transport sohasidagi mansabdorlar ham davlat xizmatchilari bo'lgani uchun bu qonun doirasiga kiradi.

Yuqoridagi tahlillardan kelib chiqib, quyidagi taklif va tavsiyalarni avtotransport logistika sohasida manfaatlar to'qnashuviga qarshi kompleks chora-tadbirlar qatorida taklif etamiz:

1. Avtotransport logistika sohasida manfaatlar to'qnashuviga qarshi huquqiy baza yaratilgan, lekin uni implementatsiya qilish yanada kuchaytirilishi lozim. Xususan, 2024-yilda qabul qilingan “Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risida”gi Qonun tamal toshini qo'ydi. Endi Transport vazirligi va boshqa tegishli organlar ushbu qonun talablarini o'z sohalarida to'liq joriy etishi zarur. Masalan, Transport inspeksiyasida xodimlarning manfaatdorlik deklaratsiyalarini qabul qilish, manfaatlar to'qnashuvi aniqlansa, ularni zudlik bilan bartaraf etish tartibi ishlab chiqilishi lozim. Idora ichki me'yoriy hujjatlarida manfaatlar to'qnashuvi holatlari haqida xabar berish jarayoni soddalashtirilgan va himoyalangan bo'lishi kerak.

2. Litsenziyalash va ruxsat berish jarayonlarida shaffoflikni oshirish: Hozirda mavjud elektron tizimlar imkoniyatini kengaytirish lozim. Litsenziya berishda ball tizimi yoki ochiq reyting joriy etib, har bir ariza belgilangan mezon asosida baholanishi maqsadga muvofiq. Natijalar internetda e'lon qilinib, nima sababdan qaysidir kompaniya litsenziya olgani yoki olmay qolgani ko'rsatilsa, manfaatlar to'qnashuvi gumonlari yo'qoladi. Xalqaro yuk tashish uchun ruxsatnomalarni taqsimlashda elektron ballik tizim (masalan, halol ishlaydigan kompaniyalarga ko'proq ball berish) joriy etilsa, “qo'lda taqsimlash”dan keladigan xatarlar barham topadi.

3. Tekshiruv jarayonlarini raqamlashtirish: Yo'l patrul xizmati va transport inspeksiyalari faoliyatida planshetlar, onlayn bazalar va videofiksatsiya vositalaridan foydalanishni kengaytirish lozim. Bu inspektorning qarorini avtomatlashtirilgan tizim orqali kuzatish va nazorat qilishga imkon beradi, subyektiv qarorlar kamayadi. Masalan, qonun buzilganini dalillovchi videoyozuv bo'lsa, inspektor uni yashira olmaydi yoki jarimalar pos-terminal orqali undirilib, to'g'ridan-to'g'ri byudjetga tushsa, korrupsiyani oldini oladi.

4. Xalqaro tajribani o'rganish va integratsiya qilish: Yevropa mamlakatlari, AQSH va Janubiy Koreya tajribasi shuni ko'rsatadiki, manfaatlar to'qnashuvining oldini olish borasida doimiy takomillashtirish va yangi instrumentlar joriy etib borish lozim. Masalan, Janubiy Koreya tajribasidagi kabi, davlat korxonalarida ham manfaatlar to'qnashuvi qoidalarini tatbiq qilish, yirik loyihalar

bo'yicha qarorlar qabul qilinishidan oldin ishtirokchilardan manfaatdorlikka oid deklaratsiya talab qilish kabi yangiliklarni joriy etish mumkin.

5. Transport nazorati inspeksiyasi va avtotransport logistika kompaniyalari mas'ul xodimlarini korrupsiyaga qarshi kurashish va manfaatlar to'qnashuvini boshqarish va boshqa masalalar yuzasidan huquqiy savodxonligini doimiy oshirib borish yuzasidan seminar-trening va o'quv mashg'ulotlarini muntazam tashkil etish va o'tkazish maqsadga muvofiqdir.

Xulosa o'rnida ta'kidlash joizki, O'zbekistonning transport logistika tizimida manfaatlar to'qnashuvi bilan bog'liq huquqiy xatarlarga qarshi kurash kompleks yondashuvni talab qiladi. Qonunchilik bazasi yaratilgan bo'lsa-da, uni avtotransport logistika sohasiga izchil tatbiq etish va idoraviy madaniyatni shakllantirish jarayoni izchil davom ettirilishi lozim. Jumladan, litsenziyalash, ruxsatnomalar va inspeksiya kabi sohalarda shaffoflik, hisobdorlik va halollik prinsiplari ustuvor bo'lishi kerak. Bu nafaqat korrupsiya va suiiste'mollarni bartaraf etadi, balki oxir-oqibat avtotransport logistika xizmatlari sifatining oshishi, halol raqobat muhitining yaratilishi va fuqarolarning davlat idoralariga ishonchini mustahkamlashga xizmat qiladi.

Iqtiboslar/Сноски/References:

1. O'zbekiston Respublikasi Qonuni: "Manfaatlar to'qnashuvi to'g'risida"gi Qonun, 2024-yil 5-iyun, O'RQ-931-son.
2. O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi. (2024, 14-iyun). Transport nazorati inspeksiyasi tashkil etilganiga bir yil to'ldi. Mintrans.uz.
3. Kim & Chang. (2021, May 6). National Assembly passes Conflict of Interest Act. Kim & Chang Newsletter. <https://www.kimchang.com>.
4. European Union. (2014). Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles and their trailers (Article 8). EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj/eng>.
5. Lochbaum, D. (2017). Planes, trains & automobiles: Lessons from the NTSB. Union of Concerned Scientists. <https://www.ucsusa.org>.
6. OECD (2003). Managing Conflict of Interest in the Public Service: OECD Guidelines and Country Experiences. OECD Publishing, Paris.
7. A.F.Nozdachev. Konflikt interesov, proisxozhdeniye i opredeleniye ponyatiya. – M.,2016. – S. 31-56.
8. Ranjbar Kabutarkhani, M. (2022). Systematic Review of Conflict of Interest Studies in Public Administration. Public Integrity, 25(5). DOI: 10.1080/10999922.2022.2068901.
9. Rose-Ackerman, S. & Palifka, B.J. (2016). Corruption and Government: Causes, Consequences, and Reform (2nd ed.). Cambridge University Press. ISBN: 978-1107441095.
10. Jensen, M.C. & Meckling, W.H. (1976). Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure. Journal of Financial Economics, 3(4), 305-360. DOI: 10.1016/0304-405X(76)90026-X
11. Klitgaard (1988). Controlling Corruption.
12. Djankov et al. (2002). The Regulation of Entry.
13. Santiso (2022). Govtech Against Corruption.
14. Maxmudov, F. B. (2021). Davlat fuqarolik xizmatida manfaatlar to'qnashuvini oldini olishning tashkiliy-huquqiy mexanizmlari (yuridik fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi). Toshkent davlat yuridik universiteti, Toshkent, O'zbekiston.
15. O'zbekiston Respublikasi Qonuni: "Transport to'g'risida"gi Qonun, 2021-yil 9-avgust, O'RQ-706-son;
16. European Commission. (2020). Financial regulation guidance: Guidelines on preventing conflicts of interest. <https://ec.europa.eu>.
17. My.gov.uz. (2022). Avtomobil transportida yo'lovchi va yuk tashishga litsenziya olish tartibi. <https://my.gov.uz>.
18. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qarori: "Avtomobil transportida yo'lovchilarni shaharda, shahar atrofiga, shaharlararo, xalqaro, shuningdek yuklarni xalqaro yo'nalishlar bo'yicha tashish faoliyatini litsenziyalash yuzasidan davlat xizmatlari ko'rsatishning ma'muriy reglamentini tasdiqlash to'g'risida"gi VMQ-qarori, 2019-yil 30-iyul, VMQ-636-son;
19. National Transportation Safety Board. (n.d.). About NTSB. <https://www.nts.gov/about/Pages/default.aspx>;
20. Republic of Korea. (2021). Act on the Prevention of Conflict of Interest Related to Duties of Public Servants (Act No.18191).; https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=57427&lang=ENG.

YURIST AXBOROTNOMASI

6-SON, 8-JILD

ВЕСТНИК ЮРИСТА

НОМЕР 6, ВЫПУСК 8

LAWYER HERALD

VOLUME 8, ISSUE 6

ISSN 2181-9416

DOI JURNAL: 10.26739/2181-9416