+TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI YURIDIK FANLAR BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) ILMIY DARAJASINI BERUVCHI PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 RAQAMLI ILMIY KENGASH

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

XOMIDOV TURSINALI ADXAMOVICH

TRANSPORT SOHASIDA EKSTREMIZMGA QARSHI KURASHISHNING MA’MURIY-HUQUQIY MEXANIZMLARINI TAKOMILLASHTIRISH

12.00.02 – Konstitutsiyaviy huquq. Ma’muriy huquq. Moliya va bojxona huquqi

Yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi AVTOREFERATI

Toshkent shahri – 2026-yil

UO‘K: 342.924:343.3

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)

Content of the abstract of the dissertation of the doctor of philosophy (PhD)

Xomidov Tursinali Adxamovich
Transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish..... 3

Хамидов Турсунали Адхамович
Совершенствование административно-правовых механизмов противодействия экстремизму в транспортной сфере..... 27

Xomidov Tursinali Adxamovich
Improving Administrative and Legal Mechanisms for Countering Extremism in the Transport Sector..... 55

E’lon qilingan ishlar ro‘yxati
Список опубликованных работ
List of published works……..... 58

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI YURIDIK FANLAR BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) ILMIY DARAJASINI BERUVCHI PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 RAQAMLI ILMIY KENGASH

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

XOMIDOV TURSINALI ADXAMOVICH

TRANSPORT SOHASIDA EKSTREMIZMGA QARSHI KURASHISHNING MA’MURIY-HUQUQIY MEXANIZMLARINI TAKOMILLASHTIRISH

12.00.02 – Konstitutsiyaviy huquq. Ma’muriy huquq. Moliya va bojxona huquqi

Yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi AVTOREFERATI

Toshkent – 2026

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2026.2.PhD/Yu1023 raqam bilan ro‘yxatga olingan.

Dissertatsiya Toshkent davlat transport universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o‘zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida (https://tstu.uz/ru/) va “Ziyonet” Axborot ta’lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:	**Inagamova Mafura Muxtarxonovna** yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori, professor
Rasmiy opponentlar:	**Yuldashev Aziz Ergash o‘g‘li** Yuridik fanlar doktori, dotsent **Berdimuratova Gulnaz Murat qizi** yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori, dotsent
Yetakchi tashkilot:	**Mirzo Ulug‘bek nomidagi O‘zbekiston Milliy Universiteti**

Dissertatsiya himoyasi Toshkent davlat transport universiteti huzuridagi yuridik fanlar bo‘yicha falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 raqamli ilmiy kengashning 2026-yil 28-noyabr kuni soat 11:00dagi majlisida bo‘lib o‘tadi (Manzil: 100000, O‘zbekiston Respublikasi Toshkent sh., Temiryo’lchilar ko‘chasi, 1-uy).

Dissertatsiya bilan Toshkent davlat transport universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (_____-raqami bilan ro‘yxatga olingan). (Manzil: 100000, O‘zbekiston Respublikasi Toshkent sh., Temiryo’lchilar ko‘chasi, 1-uy).

Dissertatsiya avtoreferati 2026-yil “____” _____ kuni tarqatildi.

(2026-yil “___” _____dagi ___-raqamli reyestr bayonnomasi).

Dj.X. Yuldashev

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi ilmiy kengash raisi, yuridik fanlar doktori, professor

N.T. Turg‘unov

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi ilmiy kengash ilmiy kotibi v.b., yuridik fanlar doktori, dotsent

M.Z. Ziyodullayev

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi ilmiy kengash huzuridagi Ilmiy seminar raisi o‘rinbosari, yuridik fanlar doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Dunyoda transport tizimi jamiyatning barqaror rivojlanishi, iqtisodiy faoliyatning uzluksizligi va aholining kundalik hayot faoliyatini ta’minlovchi eng muhim infratuzilma tarmoqlaridan biri hisoblanadi. Uning uzluksiz va barqaror faoliyat yuritishi, eng avvalo, uning obektlari, infratuzilmasi va transport sohasida jamoat xavfsizligining samarali ta’minlanishiga bog‘liq. Xususan, xavfsiz, ishonchli va barqaror transport infratuzilmasini shakllantirish BMTning Barqaror rivojlanish maqsadlari tizimida ham alohida o‘rin egallaydi[1]. Shu bilan birga, yo‘lovchilarning ommaviy to‘planishi, harakat yo‘nalishlarining mamlakat hududi va boshqa davlatlar bilan bog‘langanligi, kirishning nisbatan erkinligi hamda strategik ahamiyatining yuqoriligi transport obyektlarini “yumshoq nishon”lar* toifasiga kiritib, ularning ekstremistik tahdidlar nishoniga aylanish xavfini keskin oshiradi. Ayniqsa, so‘nggi yillarda transport vositasidan bevosita qurol sifatida foydalanishga asoslangan “vehicle-ramming attack”* taktikasining tarqalishi transport xavfsizligiga nisbatan sifat jihatidan yangi tahdidlarni yuzaga keltirdi. Europol ma’lumotlariga ko‘ra, so‘nggi o‘n yillikda Yevropada mazkur usul orqali o‘nlab hujum sodir etilib, yuzlab kishi halok bo‘lgan va minglab kishi turli darajadagi tan jarohatlari olgan[2].

Jahonda transport sohasida sodir etilayotgan ekstremizm xususiyatiga ega ma’muriy huquqbuzarliklarga qarshi kurashish sohasida bir qator ilmiy tadqiqotlar olib borilmoqda. Xususan, mazkur yo‘nalishda mavjud normativ-huquqiy hujjatlarni differensiatsiya qilish, sun’iy intellekt imkoniyatlaridan samarali foydalangan holda mazmunida ekstremistik g‘oyalar aks etgan materiallarni qisqa muddatlarda aniqlash, bu turdagi huquqbuzarliklar yuzasidan qo‘llaniladigan ma’muriy-huquqiy choralarni takomillashtirish, ekstremizmga qarshi kurashuvchi hamda transport xavfsizligini ta’minlovchi organlarni zamonaviy texnik vositalar va dasturiy ta’minot bilan jihozlash, transport obyektlarini himoyalanganlik darajasiga ko‘ra toifalarga ajratish, yo‘lovchilar va yuklarni ko‘zdan kechirishning ma’muriy tartib-taomillarini inson huquqlari standartlariga muvofiqlashtirish, shuningdek, huquqni qo‘llash amaliyotida yuzaga kelayotgan muammolarni tahlil etish orqali transport sohasida ekstremizm xususiyatidagi huquqbuzarliklarning o‘ziga xos jihatlaridan kelib chiqqan holda ularning oldini olish samaradorligini oshirishga qaratilgan tadqiqotlar dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.

Mamlakatimizda transport tizimining rivojlanishi, yo‘lovchilar oqimining ortishi, transport infratuzilmasining kengayishi va xalqaro transport aloqalarining rivojlanishi ushbu sohada jamoat xavfsizligini ta’minlashning samarali mexanizmlarini shakllantirish zaruratini yuzaga keltirmoqda. 2025-yil yakunlariga

---

[1] Barqaror rivojlanish sohasidagi maqsadlar (9 va 11-maqsadlar) // Elektron manba: https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/peace-justice/ (murojaat vaqti: 05.04.2026).

* Izoh: *“Yumshoq nishon” (soft target) deganda* – himoyalanganlik darajasi past bo‘lgan, ommaviy odam to‘planadigan, kirish erkin bo‘lgan obyekt va joylar (metro, avtovokzal, yo‘lovchi transporti) tushuniladi.

* Izoh: “Vehicle-ramming attack” – transport vositasidan odamlar to‘plangan joyga qasddan haydab kirish yo‘li bilan zarar yetkazish usuli bo‘lib, maxsus tayyorgarlik va qurolni talab etmasligi bilan xarakterlanadi.

[2] Europol. European Union Terrorism Situation and Trend Report (TE-SAT) 2022. – The Hague: Europol, 2022. – P. 38, 52–54.

ko‘ra, mamlakatimizda barcha turdagi transportda 7,2 milliard yo‘lovchi tashilgan, Toshkent metropolitenida kunlik yo‘lovchilar oqimi bir million nafardan oshgan, temir yo‘l transportida 10,9 million, havo transportida 15,6 million yo‘lovchi tashilgan[3]. Yo‘lovchilar oqimining bunday zichligi transport vositalari va obyektlarini bir vaqtning o‘zida ham ekstremistik hujumlar uchun nishonga, ham ekstremistik g‘oya va materiallarni tarqatish muhitiga aylantirish xavfini keltirib chiqarmoqda. Bu esa, transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning mavjud ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini kompleks tadqiq etish zarurligini ko‘rsatmoqda.

Mazkur tadqiqot ishi O‘zbekiston Respublikasining “Shahar yo‘lovchilar transporti to‘g‘risida”gi (1997), “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi (1998), “Terrorizmga qarshi kurashish to‘g‘risida”gi (2000), “Huquqbuzarliklar profilaktikasi to‘g‘risida”gi (2014), “Ekstremizmga qarshi kurashish to‘g‘risida”gi (2018), “Transport to‘g‘risida”gi (2021), “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi (2024) qonunlarida, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi (2019), “2021–2026-yillarga mo‘ljallangan ekstremizm va terrorizmga qarshi kurashish bo‘yicha O‘zbekiston Respublikasi Milliy strategiyasini tasdiqlash to‘g‘risida”gi (2021), “O‘zbekiston Respublikasi jamoat xavfsizligi konsepsiyasini tasdiqlash va uni amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi (2021) farmonlari hamda sohaga oid boshqa normativ-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishga muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi. Mazkur tadqiqot respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy, madaniy, ma’naviy-ma’rifiy rivojlantirishda innovatsion g‘oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo‘llari” ustuvor yo‘nalishiga muvofiq bajarilgan.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Mamlakatimizda transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning huquqiy asoslari, jamoat xavfsizligini ta’minlashda ichki ishlar organlarining ma’muriy faoliyati hamda huquqbuzarliklar profilaktikasining tashkiliy-huquqiy jihatlari A.F. Joldasov, M. Ziyodullayev, I. Ismoilov, M.M. Inagamova, N. Qahharova, Y.D. Kutibayeva, I.A. Hamedov, J. Nematov, I. Tsay, E. Xayitbayev, Dj.X. Yuldashev va A.A. Xudoyberdiyevlar tomonidan tayyorlangan o‘quv qo‘llanmalar, ilmiy ishlar hamda darsliklarda o‘rganilgan.

MDHga a’zo davlatlarning olimlari Y.M. Antonyan, T.A. Aristarxova, A.V. Vardanyan, A.N. Vasilev, V.G. Vistropov, A.Y. Golovin, A.A. Grigoryan, V.O. Davidov, A.I. Dolgova, D.N. Yeremin, V.N. Isayenko, M.A. Kochubey, O.N. Korshunova, R.V. Kuleshov, Y.P. Sergun, D.G. Skorikov, O.I. Sokolova, V.D. Trofimov va A.G. Xlebushkin hamda boshqalar tomonidan transport obyektlarida ekstremizm bilan bog‘liq huquqbuzarliklarga qarshi kurashishning

[3] O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil yakunlari bo‘yicha ma’lumotlari // Электрон манба: https://mintrans.uz (murojaat vaqti: 20.08.2026).

ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish, uning nazariy asoslari va ma’muriy-huquqiy choralari ma’lum darajada tadqiq etilgan.

Xorijiy davlatlarda A.S. Agababyan, Dj.M. Berger, N. Buxan, B. Butterworth, B.M. Jenkins, J. Ye, J. Le Beau, P. Koulman, J. Meyson, J. Morgan, A. Pfal-Traugber va S. Fridinskiy hamda boshqa olimlarning[4] ilmiy ishlarida transport obyektlarida ekstremizm bilan bog‘liq huquqbuzarliklarga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarining ayrim jihatlari, jumladan, jamoat transportiga qarshi hujumlarning empirik dinamikasi va ularni bartaraf etish choralari bayon qilingan. Shu bilan birga, transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlari yaxlit (monografik) tarzda maxsus tadqiqot obekti sifatida o‘rganilmagan.

Tadqiqotning dissertatsiya bajarilgan oliy ta’lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog‘liqligi. Dissertatsiya mavzusi Toshkent davlat transport universitetining ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga kiritilgan “Transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish” ilmiy-tadqiqot ishi doirasida amalga oshirilgan.

Tadqiqotning maqsadi transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirishga qaratilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

transport sohasida ekstremizm tushunchasining huquqiy tahlilini amalga oshirish, uning turlari, zamonaviy shakllari va namoyon bo‘lish xususiyatlarini tadqiq etish;

transport sohasida ekstremistik yo‘nalishdagi huquqbuzarliklarning ma’muriy-huquqiy jihatlarini tahlil qilish va ularning o‘ziga xos belgilarini ochib berish;

transport sohasida ekstremistik materiallarni tarqatishga qarshi kurashish yo‘nalishida qo‘llaniladigan ma’muriy choralarning huquqni qo‘llash amaliyotidagi holatini tadqiq etish va bu bo‘yicha ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish;

transport sohasida ekstremistik materiallarni tarqatishga qarshi kurashish sohasidagi ma’muriy cheklash choralarining tashkiliy asoslarini hamda huquqni qo‘llash amaliyoti tahlili asosida mazkur choralarni qo‘llashni takomillashtirishga qaratilgan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish;

transport sohasida ekstremistik materiallar tarqalishiga qarshi kurashish sohasidagi ma’muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ishlarni yuritishni ta’minlash choralarini kompleks tadqiq etish orqali uni takomillashtirish yuzasidan ilmiy asoslangan takliflar ishlab chiqish;

transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlari borasida umume’tirof etilgan xalqaro huquq normalari, standartlar va ilg‘or xorijiy davlatlar tajribasini qiyosiy-huquqiy tahlil qilish hamda ularni milliy qonunchilikka implementatsiya qilish imkoniyatlarini ko‘rib chiqish;

[4] Mazkur olimlar ishlarining to‘liq ro‘yxati dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxatida keltirilgan.

transport sohasida ekstremistik materiallarning tarqalishiga qarshi kurashishdagi ma’muriy-huquqiy faoliyatni raqamlashtirish va takomillashtirishga qaratilgan ilmiy asoslangan istiqbolli taklif va tavsiyalarni ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishda ma’muriy-huquqiy mexanizmlarni qo‘llashda vujudga keladigan ijtimoiy-huquqiy munosabatlar tizimi olingan.

Tadqiqotning predmetini transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishda ma’muriy-huquqiy mexanizmlarni qo‘llash jarayonida vujudga keladigan munosabatlarni tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar, ularni huquqni qo‘llash amaliyotida qo‘llash jarayoni, xorijiy mamlakatlar qonunchiligi hamda yuridik fanda mavjud konseptual yondashuvlar va ilmiy-nazariy qarashlar, shuningdek, statistik ma’lumotlar tashkil qiladi.

Tadqiqotning usullari. Tadqiqotda bilishning analiz, sintez, induksiya, deduksiya, tarixiylik, mantiqiylik, qiyosiy-huquqiy, rasmiy-yuridik, tizimli tahlil, anketa so‘rovi, ekspert baholash, empirik va statistik ma’lumotlar tahlili, kuzatish hamda huquqni qo‘llash amaliyotini o‘rganish usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

transport sohasida ekstremizm va terrorizm tahdidlarining oldini olish maqsadida, yo‘lovchi va yuk tashish faoliyati bilan shug‘ullanuvchi subyektlar tomonidan tashilayotgan yuklarning xavfsizlik ko‘rigidan o‘tkazilishini ta’minlamaslik yoki ekstremistik mazmundagi manba va ashyolarni noqonuniy tashishga sharoit yaratganlik uchun fuqarolarga bazaviy hisoblash miqdorining besh baravari, mansabdor shaxslarga esa, o‘n baravari miqdorida jarima solishga doir huquqiy tartibni belgilash lozimligi asoslantirilgan;

transport sohasida ekstremistik mazmundagi taqiqlangan adabiyotlar, audio-video materiallar va xavfli moddalarni yashirin olib o‘tish yoki tranzit qilishga mo‘ljallangan yashirin bo‘linmalar o‘rnatilgan, shuningdek tegishli ruxsatnomasiz qayta jihozlangan transport vositalarini yo‘lga chiqarganlik uchun javobgarlik o‘rnatish zarurati asoslangan;

temir yo‘l transportida va metropolitenda ekstremistik va terrorchilik xavfi yuzaga kelishining oldini olish talablarini buzish, mazkur obyektlarda aniqlangan xavfsizlikka tahdid soluvchi hodisalarni, shubhali va egasiz buyumlar haqidagi ma’lumotlarni qasddan yashirish yoki buzib ko‘rsatganlik uchun mansabdor shaxslarga va xizmatchilarga bazaviy hisoblash miqdorining o‘n baravari miqdorida jarima solish orqali profilaktik ta’sirchanlikni oshirish asoslantirilgan;

avtomobil transportida shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlarda yo‘lovchilarni tashishda ekstremistik g‘oyalarni targ‘ib qiluvchi materiallar tarqatilishiga yo‘l qo‘ymaslik, kuzatuv tizimlarini o‘rnatish hamda shaxsni tasdiqlovchi hujjatlarsiz yo‘lovchi va yuk tashish qoidalarini buzganlik uchun ma’muriy javobgarlik belgilash zarurati asoslantirilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

“transport vositalarida ekstremizm”, “transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashish”, “transport sohasidagi ekstremizm” va “transportga qonunga xilof aralashuv” kabi tushunchalarga mualliflik ta’riflari ishlab chiqildi;

transport vositasida yoki transport infratuzilmasi obektida ekstremistik material tayyorlanayotgani, saqlanayotgani, tarqatilayotgani yoki namoyish etilayotganidan dalolat beruvchi asosli ma’lumotlar mavjud bo‘lganda, vakolatli organning mansabdor shaxsi tomonidan transport vositasining salonini, umumiy foydalanishdagi joylarini va transport infratuzilmasi obektini ko‘zdan kechirishni amalga oshirish zarurati asoslantirildi hamda uning protsessual tartibi ishlab chiqildi;

transport vositalari va obyektlarida ekstremistik tarkibdagi materiallarni sun’iy intellektga asoslangan monitoring tizimlari orqali aniqlashning ma’muriy-huquqiy asoslari hamda shaxsiy ma’lumotlar himoyasi kafolatlari tizimi taklif etildi;

transport obyektlarini ekstremistik tahdidlardan himoyalanganlik darajasiga ko‘ra toifalarga ajratish va har bir toifa uchun majburiy ma’muriy-huquqiy xavfsizlik rejimini belgilash tartibi, shuningdek, tashuvchining ekstremizm profilaktikasi bo‘yicha majburiyatlari tizimi asoslab berildi;

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2023-yil 18-martdagi 116-son qarori bilan tasdiqlangan “Muntazam avtobus yo‘nalishida yo‘lovchi tashishni brutto-shartnoma asosida tashkil etish va moliyalashtirish tartibi to‘g‘risida”gi Nizomga o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish yuzasidan takliflar ishlab chiqildi;

transport sohasida ekstremizm bilan bog‘liq xatti-harakatlarning oldini olish tizimini takomillashtirishga qaratilgan “O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksi (MJtK)ga qo‘shimcha va o‘zgartirishlar kiritish haqida”gi qonuni loyihasi ishlab chiqildi.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Tadqiqot natijalari xalqaro huquq va milliy qonunchilik normalari, rivojlangan davlatlar tajribasi hamda huquqiy amaliyotning qiyosiy-huquqiy tahliliga, shuningdek, ishda jami 200 ga yaqin rasmiy ilmiy manbadan foydalanilgan holda shakllantirilgan nazariy-uslubiy bazaga asoslanadi. Tadqiqotning empirik asosini 121 nafar mutaxassis o‘rtasida o‘tkazilgan sotsiologik so‘rov, ekspert baholash hamda intervyu shakllari tashkil etadi. So‘rov natijalari statistik jihatdan umumlashtirilib, ishonchli xulosalar chiqarish imkonini bergan. Barcha ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalar tegishli hujjatlar (anketalar, ekspert bahosi, tarixiy va statistik ma’lumotlar tahlili) bilan rasmiylashtirilgan. Ishlab chiqilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalar aprobatsiyadan o‘tkazilib, ularning natijalari yetakchi milliy hamda xorijiy nashrlarda e’lon qilingan. Olingan natijalar vakolatli organlar tomonidan tasdiqlangan va amaliyotga joriy qilingan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati undagi xulosa va tavsiyalardan ilmiy-tadqiqot ishlarida, qonun ijodkorligi jarayonida, huquqni qo‘llash amaliyotida, transport sohasida ekstremizm xususiyatidagi huquqbuzarliklarning oldini olish va profilaktika qilishda, ma’muriy-huquqiy choralarni takomillashtirishda, shuningdek, “Transport huquqi asoslari”, “Ma’muriy huquq”, “Jamoat xavfsizligi asoslari” fanlarining nazariyasini boyitishda foydalanish mumkinligida namoyon bo‘ladi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati shundaki, huquqni qo‘llash amaliyotida transport sohasida ekstremizm bilan bog‘liq ma’muriy huquqbuzarliklarga qarshi ma’muriy-huquqiy mexanizmlarni qo‘llashni tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar loyihalarini tayyorlashda, ma’muriy javobgarlik sohasidagi qonun normalarini to‘g‘ri qo‘llashda, bu turdagi ma’muriy huquqbuzarliklarning barvaqt oldini olishda va ma’muriy-huquqiy mexanizmlarni to‘g‘ri hamda samarali qo‘llashda, sohaga doir o‘quv va o‘quv-metodik qo‘llanmalarni ishlab chiqishda foydalanish mumkin.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Transport sohasida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish asosida erishilgan natijalardan quyidagilarda foydalanilgan:

transport sohasida ekstremizm va terrorizm tahdidlarining oldini olish, yuklarni xavfsizlik ko‘rigidan o‘tkazish va ekstremistik mazmundagi manbalarni tashishga yo‘l qo‘ymaslik qoidalarini buzganlik uchun fuqarolarga bazaviy hisoblash miqdorining besh baravari, mansabdor shaxslarga esa o‘n baravari miqdorida jarima solishga doir takliflardan O‘zbekiston Respublikasining 2025-yil 20-fevraldagi “Yo‘l harakati xavfsizligi va jamoat tartibini ta’minlash tizimi takomillashtirilishi munosabati bilan O‘zbekiston Respublikasining Jinoyat, Jinoyat-protsessual kodekslariga hamda O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga qo‘shimcha va o‘zgartirishlar kiritish haqida”gi O‘RQ-1033-son Qonunining 3-moddasi 9-bandini ishlab chiqishda foydalanilgan *(O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 24-iyuldagi №3/dn-139-son dalolatnomasi).* Ushbu taklifning joriy etilishi transport sohasida ekstremistik tahdidlarning oldini olish va jamoat xavfsizligini ishonchli ta’minlashga, shaxs, jamiyat va davlat xavfsizligini samarali himoya qilishga xizmat qilgan;

transport sohasida taqiqlangan ekstremistik materiallarni olib o‘tishga mo‘ljallangan xufiyona (yashirin) bo‘linmalar o‘rnatilgan yoki qayta jihozlangan transport vositalarini yo‘lga chiqarishga yo‘l qo‘ymaslik bo‘yicha bazaviy hisoblash miqdorining besh baravari miqdorida jarima solishga doir takliflardan O‘zbekiston Respublikasining 2025-yil 20-fevraldagi “Yo‘l harakati xavfsizligi tizimi takomillashtirilishi munosabati bilan O‘zbekiston Respublikasining Jinoyat, Jinoyat-protsessual kodekslariga hamda O‘zbekiston Respublikasining Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga qo‘shimcha va o‘zgartirishlar kiritish haqida”gi O‘RQ-1033-son Qonunining 3-moddasi 9-bandini ishlab chiqishda foydalanilgan *(O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 24-iyuldagi №3/dn-139-son dalolatnomasi).* Ushbu taklifning joriy etilishi transport tizimida ekstremistik omillarni barvaqt bartaraf etish va xavfsizlikni ishonchli ta’minlashga xizmat qilgan;

temir yo‘l transportida va metropolitenda ekstremistik va terrorchilik tahdidlari to‘g‘risidagi ma’lumotlarni, egasiz buyumlar va xavfsizlik buzilishi bilan bog‘liq hodisalarni qasddan yashirganlik yoki ma’lumotlarni buzib ko‘rsatganlik uchun mansabdor shaxslarga va xizmatchilarga bazaviy hisoblash miqdorining o‘n baravari miqdorida jarima solishga doir takliflardan O‘zbekiston Respublikasining

“O‘zbekiston Respublikasining ayrim qonun hujjatlariga transport xizmati ko‘rsatishni tashkil etish tizimini takomillashtirishga qaratilgan o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”gi 2026-yil 5-fevraldagi O‘RQ-1118-son Qonunining 1-moddasi 3-bandini ishlab chiqishda foydalanilgan *(O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 24-iyuldagi №3/dn-139-son dalolatnomasi).* Ushbu taklifning joriy etilishi temir yo‘l transporti va metropolitenda ekstremizmga qarshi profilaktika va jamoat xavfsizligini ishonchli va samarali ta’minlashga xizmat qilgan;

avtomobil transportida yo‘lovchilarni tashish jarayonida ekstremistik manbalar va g‘oyalar tarqalishining oldini olish, shaxsni tasdiqlovchi hujjatlarsiz va taqiqlangan yo‘nalishlar bo‘yicha tashishni amalga oshirganlik uchun bazaviy hisoblash miqdorining uch baravari miqdorida jarima solishga doir takliflardan O‘zbekiston Respublikasining 2026-yil 5-fevraldagi “O‘zbekiston Respublikasining ayrim qonun hujjatlariga transport xizmati ko‘rsatishni tashkil etish tizimini takomillashtirishga qaratilgan o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”gi O‘RQ-1118-son Qonunining 1-moddasi 3-bandini ishlab chiqishda foydalanilgan *(O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 24-iyuldagi №3/dn-139-son dalolatnomasi).* Ushbu taklifning joriy etilishi avtomobil transportida ekstremistik xavflarni barvaqt aniqlash va yo‘lovchilar xavfsizligini ishonchli va samarali ta’minlashga xizmat qilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Dissertatsiyaning asosiy mazmuni va ilmiy natijalari 3 ta xalqaro, 3 ta respublika miqyosidagi ilmiy-amaliy konferensiyada aprobatsiyadan o‘tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e’lon qilinishi. Tadqiqot mavzusi bo‘yicha jami 11 ta ilmiy ish, jumladan, dissertatsiyaning asosiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy jurnallarda 5 ta, shundan xorijiy jurnallarda 2 ta va ilmiy anjumanlarda 6 ta maqola chop etilgan.

Dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi. Dissertatsiya kirish, yetti paragrafni o’z ichiga olgan uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati hamda ilovalardan iborat bo‘lib, hajmi 151 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning **kirish** qismida dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati, tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining asosiy ustuvor yo‘nalishlariga bog‘liqligi, muammoning o‘rganilganlik darajasi, tadqiqot mavzusining dissertatsiya bajarilayotgan oliy ta’lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog‘liqligi, tadqiqotning maqsad va vazifalari, obyekti va predmeti, usullari, ilmiy yangiligi va amaliy natijasi, tadqiqot natijalarining ishonchliligi, ilmiy va amaliy ahamiyati, joriy qilinishi, aprobatsiyasi, e’lon qilinishi, dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi yoritilgan.

Dissertatsiyaning **“Transport vositalarida ekstremizmning nazariy-huquqiy asoslari va huquqiy tahlili”** deb nomlangan birinchi bobida transport

vositalarida ekstremizm tushunchasining ma’muriy-huquqiy mazmuni, uning turlari va zamonaviy shakllari, transport muhitini mustaqil huquqiy tartibga solish obyekti sifatida ajratish mezonlari, shuningdek ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklarning yuridik tavsifi tadqiq etilgan.

Ekstremizm tushunchasining nazariy asoslarini aniqlashda K.A. Shermuhammedov va J.A. Karimovning uni jamiyatda qabul qilingan huquqiy va ijtimoiy qoidalarga zid radikal qarashlar hamda harakatlar bilan bog‘lovchi yondashuvi, A.V. Korolchukning ekstremizmni milliy xavfsizlikka tahdid soluvchi faoliyat sifatida baholovchi pozitsiyasi, Z. Islomov va Sh. Ikramovning jamiyat, fuqarolar va millatlararo munosabatlarda beqarorlik keltirib chiqaruvchi keskin qarashlarga urg‘u beruvchi xulosalari qiyosiy tahlil qilingan. M.X. Rustamboyev ekstremizmning muhim belgilaridan biri sifatida zo‘ravonlikka moyillikni ko‘rsatsa, dissertant mazkur qarashga qisman qo‘shilgan holda, ekstremizmning zo‘ravonliksiz — ekstremistik materiallarni tarqatish, ramziy belgilarni namoyish etish, milliy, irqiy, etnik yoki diniy adovatni targ‘ib qilish kabi shakllari ham mavjudligi va aynan ular ma’muriy-huquqiy ta’sir choralarining mustaqil obyekti bo‘lishini asoslaydi. R. Almeyev va F. Qosimovning ekstremizmni konstitutsiyaviy tuzum, davlatning hududiy yaxlitligi va ijtimoiy barqarorlikka qarshi qaratilgan keskin harakat va qarashlar bilan bog‘lovchi ta’rifi esa tadqiqot uchun nisbatan kompleks nazariy asos sifatida baholangan.

Xalqaro-huquqiy va milliy tartibga solishni qiyoslash natijasida 2001-yildagi *Terrorizm, separatizm va ekstremizmga qarshi kurashish to‘g‘risidagi Shanxay konvensiyasi* ekstremizmni xalqaro darajada normativ ifodalagan muhim manba ekani, biroq undagi umumiy ta’rifning muayyan ma’muriy huquqbuzarlikni kvalifikatsiya qilish uchun bevosita yetarli emasligi ko‘rsatilgan. O‘zbekiston Respublikasining “*Ekstremizmga qarshi kurashish to‘g‘risida*”gi Qonunida ekstremistik faoliyat shakllari belgilangan bo‘lsa-da, transport vositasidan ekstremistik faoliyatni amalga oshirish, tarqatish yoki ta’minlash vositasi sifatida foydalanish alohida tur sifatida ifodalanmagan. Dissertant bu holatni transport sohasidagi ma’muriy-huquqiy mexanizmni shakllantirish nuqtayi nazaridan dastlabki normativ bo‘shliqlardan biri sifatida baholaydi.

Mazkur nazariy xulosa tadqiqotning empirik natijalari bilan ham qiyoslangan. O‘tkazilgan ekspert so‘rovida respondentlarning salkam **96 foizi** ekstremistik yo‘nalishdagi huquqbuzarliklar asosan Internet jahon axborot tarmog‘i orqali sodir etilayotganini qayd etgan. Dissertant ushbu ko‘rsatkichni huquqbuzarliklarning real tarkibi bo‘yicha rasmiy davlat statistikasi sifatida emas, balki sohadagi mutaxassislarning ekspert bahosi sifatida talqin qiladi. Ayni vaqtda respondentlarning **89 foizi** ekstremistik faoliyatga qarshi kurashish muammosini eng dolzarb masalalardan biri, deb baholagan. Ushbu natijalar ekstremistik ta’sir vositalarining an’anaviy bosma materiallardan raqamli kommunikatsiyalarga ko‘chib borayotgani hamda zamonaviy transport vositalaridagi Wi-Fi, multimedia va boshqa axborot tizimlari huquqiy tartibga solishning yangi obyektiga aylanayotgani haqidagi muallif pozitsiyasini qo‘shimcha ravishda asoslaydi.

Dissertatsiyada MJtK normalari tahlili asosida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar bevosita obyektiga ko‘ra uch guruhga tasniflangan: 1) ekstremistik g‘oyalarni targ‘ib qilish hamda milliy, irqiy, etnik va diniy adovatni qo‘zg‘atish bilan bog‘liq huquqbuzarliklar; 2) jamoat tartibi va ijtimoiy barqarorlikka tahdid soluvchi harakatlar; 3) diniy faoliyat va diniy ta’limot berish tartibini buzish bilan bog‘liq huquqbuzarliklar. Birinchi guruhda, xususan, Kodeksning **184² va 184³-moddalar**ida nazarda tutilgan materiallarni tayyorlash, saqlash, olib kirish va tarqatish bilan bog‘liq tarkiblarga alohida e’tibor qaratilgan. Shu bilan birga, amaldagi tartibda qilmishning transport vositasida yoki transport infratuzilmasi obyektida sodir etilganligi alohida yuridik belgi sifatida aks etmagani aniqlangan.

Tadqiqotda huquqni qo‘llash amaliyotining ochiq ma’lumotlar bilan ta’minlanganlik darajasi ham tanqidiy baholangan. MJtKning ekstremistik yo‘nalishdagi huquqbuzarliklarga oid moddalari bo‘yicha ishlar hajmi va hududiy taqsimotini aniqlash imkonini beruvchi yig‘ma rasmiy statistika ochiq manbalarda e’lon qilinmagan. Shu sababli dissertant **184² va 184³-moddalar** bo‘yicha ishlar asosiy amaliy ahamiyatga ega ekanini qayd etgan holda, ularning aniq miqdoriy ulushiga oid xulosalarni sun’iy ravishda chiqarmaydi va mazkur holatni tadqiqotning empirik chegarasi sifatida belgilaydi. Bu esa, keyingi normativ takliflar huquqbuzarliklarning taxminiy tarqalish ko‘lamiga emas, balki normativ tarkiblar tahlili, protsessual bo‘shliqlar va huquqni qo‘llash mexanizmidagi muammolarga asoslanishini ta’minlaydi.

Shu bilan birga, tadqiqotda huquqni qo‘llash amaliyotining ochiqligi ekstremizmga qarshi kurashish samaradorligining alohida omili sifatida baholangan. So‘rovda ishtirok etgan respondentlarning **87 foizi** sud qarorlari, sud amaliyoti sharhlari, Oliy sud Plenumi qarorlari va boshqa huquqiy tushuntirishlarni e’lon qilish mazkur toifadagi huquqbuzarliklarga qarshi kurashishga ijobiy ta’sir ko‘rsatishini bildirgan. Dissertant ushbu natijani mustaqil yuridik isbot sifatida emas, huquqni qo‘llashda yagona yondashuv va kvalifikatsiya mezonlariga bo‘lgan professional ehtiyojni ko‘rsatuvchi ekspert indikatori sifatida baholab, ekstremistik yo‘nalishdagi huquqbuzarliklar bo‘yicha sud amaliyotini umumlashtirish, maxsus sharhlar hamda Oliy sud Plenumining tegishli tushuntirishlarini ishlab chiqish zaruratini asoslaydi.

Shunday qilib, birinchi bob doirasida transport vositalarida ekstremizmning ma’muriy-huquqiy mazmuni aniqlashtirilib, transport muhitini boshqa ommaviy makonlardan farqlovchi huquqiy belgilar tizimi ishlab chiqilgan; “*transport vositalarida ekstremizm*”ga mualliflik ta’rifi berilgan; uni tasniflashning uch mezonli modeli taklif etilgan; ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar uch guruhga ajratilgan; ma’muriy va jinoyat-huquqiy tartibga solish o‘rtasidagi chegarani belgilash mezonlari ishlab chiqilgan hamda qilmishning transport muhitida sodir etilishini aks ettiruvchi “makon belgisi”ning huquqiy ahamiyati asoslangan.

Dissertatsiyaning **“Transport vositalarida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklarga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy**

choralari (ekstremistik materiallarni tarqatish misolida)” deb nomlangan ikkinchi bobida transport vositalari va transport infratuzilmasi obyektlarida ekstremistik materiallarning tarqalishiga qarshi qo‘llaniladigan ma’muriy-ogohlantiruv, ma’muriy cheklash hamda ma’muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ishlarni yuritishni ta’minlash choralarining huquqiy tabiati, ularni qo‘llash asoslari, vakolatli subyektlar doirasi va protsessual kafolatlari kompleks tadqiq etilgan.

Transport muhitining xavfsizlik nuqtayi nazaridan o‘ziga xosligini asoslashda xalqaro empirik materiallardan ham foydalanilgan. Xususan, **Mineta transport instituti** ma’lumotlar bazasida 1970-yildan buyon avtobus, poyezd, bekat va yo‘lovchi paromlari kabi yer usti jamoat transporti obyektlariga qaratilgan besh mingdan ortiq hujum qayd etilgani ko‘rsatilgan. B.M. Jenkins yer usti transportida aeroportlarga xos qat’iy nazorat-o‘tkazish tizimining mavjud emasligi, yo‘lovchilar oqimining yuqoriligi va shaxslarning bir-biriga notanishligi xavfsizlikka tahdid soluvchi subyekt uchun qulay muhit yaratishini ta’kidlaydi. Dissertant mazkur statistikani transportda aynan ekstremistik huquqbuzarliklar tarqalganligining dalili sifatida emas, balki jamoat transportining xavfsizlik jihatidan zaif va katta auditoriyani qamrab oluvchi makon ekanini ko‘rsatuvchi xalqaro empirik indikator sifatida baholaydi.

Ma’muriy-ogohlantiruv choralarining huquqiy tabiatini aniqlashda A.P. Korenev va Yu.M. Kozlovning ilmiy qarashlari qiyoslangan. A.P. Korenev ushbu choralarni huquqbuzarliklarning oldini olish va xavfsizlikka tahdid soluvchi holatlarni bartaraf etishga qaratilgan vositalar tizimi sifatida tavsiflasa, Yu.M. Kozlov ularning asosiy maqsadini ehtimoliy huquqbuzarlik sodir etilishining oldini olish bilan bog‘laydi. Dissertant mazkur yondashuvlarni umumlashtirib, ma’muriy-ogohlantiruv choralarini boshqa ma’muriy majburlov choralaridan ajratuvchi asosiy belgi sodir etilgan huquqbuzarlik faktining emas, balki xavf yoki uning yuzaga kelish ehtimolining mavjudligi ekanini asoslaydi. Transport muhitida aynan shu jihat hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi, chunki huquqbuzarlik sodir bo‘lgandan keyingi ta’sir ayrim hollarda uning yo‘lovchilar auditoriyasiga yetkazgan zararini bartaraf eta olmaydi.

Milliy qonunchilik tahlili “*Ekstremizmga qarshi kurashish to‘g‘risida*”gi Qonunda aholining huquqiy ongi va madaniyatini yuksaltirish, rasmiy ogohlantirish, ekstremistik materiallarni olib kirish, tayyorlash, saqlash va tarqatishni taqiqlash kabi profilaktik mexanizmlar nazarda tutilganini, biroq qonun matnida “*transport obyekti*” yoki “*transport vositasi*”ga moslashtirilgan maxsus mexanizm shakllanmaganini ko‘rsatgan. Shu bilan birga, transport xavfsizligiga oid institutsional baza doirasida Transportda xavfsizlikni ta’minlash bosh boshqarmasi va Situatsion-tahliliy markaz tashkil etilib, transport obyektlaridagi vaziyatni monitoring qilish, xavflarni prognozlash, videokuzatuv va “*Xavfsiz shahar*” tizimlari bilan integratsiya qilish imkoniyatlari yaratilgan. Dissertant ushbu tashkiliy salohiyat bilan ekstremistik materiallar tarqalishiga oid maxsus ma’muriy-protsessual normalar o‘rtasida huquqiy uzilish mavjudligini qayd etadi.

Ikkinchi paragrafda ma’muriy cheklash choralarining mohiyati V.R. Kisin, V.D. Ardashkin, K. Nazarov, V.N. Buryakov, Y.S. German, A.V. Lyaxov, I.V. Shevchenko va S.N. Bratanovskiyning ilmiy qarashlari asosida tadqiq etilgan. Ushbu yondashuvlarning umumiy jihati davom etayotgan huquqqa zid xatti-harakatga bevosita va tezkor ta’sir ko‘rsatishdan iborat bo‘lsa, dissertant transport muhiti uchun yana bir maxsus — makon va vaqt belgisini ajratadi. Harakatdagi transport vositasida huquqbuzarlikka barham berishning samaradorligi faqat huquqbuzarni ushlab turish bilan emas, balki uning yo‘lovchilar auditoriyasiga ta’sirini zudlik bilan uzish bilan o‘lchanishi lozimligi asoslangan.

Vakolatli davlat organi xodimi transport vositasining o‘zida doimo mavjud bo‘lmasligi sababli cheklash choralarining tezkorligi bilan vakolat subyektining hodisa joyiga yetib kelishi o‘rtasida vaqt tafovuti yuzaga kelishi aniqlangan. Ushbu muammoning amaldagi huquqdagi funksional analogi Havo kodeksi va 1963-yilgi **Tokio konvensiyasi**da mavjud. Tokio konvensiyasiga ko‘ra havo kemasi komandiri bort xavfsizligi va tartibini ta’minlash uchun oqilona cheklash choralarini qo‘llashi mumkin, biroq bunday vakolat uning maqsadi, davomiyligi va keyinchalik davlat organlarini xabardor qilish majburiyati bilan chegaralangan. Dissertant ushbu modelning asosiy g‘oyasini boshqa transport turlariga moslashtirib, tashuvchining vakolat berilgan xodimiga faqat yopiq doiradagi to‘rtta vakolat — qonunchilikda taqiqlangan materialni tarqatishni to‘xtatishni talab qilish, materialni saqlash uchun qabul qilib ro‘yxatini tuzish, huquqbuzarlikni davom ettirayotgan shaxsdan navbatdagi bekatda transportni tark etishni talab qilish va ichki ishlar organiga zudlik bilan xabar berish vakolatlarini berishni taklif qiladi.

Xorijiy tajribani o‘rganishda Buyuk Britaniya va Germaniyada transport hududida materiallarni tarqatishga nisbatan ruxsat rejimlari mavjudligi qayd etilgan bo‘lsa-da, dissertant ularni milliy qonunchilikka mexanik ko‘chirishni rad etadi. Xususan, Germaniya Federal Konstitutsiyaviy sudining 2011-yilgi “*Fraport*” qarori davlat nazoratidagi transport maydonlarida fikr bildirish erkinligiga nomutanosib aralashuvga yo‘l qo‘ymaslik zarurligini ko‘rsatadi. Shu sababli muallifning milliy modeli tarqatish faktining o‘zini emas, qonunchilikda tarqatilishi taqiqlangan materialni cheklashga asoslanadi. Reklama va boshqa materiallarning transportda doimiy joylashtirilishi tashuvchi bilan shartnomaviy tartibda hal etilishi mumkin, biroq bu fuqarolarning qonunda taqiqlanmagan axborotni izlash, olish va tarqatish huquqini cheklash uchun asos bo‘lmasligi kerak.

Raqamli transport muhiti alohida tahlil qilinib, bort Wi-Fi tarmog‘i yoki mahalliy multimedia tizimi orqali uzatiladigan kontent umumfoydalanishdagi tarmoqqa chiqmasligi sababli provayder darajasidagi an’anaviy bloklash mexanizmlaridan tashqarida qolishi ko‘rsatilgan. Yevropa Ittifoqining 2021/784-son Reglamentidagi terrorchilik kontentini bir soat ichida olib tashlash mexanizmi bilan qiyoslagan holda, dissertant transport muhitida chora reys davomiyligidan kelib chiqib tezroq amalga oshirilishi zarurligini qayd etadi. Shu bilan birga, butun bort tizimini o‘chirib qo‘yish faqat kontentni nuqtali tarzda cheklashning imkoni

bo‘lmagan holatda, eng qisqa muddatga va majburiy hujjatlashtirish sharti bilan qo‘llanilishi kerakligi asoslangan.

Tadqiqotda transport muhitining olti protsessual xususiyati — makonning yopiqligi, uning harakatlanishi, auditoriyaning almashinuvi, dalilning uchinchi shaxs tasarrufida bo‘lishi, vaqtning chegaralanganligi hamda makonning raqamlashuvi aniqlangan. Ushbu xususiyatlarning har biri amaldagi protsessual institutlarning samaradorligiga bevosita ta’sir qilishi ko‘rsatilgan. Masalan, har bir bekatda guvohlar tarkibining almashishi ommaviylikni qayd etishni qiyinlashtiradi, videoyozuvlarning qayta yozilishi dalil yo‘qolish xavfini yuzaga keltiradi, bort tarmog‘i orqali tarqalgan elektron kontent esa an’anaviy “*ashyoni olib qo‘yish*” mexanizmiga sig‘maydi.

Amaliy fakt sifatida 2026-yil 13-iyul holatiga sud qarorlari bilan taqiqlangan manbalar soni **1.915 taga** yetgani, shundan yigirmatasi kitob, ma’ruza, qo‘shiq va matn ko‘rinishidagi oflayn materiallardan iboratligi qayd etilgan. Dissertant aynan bunday materiallar transport muhitiga varaqa, risola, audioyozuv yoki salon ekranidagi tasvir ko‘rinishida bevosita ko‘chirilishi mumkinligini ta’kidlaydi. Ushbu fakt transportdagi maxsus protsessual qayd mexanizmi masalasining nazariy emas, amaliy ahamiyatini ko‘rsatish uchun ishlatilgan.

Aniqlangan muammolarni bartaraf etish maqsadida MJtKni **276^{1}-modda** bilan to‘ldirish taklif qilingan. Mazkur normada transport turi, davlat va marshrut raqami, tashuvchi, harakat yo‘nalishi, eng yaqin bekat, yo‘lovchilarning taxminiy soni, materialning ko‘rinish darajasi, videokuzatuv tizimining mavjudligi kabi maxsus rekvizitlarni bayonnomada qayd etish nazarda tutiladi. Raqamli muhitdagi qilmishlarda esa veb-manzil, qayd vaqti, texnik vosita va dasturiy ta’minot, fayl formati va hajmi, xesh-summa, bort tarmog‘i kirish nuqtasi hamda seans ma’lumotlarini qayd etish taklif etilgan. Bunda materialni protsessual qayd etish uning avtomatik ravishda ekstremistik deb topilishini anglatmasligi hamda shaxsiy hayot va axborot xavfsizligi talablariga rioya qilinishi alohida kafolat sifatida mustahkamlangan.

Transport vositasini va transport infratuzilmasi obyektini ko‘zdan kechirishga doir mavjud huquqiy bo‘shliq Qozog‘iston va Rossiya qonunchiligi bilan qiyoslangan. Shu asosda Kodeksni **291^{2}-modda** bilan to‘ldirib, transport vositasi saloni va yo‘lovchilar uchun ochiq qismlarni tashuvchi vakili, u bo‘lmaganda ikki nafar xolis yoki uzluksiz videoyozuv ishtirokida ko‘zdan kechirish, bunda qatnov jadvalini asossiz buzmaslik va mazkur protsessual harakatni shaxsiy ko‘rikdan qat’iy farqlash taklif etilgan.

Tadqiqotning muhim yangiliklaridan yana biri dalil tashuvchining axborot tizimida bo‘lgan vaziyatni maxsus protsessual tartibga solish bilan bog‘liq. Bort videoyozuvi, navigatsiya, chipta validatsiyasi va tarmoq loglari huquqbuzarda emas, uchinchi shaxs — tashuvchida saqlanishi sababli an’anaviy uch guruhli ta’minlash choralari tasnifi yetarli emasligi asoslangan. Kiberjinoyatchilik to‘g‘risidagi konvensiya va Yevropa Ittifoqining elektron dalillarni saqlashga oid tajribasi asosida Kodeksga **291^{3}-modda** — “*Elektron ma’lumotlarni saqlab qolish to‘g‘risidagi talabnoma*”ni kiritish taklif etilgan. Unga ko‘ra vakolatli mansabdor

shaxs tashuvchidan faqat aniq ish uchun ahamiyatli videoyozuv, navigatsiya, to‘lov va bort tarmog‘i ma’lumotlarini vaqtincha o‘zgartirmasdan saqlashni talab qilishi mumkin; talabnomaning o‘zi esa ushbu ma’lumotlarning mazmuni bilan tanishish vakolatini bermaydi. Umumiy kuzatuvga yo‘l qo‘yilmasligi, kirishlarning qayd etilishi, muddat tugagach ma’lumotlarning o‘chirilishi yoki egasiga qaytarilishi va talabnoma ustidan shikoyat qilish imkoniyati shaxsga doir ma’lumotlar himoyasining asosiy kafolatlari sifatida belgilangan.

Shuningdek, harakatdagi transport vositasida bayonnomani huquqbuzarlik sodir etilgan joyning o‘zida tuzish ko‘pincha faktik jihatdan imkonsiz ekanidan kelib chiqib, Kodeksning **284 va 288-moddalarini** takomillashtirish taklif etilgan. Bunda shaxsning harakatlanish erkinligi haqiqatda cheklangan vaqt darhol texnik vosita yoki xizmat hujjatida qayd etilishi, ushlab turish muddati aynan shu paytdan hisoblanishi va shaxs yaqin bekat yoki stansiyagacha olib borilishi lozimligi asoslangan. Bu mexanizm bir tomondan davlat organining protsessual imkoniyatini ta’minlasa, ikkinchi tomondan ushlab turishning “*yashirin*” vaqt oralig‘i yuzaga kelishining oldini oladi.

Bundan tashqari, ma’muriy ish bo‘yicha qaror qonuniy kuchga kirganidan keyin shaxsning qurilmasida qolib ketgan ekstremistik material nusxalari qayta tarqalish xavfini saqlab qolishi hisobga olinib, Kodeksni **294^1-modda** — *“Ekstremistik material nusxalarini o‘chirish”* bilan to‘ldirish taklif qilingan. Bunda material vakolatli mansabdor shaxs nazorati ostida o‘chiriladi, dalolatnoma tuziladi, biroq qurilmaning o‘zi egasiga qaytariladi. Mazkur model axborotning noqonuniy nusxasini yo‘q qilish bilan mulk huquqini saqlab qolish o‘rtasidagi mutanosiblikni ta’minlashga qaratilgan.

Ikkinchi bobning yakuniy natijasi sifatida MJtKga **291^1-moddani** kiritib, transport va transport infratuzilmasida ekstremistik materiallarni tarqatishga oid ishlar bo‘yicha g‘ayriqonuniy faoliyatni zudlik bilan to‘xtatish, shaxsni yaqin bekatda tushirish, vagon yoki salonning bir qismini bo‘shatish, hududga kirishni vaqtincha cheklash, bort Wi-Fi va multimedia tizimlarining ishini vaqtincha to‘xtatish, zarur hollarda reysni qisqa muddatga to‘xtatish hamda tashuvchining tegishli xodimini xizmatdan vaqtincha chetlatish choralarini belgilash taklif etilgan.

Dissertatsiyaning **“Transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirish istiqbollari”** deb nomlangan uchinchi bobida transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashish bo‘yicha xalqaro standartlar va xorijiy davlatlar tajribasi qiyosiy-huquqiy jihatdan o‘rganilib, ularning milliy huquq tizimiga mos elementlarini aniqlash hamda O‘zbekiston Respublikasida ushbu sohadagi ma’muriy-huquqiy mexanizmlarni takomillashtirishning konseptual va normativ yo‘nalishlarini ishlab chiqishga alohida e’tibor qaratilgan.

Xorijiy tajribani o‘rganish metodologiyasini belgilashda D.V. Vasilev, M. Ansel, A.X. Saidov va N.G. Xijnyakovning qiyosiy huquqqa oid qarashlari tahlil qilingan. D.V. Vasilev xorijiy tajriba jamiyat taraqqiyotida avval yo‘l qo‘yilgan xatolarni takrorlamaslik imkonini berishini ta’kidlasa, M. Ansel qiyosiy

tadqiqotni milliy huquq tizimining o‘ziga xos xususiyatlarini chuqurroq anglash vositasi sifatida baholaydi. A.X. Saidov xorijiy tajribaning nafaqat ijobiy, balki samarasiz elementlarini ham aniqlash zarurligini qayd etadi. Dissertant mazkur yondashuvlarni rivojlantirib, transport xavfsizligiga oid xorijiy institutlarni milliy huquq tizimiga mexanik ko‘chirish emas, balki ularni huquqiy tizim, boshqaruv modeli, ijtimoiy sharoit va konstitutsiyaviy kafolatlarga moslashtirish qiyosiy tahlilning asosiy metodologik talabi bo‘lishi lozimligini asoslaydi.

Xalqaro-huquqiy tajribada 1997-yildagi Terrorchilik maqsadida portlashlarga qarshi kurashish to‘g‘risidagi xalqaro konvensiyada “*jamoat transporti tizimi*” mulkchilik shaklidan qat’i nazar, ommaviy tashishga xizmat qiluvchi transport vositalari va infratuzilmalar majmui sifatida ta’riflangani alohida ahamiyat kasb etadi. Dissertant mazkur yondashuvni xususiy tashuvchilarni ham xavfsizlik majburiyatlarining to‘laqonli subyekti sifatida e’tirof etish uchun konseptual asos deb hisoblaydi. BMT Xavfsizlik Kengashining **2341**-sonli rezolyutsiyasida esa muhim infratuzilmani aniqlash vakolati har bir davlatning o‘zida qoldirilgan. Shu asosda muallif xorijdagi tayyor miqdoriy ko‘rsatkichlarni O‘zbekistonga ko‘chirish emas, balki toifalashning o‘lchanadigan mezonlar asosidagi prinsipini qabul qilish zarurligini ta’kidlaydi.

BMT Terrorizmga qarshi kurashish boshqarmasining 2026-yil mart oyida e’lon qilingan jamoat transportini terrorchilik tahdidlaridan himoya qilish bo‘yicha texnik qo‘llanmasida “***muhim infratuzilma***” va “***yumshoq nishon***” tushunchalarining farqlanishi, obyekt maqomi bilan uni himoya qilishga mas’ul davlat organi o‘rtasidagi bog‘liqlik ko‘rsatib berilgan. Dissertant ushbu yondashuvning milliy tizim uchun muhim jihati aynan transport obyektining xavf toifasi nafaqat qo‘llaniladigan xavfsizlik choralarini, balki vakolatli va javobgar subyektni ham aniqlashi kerakligida, deb hisoblaydi.

Transport vositasi ichidagi tezkor vakolatlarni huquqiy tartibga solishda 1963-yilgi Tokio konvensiyasi alohida model sifatida baholangan. Mazkur konvensiya havo kemasi komandiriga tartib va xavfsizlikni ta’minlash maqsadida cheklash choralarini qo‘llash huquqini bergan bo‘lsa-da, ushbu vakolat asosli ishonch, aniq maqsad, vaqt bo‘yicha cheklov, davlat organlarini xabardor qilish hamda vakolatni qonuniy amalga oshirgan shaxsning huquqiy himoyasi kabi kafolatlar bilan chegaralangan. Dissertantning fikricha, davlat mansabdor shaxsi bo‘lmagan transport xodimiga xavfsizlikka oid vakolat berishda aynan **vakolat + aniq asos + vaqt chegarasi + xabardor qilish + huquqiy nazorat** formulasi milliy qonunchilik uchun eng maqbul model hisoblanadi.

SOLAS konvensiyasi va **ISPS** kodeksida kompaniya, kema hamda port inshooti darajasida xavfsizlik bo‘yicha mas’ul shaxslar institutining joriy etilgani, majburiy xavfsizlik rejasi va uch bosqichli xavfsizlik darajalari nazarda tutilgani ham tahlil qilingan. Yevropa Ittifoqining **2022/2557-sonli** Muhim subyektlarning barqarorligi to‘g‘risidagi direktivasi ushbu tendensiyani rivojlantirib, himoya markazini obyektdan operatorga ko‘chirgan. Dissertant mazkur yondashuvni O‘zbekiston uchun prinsipial ahamiyatga ega deb hisoblaydi, chunki amaldagi “*Transport to‘g‘risida*”gi Qonunda tashuvchining majburiyatlari asosan tashish

faoliyati doirasida belgilangan bo‘lib, uning transport xavfsizligini ta’minlashdagi mustaqil tashkiliy-huquqiy maqomi yetarlicha shakllantirilmagan.

Transport obyektlarini toifalashda Germaniya, Avstraliya va Buyuk Britaniya tajribasi qiyoslangan. Germaniyada shahar jamoat transporti tizimi yiliga **125 million** yo‘lovchi chegarasidan boshlab muhim infratuzilma sifatida e’tirof etiladi; Avstraliyada yagona operator boshqaruvidagi transport tarmog‘i uchun oyiga 5 million yo‘lovchi mezoni qo‘llaniladi; Buyuk Britaniyaning 2025-yildagi “*Martyn qonuni*” esa, ayrim jamoat obyektlaridagi xavfsizlik majburiyatini bir vaqtning o‘zida joylashishi mumkin bo‘lgan **200 va 800 kishi mezonlari**ga ko‘ra tabaqalashtiradi. Dissertant mazkur sonlarni milliy qonunchilikka aynan ko‘chirishni rad etib, ularning metodologik qiymatini xavfni subyektiv idoraviy bahodan o‘lchanadigan miqdoriy ko‘rsatkichga o‘tkazishida ko‘radi.

Ushbu qiyosiy xulosa milliy faktik ma’lumotlar bilan ham asoslangan. Tadqiqotda Toshkent metropolitenida 2025-yilda **286,8 million** yo‘lovchi, 2026-yilning dastlabki olti oyida esa **155,6 million** yo‘lovchi tashilgani qayd etilib, bu ko‘rsatkichlar xorijiy miqdoriy chegaralardan sezilarli darajada yuqori ekani ko‘rsatilgan. Dissertant ushbu faktni Toshkent metropoliteni uchun xorijiy toifani avtomatik joriy etish asosi sifatida emas, balki O‘zbekistonda transport obyektlarini yo‘lovchi oqimi, maksimal sig‘im va ijtimoiy ahamiyat bo‘yicha milliy miqdoriy mezonlar asosida toifalash zaruratining empirik dalili sifatida baholaydi.

Raqamli xavfsizlik yo‘nalishida Yevropa Ittifoqining **2021/784-sonli** reglamenti amaliyoti muhim faktik material sifatida o‘rganilgan. 2025-yil dekabr holatiga ko‘ra, mazkur reglament asosida **2.032 ta** kontentni olib tashlash buyrug‘i va **97.900 dan ortiq** murojaat yuborilgan. Biroq dissertant xalqaro platformalarga to‘g‘ridan-to‘g‘ri majburiyat yuklash modelini O‘zbekiston sharoitiga bevosita ko‘chirishni maqsadga muvofiq deb hisoblamaydi. Buning o‘rniga transport vositasi yoki transport obyektida bepul Internet xizmatini taqdim etuvchi kirish nuqtasi operatoriga sud qarori bilan tarqatilishi taqiqlangan manbalarga kirishni texnik jihatdan cheklash majburiyatini yuklash taklif qilinadi.

Mazkur taklif milliy faktlar bilan yanada aniqlashtirilgan. 2026-yil iyul holatiga ko‘ra tarqatilishi taqiqlangan materiallar va manbalar ro‘yxatida **1.915 ta** manba, jumladan **886 ta Telegram**, **405 ta Instagram**, *276 ta Facebook* resursi hamda **20 ta** oflayn kitob, ma’ruza, qo‘shiq va matn mavjudligi qayd etilgan. Dissertantning fikricha, bitta rasmiy ro‘yxatning jismoniy va raqamli materiallarni birgalikda qamrab olayotgani transportning jismoniy va raqamli xavfsizlik qatlamlarini yagona huquqiy mexanizm asosida bog‘lash uchun amaliy imkoniyat yaratadi.

Germaniya tajribasini tahlil qilishda muallif ilmiy adabiyotlarda uchraydigan muhim metodologik xatoga ham e’tibor qaratgan. Xususan, 2017-yildagi NetzDG qonuni ayrim tadqiqotlarda hanuz amaldagi asosiy mexanizm sifatida keltirilayotgan bo‘lsa-da, 2024-yildan Germaniya Raqamli xizmatlar to‘g‘risidagi qonun va Yevropa Ittifoqining umumiy raqamli xizmatlar rejimiga o‘tgan. Dissertant bundan milliy qonunchilik uchun muhim xulosa chiqaradi: texnologik

jihatdan tez o‘zgaruvchi raqamli muhitda muayyan “*24 soat*”, “*7 kun*” kabi qat’iy muddatni ko‘chirishdan ko‘ra, vakolatli subyekt, javob berish tartibi, protsessual nazorat va huquqiy kafolatlarni aniq belgilash barqarorroq yechim hisoblanadi.

Fransiya tajribasi esa, tezkor xavfsizlik choralarining konstitutsiyaviy chegaralarini ko‘rsatish uchun qo‘llanilgan. Fransiya Konstitutsiyaviy kengashi 2020-yilda noqonuniy kontentni juda qisqa muddatda olib tashlashni nazarda tutuvchi “*Avia qonuni*”ning ayrim qoidalarini so‘z erkinligiga nomutanosib aralashuv deb topgan. Dissertant ushbu amaliyotdan tezkor ma’muriy chora sud nazorati va shikoyat qilish imkoniyatidan ajratilgan holda joriy etilmasligi kerak, degan prinsipial xulosa chiqaradi. Shu sababli dissertatsiyada taklif qilinayotgan raqamli va jismoniy cheklash mexanizmlarining har biri mutanosiblik va protsessual himoya bilan bog‘langan.

Ekstremistik materiallarning transport bilan bog‘liq harakatlarini huquqiy kvalifikatsiya qilishda Qozog‘iston tajribasi milliy tizimga eng yaqin model sifatida baholangan. Qozog‘iston Ma’muriy huquqbuzarliklar to‘g‘risidagi kodeksining 453-moddasida ekstremistik materiallarni tashish mustaqil obyektiv harakat sifatida nazarda tutilgan. Rossiya qonunchiligidagi yuridik shaxslarning ma’muriy javobgarligi modeli esa O‘zbekiston uchun hozirgi bosqichda maqbul emasligi ko‘rsatilgan, chunki milliy MJtKda yuridik shaxslarning umumiy ma’muriy javobgarligi instituti mavjud emas. Shu bois dissertant xorijiy tajribadan faqat transport bilan bog‘liqlikni malakalovchi belgi sifatida ajratish g‘oyasini qabul qiladi.

Xorijiy tajribaning umumlashtirilgan tahlili asosida ikkinchi paragrafda milliy qonunchilikni takomillashtirishning o‘zaro bog‘liq yo‘nalishlari ishlab chiqilgan. Eng avvalo “*Ekstremizmga qarshi kurashish to‘g‘risida*”gi Qonunda “*transport sohasidagi ekstremizm*”, “*Transport to‘g‘risida*”gi Qonunda esa “*transportga qonunga xilof aralashuv*” tushunchalarini mustahkamlash taklif etiladi. Bunda dissertant oddiy tashish bilan bila turib tashish, ekstremistik faoliyatni ta’minlash maqsadidagi tashish va uyushgan logistik ko‘makni bir-biridan qat’iy farqlab, shaxsning ekstremistik maqsadidan bexabar tashuvchini javobgarlik doirasiga kiritmaslik zarurligini ta’kidlaydi. “*Bilish*” belgisi esa taxmin bilan emas, obyektiv dalillar bilan isbotlanishi kerak.

Transport infratuzilmasi obyektlari va transport vositalarini yillik yoki oylik yo‘lovchi oqimi, bir vaqtning o‘zida joylashishi mumkin bo‘lgan shaxslar soni va tashish turining ijtimoiy ahamiyatiga qarab miqdoriy toifalash hamda natijalarni yagona reyestrda yuritish taklif qilingan. Shu bilan birga ko‘rik va aniqlash uskunalarining shunchaki mavjudligi xavfsizlikning yetarli ko‘rsatkichi emasligi asoslanib, rentgen, metall aniqlash va boshqa vositalar uchun minimal texnik samaradorlik mezonlari, sinov metodikasi va davriy attestatsiya tizimini joriy etish zarurligi ilgari surilgan.

Tashuvchining huquqiy maqomini takomillashtirish doirasida “**Transport to‘g‘risida**”gi Qonunning 18-moddasida tashuvchiga transport xavfsizligini ta’minlash, xavfsizlik bo‘yicha mas’ul xodim tayinlash, ichki xavfsizlik rejasini ishlab chiqish, xodimlarning maxsus tayyorgarligini tashkil etish va xavfsizlikka

tahdid soluvchi holatlar haqida vakolatli organlarni xabardor qilish majburiyatlarini yuklash taklif etilgan. Mazkur yondashuv ISPS, Yevropa Ittifoqining muhim subyektlar modeli va AQSHning transport xodimlarini tayyorlash tizimi elementlarini milliy sharoitga moslashtirish natijasidir.

Yo‘lovchilarni xavfsizlik tizimining faol ishtirokchisiga aylantirish maqsadida transportda shubhali holatlar haqida xabar berishning yagona qisqa raqami yoki elektron kanalini joriy etish, har bir murojaatni majburiy qayd etish va ularning natijalarini har yili tahlil qilish taklif qilingan. Buyuk Britaniyaning “*See it. Say it. Sorted.*” tajribasi tanqidiy baholanib, undan shiorni emas, balki **aniq aloqa kanali + murojaatni qayd etish + natijani davriy qayta baholash** modelini olish maqsadga muvofiqligi asoslangan.

Idoralararo hamkorlik masalasida dissertant yangi davlat organi tashkil etishni taklif qilmaydi. Aksincha, amalda mavjud Situatsion-tahliliy markaz negizida IIV vakili rahbarligida DXX, transport sohasidagi vakolatli organ, Bosh prokuratura va axborot texnologiyalari mutaxassislari ishtirok etuvchi doimiy idoralararo tahliliy platformani shakllantirish maqsadga muvofiq deb hisoblaydi. Platformaning vazifalari transport obyektlaridan keladigan xavfsizlik axborotini yagona tizimda yig‘ish va tahlil qilish, obyektlar reyestrini yuritish, hodisalarga idoralararo tezkor javobni muvofiqlashtirish, xalqaro tashkilotlar bilan axborot almashish hamda davriy xavf hisobotlarini tayyorlashdan iborat bo‘lishi taklif qilingan.

Bobning prinsipial ilmiy xulosalaridan biri alohida “*Transport xavfsizligi to‘g‘risida*”gi Qonunni darhol qabul qilish masalasiga doir. Fransiya va Rossiyada alohida normativ modellar mavjudligi o‘rganilgan bo‘lsa-da, dissertant xorijiy shaklni avtomatik takrorlashni rad etadi. O‘zbekistonning “*Transport to‘g‘risida*”gi Qonunida xavfsizlikka bag‘ishlangan maxsus bob allaqachon mavjudligi sababli, muammo normativ tartibga solishning umuman yo‘qligida emas, balki uning asosan obyekt va texnogen tahdidlarga yo‘naltirilganida, mafkuraviy aralashuv hamda unga mos protsessual mexanizmlarning yetarli emasligida deb baholanadi. Shu sababli, “*Transport to‘g‘risida*”gi Qonunning mavjud xavfsizlik bobini takomillashtirish taklif etilgan.

Dissertantning yakuniy pozitsiyasiga ko‘ra, transportda ekstremizmga qarshi kurashish samaradorligi vakolatlarni shunchaki kengaytirishga emas, yangi vakolat va uning huquqiy kafolatini bir vaqtda joriy etishga bog‘liq. Fuqaro xavfli holat haqida bergan xabari qayd etilishiga va unga munosabat bildirilishiga ishonishi, shu bilan birga davlat tomonidan qo‘llanilayotgan xavfsizlik choralarining uning huquq va erkinliklariga nisbatan mutanosib ekaniga amin bo‘lishi lozim. Shu bois tadqiqotda taklif etilgan ma’muriy vakolatlar, protsessual nazorat, shikoyat qilish, shaxsga doir ma’lumotlarni himoya qilish hamda eng kam aralashuv kafolatlarini yagona, o‘zaro bog‘langan huquqiy mexanizm sifatida joriy etish zarurligi asoslangan.

Dissertatsiyaning **xulosa** qismida tadqiqot natijasida ishlab chiqilgan asosiy nazariy xulosalar, qonunchilikni takomillashtirishga qaratilgan takliflar va amaliy tavsiyalar umumlashtirilgan.

XULOSA

Transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmlarini takomillashtirishga qaratilgan tadqiqot natijasida quyidagi ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalar ishlab chiqildi:

I. Ilmiy-nazariy xulosalar:

1. Quyidagi tushunchalarning mualliflik ta’riflari ishlab chiqildi: “transport vositalarida ekstremizm”, “transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashish”, “transport sohasidagi ekstremizm”, “transportga qonunga xilof aralashuv”, “ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmi”, “transportdagi ekstremistik ta’sir obyekti”, “transportda qo‘llaniladigan ma’muriy cheklash choralari hamda ish yuritishni ta’minlash choralari”. Ular ekstremizmning umumiy mazmuni bilan transport muhitidagi aniq huquqbuzarlik tarkiblari o‘rtasidagi bog‘lanishni pog‘onali ochib beradi.

2. Transport vositasi ma’muriy-huquqiy nuqtayi nazardan oddiy jamoat joyi emas, balki alohida huquqiy rejimga ega makondir. Stadion, vokzal va savdo majmuasi bilan qiyosiy chegaralash unga xos to‘rtta belgini ajratish imkonini berdi: 1) yurisdiksiyaning harakatchanligi; 2) bortda davlat organi vakilining doimiy bo‘lmasligi va nazoratning bir qismi tashuvchi zimmasiga o‘tishi; 2) auditoriyaning reys davomida saqlanishi (“majburiy auditoriya” effekti); 4) bort axborot muhitining avtonomligi, ya’ni provayder darajasidagi bloklash choralarining unga yetib bormasligi. Shu belgilar majmui mazkur sohani mustaqil tartibga solish predmeti sifatida ajratishga asos bo‘ladi.

3. Ekstremistik yo‘nalishdagi huquqbuzarliklarni kvalifikatsiya qilishda *an’anaviy uchta belgi* – maqsad, vosita va tashkiliylik belgisi transport muhitiga xos to‘rtinchi, ya’ni makon belgisi bilan to‘ldirilishi lozim. Qilmishning umumiy foydalanishdagi transport vositasida yoki transport infratuzilmasi obyektida sodir etilishi uning ijtimoiy xavflilik darajasini obyektiv ravishda oshiradi, chunki bunda auditoriya majburiy, yopiq va nomuayyan bo‘ladi. Shuningdek, ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklarda *motiv* (siyosiy, mafkuraviy, irqiy, milliy yoki diniy adovat) subyektiv tomonning fakultativ emas, balki majburiy belgisi ekanligi aniqlandi. Motivning yo‘qligi qilmishni ekstremistik yo‘nalishdagi faoliyat sifatida tasniflashni istisno etadi.

4. O‘zbekiston Respublikasi MJtK normalari tahlili asosida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar bevosita obyektidan kelib chiqib uch guruhga – *1) ekstremistik g‘oyalarni targ‘ib qilish va adovat uyg‘otish bilan bog‘liq* (184², 184³-moddalar); *2) jamoat tartibi va ijtimoiy barqarorlikka tahdid soluvchi faoliyat bilan bog‘liq* (201, 202¹, 203-moddalar); *3) diniy faoliyat va diniy ta’limot berish tartibini buzish bilan bog‘liq* (240, 241-moddalar) huquqbuzarliklarga tasniflandi.

5. Transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy mexanizmi bir-birini izchil to‘ldiruvchi **uch bo‘g‘in**dan – *ma’muriy-ogohlantiruv choralari* (ko‘rikdan o‘tkazish, kirish va hududiy rejim, videokuzatuv va identifikatsiya, rasmiy ogohlantirish, profilaktik suhbat va profilaktik hisobga olish), *ma’muriy cheklash choralari* hamda *ish yuritishni ta’minlash choralaridan*

iborat yaxlit tizim sifatida qaralishi lozimligi asoslandi. Ushbu bo‘g‘inlar aralashtirilganda mexanizm ishdan chiqadi: ogohlantiruv chorasi huquqbuzarlik ehtimoliga, cheklash chorasi davom etayotgan qilmishga, ta’minlash chorasi esa, ish yuritishning normal kechishiga qaratiladi.

6. Transport vositalarida ekstremistik materiallarni tarqatishga qarshi qo‘llaniladigan **ma’muriy cheklash choralari besh guruh**ga – 1) huquqbuzar shaxsga bevosita qaratilgan; 2) huquqbuzarlik predmeti va vositasiga qaratilgan; 3) transport vositasi va infratuzilma obyektiga qaratilgan; 4) bort raqamli-texnik tizimlariga qaratilgan; 5) tashkiliy-ma’muriy choralarga tasniflandi. Ushbu tasnifning amaliy qiymati har bir guruh uchun alohida qo‘llash subyekti, alohida hujjatlashtirish tartibi va alohida kafolatlar tizimini belgilash imkonini berishida namoyon bo‘ladi. To‘rtinchi guruh esa hozircha huquqiy jihatdan umuman tartibga solinmagan sohadir.

II. Qonunchilikni takomillashtirish bo‘yicha takliflar:

7. O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi Qonuni normalarini quyidagicha takomillashtirish maqsadga muvofiqdir:

1) 18-moddasini quyidagi mazmundagi qism bilan to‘ldirish:

“Tashuvchi transport vositalarida va o‘zi foydalanadigan transport infratuzilmasi obyektlarida xavfsizlikni ta’minlash choralarini amalga oshiradi, xavfsizlik masalalari bo‘yicha mas’ul xodimni tayinlaydi, ichki xavfsizlik rejasini ishlab chiqadi hamda xodimlarning xavfsizlik bo‘yicha tayyorgarlikdan o‘tishini ta’minlaydi. Xavfsizlikka tahdid soluvchi holatlar to‘g‘risida tashuvchi vakolatli organlarga darhol xabar beradi. Xabar berishning aniq muddati va tartibi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadi”.

2) 34-moddasini quyidagi mazmundagi qism bilan to‘ldirish:

“Transport infratuzilmasi obyektlari va transport vositalari yillik yoki oylik yo‘lovchi oqimi hajmi, bir vaqtning o‘zida joylashadigan shaxslarning eng ko‘p soni hamda tashish turining ijtimoiy ahamiyati bo‘yicha miqdoriy mezonlar asosida toifalanadi. Toifalash natijalari transport infratuzilmasi obyektlarining yagona reyestrida qayd etiladi. Miqdoriy mezonlar, toifalar soni va reyestrni yuritish tartibi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadi”.

8. O‘zbekiston Respublikasi Ma’muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksiga quyidagi o‘zgartish va qo‘shimchalarni kiritish:

1) Kodeksni quyidagi mazmundagi 291¹-modda bilan to‘ldirish:

“291¹-modda. Transport vositalarida va transport infratuzilmasi obyektlarida ekstremistik materiallarni tarqatish bilan bog‘liq ishlar bo‘yicha ta’minlash choralari

Umumiy foydalanishdagi transport vositasida yoki transport infratuzilmasi obyektida ushbu Kodeksning 184², 184³ va 184⁴-moddalarida nazarda tutilgan ma’muriy huquqbuzarlik alomatlari aniqlanganda, ushbu Kodeksning 286–292-moddalarida nazarda tutilgan choralar bilan bir qatorda, huquqbuzarlikni to‘xtatish, uning predmetini saqlab qolish va yo‘lovchilar xavfsizligini ta’minlash maqsadida quyidagi choralar qo‘llanilishi mumkin:

1) g‘ayriqonuniy harakatlarni darhol to‘xtatish to‘g‘risida talab qo‘yish va shaxsni transport vositasidan tushirish;

2) vagonni yoki salonni (uning bir qismini) yo‘lovchilardan bo‘shatish, bekat yoxud vokzal binosining ayrim qismiga kirishni vaqtincha cheklash;

3) transport vositasining umumiy foydalanishga mo‘ljallangan simsiz aloqa tarmog‘i, axborot ekranlari, ovoz kuchaytirish va multimedia (infoteynment) tizimlari ishlashini vaqtincha to‘xtatib turish hamda bort tarmog‘i orqali kontent uzatishni bloklash;

4) reys (qatnov) harakatini vaqtincha to‘xtatib turish;

5) tashuvchining ma’muriy huquqbuzarlik sodir etishda gumon qilinayotgan xodimini xizmat vazifasini bajarishdan chetlatish.

Ushbu moddada nazarda tutilgan choralar mutanosiblik va yetarlilik prinsiplariga muvofiq, huquqbuzarlikni to‘xtatish uchun zarur bo‘lgan hajmda va muddatda qo‘llaniladi. Yo‘lovchilarning va uchinchi shaxslarning huquqlarini imkon qadar kamroq cheklovchi chorani qo‘llash imkoniyati mavjud bo‘lganda, ko‘proq cheklovchi chorani qo‘llashga yo‘l qo‘yilmaydi.

Shaxsni transport vositasidan tushirish faqat yaqin bekatda (stansiyada, to‘xtash joyida) amalga oshiriladi. Voyaga yetmagan shaxsni kuzatuvchisiz, shuningdek yordamga muhtoj shaxsni xavfsizligi ta’minlanmagan joyda tushirish taqiqlanadi. Havo kemasi parvozi hamda metropoliten poyezdi harakati davomida ushbu chora qo‘llanilmaydi.

Ushbu modda birinchi qismining 3-bandida nazarda tutilgan chora vakolatli organning mansabdor shaxsi tomonidan asoslantirilgan yozma qaror asosida, reys (qatnov) tugaguniga qadar bo‘lgan muddat bilan chegaralangan holda qo‘llaniladi. Xavfsizlik, dispetcherlik, ogohlantirish va favqulodda aloqa tizimlarining ishlashini to‘xtatib turishga yo‘l qo‘yilmaydi. Choraning qo‘llanilganligi to‘g‘risida axborotlashtirish va telekommunikatsiyalar sohasidagi vakolatli davlat organi kechiktirilmasdan xabardor qilinadi.

Ushbu moddada nazarda tutilgan choralarni qo‘llash to‘g‘risida ushbu Kodeksning 285-moddasiga muvofiq bayonnoma tuziladi. Transport vositasining harakati davomida bayonnoma tuzish imkoniyati bo‘lmagan taqdirda, choraning qo‘llanilgan vaqti, joyi (reys raqami, geografik koordinatalar) va asoslari texnik vosita yordamida qayd etiladi, bayonnoma esa yaqin bekatda, chora qo‘llanilgan paytdan boshlab uch soatdan kechiktirmay tuziladi.

Huquqbuzarlik holati va qo‘llanilgan choralar to‘g‘risida ichki ishlar organlari hamda tegishli vakolatli organlar darhol, lekin bir soatdan kechiktirmay xabardor qilinadi.

Ushbu moddada nazarda tutilgan choralar ustidan ushbu Kodeksning 293-moddasida belgilangan tartibda shikoyat qilinishi mumkin”.

2) Kodeksining 284-moddasini quyidagi mazmundagi qism bilan to‘ldirish:

“Harakatdagi transport vositasida ma’muriy huquqbuzarlik aniqlangan va bayonnomani joyning o‘zida tuzish imkoni bo‘lmagan taqdirda, shaxs yaqin bekatga (stansiyaga, to‘xtash joyiga) keltiriladi. Bunda shaxsning harakatlanish erkinligi amalda cheklangan vaqt texnik vosita yordamida yoxud xizmat hujjatida

darhol qayd etiladi va bayonnomada alohida ko‘rsatiladi. Shaxsni transport vositasida ushlab turish yaqin bekatga yetib borilguniga qadar bo‘lgan vaqt bilan cheklanadi”.

3) Kodeksining 287-moddasini quyidagi mazmundagi xatboshi bilan to‘ldirish:

“Umumiy foydalanishdagi transport vositasida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarlik belgilari aniqlanganda, tashuvchining bort xodimi huquqbuzarlik holatini qayd etish, transport vositasini eng yaqin to‘xtash joyiga yo‘naltirish hamda ichki ishlar organi xodimi yetib kelgunga qadar vaziyatning o‘zgarmasligini ta’minlash choralarini ko‘radi. Bort xodimi jismoniy kuch qo‘llashga va shaxsni shaxsiy ko‘rikdan o‘tkazishga haqli emas”.

4) Kodeksini quyidagi mazmundagi 294¹-modda bilan to‘ldirish:

“294¹-modda. Ekstremistik material nusxalarini o‘chirish

Ma’muriy huquqbuzarlik to‘g‘risidagi ish bo‘yicha qaror qonuniy kuchga kirgach, ishni yuritgan mansabdor shaxs aybdor deb topilgan shaxs zimmasiga texnik vositalar va qurilmalar xotirasida saqlanayotgan ekstremistik material nusxalarini vakolatli mansabdor shaxs nazorati ostida o‘chirish majburiyatini yuklaydi. Material nusxalarining o‘chirilishi to‘g‘risida dalolatnoma tuziladi. Qurilmaning o‘zi egasiga qaytariladi”.

III. Huquqni qo‘llash amaliyotini takomillashtirish bo‘yicha tavsiyalar:

9. Ichki ishlar organlari, transport sohasidagi vakolatli organ, Milliy gvardiya va tashuvchi tashkilotlarning transport vositasida yoki transport infratuzilmasi obyektida ekstremistik material aniqlanganda amalga oshiradigan harakatlari yagona idoralararo qo‘shma hujjat – algoritm bilan belgilanishi lozim. Algoritmda kim, qaysi paytda va qanday ketma-ketlikda harakat qilishi, materialning butligini ta’minlash tartibi, xabar berish muddatlari hamda hujjatlarning namunaviy shakllari aniq ko‘rsatilishi kerak.

10. Hukumat qarori bilan tashkil etilgan Situatsion-tahliliy markaz negizida transport xavfsizligi bo‘yicha doimiy faoliyat yurituvchi idoralararo tahliliy platforma shakllantirilishi maqsadga muvofiq. Platforma faoliyatining asosiy yo‘nalishlari: transport obyektlaridan keladigan xavfsizlikka oid axborotni yagona raqamli platformada yig‘ish va tahlil qilish; transport obyektlarining yagona reyestri hamda toifalash natijalarini yuritish; hodisalar yuz berganda idoralararo tezkor javob berishni muvofiqlashtirish; Shanxay hamkorlik tashkilotining Mintaqaviy antiterror tuzilmasi, MDH Antiterror markazi va Xalqaro jinoiy politsiya tashkiloti (Interpol) bilan axborot almashinuvini ta’minlash; transport sohasidagi xavflar bo‘yicha davriy tahliliy hisobotlar tayyorlash va xavfsizlik choralarini qayta baholashdan iborat bo‘lishi lozim.

11. Transport muhitida sodir etilgan ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar bo‘yicha sud amaliyotini bir xillashtirish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Oliy sudi Plenumining tegishli qarorida quyidagilar izohlanishi lozim: 1) qilmishning transport muhitida sodir etilganligini aniqlash va hujjatlashtirish talablari; 2) ommaviylik darajasini baholash mezonlari; 3) dalilni qayd etish bilan materialga huquqiy baho berishning chegarasi; 4) taklif

etilayotgan choralarni qo‘llashda amal qilinadigan kafolatlar tizimi; 5) jazoni individuallashtirishda transport sharoitining hisobga olinishi.

12. Transportda sodir etilgan ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklarni davlat statistikasida alohida hisobga olish amaliyoti yo‘lga qo‘yilishi zarur. Bayonnomaga transport rekvizitlarining kiritilishi buning texnik asosini yaratadi. Yig‘ma ko‘rsatkichlarni transport turlari, hududlar va Kodeks moddalari kesimida davriy ravishda ochiq e’lon qilib borish soha bo‘yicha haqiqiy ko‘lamni aniqlash, xavf manzarasini baholash va profilaktik resurslarni maqsadli taqsimlash imkonini beradi.

13. Transport xavfsizligi tizimining samaradorligi pirovard natijada kadrlar salohiyatiga bog‘liq bo‘lgani bois, tashuvchilarda xavfsizlik masalalari bo‘yicha mas’ul xodim institutini joriy etish, bort xodimlari *(haydovchi, konduktor, nazoratchi, poyezd brigadasi a’zosi, bekat navbatchisi)* uchun ekstremistik belgilarni aniqlash, xabar berish va vaziyatning o‘zgarmasligini ta’minlash bo‘yicha majburiy tayyorgarlik dasturini ishlab chiqish hamda tayyorgarlikdan o‘tmagan xodimni xavfsizlikka daxldor vazifalarga jalb etish muddatini cheklash amaliyotini o‘rnatish maqsadga muvofiq.

НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО ЮРИДИЧЕСКИМ НАУКАМ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТРАНСПОРТНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ХАМИДОВ ТУРСУНАЛИ АДХАМОВИЧ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ЭКСТРЕМИЗМУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

12.00.02 – Конституционное право. Административное право. Финансовое и таможенное право

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам

Ташкент – 2026

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Академии наук Республики Узбекистан за № B2026.2.PhD/Yu1023.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном транспортном университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (https://tstu.uz/ru/) и в Информационно-образовательном Портале «ZiyoNET» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель:	**Инагамова Мафура Мухтархановна** доктор философии по юридическим наукам, профессор
Официальные оппоненты:	**Юлдашев Азиз Эргаш угли** доктор юридических наук, доцент **Бердимуратова Гулназ Мурат кизи** доктор философии по юридическим наукам (PhD), доцент
Ведущая организация:	Национальный университет Узбекистана имени Мирзо Улугбека

Защита диссертации состоится 28 ноября 2026 года в 11:00 на заседании Научного совета № PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 по присуждению ученой степени доктора философии (PhD) по юридическим наукам при Ташкентском государственном транспортном университете (Адрес: 100000, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Темирйулчилар, д. 1).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного транспортного университета (зарегистрирована под № _____). (Адрес: 100000, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Темирйулчилар, д. 1).

Автореферат диссертации разослан ____ _____2026 года.

(реестр протокола рассылки № от ____ _____2026 года).

Дж.Х. Юлдашев

Председатель Научного совета по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор юридических наук, профессор

Н.Т. Тургунов

Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор юридических наук, доцент

М.З. Зиёдуллаев

Заместитель председателя научного семинара при Научном совете по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор юридических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD)

Актуальность и необходимость темы диссертационного исследования. В современном мире транспортная система выступает в качестве одной из важнейших инфраструктурных отраслей, обеспечивающих устойчивое развитие общества, непрерывность экономической деятельности и жизнедеятельность населения. Ее бесперебойное и стабильное функционирование обусловлено, прежде всего, эффективным обеспечением общественной безопасности на транспортных объектах, элементах инфраструктуры и транспортных средствах. В частности, формирование безопасной, надежной и устойчивой транспортной инфраструктуры занимает особое место в системе Целей устойчивого развития ООН[5]. Вместе с тем массовое скопление пассажиров, разветвленная сеть транспортных маршрутов, связывающая территорию страны с другими государствами, относительная доступность и высокая стратегическая значимость позволяют относить объекты транспорта к категории ***«мягких целей»**** ***(soft targets)****, что существенно повышает риск их превращения в мишень экстремистских угроз. В особенности распространение в последние годы тактики "vehicle-ramming attack"**, основанной на непосредственном использовании транспортного средства в качестве оружия, породило качественно новые угрозы для транспортной безопасности. По данным Европола, за последнее десятилетие в Европе с применением данного способа было совершено десятки нападений, в результате которых сотни человек погибли и тысячи получили телесные повреждения различной степени тяжести[6].

В мировой юридической науке проводится ряд исследований в сфере противодействия административным правонарушениям экстремистской направленности, совершаемым на транспорте. В частности, особую актуальность приобретают изыскания, направленные на повышение эффективности профилактики правонарушений экстремистского характера на транспортных средствах с учетом их специфических особенностей путем дифференциации действующих нормативных правовых актов, эффективного использования возможностей искусственного интеллекта для оперативного выявления материалов экстремистского содержания, совершенствования применяемых административно-правовых мер, оснащения органов по противодействию экстремизму и обеспечению транспортной безопасности современными техническими средствами и программным обеспечением, категорирования объектов транспорта по уровню их защищенности,

[5] Цели в области устойчивого развития (Цели 9 и 11) // Электронный ресурс: https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/peace-justice/ (дата обращения: 05.04.2026).

* **Примечание**: Под «мягкой целью» (soft target) понимаются объекты и места массового пребывания людей с низким уровнем защищенности и свободным доступом (метрополитен, автовокзалы, пассажирский транспорт).

* **Примечание**: "Vehicle-ramming attack" — способ причинения вреда путем умышленного въезда транспортного средства в места массового скопления людей, характеризующийся отсутствием необходимости в специальной подготовке и применении традиционного оружия.

[6] Europol. European Union Terrorism Situation and Trend Report (TE-SAT) 2022. – The Hague: Europol, 2022. – P. 38, 52–54.

приведения административных процедур досмотра пассажиров и грузов в соответствие со стандартами прав человека, а также анализа возникающих в правоприменительной практике проблем.

Развитие транспортной системы страны, рост пассажиропотока, расширение транспортной инфраструктуры и динамичное развитие международных транспортных связей обусловливают необходимость формирования эффективных механизмов обеспечения общественной безопасности в данной сфере. По итогам 2025 года всеми видами транспорта в республике было перевезено 7,2 миллиарда пассажиров; в частности, суточный пассажиропоток Ташкентского метрополитена превысил один миллион человек, железнодорожным транспортом перевезено 10,9 миллиона, а воздушным – 15,6 миллиона пассажиров[7]. Высокая плотность пассажиропотока порождает риск превращения транспортных средств и объектов инфраструктуры одновременно как в мишень для экстремистских атак, так и в среду распространения экстремистских идей и материалов. Это, в свою очередь, свидетельствует о необходимости комплексного исследования существующих административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспорте.

Настоящее диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задач, определенных в законах Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте» (1997 г.), «Об автомобильном транспорте» (1998 г.), «О борьбе с терроризмом» (2000 г.), «О профилактике правонарушений» (2014 г.), «О борьбе с экстремизмом» (2018 г.), «О транспорте» (2021 г.), «О железнодорожном транспорте» (2024 г.), в указах Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» (2019 г.), «Об утверждении Национальной стратегии Республики Узбекистан по противодействию экстремизму и терроризму на 2021–2026 годы» (2021 г.), «Об утверждении Концепции общественной безопасности Республики Узбекистан и мерах по ее реализации» (2021 г.), а также в иных нормативно-правовых актах, регулирующих данную сферу.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Настоящее исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением I «Формирование системы инновационных идей и пути их реализации в социальном, правовом, экономическом, культурном и духовно-просветительском развитии информационного общества и демократического государства» развития науки и технологий республики.

Степень разработанности проблемы. Правовые основы противодействия экстремизму на транспортных средствах, административная деятельность органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности, а также организационно-правовые аспекты профилактики

[7] Данные Министерства транспорта Республики Узбекистан по итогам 2025 года // Электронный ресурс: https://mintrans.uz (дата обращения: 20.08.2026).

правонарушений в нашей стране исследованы в учебных пособиях, научных трудах и учебниках таких ученых, как А.Ф. Жолдасов, М.З. Зиёдуллаев, И. Исмоилов, М.М. Инагамова, Н. Каххарова, Я.Д. Кутибаева, И.А. Хамедов, Ж. Нематов, И. Цай, Э. Хаитбаев, Дж.Х. Юлдашев и А.А. Худойбердиев.

Вопросы совершенствования административно-правовых механизмов противодействия правонарушениям экстремистской направленности на объектах транспорта, их теоретические основы и административно-правовые меры в определенной степени освещены в работах ученых государств – участников СНГ: Ю.М. Антоняна, Т.А. Аристарховой, А.В. Варданяна, А.Н. Васильева, В.Г. Выстропова, А.Ю. Головина, А.А. Григоряна, В.О. Давыдова, А.И. Долговой, Д.Н. Еремина, В.Н. Исаенко, М.А. Кочубей, О.Н. Коршуновой, Р.В. Кулешова, И.П. Сергуна, Д.Г. Скорикова, О.И. Соколовой, В.Д. Трофимова, А.Г. Хлебушкина и др.

В трудах зарубежных ученых, таких как А.С. Агабабян, Дж.М. Бергер, Н. Бухан, Б. Баттерворт, Б.М. Дженкинс, Цз. Е, Ж. Ле Бо, П. Коулман, Дж. Мейсон, Дж. Морган, А. Пфаль-Траугбер, С. Фридинский и др.[8], рассмотрены отдельные аспекты административно-правовых механизмов противодействия правонарушениям экстремистской направленности на объектах транспорта, включая эмпирическую динамику атак на общественный транспорт и меры по их нейтрализации. Вместе с тем административно-правовой механизм противодействия экстремизму на транспортных средствах не выступал в качестве самостоятельного предмета комплексного (монографического) исследования.

Связь темы исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Тема диссертации выполнена в рамках научно-исследовательской работы «Совершенствование административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах», включенной в план научно-исследовательских работ Ташкентского государственного транспортного университета.

Цель исследования заключается в разработке научных выводов, предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах.

Задачи исследования:

осуществить правовой анализ понятия «экстремизм на транспортных средствах», исследовать его виды, современные формы и особенности проявления;

проанализировать административно-правовые аспекты правонарушений экстремистской направленности на транспортных средствах и раскрыть их специфические признаки;

[8] Полный перечень трудов данных ученых приведен в списке использованной литературы диссертации.

исследовать состояние правоприменительной практики в сфере применения административных мер по противодействию распространению экстремистских материалов на транспортных средствах и разработать научно обоснованные предложения и рекомендации по ее совершенствованию;

на основе анализа организационных основ и правоприменительной практики применения мер административного ограничения в сфере противодействия распространению экстремистских материалов на транспортных средствах разработать предложения и рекомендации, направленные на оптимизацию применения данных мер;

провести комплексное исследование мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в сфере противодействия распространению экстремистских материалов на транспортных средствах и сформулировать научно обоснованные предложения по их совершенствованию;

провести сравнительно-правовой анализ общепризнанных норм международно-правового характера, стандартов и опыта передовых зарубежных стран в сфере административно-правового механизма противодействия экстремизму на транспортных средствах, а также рассмотреть возможности их имплементации в национальное законодательство;

разработать научно обоснованные перспективные предложения и рекомендации, направленные на цифровизацию и совершенствование административно-правовой деятельности по противодействию распространению экстремистских материалов на транспортных средствах.

Объектом исследования выступает система социально-правовых отношений, возникающих при применении административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах.

Предмет исследования составляют нормативно-правовые акты, регулирующие отношения, возникающие в процессе применения административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах, практика их применения, законодательство зарубежных государств, концептуальные подходы и научно-теоретические воззрения, существующие в юридической науке, а также статистические данные.

Методы исследования. В ходе исследования использованы такие методы познания, как анализ, синтез, индукция, дедукция, исторический, логический, сравнительно-правовой, формально-юридический, системный анализ, анкетирование, экспертная оценка, анализ эмпирических и статистических данных, наблюдение, а также метод изучения правоприменительной практики.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

обоснована необходимость установления правового порядка, предусматривающего наложение штрафа на граждан в размере пятикратной, а на должностных лиц – десятикратной базовой расчетной величины за

необеспечение субъектами, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров и грузов, досмотра безопасности перевозимого груза либо за создание условий для незаконной перевозки источников и предметов экстремистского содержания в целях предупреждения угроз экстремизма и терроризма на транспортных средствах;

аргументирована необходимость установления ответственности за выпуск на линию транспортных средств, оборудованных скрытыми технологическими нишами (тайниками), предназначенными для сокрытия или транзита запрещенной литературы, аудио- и видеоматериалов экстремистского содержания и опасных веществ, а также транспортных средств, переоборудованных без соответствующего разрешения;

обосновано повышение профилактической эффективности путем наложения на должностных лиц и служащих штрафа в размере десятикратной базовой расчетной величины за нарушение требований по предупреждению возникновения экстремистской и террористической угрозы на железнодорожном транспорте и в метрополитене, а равно за умышленное сокрытие либо искажение сведений о выявленных на данных объектах происшествиях, создающих угрозу безопасности, подозрительных и бесхозных предметах;

доказана необходимость установления административной ответственности за непринятие мер по недопущению распространения материалов, пропагандирующих экстремистские идеи, за необорудование системами наблюдения, а также за нарушение правил перевозки пассажиров и грузов без документов, удостоверяющих личность, при осуществлении междугородных и международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

сформулированы авторские определения таких понятий, как «экстремизм на транспортных средствах», «противодействие экстремизму на транспортных средствах», «экстремизм в сфере транспорта» и «незаконное вмешательство в деятельность транспорта»;

обоснована необходимость и разработан процессуальный порядок проведения должностным лицом уполномоченного органа осмотра салона транспортного средства, мест общего пользования и объекта транспортной инфраструктуры при наличии обоснованных данных, свидетельствующих об изготовлении, хранении, распространении или демонстрации экстремистских материалов в транспортном средства либо на объекте транспортной инфраструктуры;

предложены административно-правовые основы выявления материалов экстремистского содержания на транспортных средствах и объектах транспорта посредством систем мониторинга на базе искусственного интеллекта, а также система гарантий защиты персональных данных;

обоснован порядок категорирования объектов транспорта по уровню их защищенности от экстремистских угроз и установления обязательного

административно-правового режима безопасности для каждой категории, а также система обязанностей перевозчика по профилактике экстремизма;

разработаны предложения по внесению изменений и дополнений в Положение о порядке организации и финансирования пассажирских перевозок по регулярным автобусным маршрутам на основе брутто-контрактов, утвержденное постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 18 марта 2023 года № 116;

разработан проект Закона «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности», направленный на совершенствование системы предупреждения деяний, связанных с экстремизмом на транспортных средствах.

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов исследования обоснована использованием норм международного права и национального законодательства, опытом развитых государств, сравнительно-правовым анализом юридической практики, а также теоретико-методологической базой, сформированной с привлечением порядка 200 официальных научных источников. Эмпирическую базу исследования составляют результаты социологического опроса, экспертной оценки и интервьюирования, проведенных среди 121 специалиста. Данные опроса прошли статистическую обработку, что позволило сформулировать достоверные выводы. Все научные выводы, предложения и рекомендации оформлены соответствующими документами (анкетами, материалами экспертных оценок, анализа исторических и статистических данных). Разработанные научные выводы, предложения и рекомендации прошли апробацию, а их результаты опубликованы в ведущих национальных и зарубежных изданиях. Полученные результаты подтверждены уполномоченными органами и внедрены в практическую деятельность.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования заключается в возможности использования его выводов и рекомендаций в научно-исследовательской деятельности, нормотворческом процессе, правоприменительной практике, деятельности по предупреждению и профилактике правонарушений экстремистского характера на транспортных средствах, совершенствовании административно-правовых мер, а также в обогащении теории таких учебных дисциплин, как «Основы транспортного права», «Административное право», «Основы общественной безопасности».

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что они могут быть использованы в правоприменительной практике при разработке проектов нормативно-правовых актов, регламентирующих применение административно-правовых механизмов противодействия административным правонарушениям, связанным с экстремизмом на транспортных средствах, при правильном применении норм законодательства об административной ответственности, для раннего предупреждения данного вида административных правонарушений,

правильного и эффективного применения административно-правовых механизмов, а также при подготовке учебных и учебно-методических пособий в соответствующей сфере.

Внедрение результатов исследования. Результаты, полученные в рамках совершенствования административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах, использованы в следующем:

предложения по установлению штрафа в размере пятикратной базовой расчетной величины для граждан и десятикратной – для должностных лиц за нарушение правил предупреждения угроз экстремизма и терроризма на транспортных средствах, проведения досмотра безопасности грузов и недопущения перевозки источников экстремистского содержания использованы при разработке пункта 9 статьи 3 Закона Республики Узбекистан от 20 февраля 2025 года № ЗРУ-1033 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с совершенствованием системы обеспечения безопасности дорожного движения и общественного порядка» *(справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 24 июля 2026 года № 3/dn-139).* Внедрение данного предложения послужило предупреждению экстремистских угроз на транспортных средствах, надежному обеспечению общественного порядка и эффективной защите безопасности личности, общества и государства;

предложения о наложении штрафа в размере пятикратной базовой расчетной величины за выпуск на линию транспортных средств, оборудованных скрытыми технологическими нишами (тайниками) для перевозки запрещенных экстремистских материалов либо переоборудованных без соответствия установленным правилам, использованы при разработке пункта 9 статьи 3 Закона Республики Узбекистан от 20 февраля 2025 года № ЗРУ-1033 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с совершенствованием системы обеспечения безопасности дорожного движения» *(справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 24 июля 2026 года № 3/dn-139).* Внедрение данного предложения способствовало своевременному устранению экстремистских факторов в транспортной системе и надежному обеспечению безопасности;

предложения по установлению штрафа в размере десятикратной базовой расчетной величины для должностных лиц и служащих за умышленное сокрытие или искажение информации об угрозах экстремистского и террористического характера, безнадзорных предметах и происшествиях, связанных с нарушением безопасности на железнодорожном транспорте и в

метрополитене, использованы при разработке пункта 3 статьи 1 Закона Республики Узбекистан от 5 февраля 2026 года № ЗРУ-1118 «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Узбекистан, направленных на совершенствование системы организации транспортного обслуживания» *(справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 24 июля 2026 года № 3/dn-139).* Внедрение данного предложения послужило надежному и эффективному обеспечению общественной безопасности и профилактики экстремизма на железнодорожном транспорте и в метрополитене;

предложения по наложению штрафа в размере трехкратной базовой расчетной величины за осуществление перевозок пассажиров без документов, удостоверяющих личность, и по запрещенным маршрутам в целях предупреждения распространения экстремистских источников и идей при пассажирских перевозках автомобильным транспортом использованы при разработке пункта 3 статьи 1 Закона Республики Узбекистан от 5 февраля 2026 года № ЗРУ-1118 «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Узбекистан, направленных на совершенствование системы организации транспортного обслуживания» *(справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 24 июля 2026 года № 3/dn-139).* Внедрение данного предложения послужило раннему выявлению экстремистских рисков на автомобильном транспорте и надежному обеспечению безопасности пассажиров.

Апробация результатов исследования. Основное содержание и научные результаты диссертации прошли апробацию на 3 международных и 3 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликование результатов исследования. По теме исследования опубликовано 12 научных работ, в том числе 5 статей в научных журналах, рекомендованных для публикации основных результатов диссертации (из них 2 – в зарубежных журналах), и 6 материалов на научных конференциях.

Объем и структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих семь параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений; объем диссертации составляет 151 страницу.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации раскрываются актуальность и необходимость темы диссертационного исследования, связь исследования с основными приоритетными направлениями развития науки и технологий республики, степень разработанности проблемы, связь темы исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация, цель и задачи, объект и предмет, методы исследования, научная новизна и практические результаты, достоверность

результатов исследования, их научная и практическая значимость, внедрение, апробация, опубликование результатов, а также объем и структура диссертации.

В первой главе диссертации, озаглавленной «**Теоретико-правовые основы и правовой анализ экстремизма на транспортных средствах», исследованы административно-правовое содержание понятия «экстремизм на транспортных средствах**», его виды и современные формы, критерии выделения транспортной среды в качестве самостоятельного объекта правового регулирования, а также юридическая характеристика административных правонарушений экстремистской направленности.

При определении теоретических основ понятия «экстремизм» проведен сравнительный анализ подходов К.А. Шермухаммедова и Ж.А. Каримова, связывающих его с радикальными взглядами и действиями, противоречащими принятым в обществе правовым и социальным нормам; позиции А.В. Корольчука, оценивающего экстремизм как деятельность, создающую угрозу национальной безопасности; а также выводов З. Исломова и Ш. Икрамова, акцентирующих внимание на крайних взглядах, провоцирующих нестабильность в обществе, среди граждан и в межнациональных отношениях. Если М.Х. Рустамбаев в качестве одного из существенных признаков экстремизма указывает склонность к насилию, то соискатель, частично разделяя данную точку зрения, обосновывает наличие ненасильственных форм экстремизма – таких как распространение экстремистских материалов, демонстрация символики, пропаганда национальной, расовой, этнической или религиозной вражды – и подчеркивает, что именно они выступают самостоятельным объектом административно-правового воздействия. В свою очередь, определение Р. Алмеева и Ф. Касимова, связывающее экстремизм с крайними действиями и взглядами, направленными против конституционного строя, территориальной целостности государства и социальной стабильности, оценено в качестве более комплексной теоретической основы исследования.

В результате сопоставления международно-правового и национального регулирования показано, что Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом 2001 года является важным источником, нормативно закрепившим понятие экстремизма на международном уровне, однако содержащееся в ней общее определение непосредственно недостаточно для квалификации конкретного административного правонарушения. Несмотря на то что в Законе Республики Узбекистан «О борьбе с экстремизмом» закреплены формы экстремистской деятельности, использование транспортного средства в качестве средства осуществления, распространения или обеспечения экстремистской деятельности не выделено в качестве отдельного вида. Соискатель оценивает данное обстоятельство как один из первоначальных нормативных пробелов с точки зрения формирования административно-правового механизма в сфере транспорта.

Данный теоретический вывод был также сопоставлен с эмпирическими результатами исследования. В ходе проведенного экспертного опроса почти 96 процентов респондентов отметили, что правонарушения экстремистской направленности совершаются преимущественно посредством всемирной информационной сети Интернет. Соискатель интерпретирует данный показатель не как официальную государственную статистику о реальной структуре правонарушений, а как экспертную оценку специалистов в исследуемой области. При этом ***89 процентов*** респондентов оценили проблему противодействия экстремистской деятельности как один из наиболее актуальных вопросов. Данные результаты дополнительно аргументируют позицию автора о том, что средства экстремистского воздействия смещаются от традиционных печатных материалов к цифровым коммуникациям, а системы Wi-Fi, мультимедиа и иные информационные системы на современном транспорте становятся новыми объектами правового регулирования.

В диссертации на основе анализа норм Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности (КоАО) административные правонарушения экстремистской направленности классифицированы по непосредственному объекту на три группы: 1) правонарушения, связанные с пропагандой экстремистских идей и разжиганием национальной, расовой, этнической и религиозной вражды; 2) деяния, создающие угрозу общественному порядку и социальной стабильности; 3) правонарушения, связанные с нарушением порядка осуществления религиозной деятельности и преподавания религиозных учений. В первой группе особое внимание уделено составам правонарушений, предусмотренным, в частности, **статьями 184^2 и 184^3 Кодекса**, связанным с изготовлением, хранением, ввозом и распространением материалов экстремистского содержания. Вместе с тем установлено, что в действующем порядке совершение деяния в транспортном средстве или на объекте транспортной инфраструктуры не отражено в качестве самостоятельного юридического признака.

В исследовании также критически оценена степень обеспечения правоприменительной практики открытыми данными. В открытых источниках не публикуется сводная официальная статистика, позволяющая определить объем дел и их территориальное распределение по статьям КоАО, касающимся правонарушений экстремистской направленности. В связи с этим диссертант, отмечая, что **статьи 184^2 и 184^3** имеют основное практическое значение, не делает искусственных выводов относительно их точной количественной доли, обозначая данное обстоятельство в качестве эмпирического ограничения исследования. Это обеспечивает формулирование последующих нормативных предложений на основе анализа нормативных составов, процессуальных пробелов и проблем правоприменительного механизма, а не на гипотетических масштабах распространенности правонарушений.

Вместе с тем открытость правоприменительной практики оценена в исследовании как отдельный фактор эффективности противодействия экстремизму. ***87 процентов*** респондентов, принявших участие в опросе, отметили, что опубликование судебных актов, обзоров судебной практики, постановлений Пленума Верховного суда и иных правовых разъяснений оказывает положительное влияние на борьбу с данными правонарушениями. Соискатель оценивает этот результат не как самостоятельное юридическое доказательство, а как экспертный индикатор, отражающий профессиональную потребность в едином подходе к правоприменению и критериях квалификации, и обосновывает необходимость обобщения судебной практики по делам о правонарушениях экстремистской направленности, разработки специальных комментариев и соответствующих разъяснений Пленума Верховного суда.

Таким образом, в первой главе уточнено административно-правовое содержание экстремизма на транспортных средствах, выработана система правовых признаков, отличающих транспортную среду от иных общественных пространств; сформулировано авторское определение понятия *«экстремизм на транспортных средствах»;* предложена трехкритериальная модель его классификации; административные правонарушения экстремистской направленности дифференцированы на три группы; разработаны критерии разграничения административно-правового и уголовно-правового регулирования, а также обосновано правовое значение *«пространственного признака»,* отражающего совершение деяния в транспортной среде.

Во второй главе диссертации, озаглавленной «**Административно-правовые меры противодействия административным правонарушениям экстремистской направленности на транспортных средствах (на примере распространения экстремистских материалов)**», комплексно исследованы правовая природа, основания применения, круг уполномоченных субъектов и процессуальные гарантии административно-предупредительных мер, мер административного пресечения и мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, применяемых против распространения экстремистских материалов на транспортных средствах и объектах транспортной инфраструктуры.

Для обоснования специфики транспортной среды с точки зрения безопасности привлечены международные эмпирические материалы. В частности, указано, что в базе данных Института транспорта имени Минеты с 1970 года зафиксировано более пяти тысяч атак на объекты наземного общественного транспорта, такие как автобусы, поезда, станции и пассажирские ферробусы. Б.М. Дженкинс отмечает, что отсутствие на наземном транспорте строгой контрольно-пропускной системы, характерной для аэропортов, высокий пассажиропоток и обезличенность пассажиров создают благоприятную среду для субъекта, создающего угрозу безопасности. Диссертант расценивает данную статистику не как

доказательство распространенности именно экстремистских правонарушений на транспорте, а как международный эмпирический индикатор, демонстрирующий уязвимость общественного транспорта как пространства с охватом широкой аудитории.

При определении правовой природы административно-предупредительных мер сопоставлены научные взгляды А.П. Коренева и Ю.М. Козлова. Если А.П. Коренев характеризует данные меры как систему средств, направленных на предупреждение правонарушений и устранение обстоятельств, создающих угрозу безопасности, то Ю.М. Козлов связывает их основную цель с предотвращением совершения возможного правонарушения. Обобщая данные подходы, соискатель обосновывает, что основным признаком, отличающим административно-предупредительные меры от иных мер административного принуждения, является наличие не факта совершенного правонарушения, а опасности или вероятности ее возникновения. В транспортной среде именно этот аспект имеет решающее значение, поскольку последующее воздействие после совершения правонарушения в некоторых случаях не способно устранить вред, причиненный пассажирской аудитории.

Анализ национального законодательства показал, что Закон «О борьбе с экстремизмом» предусматривает такие профилактические механизмы, как повышение правосознания и правовой культуры населения, официальное предупреждение, запрет на ввоз, изготовление, хранение и распространение экстремистских материалов, однако в тексте закона не сформирован специальный механизм, адаптированный к понятиям *«объект транспорта»* или *«транспортное средство».* В то же время в рамках институциональной базы транспортной безопасности созданы Главное управление обеспечения безопасности на транспорте и Ситуационно-аналитический центр, обеспечивающие возможности мониторинга обстановки на объектах транспорта, прогнозирования рисков, интеграции с системами видеонаблюдения и *«Безопасный город».* Диссертант отмечает наличие правового разрыва между данным организационным потенциалом и специальными административно-процессуальными нормами в сфере противодействия распространению экстремистских материалов.

Во втором параграфе сущность мер административного пресечения исследована на основе научных взглядов В.Р. Кисина, В.Д. Ардашкина, К. Назарова, В.Н. Бурякова, Е.С. Герман, А.В. Ляхова, И.В. Шевченко и С.Н. Братановского. Общей чертой данных подходов является прямое и оперативное воздействие на продолжающееся противоправное деяние, в то время как соискатель выделяет еще один специальный для транспортной *среды признак* – пространственно-временной. Обосновано, что эффективность пресечения правонарушения в движущемся транспортном средстве должна оцениваться не только задержанием правонарушителя, но и незамедлительным прекращением его воздействия на пассажирскую аудиторию.

Установлено, что ввиду постоянного отсутствия сотрудника уполномоченного государственного органа в самом транспортном средство возникает временной разрыв между оперативностью применения мер пресечения и прибытием субъекта полномочий на место происшествия. Функциональный аналог данной проблемы в действующем праве содержится в Воздушном кодексе и Токийской конвенции 1963 года. Согласно Токийской конвенции, командир воздушного судна в целях обеспечения безопасности и порядка на борту может применять разумные меры ограничения, однако такие полномочия ограничены их целью, продолжительностью и обязанностью последующего уведомления государственных органов. Адаптируя основную идею данной модели к другим видам транспорта, соискатель предлагает наделить уполномоченного работника перевозчика исключительно закрытым перечнем из четырех полномочий: требовать прекращения распространения запрещенного законодательством материала; принимать материал на хранение с составлением описи; требовать от лица, продолжающего правонарушение, покинуть транспортное средство на следующей остановке; незамедлительно извещать органы внутренних дел.

При изучении зарубежного опыта отмечено наличие в Великобритании и Германии разрешительных режимов в отношении распространения материалов на территории транспорта, однако диссертант отвергает их механический перенос в национальное законодательство. В частности, решение Федерального конституционного суда Германии 2011 года по делу **«Fraport»** указывает на необходимость недопущения несоразмерного вмешательства в свободу выражения мнений на находящихся под контролем государства транспортных площадках. В связи с этим авторская национальная модель основывается на ограничении распространения не самого факта распространения, а материала, запрещенного законодательством. Постоянное размещение рекламы и иных материалов на транспорте может решаться в договорном порядке с перевозчиком, однако это не должно служить основанием для ограничения права граждан на поиск, получение и распространение информации, не запрещенной законом.

Отдельно проанализирована цифровая транспортная среда и показано, что контент, передаваемый через бортовую сеть Wi-Fi или локальную мультимедийную систему, оставаясь внутри сети, не выходит в сеть общего пользования и оказывается вне традиционных механизмов блокировки на уровне провайдеров. Сопоставляя этот подход с механизмом Регламента Европейского союза 2021/784 об удалении террористического контента в течение одного часа, диссертант отмечает, что в транспортной среде пресечение должно осуществляться оперативно, исходя из продолжительности рейса. При этом обосновано, что отключение всей бортовой системы должно применяться как крайняя мера – лишь в случаях невозможности точечного ограничения контента, на минимально короткий срок и при условии обязательного документирования.

В исследовании выявлены шесть процессуальных особенностей транспортной среды: замкнутость пространства, его динамичность (движение), сменяемость аудитории, нахождение доказательства во владении третьего лица, ограниченность во времени и цифровизация пространства. Показано, что каждая из этих особенностей оказывает прямое влияние на эффективность действующих процессуальных институтов. Например, сменяемость состава свидетелей на каждой остановке затрудняет фиксацию публичности деяния, перезапись видеозаписей создает риск утраты доказательств, а электронный контент, распространяемый через бортовую сеть, не охватывается традиционным механизмом *«изъятия вещей».*

В качестве практического факта отмечено, что по состоянию на 13 июля 2026 года количество материалов, запрещенных решениями судов, достигло 1 915 единиц, из которых двадцать представляют собой офлайн-материалы в виде книг, лекций, песен и текстов. Диссертант подчеркивает, что именно такие материалы могут непосредственно переноситься в транспортную среду в виде листовок, брошюр, аудиозаписей или изображений на экранах в салоне. Данный факт использован для демонстрации практической, а не теоретической значимости вопроса о специальном механизме процессуальной фиксации на транспорте.

В целях устранения выявленных проблем предложено дополнить КоАО статьей 276^{1}. В данной норме предусматривается отражение в протоколе таких специальных реквизитов, как вид транспорта, государственный и маршрутный номер, перевозчик, направление движения, ближайшая остановка, примерное количество пассажиров, степень видимости материала, наличие системы видеонаблюдения. При совершении деяний в цифровой среде предлагается фиксировать веб-адрес, время фиксации, технические средства и программное обеспечение, формат и объем файла, хэш-сумму, точку доступа бортовой сети и данные сеанса. При этом в качестве отдельной гарантии закреплено, что процессуальная фиксация материала не означает его автоматическое признание экстремистским, а также требование о соблюдении законодательства о частной жизни и информационной безопасности.

Существующий правовой пробел в части осмотра транспортного средства и объекта транспортной инфраструктуры сопоставлен с законодательством Казахстана и России. На этой основе предложено дополнить Кодекс статьей 291^{2}, предусмотрев осмотр салона транспортного средства и открытых для пассажиров мест с участием представителя перевозчика, а при его отсутствии – двух понятых либо с применением непрерывной видеозаписи, не допуская при этом необоснованного нарушения графика движения и строго отграничивая данное процессуальное действие от личного досмотра.

Ещё одна из важных новаций исследования связана со специальным процессуальным регулированием ситуаций, когда носитель доказательственной информации находится в информационной системе

перевозчика. Обосновано, что в условиях, когда бортовая видеозапись, данные навигации, валидации билетов и сетевые логи хранятся не у правонарушителя, а у третьего лица – перевозчика, традиционная трехгрупповая классификация мер обеспечения производства является недостаточной. На основе Конвенции о киберпреступности и опыта Европейского союза по сохранению электронных доказательств предложено ввести в Кодекс **статью 291³** – ***«Требование о сохранении электронных данных»***. Согласно данной норме, уполномоченное должностное лицо вправе требовать от перевозчика временного сохранения без изменений только той видеозаписи, данных навигации, оплаты и бортовой сети, которые имеют значение для конкретного дела; при этом само требование не предоставляет полномочий на ознакомление с содержанием этих данных. В качестве основных гарантий защиты персональных данных установлены недопустимость общего наблюдения, обязательная фиксация фактов доступа, удаление данных или их возврат владельцу по истечении срока, а также возможность обжалования такого требования.

Кроме того, исходя из фактической невозможности составления протокола непосредственно на месте совершения правонарушения в движущемся транспортном средстве, предложено совершенствование статей 284 и 288 Кодекса. При этом обосновано, что время фактического ограничения свободы передвижения лица должно незамедлительно фиксироваться с помощью технических средств или в служебных документах, срок доставления и задержания должен исчисляться именно с этого момента, а лицо должно быть доставлено до ближайшей остановки или станции. Этот механизм, с одной стороны, обеспечивает процессуальные возможности государственного органа, а с другой – предотвращает возникновение «скрытого» интервала времени задержания.

Помимо этого, учитывая риск повторного распространения копий экстремистских материалов, оставшихся на устройстве лица после вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, предложено дополнить Кодекс **статьей 294[1]** – *«Удаление копий экстремистских материалов»*. При этом материал удаляется под контролем уполномоченного должностного лица с составлением акта, однако само устройство возвращается владельцу. Данная модель направлена на обеспечение баланса между уничтожением противоправной копии информации и сохранением права собственности.

В качестве итогового результата второй главы предложено ввести в КоАО статью 291[1], установив по делам о распространении экстремистских материалов на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры такие меры, как незамедлительное пресечение противоправной деятельности, высадка лица на ближайшей остановке, освобождение части вагона или салона, временное ограничение доступа на территорию, временное приостановление работы бортового Wi-Fi и мультимедийных систем, в необходимых случаях – кратковременная приостановка рейса, а также

временное отстранение соответствующего работника перевозчика от выполнения служебных обязанностей.

В третьей главе диссертации, озаглавленной «**Перспективы совершенствования административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспорте**», проведен сравнительно-правовой анализ международных стандартов и зарубежного опыта противодействия экстремизму на транспортных средствах. Особое внимание уделено выявлению элементов, адаптируемых к национальной правовой системе, а также разработке концептуальных и нормативных направлений совершенствования административно-правовых механизмов в данной сфере в Республике Узбекистан.

При определении методологии исследования зарубежного опыта проанализированы концептуальные подходы Д.В. Васильева, М. Анселя, А.Х. Саидова и Н.Г. Хижнякова в области сравнительного правоведения. Если Д.В. Васильев подчеркивает, что зарубежный опыт позволяет избежать повторения ранее допущенных ошибок в развитии общества, то М. Ансель рассматривает сравнительное исследование как инструмент более глубокого осмысления специфики национальной правовой системы. А.Х. Саидов отмечает необходимость выявления не только позитивных, но и неэффективных элементов зарубежного опыта. Развивая данные подходы, соискатель обосновывает, что ключевым методологическим требованием сравнительного анализа должна выступать адаптация зарубежных институтов обеспечения транспортной безопасности к правовой системе, модели управления, социальным условиям и конституционным гарантиям, а не их механическая рецепция в национальное законодательство.

В международно-правовой практике особое значение имеет Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом 1997 года, в которой *«система общественного транспорта»* определена как совокупность транспортных средств и объектов инфраструктуры, используемых для массовой перевозки, независимо от формы собственности. Диссертант рассматривает данный подход в качестве концептуальной основы для признания частных перевозчиков полноправными субъектами обязанностей по обеспечению безопасности. В **Резолюции Совета Безопасности ООН 2341 (2017)** полномочия по определению критической инфраструктуры оставлены за самим государством. На этом основании автор подчеркивает необходимость имплементации принципа категорирования на основе измеримых критериев, а не дублирования готовых зарубежных количественных показателей в Узбекистане.

В Техническом руководстве Управления ООН по контртерроризму по защите общественного транспорта от террористических угроз, опубликованном в марте 2026 года, проведено разграничение понятий *«критическая инфраструктура»* и *«уязвимые объекты» («мягкие цели»),* а также продемонстрирована взаимосвязь между правовым статусом объекта и уполномоченным государственным органом, ответственным за его защиту.

Соискатель считает, что ключевое значение данного подхода для национальной системы заключается в том, что категория опасности объекта транспорта должна определять не только применяемые меры безопасности, но и уполномоченный, а также ответственный субъект.

При правовом регулировании оперативных полномочий на борту транспортных средств Токийская конвенция 1963 года расценивается как отдельная модель. Несмотря на то что данная Конвенция наделяет командира воздушного судна правом применять меры ограничения в целях обеспечения порядка и безопасности, это полномочие ограничено такими гарантиями, как обоснованность, конкретная цель, временные ограничения, уведомление государственных органов и правовая защита лица, законно реализовавшего данные полномочия. По мнению диссертанта, при наделении полномочиями по обеспечению безопасности работника транспорта, не являющегося государственным должностным лицом, наиболее оптимальной моделью для национального законодательства выступает формула: ***«полномочие + четкое основание + временные рамки + информирование + правовой контроль»***.

Проанализировано также внедрение **Конвенцией СОЛАС (SOLAS)** и **Кодексом ОСПС (ISPS)** института лиц, ответственных за безопасность на уровне компании, судна и портового средства, а также предусмотрение обязательного плана безопасности и трехрежимных уровней охраны. **Директива Европейского Союза 2022/2557** об устойчивости критически важных субъектов развивает данную тенденцию, смещая фокус защиты с самого объекта на его оператора. Соискатель считает данный подход принципиально важным для Узбекистана, поскольку в действующем Законе *«О транспорте»* обязанности перевозчика определены преимущественно в рамках непосредственно транспортной деятельности, в то время как его самостоятельный организационно-правовой статус в сфере обеспечения транспортной безопасности сформирован недостаточно.

При категорировании объектов транспорта сопоставлен опыт Германии, Австралии и Великобритании. В Германии система городского общественного транспорта признается критической инфраструктурой начиная с порога в **125 миллионов** пассажиров в год; в Австралии для транспортной сети под управлением единого оператора применяется критерий в 5 миллионов пассажиров в месяц; а Закон Великобритании 2025 года *(«Закон Мартина» / Martyn's Law)* дифференцирует обязанности по обеспечению безопасности на отдельных общественных объектах по критериям единовременной вместимости в **200 и 800 человек**. Отрицая прямое заимствование указанных цифровых показателей в национальное законодательство, диссертант видит их методологическую ценность в переходе от субъективной ведомственной оценки риска к измеримым количественным показателям.

Данный сравнительный вывод обоснован и эмпирическими данными Республики Узбекистан. В исследовании отмечается, что Ташкентским метрополитеном в 2025 году было перевезено **286,8 миллиона** пассажиров, а

за первые шесть месяцев 2026 года – **155,6 миллиона** пассажиров, что существенно превышает зарубежные количественные пороги. Диссертант расценивает этот факт не как основание для автоматического применения зарубежной категории к Ташкентскому метрополитену, а как эмпирическое доказательство необходимости категорирования объектов транспорта в Узбекистане на основе национальных количественных критериев пассажиропотока, максимальной вместимости и социальной значимости.

В сфере цифровой безопасности изучена практика применения Регламента Европейского Союза № 2021/784 в качестве важного фактического материала. По состоянию на декабрь 2025 года на основании данного регламента было направлено 2 032 предписания об удалении контента и более 97 900 обращений. Однако диссертант считает нецелесообразным прямой перенос на условия Узбекистана модели возложения обязательств непосредственно на международные платформы. Вместо этого предлагается возложить на оператора точки доступа, предоставляющего бесплатные услуги сети Интернет в транспортном средстве или на объекте транспорта, обязанность по техническому ограничению доступа к ресурсам, распространение которых запрещено в судебном порядке.

Данное предложение конкретизировано национальными фактологическими данными. Отмечается, что по состоянию на июль 2026 года в списке материалов и ресурсов, распространение которых запрещено, содержатся **1.915 источников**, включая *886 ресурсов в Telegram, 405 – в Instagram, 276 – в Facebook*, а *также 20 печатных книг, лекций, песен и текстов*. По мнению соискателя, охват единым официальным списком как физических, так и цифровых материалов создает практическую возможность для объединения физического и цифрового уровней транспортной безопасности на основе единого правового механизма.

При анализе опыта Германии автор обращает внимание на существенную методологическую ошибку, встречающуюся в научной литературе. В частности, хотя Закон NetzDG 2017 года в некоторых исследованиях до сих пор приводится в качестве действующего основного механизма, с 2024 года Германия перешла на Закон о цифровых услугах и общий режим цифровых услуг Европейского Союза. Диссертант делает из этого важный для национального законодательства вывод: в технологически быстро меняющейся цифровой среде вместо рецепции жестких временных рамок типа **«24 часа» или «7 дней»** более устойчивым решением выступает четкая регламентация уполномоченного субъекта, порядка реагирования, процессуального контроля и правовых гарантий.

Опыт Франции использован для демонстрации конституционных пределов применения оперативных мер безопасности. В 2020 году Конституционный совет Франции признал отдельные положения «Закона Авиа», предусматривавшего удаление противоправного контента в крайне сжатые сроки, несоразмерным вмешательством в свободу слова. Из этой

практики соискатель делает принципиальный вывод о том, что оперативные административные меры не должны вводиться в отрыве от судебного контроля и возможности обжалования. В этой связи каждый из предлагаемых в диссертации механизмов цифрового и физического ограничения увязан с принципами соразмерности и процессуальной защиты.

При правовой квалификации деяний, связанных с транспортировкой экстремистских материалов, опыт Казахстана оценен как наиболее близкая модель к национальной системе. В статье 453 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях перевозка экстремистских материалов предусмотрена в качестве самостоятельного действия, образующего объективную сторону состава правонарушения. В то же время показано, что модель административной ответственности юридических лиц, существующая в российском законодательстве, неприемлема для Узбекистана на данном этапе, поскольку в национальном КоАП отсутствует институт общей административной ответственности юридических лиц. Поэтому соискатель воспринимает из зарубежного опыта лишь идею выделения связи с транспортом в качестве квалифицирующего признака.

На основе обобщенного анализа зарубежного опыта во втором параграфе разработаны взаимосвязанные направления совершенствования национального законодательства. Прежде всего предлагается закрепить понятия «экстремизм в сфере транспорта» в Законе *«О противодействии экстремизму»* и *«незаконное вмешательство в деятельность транспорта»* в Законе *«О транспорте».* При этом диссертант подчеркивает необходимость строгого разграничения обычной перевозки, заведомой перевозки, перевозки с целью обеспечения экстремистской деятельности и организованного логистического содействия, исключая привлечение к ответственности перевозчика, не осведомленного об экстремистских целях лица. Признак «заведомости» должен доказываться не предположениями, а объективными доказательствами.

Предложено осуществлять количественное категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с учетом годового или месячного пассажиропотока, критерия единовременной вместимости и социальной значимости вида перевозок, а также вести учет результатов в едином реестре. Вместе с тем обосновано, что само по себе наличие досмотрового оборудования и средств обнаружения не является достаточным показателем безопасности, в связи с чем выдвинута необходимость внедрения минимальных критериев технической эффективности, методики испытаний и системы периодической аттестации для рентгеновского оборудования, металлодетекторов и иных технических средств.

В рамках совершенствования правового статуса перевозчика в статье 18 Закона «О транспорте» предлагается возложить на перевозчика обязанности по обеспечению транспортной безопасности, назначению лица, ответственного за безопасность, разработке внутреннего плана безопасности, организации специальной подготовки персонала и информированию

уполномоченных органов об обстоятельствах, создающих угрозу безопасности. Данный подход является результатом адаптации к национальным условиям элементов ОСПС (ISPS), модели критически важных субъектов ЕС и системы подготовки транспортного персонала США.

В целях превращения пассажиров в активных участников системы безопасности предложено ввести единый короткий номер или электронный канал для сообщений о подозрительных ситуациях на транспорте с обязательной регистрацией каждого обращения и ежегодным анализом их результатов. Критически оценив опыт Великобритании **«See it. Say it. Sorted.»,** автор обосновывает целесообразность заимствования не самого слогана, а модели: ***«четкий канал связи + регистрация обращения + периодическая переоценка результатов».***

В вопросе межведомственного взаимодействия диссертант не предлагает создавать новый государственный орган. Напротив, он считает целесообразным сформировать на базе действующего Ситуационно-аналитического центра постоянно действующую межведомственную аналитическую платформу под руководством представителя МВД с участием СГБ, уполномоченного органа в сфере транспорта, Генеральной прокуратуры и специалистов в области информационных технологий. Предложено определить задачами платформы сбор и анализ информации о безопасности, поступающей с объектов транспорта, в единой системе, ведение реестра объектов, координацию межведомственного оперативного реагирования на инциденты, обмен информацией с международными организациями, а также подготовку периодических отчетов об уровнях угроз.

Один из принципиальных научных выводов главы касается вопроса о незамедлительном принятии отдельного Закона *«О транспортной безопасности»*. Несмотря на изученность наличия обособленных нормативных моделей во Франции и России, диссертант отвергает автоматическое дублирование зарубежной формы. Поскольку в Законе Республики Узбекистан *«О транспорте»* уже имеется специальная глава, посвященная безопасности, проблема расценивается не как полное отсутствие нормативного регулирования, а как его преимущественная направленность на объектные и техногенные угрозы при недостаточности регулирования идеологического вмешательства и соответствующих ему процессуальных механизмов. В связи с этим предлагается усовершенствовать существующую главу о безопасности Закона «О транспорте».

Согласно окончательной позиции соискателя, эффективность противодействия экстремизму на транспорте зависит не от простого расширения полномочий, а от одновременного внедрения новых полномочий и их правовых гарантий. Гражданин должен быть уверен в том, что предоставленное им сообщение об опасной ситуации будет зарегистрировано и на него последует надлежащее реагирование, и одновременно убежден в соразмерности применяемых государством мер безопасности по отношению к его правам и свободам. Поэтому в исследовании обоснована необходимость

внедрения предлагаемых административных полномочий, процессуального контроля, порядка обжалования, защиты персональных данных и гарантий минимального вмешательства в качестве единого, взаимосвязанного правового механизма.

В **заключительной части** диссертации обобщены основные теоретические выводы, сформулированные по результатам исследования, предложения по совершенствованию законодательства и практические рекомендации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования, направленного на совершенствование административно-правовых механизмов противодействия экстремизму на транспортных средствах, сформулированы следующие научные выводы, предложения и рекомендации:

I. Научно-теоретические выводы:

1. Разработаны авторские дефиниции следующих понятий: *«экстремизм на транспортных средствах», «противодействие экстремизму на транспортных средствах», «экстремизм в сфере транспорта», «незаконное вмешательство в деятельность транспорта», «административно-правовой механизм противодействия экстремизму», «объект экстремистского воздействия на транспорте», «административно-ограничительные меры и меры обеспечения производства, применяемые на транспорте»*. Данные определения поэтапно раскрывают взаимосвязь между общим содержанием экстремизма и конкретными составами правонарушений в транспортной среде.

2. С административно-правовой точки зрения транспортное средство является не просто общественным местом, а пространством с особым правовым режимом. Сравнительное отграничение от стационарных объектов (стадионов, вокзалов, торговых комплексов) позволило выделить четыре специфических признака: 1) динамичность (мобильность) юрисдикции; 2) отсутствие постоянного присутствия представителя государственного органа на борту и переход части контрольных функций к перевозчику; 3) сохранение аудитории на протяжении всего рейса *(эффект «вынужденной аудитории»)*; 4) автономность бортовой информационной среды, при которой меры блокировки на уровне сетевых провайдеров остаются неэффективными. Совокупность данных признаков выступает основанием для выделения указанной сферы в самостоятельный предмет правового регулирования.

3. При квалификации правонарушений экстремистской направленности традиционные три признака – цель, средства и организованность – должны быть дополнены четвертым, пространственным признаком, специфичным для транспортной среды. Совершение деяния на транспортном средстве общего пользования или объекте транспортной инфраструктуры объективно повышает степень его общественной опасности, поскольку аудитория в данном случае является вынужденной, замкнутой и неопределенной. Кроме

того, установлено, что в административных правонарушениях экстремистской направленности мотив (политическая, идеологическая, расовая, национальная или религиозная вражда) выступает не факультативным, а обязательным признаком субъективной стороны. Отсутствие данного мотива исключает квалификацию деяния как экстремистской деятельности.

4. На основе анализа норм КоАП Республики Узбекистан административные правонарушения экстремистской направленности классифицированы по их непосредственному объекту на три группы: 1) сопряженные с пропагандой экстремистских идей и разжиганием вражды (статьи 184^2, 184^3); 2) создающие угрозу общественному порядку и социальной стабильности (статьи 201, 202^1, 203); 3) связанные с нарушением порядка осуществления религиозной деятельности и преподавания религиозных учений (статьи 240, 241).

5. Обосновано, что административно-правовой механизм противодействия экстремизму на транспортных средствах следует рассматривать как целостную систему, состоящую из трех последовательно дополняющих друг друга звеньев: ***административно-предупредительных мер*** *(досмотр, пропускной и внутриобъектовый режимы, видеонаблюдение и идентификация, официальное предостережение, профилактическая беседа и профилактический учет)*, ***административно-ограничительных мер*** и ***мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.*** Смешение данных звеньев нарушает функционирование механизма: предупредительные меры направлены на вероятность совершения правонарушения, ограничительные – на пресечение продолжающегося деяния, а меры обеспечения – на обеспечение нормального хода производства по делу.

6. Административно-ограничительные меры, применяемые против распространения экстремистских материалов на транспортных средствах, классифицированы по пяти группам: *1) направленные непосредственно на правонарушителя; 2) направленные на предмет и средство правонарушения; 3) направленные на транспортное средство и объект инфраструктуры; 4) направленные на бортовые цифровые и технические системы; 5) организационно-административные меры.*

Практическая ценность данной классификации заключается в возможности определения для каждой группы отдельного субъекта применения, специального порядка документального оформления и дифференцированной системы правовых гарантий. При этом четвертая группа на сегодняшний день представляет собой сферу, абсолютно не урегулированную в правовом отношении.

II. Предложения по совершенствованию законодательства:

7. Представляется целесообразным усовершенствовать нормы Закона Республики Узбекистан «О транспорте» следующим образом:

1) дополнить статью 18 частью следующего содержания:

«Перевозчик осуществляет меры по обеспечению безопасности на транспортных средствах и используемых им объектах транспортной инфраструктуры, назначает работника, ответственного за вопросы безопасности, разрабатывает внутренний план безопасности и обеспечивает прохождение сотрудниками подготовки по вопросам безопасности. Об обстоятельствах, создающих угрозу безопасности, перевозчик незамедлительно информирует уполномоченные органы. Порядок и точные сроки информирования определяются Кабинетом Министров».

2) дополнить статью 34 частью следующего содержания:

«Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства категорируются на основе количественных критериев объема годового или месячного пассажиропотока, максимальной единовременной вместимости лиц и социальной значимости вида перевозок. Результаты категорирования регистрируются в едином реестре объектов транспортной инфраструктуры. Количественные критерии, количество категорий и порядок ведения реестра определяются Кабинетом Министров».

8. Внести в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности следующие изменения и дополнения:

1) дополнить Кодекс статьей 291^1 следующего содержания:

«Статья 291^1. Меры обеспечения по делам, связанным с распространением экстремистских материалов на транспортных средствах и объектах транспортной инфраструктуры

При обнаружении на транспортном средстве общего пользования или объекте транспортной инфраструктуры признаков административного правонарушения, предусмотренного статьями 184^2, 184^3 и 184^4 настоящего Кодекса, наряду с мерами, предусмотренными статьями 286–292 настоящего Кодекса, в целях пресечения правонарушения, сохранения его предмета и обеспечения безопасности пассажиров могут применяться следующие меры:

1) предъявление требования о незамедлительном прекращении противоправных действий и высадка лица из транспортного средства;

2) освобождение вагона или салона (его части) от пассажиров, временное ограничение доступа в отдельные части здания станции либо вокзала;

3) временное приостановление функционирования беспроводной сети связи общего пользования, информационных экранов, систем звукоусиления и мультимедиа (инфотейнмент) транспортного средства, а также блокировка передачи контента через бортовую сеть;

4) временное приостановление движения рейса;

5) отстранение работника перевозчика, подозреваемого в совершении административного правонарушения, от исполнения служебных обязанностей.

Меры, предусмотренные настоящей статьей, применяются в соответствии с принципами соразмерности и достаточности, в объеме и

на срок, необходимые для пресечения правонарушения. При наличии возможности применения меры, менее ограничивающей права пассажиров и третьих лиц, применение более ограничительной меры не допускается.

Высадка лица из транспортного средства осуществляется только на ближайшей остановке (станции, пункте остановки). Запрещается высадка несовершеннолетнего лица без сопровождения, а также лица, нуждающегося в помощи, в месте, где не обеспечена его безопасность. Данная мера не применяется во время полета воздушного судна и движения поезда метрополитена.

Мера, предусмотренная пунктом 3 части первой настоящей статьи, применяется на основании мотивированного письменного решения должностного лица уполномоченного органа на срок, ограниченный окончанием рейса. Не допускается приостановление функционирования систем безопасности, диспетчеризации, оповещения и экстренной связи. Об применении меры безотлагательно информируется уполномоченный государственный орган в сфере информатизации и телекоммуникаций.

О применении мер, предусмотренных настоящей статьей, составляется протокол в соответствии со статьей 285 настоящего Кодекса. В случае невозможности составления протокола во время движения транспортного средства время, место (номер рейса, географические координаты) и основания применения меры фиксируются с помощью технических средств, а протокол составляется на ближайшей остановке не позднее трех часов с момента применения меры.

О факте правонарушения и примененных мерах органы внутренних дел и соответствующие уполномоченные органы информируются незамедлительно, но не позднее одного часа.

Меры, предусмотренные настоящей статьей, могут быть обжалованы в порядке, установленном статьей 293 настоящего Кодекса».

2) дополнить статью 284 Кодекса частью следующего содержания:

«В случае выявления административного правонарушения на движущемся транспортном средстве и невозможности составления протокола на месте лицо доставляется на ближайшую остановку (станцию, пункт остановки). При этом время фактического ограничения свободы передвижения лица незамедлительно фиксируется с помощью технических средств либо в служебном документе и отдельно указывается в протоколе. Удержание лица на транспортном средстве ограничивается временем, необходимым для прибытия на ближайшую остановку».

3) дополнить статью 287 Кодекса абзацем следующего содержания:

«При обнаружении признаков административного правонарушения экстремистской направленности на транспортном средстве общего пользования бортовой работник перевозчика принимает меры по фиксации факта правонарушения, направлению транспортного средства к ближайшему месту остановки и обеспечению неизменности обстановки до

прибытия сотрудника органов внутренних дел. Бортовой работник не вправе применять физическую силу и проводить личный досмотр лица».

4) дополнить Кодекс статьей 294^1 следующего содержания:

«Статья 294^1. Удаление экземпляров экстремистских материалов

После вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении должностное лицо, в производстве которого находилось дело, возлагает на лицо, признанное виновным, обязанность по удалению экземпляров экстремистских материалов, хранящихся в памяти технических средств и устройств, под контролем уполномоченного должностного лица. Об удалении экземпляров материалов составляется акт. Само устройство возвращается владельцу».

III. Рекомендации по совершенствованию правоприменительной практики:

9. Действия органов внутренних дел, уполномоченного органа в сфере транспорта, Национальной гвардии и организаций-перевозчиков при обнаружении экстремистских материалов на транспортном средстве или объекте транспортной инфраструктуры должны быть регламентированы единым совместным межведомственным актом – ***алгоритмом действий***. В алгоритме следует четко определить субъектов, хронологию и последовательность их действий, порядок обеспечения сохранности (целостности) материала, сроки информирования, а также типовые формы документов.

10. На базе *Ситуационно-аналитического центра*, созданного постановлением Правительства, представляется целесообразным сформировать постоянно действующую межведомственную аналитическую платформу по транспортной безопасности. Основными направлениями деятельности платформы должны являться: сбор и анализ информации о безопасности, поступающей с объектов транспорта, в единой цифровой системе; ведение единого реестра объектов транспорта и результатов их категорирования; координация межведомственного оперативного реагирования при возникновении инцидентов; обеспечение информационного обмена с Региональной антитеррористической структурой Шанхайской организации сотрудничества (РАТС ШОС), Антитеррористическим центром СНГ (АТЦ СНГ) и Международной организацией уголовной полиции (Интерпол); подготовка периодических аналитических отчетов об угрозах в сфере транспорта и переоценка мер безопасности.

11. В целях унификации судебной практики по делам об административных правонарушениях экстремистской направленности, совершенных в транспортной среде, в соответствующем постановлении Пленума Верховного суда Республики Узбекистан подлежат разъяснению:

1) требования к установлению и процессуальному оформлению факта совершения деяния в транспортной среде;

2) критерии оценки степени публичности (массовости);

3) разграничение между фиксацией доказательства и юридической оценкой материала;

4) система правовых гарантий, соблюдаемых при применении предлагаемых мер;

5) учет условий транспорта при индивидуализации административного наказания.

12. Необходимо ввести практику отдельного учета в государственной статистике административных правонарушений экстремистской направленности, совершенных на транспорте. Включение реквизитов транспорта в протокол об административном правонарушении создаст для этого техническую основу. Периодическое открытое опубликование сводных показателей в разрезе видов транспорта, регионов и статей Кодекса позволит определить реальный масштаб в данной сфере, оценить структуру угроз и обеспечить адресное распределение профилактических ресурсов.

13. Поскольку эффективность системы транспортной безопасности в конечном счете зависит от кадрового потенциала, представляется целесообразным внедрить у перевозчиков институт работника, ответственного за вопросы безопасности, разработать программу обязательной подготовки бортового персонала (водителей, кондукторов, контролеров, членов поездных бригад, дежурных по станции) по выявлению признаков экстремизма, информированию и обеспечению неизменности обстановки, а также установить практику ограничения допуска работников, не прошедших такую подготовку, к выполнению обязанностей, связанных с обеспечением безопасности.

SCIENTIFIC COUNCIL No. PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 AWARDING THE DEGREE OF DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD) IN LEGAL SCIENCES UNDER TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

KHOMIDOV TURSUNALI ADXAMOVICH

IMPROVEMENT OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL MECHANISMS FOR COUNTERING EXTREMISM IN THE TRANSPORT SECTOR

12.00.02 – Constitutional Law. Administrative Law. Financial and Customs Law

ABSTRACT
of the Doctor of Philosophy (PhD) Dissertation in Legal Sciences

Tashkent – 2026

The topic of the Doctor of Philosophy (PhD) dissertation is registered with the Supreme Attestation Commission under the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan under No. B2026.2.PhD/Yu1023.

The dissertation was prepared at the Tashkent State Transport University.

The abstract of the dissertation in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) is posted on the webpage of the Scientific Council (https://tstu.uz/ru/) and on the "Ziyonet" Information and Educational Portal (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor:	**Inagamova Mafura Mukhtarkhanovna** Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences, Professor
Official opponents:	**Yuldashev Aziz Ergash o‘g‘li** Doctor of Sciences in Law (DSc), Associate Professor **Berdimuratova Gulnaz Murat qizi** Doctor of Philosophy in Law (PhD), Associate Professor
Leading organization:	National University of Uzbekistan named after Mirzo Ulugbek

The defense of the dissertation will be held at the meeting of Scientific Council No. PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences under Tashkent State Transport University on 28 november 2026 at 11:00 (Address: 1 Temiryolchilar Street, Tashkent, 100000, Republic of Uzbekistan).

The dissertation is available for review at the Information Resource Center of Tashkent State Transport University (registered under No. _____). (Address: 1 Temiryolchilar Street, Tashkent, 100000, Republic of Uzbekistan).

The abstract of the dissertation was distributed on "____" _____ 2026.

(Registry protocol No. ___ dated "___" _____ 2026).

Dj.Kh. Yuldashev
Chairman of the Scientific Council awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Legal Sciences, Professor

N.T. Turgunov
Scientific Secretary of the Scientific Council awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Legal Sciences, Associate Professor

M.Z. Ziyodullayev
Deputy head of the Scientific Seminar under the Scientific Council awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Legal Sciences, Professor

INTRODUCTION (Abstract of the PhD dissertation)

The aim of the research is to formulate scientific conclusions, proposals, and recommendations aimed at enhancing the administrative-legal mechanisms for countering extremism in transport.

The objectives of the research are:

to conduct a legal analysis of the concept of extremism in transport, examining its classification, contemporary manifestations, and distinctive features;

to analyze the administrative-legal aspects of extremist offenses on transport vehicles and elucidate their specific elements;

to examine the state of law enforcement practice regarding administrative measures applied to counter the dissemination of extremist materials in transport, and to formulate evidence-based proposals and recommendations thereon;

to analyze the organizational foundations of administrative restrictive measures in combating the dissemination of extremist materials in transport, and to develop proposals aimed at refining their application based on enforcement practice analysis;

to conduct a comprehensive study of measures securing proceedings in administrative offense cases involving the dissemination of extremist materials in transport, with a view to formulating scientifically grounded proposals for their improvement;

to undertake a comparative-legal analysis of universally recognized norms of international law, standards, and best foreign practices concerning administrative-legal mechanisms for countering extremism in transport, and to assess the prospects for their implementation into national legislation;

to formulate forward-looking, evidence-based proposals and recommendations aimed at digitizing and enhancing administrative-legal activities in countering the dissemination of extremist materials in transport.

The scientific novelty of the research is as follows:

justifies establishing a legal procedure to impose administrative fines—equal to five times the base calculation amount (BCA) on individuals and ten times on officials—for failing to ensure security screening of cargo by passenger and freight transport operators, or for facilitating the illicit transportation of extremist sources and items, aimed at preventing extremism and terrorism threats in transport;

substantiates the necessity of introducing liability for operating or releasing into service vehicles equipped with hidden compartments designed for the covert transport or transit of prohibited extremist literature, audio-video materials, and hazardous substances, as well as vehicles modified without appropriate authorization;

justifies enhancing preventive efficacy in railway and metro transport systems by establishing a fine equal to ten times the BCA on officials and employees for non-compliance with threat-prevention requirements, or for intentionally concealing or misrepresenting information concerning identified security threats, suspicious items, and unattended baggage;

substantiates the necessity of establishing administrative liability in intercity and international passenger road transport for failing to prevent the dissemination of materials promoting extremist ideology, failing to install surveillance systems, and breaching transport regulations by carrying passengers without valid identity documentation.

Implementation of the research results. The results achieved from enhancing the administrative-legal mechanisms for countering extremism in transport were utilized in the following practical applications:

proposals on establishing an administrative fine equal to five times the base calculation amount (BCA) on citizens and ten times on officials for violating regulations on preventing extremism and terrorism threats in transport, failing to ensure security screening of cargo, or allowing the transportation of extremist sources were utilized in drafting Clause 9 of Article 3 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1033 of February 20, 2025, "On Amendments and Additions to the Criminal Code, the Code of Criminal Procedure, and the Code of Administrative Responsibility of the Republic of Uzbekistan in Connection with the Improvement of the System of Road Traffic Safety and Public Order" *(Implementation Certificate No. 3/dn-139 dated July 24, 2026, issued by the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan)*. The implementation of this proposal has served to prevent extremist threats in transport and reliably ensure public safety, as well as the protection of the individual, society, and the state.

proposals on establishing an administrative fine equal to five times the base calculation amount for operating or releasing into service vehicles equipped with hidden (concealed) compartments intended for carrying prohibited extremist materials, or vehicles modified without appropriate authorization, were utilized in drafting Clause 9 of Article 3 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1033 of February 20, 2025, "On Amendments and Additions to the Criminal Code, the Code of Criminal Procedure, and the Code of Administrative Responsibility of the Republic of Uzbekistan in Connection with the Improvement of the Road Traffic Safety System" *(Implementation Certificate No. 3/dn-139 dated July 24, 2026, issued by the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan)*. The adoption of this proposal has contributed to the early elimination of extremist factors and the enhancement of security within the transport system.

proposals to introduce an administrative fine equal to ten times the base calculation amount on officials and employees for intentionally concealing or misrepresenting information regarding extremist and terrorist threats, unattended baggage, or security breach incidents in railway transport and the metro system were utilized in drafting Clause 3 of Article 1 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of February 5, 2026, "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts of the Republic of Uzbekistan Aimed at Improving the System of Transport Service Organization" *(Implementation Certificate No. 3/dn-139 dated July 24, 2026, issued by the Institute of Parliamentary Research under*

the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan). The adoption of this proposal has served to strengthen preventive measures against extremism and ensure effective public safety in rail and underground transit systems.

proposals to establish an administrative fine equal to three times the base calculation amount in road passenger transport for failing to prevent the dissemination of extremist materials and ideas, or for carrying passengers without valid identity documentation or along prohibited routes, were utilized in drafting Clause 3 of Article 1 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of February 5, 2026, "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts of the Republic of Uzbekistan Aimed at Improving the System of Transport Service Organization" *(Implementation Certificate No. 3/dn-139 dated July 24, 2026, issued by the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan)*. The implementation of this proposal has facilitated the early detection of extremist risks and ensured the reliable protection of passenger safety in road transport.

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters comprising seven sections, a conclusion, a list of references, and appendices. The volume of the dissertation amounts to 151 pages.

E’LON QILINGAN ISHLAR RO‘YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo‘lim (I часть; I part)

1. Хомидов Т.А. Перспективы совершенствования законодательства о противодействии экстремизму в сфере транспорта // Общество и инновации. – 2026. – Т. 7, № 9. – С. 252–259. – URL: https://inscience.uz/index.php/socinov/article/view/10616

2. Xomidov T.A. Transport vositalarida ekstremizmning turlari, zamonaviy shakllari va ularni huquqiy baholash mezonlari// Ijtimoiy-gumanitar fanlarning dolzarb muammolari. – 2026. – T. 9-maxsus son 6-jild – C. 273–279. – URL: https://scienceproblems.uz/index.php/journal/article/view/5362

3. Xomidov T.A. Transport vositalarida ekstremizmga qarshi kurashishning ma’muriy-hujujiy mexanizmlarini takomillashtirish borasida ayrim fikr mulohazalar. – 2026. – T. 8-son – C. 49-51. – URL: https://sudacademy.uz/pdf/download/55

4. Khomidov T.A. Legal Analysis of the Concept of Extremism // International Bulletin of Applied Science and Technology. – 2025. – Volume 5, Issue 12. – pp. 115–120 https://zenodo.org/records/17985887

5. Xomidov T.A. Transport vositalarida ekstremizmning turlari, zamonaviy shakllari va ularni huquqiy baholash mezonlari // Innovative Research in Science. – 2026. – Vol. 5, Issue 11. – P. 14–21. – URL: https://doi.org/10.5281/zenodo.22725076

6. Xomidov T.A. Transport vositalarida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar tarkibining yuridik tavsifi // Социальные науки в современном мире. – 2026. – Т. 5, № 20. – С. 75–80. – URL: https://www.in-academy.uz/index.php/ZDIF/article/view/57260

7. Хомидов Т. А. Transport vositalarida ekstremistik yo‘nalishdagi ma’muriy huquqbuzarliklar tarkibining yuridik tavsifi / Т. А. Хомидов // Замонавий дунёда ижтимоий фанлар: назарий ва амалий изланишлар. – 2026. – Т. 5, № 20. – С. 75–80. – URL: https://www.in-academy.uz/index.php/ZDIF/article/view/57260

II bo‘lim (II часть; II part)

8. Khomidov T.A. Types and Forms of Extremism and Administrative-Legal Mechanisms for Combating it // International Bulletin of Engineering and Technology. – 2025. – In Volume 5, Issue 12. – pp. 111–119 https://doi.org/10.5281/zenodo.17985943

9. Xomidov T.A. Measures For Ensuring Proceedings on Administrative Offenses of Extremist Orientation in the Transport Environment and Problems of Evidence Recording // Academic Research in Modern Science: International scientific-online conference (USA). – August, 2026. – pp. 102–111 https://doi.org/10.5281/zenodo.22159760

10. Xomidov T.A. Administrative Restraint Measures Applied Against the Distribution of Extremist Materials in Transport Vehicles: Concept, Classification

and Ways of Improvement // Models and Methods in Modern Science: International scientific-online conference (France). – August, 2026. – pp. 113–122 https://doi.org/10.5281/zenodo.22159786

11. Xomidov T.A. Transport vositalarining raqamli muhitida ekstremistik kontent tarqalishiga qarshi kurashishning ma’muriy-huquqiy muammolar // Zamonaviy dunyoda amaliy fanlar: muammolar va yechimlar: Respublika ilmiy, masofaviy, onlayn konferensiya materiallari (Toshkent). – 2026. – B. 126–132 https://www.in-academy.uz/index.php/ZDAF/article/view/56581

12. Xomidov T.A. Transport vositalarida ekstremistik materiallarni tarqatishga qarshi kurashish sohasidagi ma’muriy-ogohlantiruv choralari // “Yosh olimlar” Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari (Toshkent). – 2026. – B. 119–126 https://www.in-academy.uz/index.php/YO/article/view/56583/25764