

**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

OPPOQXONOV AZIZXON AKMALXON O‘G‘LI

**TRANSPORT HUQUQINING SHAKLLANISHI VA RIVOJLANISHI:
QIYOSIY-HUQUQIY TAHLIL**

**12.00.01 – Davlat va huquq nazariyasi va tarixi.
Huquqiy ta’limotlar tarixi**

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

Toshkent shahri – 2026-yil

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)

Оппокхонов Azizxon Akmalxon o‘g‘li

Transport huquqining shakllanishi va rivojlanishi: qiyosiy-huquqiy tahlil..... 3

Оппокхонов Азизхон Акмалхон угли

Формирование и развитие транспортного права: сравнительно-правовой анализ..... 23

Oppokhonov Azizkhon Akmalkhon ogli

Formation and development of transport law: a comparative legal analysis.... 46

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ

List of published works..... 51

**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

OPPOQXONOV AZIZXON AKMALXON O'G'LI

**TRANSPORT HUQUQINING SHAKLLANISHI VA RIVOJLANISHI:
QIYOSIY-HUQUQIY TAHLIL**

**12.00.01 – Davlat va huquq nazariyasi va tarixi.
Huquqiy ta'limotlar tarixi**

**Yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent shahri – 2026-yil

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2026.2PhD/Yu2342 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:

Yuldashev Djaxongir Xayitovich
yuridik fanlar doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Amirov Zafar Aktamovich
yuridik fanlar doktori, professor
Axmedova Muqaddasxon Tursunovna
yuridik fanlar doktori, dotsent

Yetakchi tashkilot:

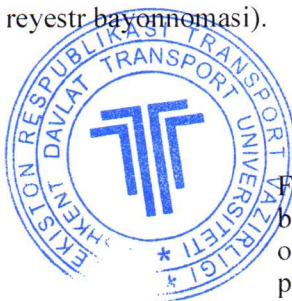
Berdaq nomidagi qoraqalpoq davlat universiteti

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 24-oktyabr kuni soat 10:00dagi majlisida bo'lib o'tadi (Manzil: 100167, O'zbekiston Respublikasi Toshkent sh., Temiryo'lhilar ko'chasi, 1-uy, Tel: 71-299-00-01, Faks: 71-293-57-57; e-mail: rektorat@tstu.uz).

Dissertatsiya bilan Toshkent davlat transport universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (387-raqami bilan ro'yxatga olingan).

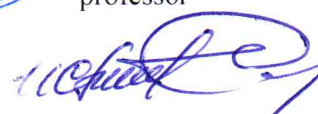
Dissertatsiya avtoreferati 2026-yil 12-oktyabr kuni tarqatildi.

(2026-yil 12-oktyabrdagi 3-raqamli reyestr bayonnomasi).

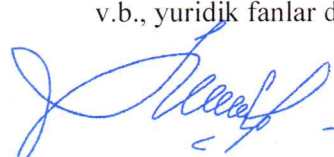



L.X. Isoqov

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi Ilmiy kengash raisining o'rinbosari, yuridik fanlar doktori, professor


I.T. Turg'unov

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


M.M. Inagamova

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi ilmiy kengash huzuridagi Ilmiy seminar raisi, yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Dunyoda globallashuv sharoitida transport-logistika tizimi iqtisodiyotning strategik harakatlantiruvchi kuchiga aylanmoqda. Uning umumiy hajmi 2028-yilga borib 14 trillion AQSH dollaridan oshishi kutilmoqda. Hozirda bu soha jahon yalpi ichki mahsulotining qariyb 12 foizini beradi¹. Transportga doir tartib-qoidalarini huquqiy jihatdan unifikatsiya qilish global savdo xarajatlarini oʻrtacha 14,3 foizga qisqartirishi va jahon iqtisodiyotiga yiliga 1 trillion dollardan ortiq foyda keltirishi isbotlanmoqda². Biroq, soʻnggi yillardagi geosiyosiy inqirozlar xalqaro logistikaning huquqiy zaif tomonlarini ochib berdi. Yiliga trillionlab dollarlik aylanmaga ega multimodal tashuvlarni tartibga soluvchi yagona xalqaro-huquqiy tartib hanuzgacha mavjud emas. Ushbu sohadagi Rotterdam qoidolari qabul qilinganiga 15 yildan oshgan boʻlsa-da, uni hozirgacha bor-yoʻgʻi 5 ta davlat ratifikatsiya qilgan³. Turli davlatlarning huquqiy tizimlari oʻrtasidagi (kolliziya) ziddiyatlar mazkur sohani tubdan qayta koʻrib chiqishni talab qilmoqda. Natijada transport munosabatlarini tartibga solishda milliy va xalqaro huquq normalarini uygʻunlashtirish masalasi dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.

Jahonda transport huquqi doktrinasi tarmoqli yondashuvlardan chekinib, kompleks, integratsiyalashgan va yuqori texnologiyalarga asoslangan mustaqil huquq tarmogʻi sifatida oʻzgarmoqda. Bu esa, huquq tizimidagi differentsiatsiya va integratsiya jarayonlariga oid nazariy savollarni kun tartibiga qoʻyadi. Zamonaviy xorijiy yurisprudensiyada transport-huquqiy doktrinaning tez oʻzgarib borayotgani buni yaqqol koʻrsatadi. Jumladan, bozor hajmi 2030-yilgacha 2 trillion dollarga yetishi kutilayotgan⁴ haydovchisiz transport vositalarining mulkiy va fuqarolik-huquqiy javobgarligini belgilash, elektron yuk xatlari (e-CMR) tizimiga oʻtish, shuningdek “yashil logistika” konsepsiyasi doirasidagi yangi ekologik standartlarni imperativ norma sifatida huquqqa joriy etish kabi yoʻnalishlar anʼanaviy huquqiy tushunchalarni qayta koʻrib chiqishni talab qilmoqda⁵. Anʼanaviy transport qonunchiligi sunʼiy intellekt va raqamlashtirish surʼatiga moslashishi uchun, transport huquqining shakllanish genezisini, tadrijiy rivojlanish qonuniyatlarini va kodifikatsiya jarayonlarini qiyosiy-huquqiy hamda tarixiy-huquqiy jihatdan chuqur tadqiq etish jahon ilm-fani oldida turgan kechiktirib boʻlmas nazariy vazifadir.

Oʻzbekistonning ochiq dengizga chiqish imkoniyati cheklanganligi sababli, mamlakatda mustaqil transport va tranzit siyosatini huquqiy jihatdan toʻgʻri yoʻlga qoʻyish juda muhim. Yangi Oʻzbekistonda transport tizimini boshqarishning huquqiy mexanizmlari jadal isloh qilinmoqda. Xususan, birgina 2025-yilning oʻzida sohaga oid 57 ta yangi normativ-huquqiy hujjat qabul qilingani mazkur soha

¹ Benitez, Daniel; Bisbey, Jyoti. 2025. Financing Climate Action for Transportation in Developing Countries. © World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/42586> License: CC BY 3.0 IGO.

² WTO trade facilitation // Elektron manbaa: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm (murojaat sanasi: 29.04.2026-y.).

³ Duc P.M. et al. International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The Impact of the Rotterdam Rules on Developing Countries-Vietnam // Journal of Maritime Research. – 2025. – T. 22. – №. 2. – p. 133–143.

⁴ Lim D.S., Lee S.J. Autonomous vehicle ecosystem security: Utilizing autonomous vehicle security-level checks through analytic hierarchy process // Applied Sciences. – 2024. – T. 14. – №. 18. – p. 8247.

⁵ Jung C. The Convention on the contract for the International carriage of goods by road (CMR): survey, analysis and trends of recent German case law // Unif. L. Rev. ns. – 1997. – T. 2. – p. 148.

qonunchiligini yagona huquqiy tizimga keltirish va qonun ijodkorligini ilmiy jihatdan asoslash zaruratini ko'rsatadi¹. Biroq transport qonunchiligida eski yondashuvlar saqlanib qolgani va qonunlar o'rtasidagi ziddiyatlar (kolliziyalar) amaliyotda qator muammolarni yuzaga keltirmoqda. Eng asosiysi, sohadagi normalarni yagona hujjatga jamlovchi Transport kodeksining yo'qligi davlatning transport siyosatini samarali yuritishiga to'sqinlik qilyapti. Mavjud muammolarni bartaraf etish hamda qonunchilikdagi bo'shliqlarni to'ldirish uchun milliy transport huquqi institutlarining shakllanish tarixi va davlat qarashlari evolyutsiyasini chuqur tadqiq etish zarurati tug'iladi. Qolaversa, sohadagi huquqiy normalar rivojini ilg'or xorij tajribasi asosida qiyosiy tahlil qilish va qonunchilikni kodifikatsiyalashning ilmiy-nazariy poydevorini yaratish talab etilmoqda. Ushbu masalalarning aniq ilmiy yechimini topish, pirovardida, O'zbekistonning global transport tizimiga integratsiyalashuvini konseptual-huquqiy jihatdan ta'minlash muammosini hal etishga xizmat qiladi.

O'zbekiston Respublikasining "Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida" (1997), "Avtomobil transporti to'g'risida"gi (1998), "Transport to'g'risida"gi (2021), "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi (2024) qonunlari, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2019), "2022-2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi (2022), "Mamlakat taraqqiyotining 2030-yilgacha mo'ljallangan ustuvor yo'nalishlari doirasida islohotlarni izchil davom ettirish va yangi bosqichga olib chiqishning qo'shimcha chora-tadbirlari to'g'risida" gi farmonlari, "Yuk va yo'lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2019), "Jamoat transporti tizimini isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2023), "O'zbekiston Respublikasi temir yo'l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida" (2025) qarorlari, shuningdek mazkur faoliyatga oid boshqa normativ-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda ushbu tadqiqot ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining asosiy ustuvor yo'nalishlariga mosligi. Dissertatsiya tadqiqoti 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. Transport huquqining shakllanishi va rivojlanishi masalalari bilan bog'liq amalga oshirilgan izlanishlarni quyidagi yo'nalishlarda ko'rish mumkin:

birinchidan, transport huquqiga doir konseptual g'oyalar davlat rahbari Sh.Mirziyoyev asarlarida yoritib berilgan;

ikkinchidan, transport huquqiga oid umumiy nazariy-huquqiy jihatlar Sh.Ergashev, Sh.Ilhomov, M.Inagamova, L.Isoqov, D.Karaxodjayeva,

¹ O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan amalga oshirilgan ishlar to'g'risida hisobotlar // Elektron manbaa: <https://gov.uz/uz/mintrans/sections/view/16750> (murojaat sanasi: 29.04.2026).

N.Kuldashev, O.Oqyulov, A.Saidov, A.Xashimov, Dj.Yuldashev, M.Ziyodullayev kabi olimlar tomonidan tadqiq etilgan;

uchinchidan, transport huquqining ayrim o'ziga xos jihatlari S.Bahodirova, M.Bajina, M.Bartlik, N.Duxno, C.Fetting, Ph.Garo, U.Gulmatov, T.Ivanova, A.Kasimova, V.Koryakin, R.Marconis, T.Migunova, T.Mineyeva, L.Nazarkulova, S.Nuriddinov, J.Ramatov, H.Reigner, M.Sasaoka, S.Tolstov, A.To'xtaboyev, A.Xashimov va boshqalarning ilmiy ishlarida tadqiq etilgan¹. Ushbu olimlarning ayrimlari transport huquqiga oid ilmiy-nazariy muammoni muayyan davlatlarning xususiyatidan yoki transportning muayyan turlaridan kelib chiqib o'rgangan bo'lsalar, boshqalari mazkur muammoni o'z tadqiqotlarining u yoki bu jihatini yoritish jarayonida ko'rib chiqqanlar. Biroq, O'zbekiston Respublikasida transport huquqining shakllanishi va rivojlanishi haqidagi mavzu alohida monografik tadqiqot sifatida o'rganilmagan.

Dissertatsiya mavzusining 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 huquqining shakllanishi va rivojlanishi: qiyosiy-huquqiy tahlil" ilmiy tadqiqot ishi doirasida amalga oshirilgan.

Tadqiqotning maqsadi – transport huquqining O'zbekiston milliy huquq tizimidagi o'rni va shakllanish xususiyatlarini chuqur tadqiq etish orqali transport infratuzilmasi hamda munosabatlarini huquqiy tartibga solish mexanizmlarini takomillashtirishga qaratilgan ilmiy asoslangan xulosalar, taklif hamda tavsiyalarni ishlab chiqish hisoblanadi.

Tadqiqotning vazifalari:

O'zbekiston hududida transport huquqi paydo bo'lishining omillari va o'ziga xos xususiyatlarining mazmun-mohiyatini ilmiy jihatdan ochib berish;

O'zbekistonda transport huquqining shakllanishi, evolyutsion rivojlanish bosqichlari hamda qonunchilik taraqqiyotiga ta'sir ko'rsatgan tarixiy-huquqiy jarayonlarni tadqiq etish;

transport huquqi tushunchasi, uning tartibga solish predmeti, usullari hamda milliy huquq tizimi sohalari o'rtasidagi tutgan o'rni va ahamiyatini kompleks o'rganish;

O'zbekistonda transport sohasini, jumladan, tashish jarayonlari va logistika infratuzilmasini huquqiy tartibga solishning zamonaviy holatini tanqidiy tahlil qilish asosida tavsiflash;

transport huquqi sohasidagi umume'tirof etilgan xalqaro huquq normalari, standartlar va ilg'or xorijiy davlatlar tajribasini qiyosiy-huquqiy tahlil qilish hamda ularni milliy qonunchilikka implementatsiya qilish imkoniyatlarini baholash;

O'zbekistonda transport qonunchiligini rivojlantirish istiqbollarini aniqlash orqali sohadagi huquqiy bazani takomillashtirish yuzasidan ilmiy asoslangan taklif va amaliy tavsiyalar ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti davlat va huquq taraqqiyoti jarayonida transport huquqining tarixiy genezisi, evolyutsion bosqichlari hamda uning mustaqil

¹ Bu va boshqa manbalar dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatida keltirilgan.

(kompleks) huquqiy fenomen va institut sifatida shakllanishini aks ettiruvchi ijtimoiy-huquqiy munosabatlar yig'indisidir.

Tadqiqotning predmeti transport huquqining paydo bo'lishi va rivojlanish qonuniyatlari, ushbu jarayonlarni o'zida ifodalovchi tarixiy va zamonaviy normativ-huquqiy hujjatlar evolyutsiyasi, milliy va xorijiy huquqiy ta'limotlar hamda yuridik fanda shakllangan transport-huquqiy konsepsiyalar, ilmiy-nazariy qarashlardan iborat.

Tadqiqotning usullari qiyosiy-huquqiy, mantiqiy, tizimli-tuzilmaviy, sotsiologik, ilmiy va tarixiy manbalarni kompleks tadqiq etish, induksiya va deduksiya, emperik tadqiqot, statistik ma'lumotlar tahlili va huquqni qo'llash amaliyotini o'rganishdan iborat.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

transport infratuzilmasini istiqbolli va muvozanatli rivojlantirish hamda investitsiyalar samaradorligini oshirish maqsadida, ob'ektlarni kengaytirish, rekonstruksiya qilish va qayta rejalashtirish ishlarini faqat transport xizmatlariga bo'lgan joriy va prognoz (kelgusi) talabni o'rganish asosida shakllantirilgan uzoq muddatli bosh rejalarga muvofiq amalga oshirish tartibini qonunchilikda belgilash zarurati asoslangan;

transport infratuzilmasini rejalashtirishda harakat ishtirokchilarini huquqiy himoyaga muhtojlik darajasiga ko'ra tabaqalaydigan tasnif (piyodalar, velosiped va individual vositalar, jamoat transporti, boshqa vositalar) ishlab chiqilgan hamda uning negizida "harakatning zaif ishtirokchilari ustuvorligi" yangi huquqiy prinsipini mustahkamlash zarurati ilmiy asoslangan;

transport infratuzilmasini rejalashtirishda ekologik barqarorlikni ta'minlash maqsadida, obyektlarni loyihalash bosqichida ularning atrof-muhitga va transport tarmog'iga tushadigan yuklamasini baholash hamda uni kompensatsiya qiluvchi (minimallashtiruvchi) infratuzilmaviy yechimlarni majburiy tatbiq etish tartibini qonunchilikda belgilash zarurati asoslangan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

yuridik fanda uzoq yillar hukmron bo'lgan "transport huquqi – fuqarolik huquqining oddiy instituti" degan tor qarashdan voz kechilib, uning huquq tizimidagi o'rni nazariy jihatdan qayta isbotlandi. Xususan, transport huquqida ommaviy va xususiy huquq normalarining uzviy uyg'unlashuvi asoslanib, uning o'z predmeti va tartibga solish usuliga ega mustaqil kompleks huquq tarmog'i ekanligi isbotlandi;

transport huquqi nazariyasidagi mavjud bo'shliqlarni to'ldirish maqsadida zamonaviy raqamli va logistik reallikka mos keluvchi yangi tushunchalarning ilmiy ta'riflari yaratildi, transport huquqi kategoriyalarining sof huquqiy tabiati va belgilari doktrinal darajada yoritib berildi;

transport-huquqiy normalarning shakllanishi qadimgi odat huquqidan zamonaviy raqamli transport huquqigacha bo'lgan tarixiy bosqichlarga ajratilib o'rganildi, ular o'rtasidagi huquqiy retseptsiya (o'zlashtirish) va tarixiy-huquqiy vorisiylik ochib berildi;

tashuvchining aybsiz javobgarligi prinsipining nazariy ildizlari islom huquqidagi “mudoraba” hamda rim huquqidagi javobgarlik ta’limotlaridan hozirgi kungacha bo’lgan taraqqiyot misolida ochib berildi;

sun’iy intellekt boshqaruvidagi (avtonom – haydovchisiz) transport vositalari ishtirokidagi yo‘l-transport hodisalarida zarar uchun javobgar subyektni (dasturchi, ishlab chiqaruvchi yoki transport vositasi egasini) belgilashning nazariy asoslari yaratildi;

transport qonunchiligidagi o‘zaro kolliziya (huquqiy bo‘shliq) va takrorlanishlarni bartaraf etish hamda sohani yagona tizimga solish maqsadida uning kodifikatsiyalashgan loyihasi – O‘zbekiston Respublikasining Transport kodeksi konsepsiyasi ishlab chiqildi.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Tadqiqot natijalari xalqaro huquq va milliy qonunchilik normalari, rivojlangan davlatlar (AQSh, Yevropa Ittifoqi davlatlari va boshq.) tajribasi hamda huquqiy amaliyotning qiyosiy-huquqiy tahliliga, shuningdek ishda jami 200 ga yaqin rasmiy ilmiy manbalardan foydalanilgan holda shakllantirilgan nazariy-uslubiy bazaga asoslanadi. Tadqiqotning empirik asosini transport huquqi sohasi bo‘yicha 112 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 hamda tarixiy va statistik ma’lumotlar tahlili) bilan rasmiylashtirilgan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.

Tadqiqot natijasida ishlab chiqilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalardan transport huquqining xorijiy va milliy mexanizmlari yuzasidan ilmiy izlanishlar olib borishda, qonun ijodkorligida, transport huquqiga oid qonun hujjatlarining tegishli normalarini sharhlashda, milliy qonunchilikni takomillashtirishda, “*Transport huquqi asoslari*”, “*Davlat va huquq nazariyasi*” va “*Davlat va huquq tarixi*” kabi fanlarni ilmiy-nazariy jihatdan boyitishda, O‘zbekistonda “*Transport huquqi tarixi*” fanini shakllantirishda foydalanish mumkin.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati unda ilgari surilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalardan qonunchilikni takomillashtirishda hamda ularga sharhlar tayyorlashda, yuridik fakultetlar talabalari uchun o‘quv va metodik qo‘llanmalar tayyorlashda, oliy ta’lim muassasalari hamda yuridik texnikumlarda “*Transport huquqi*”, “*Davlat va huquq nazariyasi*” va “*Davlat va huquq tarixi*” kabi modullarning ma’ruza va seminarlarini o‘tishda, ilmiy tadqiqotlar olib borishda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. O‘zbekistonda transport huquqining shakllanishi va rivojlanishiga doir masalalar bo‘yicha olib borilgan tadqiqotlar asosida erishilgan natijalardan quyidagilarda foydalanilgan:

transport infratuzilmasini istiqbolli va muvozanatli rivojlantirish hamda investitsiyalar samaradorligini oshirish maqsadida, ob’yektlarni kengaytirish, rekonstruksiya qilish va qayta rejalashtirish ishlarini faqat transport xizmatlariga bo‘lgan joriy va prognoz talabni o‘rganish asosida shakllantirilgan uzoq muddatli bosh rejalarga muvofiq amalga oshirish tartibini qonunchilikda belgilashga doir

taklifdan 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 Qonuni 4-moddasini tayyorlashda foydalanilgan (*O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi №3/dn-126-son ma’lumotnomasi*). Ushbu taklifning qonunchilikka tatbiq etilishi sohaga yo‘naltirilayotgan sarmoyalar samaradorligini oshirish hamda infratuzilma ob’yektlarini puxta tahlil va real talab asosida uzoq muddatli rejalashtirish tizimini huquqiy jihatdan mustahkamlashga xizmat qilgan;

transport infratuzilmasini rejalashtirishda inson manfaatlarini ustuvor qo‘yish va harakat xavfsizligini ta’minlash maqsadida, harakat ishtirokchilarini huquqiy himoyaga muhtojlik darajasiga ko‘ra tabaqalaydigan tasnifni (piyodalar, velosiped va individual vositalar, jamoat transporti, boshqa vositalar) amaliyotga kiritish hamda uning negizida “harakatning zaif ishtirokchilari ustuvorligi” yangi huquqiy tamoyilini mustahkamlashga doir taklifdan 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 Qonuni 4-moddasini shakllantirishda foydalanilgan (*O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi №3/dn-126-son ma’lumotnomasi*). Ushbu taklifning joriy etilishi shahar ko‘chalarini loyihalashda avtomobilga yo‘naltirilgan yondashuvdan voz kechishga hamda piyodalar va mikromobillik vositalari foydalanuvchilari xavfsizligini to‘laqonli kafolatlovchi inklyuziv transport muhitini yaratishga xizmat qilgan;

shahar transport muhiti barqarorligini ta’minlash maqsadida, yirik obektlarni qurishni rejalashtirishda ularning transport tarmog‘i va atrof-muhitga tushadigan istiqbolli yuklamalarini baholash hamda ushbu yuklamani minimallashtirishga xizmat qiluvchi infratuzilmaviy yechimlarni loyihaga majburiy kiritish tartibini joriy etishga doir taklifdan 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 Qonuni 4-moddasini ishlab chiqishda foydalanilgan (*O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi №3/dn-126-son ma’lumotnomasi*). Ushbu taklifning joriy etilishi transport sohasida davlat boshqaruvini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqadi va shaharlarni “avtomobillarga moslashgan shahar”dan “insonlar uchun qulay shahar”ga aylantirishning bevosita huquqiy mexanizmi bo‘lib xizmat qiladi.

Tadqiqot natijalarining aprobatyasi. Tadqiqot natijalari 8 ta (5 ta xalqaro, 3 ta respublika) ilmiy-amaliy konferensiyalarda muhokamadan o‘tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e’lon qilinishi. Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha jami 13 ta ilmiy ish, shu jumladan, OAK tomonidan dissertatsiyaning asosiy ilmiy natijalarini chop etishga tavsiya etilgan jurnallarda 5 ta ilmiy maqola, shundan 3 ta

milliy va 2 ta xorijiy jurnallarda, konferensiyalarda 8 ta, shundan 3 ta milliy, 5 ta xalqaro maqola va tezislar chop etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiyaning tuzilishi kirish, 6 ta paragrafdan iborat uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati hamda ilovalardan iborat. Dissertatsiyaning hajmi 147 sahifani 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, aprotatsiyasi, e'lon qilinishi, dissertatsiyaning hajmi va tuzilishi yoritilgan.

Dissertatsiyaning "**O'zbekistonda transport huquqining genezisi va tarixiy taraqqiyoti**" deb nomlangan birinchi bobida milliy transport qonunchiligining evolyutsion tadriji beshta konseptual davrga (*qadimgi va o'rta asrlar, Temuriylar davri, mustamlaka davri, sovet totalitar bosqichi hamda mustaqillik va Yangi O'zbekiston davri*) bo'lib tadqiq etilgan. Davrlashtirish transport huquqining shakllanishi va rivojlanishini davlat va huquq tarixi metodologiyasi asosida o'rganish vositasi sifatida qo'llanilgan. Har bir davrda transportga oid huquqiy g'oyalar, institutlar va normalarning shakllanish xususiyatlari ko'rsatilgan. Muallif transport munosabatlarining sof odat huquqiy imperativlaridan mukammal kodifikatsiya qilingan sohaviy tizimgacha bo'lgan dinamik yo'lini izchil tahlil qilgan. Tahlil natijasida davlatchilikning mustahkamlanishi bilan huquqiy tartibga solish odat normalaridan yozma qonunchilikka, keyinchalik kodifikatsiya qilingan tizimga o'tib borishi aniqlangan. Transport huquqining rivojlanishi savdo va transport amaliyoti ehtiyojlari bilan bevosita bog'liq ekanligi asoslangan.

Transport huquqining ilk shakllanish bosqichi Buyuk Ipak yo'lidagi savdo-sotiq ehtiyojlari kontekstida yoritilgan. Bunda yozma manbalardagi bo'shliqlar davlatlararo bitimlar va arxeologik ma'lumotlar asosida to'ldirilib, qadimgi davr transport munosabatlarining huquqiy mazmuni tarixiy-huquqiy jihatdan tahlil qilingan. Huquqshunos olimlar T.L. Migunova va T.G. Mineyevlarning qadimgi davrdayoq transport sohasida kompleks huquqiy mexanizmlar vujudga kelganligi haqidagi qarashlari ma'qullangan. Shu bilan birga, dissertant S.P. Tolstovning qadimgi davlatlarning karvon yo'llaridagi rolini faqat **fiskal (boj yig'ish)** mohiyatda tushuntiruvchi yondashuviga qo'shilmaydi. Muallifning fikricha, antik davlatlar (*Baqtriya, So'g'diyona, Xorazm*) savdogarlarning hayoti va mulki daxlsizligini ta'minlovchi yuridik kafil vazifasini bajargan. Davlatning savdo xavfsizligini ta'minlash majburiyati to'g'risidagi ushbu dastlabki huquqiy g'oya transport huquqining shakllanishida muhim o'rin tutgan.

Temuriylar renessansi davridagi markazlashgan transport boshqaruvi va "**yam**" (*yom*) tizimining huquqiy tabiati chuqur tahlil qilingan. Muallif tarixchi

V.V. Bartoldning yom tizimini sof repressiv-harbiy apparat sifatida baholovchi xulosasini tanqidiy ko'rib chiqib, uni davlatning aloqa va transport funksiyasini ta'minlagan huquqiy institut sifatida baholagan. Tahlillar mazkur tizim harbiy ehtiyojlar bilan cheklanmay, tranzit savdo va diplomatik missiyalarga (xususan, Rui Gonsales de Klavixo elchiligiga) ham yuridik xizmat ko'rsatganini tasdiqlagan. "Temur tuzuklari" mahalliy hokimlarning mulkiy javobgarligini belgilagan tarixiy-huquqiy manba sifatida o'rganilgan. Masalan, 1404-yilda Chichiktuda noqonuniy soliq undirgan dorug'aning Amir Temur tomonidan jazolanishi mansabdor shaxs javobgarligi instituti o'rta asrlardayoq amalda qo'llanilganini tasdiqlaydi.

XVI–XIX asrlardagi Buxoro, Xiva va Qo'qon xonliklari davridagi institutsional parchalanish sharoitida transport munosabatlarining shariat va odat huquqi asosida tartibga solinishi tadqiq qilingan. Bu davrda davlat hokimiyati normalari va diniy-huquqiy qoidalar parallel amal qilgan bo'lib, mazkur holat huquqiy plyuralizm sifatida baholangan. Dissertant davlat amaldorlari va islom ulamolari o'rtasidagi *tranzit bojlari* ("*tamg'a*", "*rahdori*") va *diniy soliqlar* ("*zakot*", "*ushr*")ning qonuniyligi borasidagi tarixiy ziddiyatlarni tahlil qilar ekan, ularni ikki normativ tizim o'rtasidagi huquqiy kolliziya sifatida baholagan. "*Rahdori*" yig'imi mohiyatan hozirgi zamon pullik avtomobil yo'llari (toll roads) tizimining tarixiy analogi ekanligi haqidagi mualliflik pozitsiyasi ilgari surilgan. Suv transportida kema egalarining aybidan qat'i nazar javobgar bo'lishi Rim huquqidagi "*receptum nautarum*" qoidasiga mos kelishi ko'rsatilgan. Bu tashuvchining og'irlashtirilgan javobgarligi to'g'risidagi qoida mahalliy huquqda mustaqil ravishda shakllanganini tasdiqlaydi.

XIX asrning ikkinchi yarmidan boshlab Rossiya imperiyasining Turkistonga kirib kelishi va Kaspiyorti temir yo'llari qurilishi jarayonlari sof harbiy-strategik va ekstraktiv maqsadlarga xizmat qilganligi J.S. Ramatov va B.E. Yuldashevning qarashlari orqali tasdiqlangan. Muallif Y.I. Petrovning tanqidiy xulosalarini rivojlantirgan holda, 1885-yilgi "Rossiya temir yo'llarining umumiy ustavi" va S.Y. Vittening tarif siyosati mintqa iqtisodiyotini sun'iy ravishda bo'g'ishga qaratilgan diskriminatsion yuridik mexanizm bo'lganligini ta'kidlagan. Temir yo'l qurilishiga jalb qilingan minglab mahalliy mardikorlarning mehnat muhofazasi va tibbiy ta'minotdan mahrum etilganligi qonun bilan mustahkamlangan ijtimoiy adolatsizlik sifatida baholangan. Demak, mustamlaka davri qonunchiligi transport huquqining rivojlanishini milliy manfaatlariga zid yo'naltirgan bosqich bo'lgan.

Sovet hokimiyatining dastlabki yillaridagi (1917–1920) transport vositalarini natsionalizatsiya qilish jarayoni tahlil qilinib, tadqiqotchi I.P. Klimovning bu davrdagi inqilobiy dekretlar haqidagi fikrlariga mualliflik munosabati bildirilgan. Dissertantning fikricha, xususiy transport infratuzilmasining musodara qilinishi va Yo'llar xalq komissarligining (NKPS) tashkil etilishi rejali iqtisodiyotga oddiy o'tish emas, balki fuqarolar urushi sharoitidagi *favqulodda harbiy-siyosiy chora* – "**jus necessitatis**" bo'lgan. Bu bosqichda huquqiy tartibga solish usuli tubdan o'zgargan. Taraflar tengligiga asoslangan dispozitiv usul o'rnini davlat majburloviga asoslangan imperativ usul egallagan. Natijada transport

munosabatlari fuqarolik-huquqiy tabiatini yo‘qotib, ma‘muriy va harbiy-jinoiy tartibga solish predmetiga aylantirilgani asoslangan.

1930–1990-yillardagi sovet kodifikatsiyasi bosqichi, jumladan 1964-yilgi SSSR Temir yo‘llari ustavi hamda 1932, 1961 va 1983-yillardagi Havo kodekslari tanqidiy baholangan. V.D. Ruzanova va M.A. Bajinalarning transportda rejalashtirishning ustuvorligi haqidagi qarashlariga qo‘shilgan holda, muallif bu davrda yuridik faktlar tizimida o‘zgarish yuz berganini ko‘rsatgan. Jumladan, yuk tashish majburiyatining asosi sifatida taraflarning kelishuvi emas, davlat rejasi e‘tirof etilgan. Bu holat shartnoma erkinligi institutini cheklab, transport huquqini ma‘muriy-buyruqbozlik tizimining tarkibiy qismiga aylantirgan. Korxonalardan bezaksept tartibda adolatsiz jarimalar undirilishi bunga misol sifatida keltirilgan. Ishda rasman mukammal ko‘ringan kodifikatsiya sohaning haqiqiy mustaqilligini ta‘minlamagani isbotlangan.

Dissertatsiyada O‘zbekistonning mustaqillikka erishishi bilan transport huquqida dispozitiv munosabatlarning tiklanish jarayoni chuqur yoritilgan. Muallif bu jarayonni taraflar tengligi, mulk daxlsizligi va shartnoma erkinligi tamoyillarining qayta tiklanishi sifatida baholagan. Dissertant transportni zudlik bilan xususiylashtirishni yoqlagan g‘arb ekspertlari va liberal huquqshunoslarning **“shok terapiyasi”** konsepsiyasiga qarshi chiqib, U.X. Gulmatovning tadrijiy islohot konsepsiyasini qo‘llab-quvvatlagan. Bu ikki yondashuv davlatning iqtisodiy funksiyasi va mulkchilikni o‘zgartirish sur‘ati masalasidagi ikki xil huquqiy qarashni ifodalaydi. Muallif milliy manfaat va xavfsizlik talablaridan kelib chiqib, bosqichma-bosqich yondashuvni asosli deb topgan. 1992-yilda “O‘zbekiston havo yo‘llari” va 1994-yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” kompaniyalarining tuzilishi sharoitida davlat monopoliyasining saqlanishi strategik infratuzilmani saqlab qolgan milliy xavfsizlik kafolati sifatida baholangan.

Milliy logistik mustaqillikni ta‘minlash maqsadida Navoiy-Uchquduq-Nukus hamda Toshg‘uzor-Boysun-Qumqo‘rg‘on strategik temir yo‘l yo‘nalishlarining qurilishi N.A. Duxno konsepsiyasi asosida baholangan. Mazkur qurilishlar davlat hududiy yaxlitligini huquqiy jihatdan mustahkamlash vositasi sifatida tahlil qilingan. Chunki, ichki kommunikatsiyalar ustidan nazorat davlatning asosiy funksiyalaridan biri hisoblanadi. 1998-yilgi “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi qonunning qabul qilinishi hamda A.Xashimov va A.A.Kasimova ta‘kidlaganidek, TIR va CMR kabi xalqaro konvensiyalarga qo‘shilish O‘zbekistonni xalqaro transport-huquqiy munosabatlarning to‘la huquqli subyektiga aylantirgani va shartnoma erkinligi tamoyilini qayta tiklagani qayd etilgan.

Yangi O‘zbekiston davridagi (2016-yildan so‘ng) institutsional islohotlar dissertatsiyaning markaziy g‘oyalaridan birini tashkil etadi. 2019-yilda Transport vazirligining tashkil etilishi orqali norma ijodkorligi va xo‘jalik yuritish funksiyalarining bir-biridan ajratilishi tartibga solish va xo‘jalik yuritish vakolatlarini bir organda birlashtirmaslik tamoyilining amaliy ifodasi sifatida e‘tirof etilgan. Professor T.N. Ivanovanning qarashlariga mos ravishda, infratuzilmani rivojlantirishda “Davlat-xususiy sheriklik to‘g‘risida”gi qonunning ahamiyati ko‘rsatilgan. Nazoratning jazolash modelidan profilaktika modeliga o‘tishi hamda prokuror nazoratining raqamli vositalar (GPS, elektron yo‘l

varaqlari) orqali masofaviy amalga oshirilishi davlat nazorat funksiyasining mazmunan o'zgarishi sifatida baholangan. Ushbu islohotlar milliy transport huquqi rivojlanishining zamonaviy bosqichini tashkil etishi bo'yicha xulosa qilingan.

Dissertatsiyaning "**Transport huquqining ilmiy-nazariy va huquqiy asoslari tahlili**" deb nomlangan ikkinchi bobida sohaning genezisi, predmeti, milliy huquq tizimidagi maqomi, tartibga solish usullari hamda boshqaruv mexanizmlari nazariy jihatdan tadqiq etilgan. Tahlil huquq nazariyasining umume'tirof etilgan mezoniga asoslangan. Xususan, huquq sohasining mustaqilligi uning o'ziga xos predmeti va tartibga solish usuli mavjudligi bilan belgilanadi. Bobda transport munosabatlarining xususiy-huquqiy va ommaviy-huquqiy tabiati ilmiy munozaralar asosida tahlil qilinib, ushbu ikki jihatning o'zaro bog'liqligi transport huquqiga mustaqil soha maqomini beruvchi asosiy belgi ekanligi asoslangan va milliy qonunchilikni takomillashtirish bo'yicha konseptual mualliflik takliflari ilgari surilgan.

Transport huquqining tarixiy evolyutsiyasi va yuridik tabiati masalasida dissertant T.L. Migunova va T.G. Mineyevalarning *dengiz savdosi odatlari* ("*Lex Rhodia de jactu*", "*receptum nautarum*") haqidagi qarashlariga tayanib, sohaning dastlab sof fuqarolik-dispozitiv negizda paydo bo'lganini ko'rsatgan. Shu asosda zamonaviy transport huquqining shakllanishi antik davr dengiz savdosi qoidalariga borib taqalishi va soha huquqiy vorisiylik asosida rivojlanganligi asoslangan. Sovet davri huquqshunosi Ye.L. Marinenkoning transport huquqini yagona soha sifatida emas, balki tarqoq tarmoqlar yig'indisi sifatida ko'ruvchi konservativ yondashuvi tanqidiy baholangan. M.A. Bajina va Dj.X. Yuldashevlarning konsepsiyalarini rivojlantirib, transport huquqi shunchaki "*kompleks soha*" emasligi, balki o'zining noyob yuridik konstruksiyalariga va terminologiyasiga ega bo'lgan, milliy huquq tizimidagi **mustaqil va strategik huquq sohasi** ekanligi ilmiy asoslangan. Sohaning huquq tizimidagi o'rni haqidagi mazkur masala bobning asosiy nazariy muammosi sifatida qo'yilgan.

Ushbu nazariy xulosalar tadqiqot doirasida o'tkazilgan sotsiologik so'rovnomaning natijalari bilan ham o'z tasdig'ini topgan. Xususan, ekspertlarning 64,3 foizi transport huquqini inson va ekologiya xavfsizligini kafolatlovchi mustaqil huquq sohasi sifatida e'tirof etgan bo'lsa, 11,9 foizi uni tarmoqlararo kompleks normalar yig'indisi deb baholagan; 9,5 foizi uni ma'muriy huquqning yordamchi instituti sifatida ko'rsatgan; 7,1 foizi esa, bunga zarurat yo'qligini bildirgan. Natijalar milliy yuridik hamjamiyatda transport huquqining mustaqil soha sifatidagi maqomi shakllanganini va uni nazariy jihatdan rasmiy e'tirof etish zarurati yuzaga kelganini ko'rsatadi.

Transport huquqining predmeti va obykti chegaralarini belgilashda dissertant A.M. Mazurning soha predmeti faqat "*o'zlashtirilgan*" fuqarolik va ma'muriy munosabatlardan iborat, degan qarashiga ilmiy e'tiroz bildirgan. Muallif huquqiy munosabatlar nazariyasiga asoslanib, V.A. Yegiazarov (*xususiy munosabatlar*) va V.V. Komarova (*ommaviy munosabatlar*) qarashlarini umumlashtirib, yuk tashishdagi dispozitiv majburiyatlar xavfsizlikni ta'minlovchi imperativ shartlarsiz amalga oshmasligini isbotlagan. Ushbu o'zaro bog'liqlik alohida huquqiy tabiatga ega "*transport-huquqiy munosabatlar*" kategoriyasini keltirib chiqarishi

asoslangan. Shuningdek, ekipaj a'zolarining xavfsizlikka oid mehnat sharoitlari ham transport huquqi predmetiga kirishi ko'rsatilgan.

Ishda raqamlashtirish va innovatsiyalarning soha predmetiga ta'siri alohida tadqiq etilgan. So'rovnoma natijalariga ko'ra, respondentlarning 54,8 foizi sun'iy intellekt (SI) kirib kelishi sohani "**raqamli transport munosabatlari**" tizimiga aylantirayotganini ta'kidlagan (16,7 foizi buni faqat texnik yangilanish deb, 9,5 foizi huquqiy tartibga solish zaruratini kamaytiradi, deb hisoblagan). Muallif M.A. Bajinaning ilmiy farazlarini rivojlantirib, transport huquqi predmeti kelajakda insonlar o'rtasidagi munosabatlar bilan cheklanmay, inson va raqamli algoritmlar o'rtasidagi munosabatlarni ham qamrab olishini asoslagan. Bu huquqiy munosabat subyekti haqidagi nazariy tasavvurlarni qayta ko'rib chiqish zaruratini yuzaga keltiradi.

Transport huquqini tartibga solish usullari doirasida imperativ va dispozitiv usullarning mutanosibligi tahlil qilingan. Huquq nazariyasida tartibga solish usuli soha mustaqilligini belgilovchi ikkinchi asosiy mezon hisoblanadi. So'rovnomada qatnashgan ekspertlarning 61,9 foizi aynan ushbu ikki usulning o'zaro uyg'unligi sohani mustaqil darajaga olib chiqqanligini tasdiqlagan (14,3 foizi faqat imperativ, 9,5 foizi faqat dispozitiv usulni yoqlagan). A.I. Zemlinning havo huquqidagi yondashuvlariga tayanib, dissertant inson hayoti va harakat xavfsizligining iqtisodiy manfaatlardan ustunligini transport huquqining asosiy tamoyili sifatida milliy qonunchilikda mustahkamlashni taklif etgan. Ushbu tamoyil soha institutlarini birlashtiruvchi asos vazifasini bajarishi ko'rsatilgan.

Soha manbalari tizimi va ularning iyerarxiyasini o'rganish jarayonida G.V. Merkulova va S.G. Bahodirovaning ilmiy bahslariga munosabat bildirilgan. Huquq manbalari nazariyasiga asoslanib, muallif *vazirlik va idoralarning qonunosti hujjatlari haddan ziyod ko'payib, "huquqiy inflyatsiya"* holati yuzaga kelayotganini tanqid qilgan. Yechim sifatida asosiy tashish qoidalari va javobgarlik masalalarini idoraviy hujjatlardan chiqarib, to'g'ridan-to'g'ri amal qiluvchi qonun (*Transport kodeksi*) darajasida mustahkamlash taklif etilgan. Shuningdek, L.Y. Garnik qarashlariga asoslanib, sud amaliyoti (*Oliy sud Plenumi qarorlari*)ning huquq manbai sifatidagi ahamiyatini oshirish zarurligi ko'rsatilgan. Bu milliy huquq tizimida manbalar tarkibini qayta baholash masalasini qo'yadi.

O'zbekistonda transport sohasini davlat tomonidan boshqarishning zamonaviy holati institutsional islohotlar asosida tahlil qilingan. 2019-yilda Transport vazirligining tashkil etilishi orqali norma ijodkorligi va xo'jalik yuritish funksiyalarining bir-biridan ajratilishi V.S. Melnikov va S.N. Zaykovaning ilmiy konsepsiyalari asosida ijobiy baholangan. Bu o'zgarish davlat iqtisodiy funksiyasining transformatsiyasi sifatida tahlil qilingan. Ya'ni, davlat xo'jalik yurituvchi subyektdan tartibga soluvchi organga aylanib bormoqda. M.A. Sarsembayev va T.N. Ivanovanning fikrlariga qo'shilgan holda, "Uzbekistan Airways" kabi monopoliyalarning tugatilishi hamda davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmining joriy etilishi tranzit salohiyatini oshirishning huquqiy chorasi sifatida asoslangan. Bunda davlat boshqaruvi inkor etilmay, uning bozor sharoitiga mos yangi huquqiy shakllari ilgari surilgan.

Transport xavfsizligini ta'minlashda ma'muriy (M.M. Ziganshin) va texnik-huquqiy (A.I. Zemlin) mexanizmlar o'rtasidagi ilmiy bahs tadqiq etilgan. Muallif yuridik javobgarlikning maqsadi masalasida jazolashdan ko'ra huquqbuzarlikning oldini olishni ustuvor deb hisoblab, faqat jarima qo'llashga asoslangan repressiv nazorat o'rniga Yevropa Ittifoqining **"Smart Mobility"** konsepsiyasiga asoslangan profilaktik va raqamli modelga o'tishni taklif etgan. Dissertant tomonidan N.A. Shingel va O.A. Xotkolarning ekologik xavfsizlik masalalari bo'yicha qarashlaridan kelib chiqib, **Yevro-5** va **Yevro-6** standartlarini milliy qonunchilikka to'liq joriy etish hamda tranzit yuklar uchun **"yashil koridorlar"** tizimini yaratish zarurligi qayd etilgan. Xorijiy texnik-huquqiy standartlarni milliy qonunchilikka tatbiq etish huquqiy retsepsiyaning amaliy ko'rinishi sifatida baholangan.

Dissertatsiyada uchuvchisiz transport vositalaridan foydalanish natijasida yetkazilgan zarar uchun javobgarlik masalasi alohida tadqiqot predmeti sifatida ko'tarilgan. Bu masala yuridik javobgarlik institutida javobgarlik subyektini aniqlash muammosi sifatida qo'yilgan. Sotsiologik so'rovnoma qatnashgan ekspertlarning 57,1 foizi SI tomonidan yetkazilgan zarar uchun javobgarlik ishlab chiqaruvchi, dasturiy ta'minot egasi va operator o'rtasida solidar taqsimlanishi lozimligini yoqlagan (14,3 foizi buni fors-major deb, davlat fondidan qoplashni, yana 14,3 foizi esa, faqat mulkdorga yuklashni taklif qilgan). Muallif A.M. Sergeyev va A.S. Matveyevalarning qarashlarini umumlashtirib, SI tizimi tomonidan yetkazilgan zarar uchun majburiy sug'urtaning maxsus fondini tashkil etishni hamda yuridik shaxslarning jinoiy javobgarligi institutini transport qonunchiligiga kiritishni taklif etgan. Ushbu ilgari surilgan takliflar aybga asoslangan an'anaviy javobgarlik konstruksiyasini avtonom texnologiyalar sharoitiga moslashtirishga qaratilgan.

Bobning yakuniy xulosalarida huquqni qo'llash amaliyotida qiyinchiliklar tug'dirayotgan tarqoq transport qonunchiligini tizimlashtirish hamda yagona normativ-huquqiy bazani shakllantirish zarurati asoslangan. Muallif O'zbekiston sharoitida qonunchilikni tizimlashtirish shakllari orasida aynan kodifikatsiya shakli sohaning ichki birligini ta'minlashi mumkinligini ko'rsatgan. Milliy qonunchilik normalarini xalqaro tranzit va logistika talablariga, xususan, TIR, COTIF hamda CMR kabi nufuzli xalqaro konvensiyalarga uyg'unlashtirish dolzarb vazifa sifatida qo'yilgan. Bu jarayonda L.T. Nazarqulovning konsepsiyasi asosiy nazariy-huquqiy asos sifatida olingan. Tizimlashtirishning vazifasi huquqiy bo'shliqlarni bartaraf etish va normalar o'rtasidagi ziddiyatlarni bartaraf etish orqali milliy transport huquqining xalqaro transport yo'laklariga integratsiyasini ta'minlashdan iborat ekanligi asoslangan.

Mazkur masala yuzasidan olib borilgan sotsiologik izlanishlarda ekspertlarning 54,8 foizi huquqiy kolliziyalarni bartaraf etishning eng maqbul yechimi sifatida to'g'ridan-to'g'ri amal qiluvchi O'zbekiston Respublikasining Transport kodeksini qabul qilishni yoqlab chiqqan (yana 19 foizi so'rovda keltirilgan savolga javob berishga qiynalgan; 14,3 foizi amaldagi qonunlarni o'zgartirishni; qolgan 11,9 foizi esa, qonunosti hujjatlarini kengaytirishni ma'qul ko'rgan). Muallif huquqiy kolliziyalar nazariyasiga asoslanib, alohida normalarni qisman o'zgartirish ziddiyatlarni bartaraf etmasligini, buning uchun yaxlit

kodifikatsiya zarurligini isbotlab bergan. Empirik va nazariy dalillarga tayanib, dissertant bozor dispozitivligi va ommaviy xavfsizlik talablarini o‘zida birlashtirgan yagona Transport kodeksining qabul qilinishi milliy transport huquqi rivojlanishining muhim bosqichi bo‘lishini asoslagan.

Dissertatsiyaning **“Transport huquqi sohasidagi xalqaro standartlar va ilg‘or xorijiy tajribalar tahlili hamda ularni O‘zbekistonda implementatsiya qilish masalalari”** nomli uchinchi bobida sohaning global miqyosda unifikatsiyalashuvi, raqamli va ekologik transformatsiyalar hamda ilg‘or xorijiy kodifikatsiya modellarining qiyosiy-huquqiy jihatlari ochib berilgan. Tahlilda funksional taqqoslash usuli keng qo‘llanilgan. Jumladan, turli huquqiy tizimlarning transport xavfsizligi va logistik samaradorlikni ta‘minlash bo‘yicha huquqiy yechimlari o‘zaro solishtirilgan. Dastlab xalqaro transport huquqining tabiati borasida A.A. Kossening uni xalqaro iqtisodiy huquqqa kirituvchi fikrlari tanqid qilinib, u ommaviy va xususiy huquq normalarini o‘zida mujassam etgan noyob kompleks soha ekanligi e‘tirof etilgan. Shuningdek, dissertant A.A. Kasimovanning yurisdiksiyalar to‘qnashuvi haqidagi farazlarini rivojlantirib, huquqiy kolliziyalarni bartaraf etishning asosiy yo‘li *to‘g‘ridan-to‘g‘ri ishlaydigan moddiy-huquqiy normalarni yaratish* ekanligini ko‘rsatgan.

Xorijiy davlatlarning transport qonunchiligini tizimlashtirish modellari doirasida AQShning inkorporatsiya usuli, Germaniyaning mehnat va ekologiya xavfsizligini kafolatlovchi qat‘iy imperativ yondashuvi hamda Fransiyaning transportni fundamental ijtimoiy huquq sifatida e‘tirof etuvchi insonparvar kodifikatsiya (Transport kodeksi) tajribasi qiyosiy tahlil qilingan. V.S. Belix va A.A. Ananyevalar o‘rtasidagi kodifikatsiya va inkorporatsiya borasidagi ilmiy bahsda muallif Fransiya modelini ma‘qul deb topgan. Shu bilan birga, xorijiy tajribani qabul qilishda huquqiy retsepsiya milliy huquqiy an‘ana, iqtisodiy sharoit va ijtimoiy ehtiyojlarni hisobga olgan holda amalga oshirilishi lozimligi ta‘kidlangan. Shu asosda, O‘zbekiston uchun ijtimoiy va xavfsizlik kafolatlarini birlashtiruvchi kodifikatsiya usuli ilgari surilgan.

BMTning Jeneva konvensiyalari (CMR, TIR, ADR, ATP) tahlili asosida transport huquqining ekologizatsiyalashuvi (*yashillashuvi*) va dekarbonizatsiya (*ugleroddan xoli qilish*) muammolari yoritilgan. Professor S.A. Bogolyubovning ekologik xavfsizlik bo‘yicha majburlov choralarini kuchaytirish haqidagi yondashuviga muqobil ravishda, dissertant **“yashil transport”**ga o‘tishda rag‘batlantirish usulining samaradorligini asoslagan. Xususan ishda ta‘qiq va jazoga nisbatan iqtisodiy imtiyozlar orqali tartibga solish usuli samaraliroq ekanligi keltirib o‘tilgan. Ushbu xulosa so‘rovnoma natijalari bilan ham tasdiqlangan. Jumladan, ekspertlarning 57,1 foizi ekologik toza transport vositalariga soliq ta‘tillari va bojxona imtiyozlarini taqdim etish eng yuqori samaradorlikni ta‘minlashini qayd etgan. Eskirgan litiy-ionli batareyalarni utilizatsiya qilish bo‘yicha respondentlarning 57,1 foizi “ishlab chiqaruvchining kengaytirilgan javobgarligi” institutini joriy etishni yoqlagan. Bu ekologik javobgarlikning yangi shakli sifatida baholangan.

Multimodal (aralash) tashishlarda javobgarlik tizimini isloh qilish bo‘yicha o‘tkazilgan so‘rovnomada mutaxassislarning 54,8 foizi *“Multimodal tashish*

operatori” maqomini mustahkamlash orqali buyurtmachi oldida “*yagona javobgarlik*” tizimini joriy etish zarurligini bildirgan. Ushbu yondashuv bir necha tashuvchi ishtirokidagi munosabatlarda javobgarlikni bitta subyektga yuklash orqali buyurtmachi huquqlarini himoya qilishga qaratilgan. E.V. Romanova va I. Baatsning ilmiy konsepsiyalariga tayanib, BMT va Xalqaro savdo palatasining (ICC) namunaviy qoidalarini retsepsiya qilgan holda, taklif etilayotgan yagona Transport kodeksida “*Aralash tashishlar*” maxsus bo‘limini yaratish taklifi ilgari surilgan. Raqamli logistika (e-CMR, e-TIR) va smart-shartnomalar bo‘yicha E.V. Talapina va S.Y. Morozovlarning qarashlariga qo‘shilgan mutaxassislarning 54,8 foizi elektron tranzaksiyalarni inkor etib bo‘lmaydigan ashyoviy dalil sifatida tan olishni yoqlagan. Bu taklif huquqiy prezumpsiya institutini raqamli sharoitga moslashtirishga qaratilgan.

Dissertatsiyada SI yordamida haydovchi va mashinistlarning jismoniy holatini prognostik monitoring qilish tizimining huquqiy chegaralari o‘rganilgan. Mutaxassislarning 57,1 foizi xodimning shaxsiy daxlsizligini buzmaslik va algoritmik ekspluatatsiyaga yo‘l qo‘ymaslik uchun qat’iy imperativ cheklovlar o‘rnatilishi shartligini bildirgan. Muallif texnologik nazorat samaradorligi shaxsiy hayot daxlsizligi va mehnat huquqlarining konstitutsiyaviy kafolatlaridan ustun qo‘yilishi mumkin emasligini asoslagan. Bu innovatsiyalarni joriy etishda mehnat huquqlarini himoya qilishning yangi doktrinal yo‘nalishini shakllantiradi. Tarqoq normalarni tizimlashtirish borasida ham mutaxassislarning 54,8 foizi to‘g‘ridan-to‘g‘ri amal qilish kuchiga ega yagona Transport kodeksini qabul qilishni eng maqbul yechim sifatida tasdiqlagan.

Dissertatsiya doirasida transport huquqini shunchaki tarmoq huquqi sifatida emas, balki uni doktrinal va fundamental jihatdan rivojlantirish masalalari tahlil qilingan. Sohaning nazariy-metodologik bazasi hali to‘liq shakllanmagani va bu uning mustaqil ilmiy yo‘nalish sifatida rivojlanishiga to‘sqinlik qilayotgani qayd etilgan. Kadrlar tayyorlash tizimida ta‘lim hamda ilmiy-tashkiliy islohotlarni amalga oshirish zarurati A.I. Zemlin hamda I.B. Zokirov kabi huquqshunos olimlarning ilmiy konsepsiyalari asosida ochib berilgan. Transport huquqi bo‘yicha ilmiy maktablarning shakllanishi sohaning mustaqil fan sifatida rivojlanganligini ko‘rsatuvchi mezon sifatida baholangan. Shu munosabat bilan ilmiy tadqiqotlarni institutsional qo‘llab-quvvatlash mexanizmlarini yaratish taklif etilgan.

Dissertant mazkur qarashlarni anketa so‘rovlari natijalari bilan asoslagan. Tadqiqotda qatnashgan ilmiy ekspertlarning 59,5 foizi “*Transport huquqi*”ni yurisprudensiya yo‘nalishidagi Davlat ta‘lim standartlariga *majburiy o‘quv fani* sifatida kiritishni yoqlagan. Shuningdek, mutaxassislarning 54,8 foizi Oliy attestatsiya komissiyasining ixtisosliklar ro‘yxatiga yangi 12.00.17 – “*Transport huquqi*” yo‘nalishini kiritish va Toshkent davlat transport universiteti huzurida maxsus Ilmiy kengash tashkil etishni kechiktirib bo‘lmaydigan institutsional qadam sifatida belgilagan bo‘lsa, yana 54,8 foizi yurisprudensiya bo‘yicha oliy ta‘lim dasturlariga “*Raqamli transport huquqi*” va “*Kiberxavfsizlik va logistika*” kabi yangi fanlarni kiritish zarurligini asoslab bergan. Ushbu takliflar transport

huquqini mustaqil yuridik fan va huquqiy doktrina sifatida rivojlantirishga xizmat qiladi.

Dissertatsiyaning **xulosa** qismida asosiy ilmiy natijalar (xulosa, taklif va tavsiyalar) keltirilgan.

XULOSA

Transport huquqining shakllanishi va rivojlanishiga doir olib borilgan tadqiqotlar natijasida quyidagi ilmiy xulosalar, taklif hamda tavsiyalar ishlab chiqildi:

I. Ilmiy-nazariy xulosalar:

1. *“Transport huquqi* – bu transport xizmatlarini ko‘rsatish, fuqarolarning transport tizimidan va vositalaridan xavfsiz foydalanishini ta‘minlash, infratuzilma hamda yo‘lovchi va yuklarni tashish bilan bog‘liq munosabatlarni tartibga soluvchi, davlat nazorati va erkin tijorat manfaatlarini o‘zaro muvozanatga keltirish orqali inson va ekologiya xavfsizligini kafolatlovchi mustaqil huquq sohasidir”.

2. Olib borilgan tahlillar shuni ko‘rsatadiki, transport huquqi insoniyatning iqtisodiy-texnologik ehtiyojlari ta‘sirida Rim huquqiga xos xususiy-huquqiy ildizlardan zamonaviy ommaviy-huquqiy boshqaruv mazmuniga qarab izchil evolyutsiyalashgan. Shunga ko‘ra, transport huquqini shunchaki tarqoq normalar yig‘indisi emas, balki milliy huquq tizimidagi maqomi “yordamchi” (“ikkilamchi”) sohadan *strategik, fundamental va mustaqil soha* darajasiga ko‘tarilgan alohida huquqiy fenomen sifatida e‘tirof etish asoslidir.

3. *Transport huquqining tartibga solish predmeti* – integrallashgan transport-huquqiy munosabatlardan iborat. Bunda shartnomaviy erkinlik (dispozitivlik) va texnik xavfsizlik talablari (imperativlik) bir-biridan ajralmas yaxlitlikni tashkil etadi. Transport munosabatlarini sun‘iy ravishda fuqarolik yoki ma‘muriy huquqqa bo‘lib o‘rganish sohaning tizimli mohiyatini inkor etadi va huquqni qo‘llashda kolliziyalarga sabab bo‘ladi.

4. Zamonaviy transport huquqining predmeti raqamlashtirish jarayonlari ta‘sirida transformatsiyaga uchramoqda. Sun‘iy intellekt, uchuvchisiz transport vositalari va *“aqlli”* logistika tizimlarining kirib kelishi natijasida *“Raqamli transport munosabatlari”* tushunchasi shakllanmoqda. Bu esa, transport huquqini nafaqat klassik yuridik fan, balki yuqori texnologik jarayonlarni tartibga soluvchi innovatsion soha sifatida tadqiq etishni taqozo etadi.

5. Transport huquqining o‘ziga xos yuridik tabiati imperativ va dispozitiv usullarning uyg‘unligi bilan belgilanadi. *Imperativ usul* yuqori xavf manbai bilan bog‘liq bo‘lgan inson hayoti, ekologiya va milliy xavfsizlikni kafolatlaydi. *Dispozitiv usul* transport xizmatlari bozorida erkin raqobat va iqtisodiy samaradorlikni ta‘minlaydi. Ushbu ikki usulning muvozanati transport huquqini kompleks huquq sohasidan mustaqil huquq sohasiga aylantiruvchi asosiy mezonidir.

6. O‘zbekiston hududida transport huquqining tarixiy evolyutsiyasini tizimli davriylashtirish masalasiga kompleks yondashgan holda, ushbu jarayonni shartli ravishda beshta asosiy konseptual davrga bo‘lib o‘rganish maqsadga muvofiqdir:

1) Antik va o'rta asrlarni qamrab oluvchi ilk shakllanish davri bo'lib, unda transport munosabatlari Buyuk Ipak yo'li sharoitida odat huquqi va islom fiqhining institutsional sintezi asosida tartibga solingan;

2) Temuriylar renessansi davridagi markazlashgan huquqiy boshqaruv bosqichi bo'lib, unda tranzit xavfsizligi va "Yam" tizimi orqali davlatning mutlaq transport suvereniteti ta'minlangan;

3) XIX asrning ikkinchi yarmidan boshlangan imperativ-mustamlaka davr bo'lib, unda milliy an'analar o'rnini Rossiya imperiyasining harbiy-texnik va ekstraktiv qonunchilik normalari egallagan;

4) Sovet davrining rejali-direktiv bosqichi bo'lib, unda transport huquqi sof ma'muriy-buyruqbozlik va davlat monopoliyasi doirasida kodifikatsiya qilingan;

5) mustaqillikdan so'ng shakllangan va Yangi O'zbekiston davrida jadal davom etayotgan liberal-institutsional transformatsiya davri bo'lib, unda transport munosabatlari bozor iqtisodiyoti, raqamlashtirish va davlat-xususiy sheriklik tamoyillari asosida tubdan modernizatsiya qilinmoqda.

7. Transport huquqi manbalari tizimida qonunosti normativ-huquqiy hujjatlarning (ayniqsa, monopolist kompaniyalarning idoraviy hujjatlari) haddan ziyod ko'pligi boshqaruv tizimida shaffoflikni kamaytiradi. Shu sababli, litsenziyalash, sertifikatlash va xavfsizlikni ta'minlash kabi sof ommaviy-huquqiy vazifalar doirasidagi institutsional mexanizmlar faqatgina to'g'ridan-to'g'ri amal qiluvchi qonunlar darajasida mustahkamlanishi kerak.

8. Transport huquqining bazaviy prinsipi sifatida – tijoriy foyda olishdan ko'ra *inson hayoti, sog'lig'i va jamoat xavfsizligi ustuvorligi* doimo saqlanib qolishi shart. Bu xususiy bozor munosabatlarini davlatning imperativ nazorat funksiyasi bilan muvozanatga keltiruvchi va fuqarolarning erkin harakatlanish huquqini kafolatlovchi asosiy mezon bo'lib xizmat qiladi.

9. Intellectual transport tizimlari (ITS), raqamli logistika, uchuvchisiz boshqariladigan vositalar va sun'iy intellektning kirib kelishi transport sohasini nafaqat insonlar o'rtasidagi o'zaro, balki inson va raqamli algoritmlar (aqlli shartnomalar) o'rtasidagi munosabatlarni tartibga soluvchi yangi bosqichga olib chiqmoqda.

10. O'zbekistonda transport sohasida davlatning roli ma'muriy-buyruqbozlik (jazolovchi) modelidan "*servis va reguliator*" (rag'batlantiruvchi va muvofiqlashtiruvchi) modeliga o'tmoqda. Davlat endilikda bevosita xo'jalik faoliyati bilan shug'ullanmay, balki xavfsizlik kafili va infratuzilma yaratuvchisiga aylanmoqda.

11. Transport vazirligining tashkil etilishi davlatning tartibga soluvchi va tijorat funksiyalarini bir-biridan ajratish imkonini berdi. Bu esa, monopolist tuzilmalarning "*o'z-o'zini nazorat qilish*" amaliyotiga barham berib, davlatning xo'jalik ekspluatatsiyasidan xoli, xolis nazoratchi maqomini mustahkamladi.

12. Transport huquqiga xos bo'lgan ommaviy-huquqiy xususiyatlar (xavfsizlik, ekologiya, davlat nazorati) uni mustaqil kompleks huquq tarmog'i sifatida doktrinal e'tirof etishni taqozo etadi. Shu sababli "Transport huquqi"ni yurisprudensiya ta'lim yo'nalishidagi davlat ta'lim standartlariga alohida majburiy o'quv fani sifatida kiritish maqsadga muvofiqdir.

13. Transport huquqini ilmiy jihatdan rivojlantirish maqsadida Oliy attestatsiya komissiyasining ixtisosliklar ro'yxatiga "12.00.17 – Transport huquqi" ixtisosligini kiritish hamda Toshkent davlat transport universiteti huzurida ushbu yo'nalishda ilmiy darajalar beruvchi (PhD va DSc dissertatsiyalari himoyasini o'tkazuvchi) maxsus ilmiy kengash tashkil etish lozim.

14. Soha bo'yicha ilmiy izlanishlarni yagona platformada jamlash maqsadida Toshkent davlat transport universiteti negizida "Transport huquqi" (Transport Law) nomli ixtisoslashgan ilmiy jurnal faoliyatini yo'lga qo'yish, shuningdek yangi avlod "IT-yurist" kadrlarini tayyorlash uchun o'quv dasturlariga "Raqamli transport huquqi" va "Kiberxavfsizlik va logistika" fanlarini kiritish maqsadga muvofiqdir.

II. Normativ-huquqiy bazani takomillashtirish bo'yicha takliflar va tavsiyalar:

15. Transport sohasidagi tarqoq qonunchilik bazasini tizimlashtirish va huquqiy manbalarning murakkab iyerarxiyasini tartibga solish maqsadida, xalqaro konvensiyalar hamda milliy normalarni o'zaro uyg'unlashtirgan, to'g'ridan-to'g'ri amal qilish kuchiga ega bo'lgan *O'zbekiston Respublikasining Transport kodeksini* ishlab chiqish va qabul qilish lozim.

16. Sun'iy intellekt boshqaruvidagi transport vositalarining huquqiy maqomini belgilash maqsadida, milliy qonunchilikka "*yuqori darajada avtomatlashtirilgan transport vositasi*" ba "*raqamli haydovchi*" tushunchalarini kiritish hamda SI algoritmi yetkazgan zarar uchun javobgarlikni ishlab chiqaruvchi, dasturiy ta'minot egasi va operator o'rtasida taqsimlovchi maxsus huquqiy tartibni joriy etish lozim.

17. Ekologik xavfsizlikni rag'batlantirish maqsadida, transport sohasida ekologik standartlarni buzganlik uchun javobgarlikni kuchaytirish bilan bir qatorda, *elektromobil* va *gibrid* transport vositalari uchun "*solliq va bojxona imtiyozlari paketi*"ni qonuniy darajada joriy etish zarur.

18. O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi va sohaviy qonunchilik hujjatlaridagi tashuvchining javobgarlik limitlarini xalqaro konvensiyalar talablariga muvofiqlashtirish hamda milliy qonunchilikda "*Multimodal tashish operatori*" huquqiy maqomini mustahkamlash orqali buyurtmachi oldida "*yagona javobgarlik*" (*uniform liability*) tizimini joriy etish maqsadga muvofiq.

19. Bugungi kunda qog'oz shaklidagi hujjatlardan voz kechib, xalqaro doirada amal qilinayotgan elektron yuk xatlari va raqamli tranzit tizimlarini (*elektron transport hujjatlari (e-CMR va e-TIR)* va *blokcheyn dalillar*) milliy qonunchilikka to'g'ridan-to'g'ri implementatsiya qilish shart. Iqtisodiy protsessual kodeksga blokcheyn tizimidagi yozuvlarni va avtomatik shakllantirilgan elektron tranzaksiyalarni inkor etib bo'lmaydigan (immutable) ashyoviy dalil sifatida tan olish prezumpsiyasi kiritilishi lozim.

20. Transport sohasini dekarbonizatsiya (ugleroddan xoli) qilish jarayonini huquqiy tartibga solishda majburiy sanksiyalar va cheklovlar qo'llashdan ko'ra iqtisodiy rag'batlantirish mexanizmlariga ustuvorlik berish, xususan, ekologik toza transport vositalari egalari va import qiluvchilari uchun qonunchilikda soliq

ta'tillari hamda bojxona preferensiyalarini (*“yashil koridorlar”*) mustahkamlash, shuningdek, sohani elektrlashtirish oqibatida yuzaga keladigan chiqindi inqirozining oldini olish maqsadida milliy qonunchilikka transport vositalari va ularning litiy-ionli batareyalarini butun hayot sikli davomida xavfsiz utilizatsiya qilish majburiyatini yuklovchi *“ishlab chiqaruvchining kengaytirilgan javobgarligi”* institutini joriy etish lozim.

21. Davlat-xususiy sheriklik (DXSh) loyihalarida davlat kafolatlarini ta'minlash va fors-major holatlarida kompensatsiya to'lash tartibini aniq belgilovchi alohida normativ-huquqiy hujjat (*qonun*) qabul qilish lozim. Shuningdek, xodimlarni ortiqcha ekspluatatsiya qilishning oldini olish maqsadida javobgarlikni tashuvchi, buyurtmachi va yuk jo'natuvchilarga solidar tarzda yuklash hamda SI yordamida prognostik mehnat monitoringi tizimlariga nisbatan qat'iy huquqiy cheklovlar o'rnatish maqsadga muvofiqdir.

**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**

ОППОКХОНОВ АЗИЗХОН АКМАЛХОН УГЛИ

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА:
СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ**

12.00.01 – Теория и история государства и права. История правовых учений

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам**

Ташкент – 2026 г.

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Академии наук Республики Узбекистан за № B2026.2PhD/Yu2342.

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.ziynet.uz).

Научный руководитель:

Юлдашев Джахангир Хайитович
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Амиров Зафар Актамович
доктор юридических наук, профессор
Ахмедова Мукаддасхон Турсуновна
доктор юридических наук, доцент

Ведущая организация:

**Каракалпакский государственный университет
имени Бердаха**

Защита диссертации состоится 24 октября 2026 года в 10:00 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: 100167, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Темирийулчилар, д. 1, Тел.: 71-299-00-01, Факс: 71-293-57-57; e-mail: rektorat@tstu.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного транспортного университета (зарегистрирована под № 387).

Автореферат диссертации разослан 12 октября 2026 года.

(реестр протокола рассылки № 3 от 12 октября 2026 года).





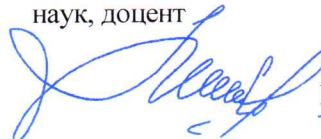
Л.Х. Исоков

Заместитель председателя Ученого совета по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор юридических наук, профессор



И.Т. Тургунов

И.о. ученого секретаря Ученого совета по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор юридических наук, доцент



М.М. Инагамова

Председатель научного семинара при Научном совете по присуждению ученой степени доктора философии (PhD), доктор философии (PhD) по юридическим наукам, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальности и необходимость темы диссертации. В условиях глобализации транспортно-логистическая система превращается в стратегическую движущую силу экономики. Ожидается, что к 2028 году её совокупный объём превысит 14 триллионов долларов США. В настоящее время данная отрасль обеспечивает около 12 процентов мирового валового внутреннего продукта¹. Доказано, что правовая унификация транспортных норм и процедур позволяет сократить глобальные торговые издержки в среднем на 14,3 процента и приносит мировой экономике ежегодную выгоду в размере более 1 триллиона долларов США². Вместе с тем геополитические кризисы последних лет и разрывы в цепях поставок выявили уязвимость правового регулирования международной логистики. До настоящего времени отсутствует единый международно-правовой режим, регулирующий мультимодальные перевозки, годовой оборот которых исчисляется триллионами долларов. Несмотря на то, что с момента принятия Роттердамских правил в данной сфере прошло более 15 лет, к настоящему времени их ратифицировали лишь 5 государств³. Коллизии, возникающие между правовыми системами различных государств, обуславливают необходимость коренного пересмотра правового регулирования в данной области. Вследствие этого вопрос гармонизации норм национального и международного права при регулировании транспортных отношений приобретает особую актуальность.

В мировом масштабе доктрина транспортного права, отходя от отраслевых подходов, преобразуется в самостоятельную отрасль права, носящую комплексный, интегрированный и высокотехнологичный характер. Это, в свою очередь, выдвигает на повестку дня теоретические вопросы, связанные с процессами дифференциации и интеграции в системе права. Динамичное изменение транспортно-правовой доктрины в современной зарубежной юриспруденции наглядно это подтверждает. В частности, такие направления, как определение имущественной и гражданско-правовой ответственности в отношении беспилотных транспортных средств, объём рынка которых, согласно прогнозам, к 2030 году достигнет 2 триллионов долларов⁴, переход на электронные транспортные накладные (e-CMR), а также внедрение в правовую систему новых экологических стандартов в рамках концепции «зелёной логистики» в качестве императивных норм, – обуславливают необходимость пересмотра традиционных правовых понятий⁵. Глубокое исследование генезиса становления транспортного права,

¹ Benitez, Daniel; Bisbey, Jyoti. 2025. Financing Climate Action for Transportation in Developing Countries. © World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/42586> License: CC BY 3.0 IGO.

² WTO trade facilitation // Электронный ресурс: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm (дата обращения: 29.04.2026).

³ Duc P.M. et al. International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The Impact of the Rotterdam Rules on Developing Countries-Vietnam // Journal of Maritime Research. – 2025. – Т. 22. – №. 2. – p. 133–143.

⁴ Lim D.S., Lee S.J. Autonomous vehicle ecosystem security: Utilizing autonomous vehicle security-level checks through analytic hierarchy process // Applied Sciences. – 2024. – Т. 14. – №. 18. – p. 8247.

⁵ Jung C. The Convention on the contract for the International carriage of goods by road (CMR): Survey, analysis and trends of recent German case law // Unif. L. Rev. ns. – 1997. – Т. 2. – p. 148.

закономерностей его поступательного развития и процессов кодификации в сравнительно-правовом и историко-правовом аспектах, необходимое для адаптации традиционного транспортного законодательства к темпам развития искусственного интеллекта и цифровизации, представляет собой не терпящую отлагательства теоретическую задачу, стоящую перед мировой наукой.

В силу ограниченности выхода Узбекистана к открытому морю особую значимость приобретает надлежащее правовое обеспечение самостоятельной транспортной и транзитной политики страны. В Новом Узбекистане правовые механизмы управления транспортной системой интенсивно реформируются. В частности, принятие лишь в течение 2025 года 57 новых нормативно-правовых актов в рассматриваемой сфере свидетельствует о необходимости приведения отраслевого законодательства в единую правовую систему, а также научного обоснования правотворческой деятельности¹. Однако сохранение в транспортном законодательстве устаревших подходов и противоречия (коллизии) между законодательными актами порождают на практике ряд проблем. Наиболее существенным является отсутствие Транспортного кодекса, консолидирующего нормы данной сферы в едином акте, что препятствует эффективному осуществлению государством транспортной политики. Для устранения существующих проблем и восполнения пробелов в законодательстве возникает необходимость глубокого исследования истории становления институтов национального транспортного права и эволюции государственных воззрений. Кроме того, требуется проведение сравнительного анализа развития правовых норм данной сферы на основе передового зарубежного опыта, а также создание научно-теоретической основы кодификации законодательства. Нахождение конкретного научного решения указанных вопросов в конечном счёте служит разрешению проблемы концептуально-правового обеспечения интеграции Узбекистана в глобальную транспортную систему.

Настоящее исследование в определённой степени способствует реализации задач, установленных законами Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте» (1997 г.), «Об автомобильном транспорте» (1998 г.), «О транспорте» (2021 г.), «О железнодорожном транспорте» (2024 г.), указами Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» (2019 г.), «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы» (2022 г.), «О дополнительных мерах по последовательному продолжению реформ в рамках приоритетных направлений развития страны до 2030 года и выведению их на новый этап», постановлениями Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок» (2019 г.), «О мерах по реформированию системы общественного транспорта» (2023 г.), «О мерах по

¹ Отчёты о проделанной работе Министерства транспорта Республики Узбекистан // Электронный ресурс: <https://gov.uz/uz/mintrans/sections/view/16750> (дата обращения: 29.04.2026).

коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» (2025 г.), а также иными нормативно-правовыми актами, относящимися к данной сфере деятельности.

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

Степень изученности проблемы. Исследования, осуществлённые в связи с вопросами формирования и развития транспортного права, могут быть рассмотрены по следующим направлениям:

во-первых, концептуальные идеи, относящиеся к транспортному праву, освещены в трудах главы государства Ш. Мирзиёева;

во-вторых, общие теоретико-правовые аспекты транспортного права исследованы такими учёными, как Ш.Эргашев, Ш.Илхомов, М.Инагамова, Л.Исоков, Д.Караходжаева, Н.Кулдашев, О.Окюлов, А.Саидов, А.Хашимов, Дж.Юлдашев, М.Зиёдуллаев;

в-третьих, отдельные специфические аспекты транспортного права исследованы в научных трудах С.Баходировой, М.Бажиной, М.Бартлик, Н.Духно, К.Феттинга, Ф.Гаро, У.Гулматова, Т.Ивановой, А.Касимовой, В.Корякина, Р.Маркониса, Т.Мигуновой, Т.Минеевой, Л.Назаркуловой, С.Нуриддинова, Дж.Раматова, Х.Ренера, М.Сасаоки, С.Толстова, А.Тухтабоева, А.Хашимова и других¹. Некоторые из указанных учёных исследовали научно-теоретическую проблематику транспортного права исходя из особенностей отдельных государств либо отдельных видов транспорта, тогда как другие рассматривали данную проблему в процессе освещения тех или иных аспектов собственных исследований. Вместе с тем тема формирования и развития транспортного права в Республике Узбекистан в качестве самостоятельного монографического исследования не изучалась.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Диссертация выполнена в рамках научно-исследовательской работы «Формирование и развитие транспортного права: сравнительно-правовой анализ», включённой в план научно-исследовательских работ Ташкентского государственного транспортного университета.

Цель исследования состоит в разработке научно обоснованных выводов, предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование механизмов правового регулирования транспортной инфраструктуры и соответствующих отношений посредством углублённого исследования места

¹ Эти и другие источники приведены в списке использованной литературы диссертации.

транспортного права в национальной правовой системе Узбекистана и особенностей его формирования.

Задачи исследования:

научное раскрытие содержания и сущности факторов возникновения транспортного права на территории Узбекистана и его специфических особенностей;

исследование формирования транспортного права в Узбекистане, этапов его эволюционного развития, а также историко-правовых процессов, оказавших влияние на развитие законодательства;

комплексное изучение понятия транспортного права, предмета и методов его регулирования, а также его места и значения среди отраслей национальной правовой системы;

характеристика современного состояния правового регулирования транспортной сферы в Узбекистане, в том числе процессов перевозки и логистической инфраструктуры, на основе критического анализа;

сравнительно-правовой анализ общепризнанных норм международного права, стандартов и опыта передовых зарубежных государств в сфере транспортного права, а также оценка возможностей их имплементации в национальное законодательство;

разработка научно обоснованных предложений и практических рекомендаций по совершенствованию правовой базы данной сферы посредством определения перспектив развития транспортного законодательства в Узбекистане.

Объектом исследования является совокупность общественно-правовых отношений, отражающих исторический генезис транспортного права, этапы его эволюции, а также его формирование в качестве самостоятельного (комплексного) правового феномена и института в процессе развития государства и права.

Предмет исследования составляют закономерности возникновения и развития транспортного права, эволюция исторических и современных нормативно-правовых актов, отражающих данные процессы, национальные и зарубежные правовые доктрины, а также сформировавшиеся в юридической науке транспортно-правовые концепции и научно-теоретические воззрения.

Методы исследования составляют сравнительно-правовой, логический, системно-структурный и социологический методы, комплексное исследование научных и исторических источников, индукция и дедукция, эмпирическое исследование, анализ статистических данных и изучение правоприменительной практики.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

в целях перспективного и сбалансированного развития транспортной инфраструктуры, а также повышения эффективности инвестиций обоснована необходимость законодательного установления порядка, предусматривающего осуществление работ по расширению, реконструкции и перепланировке объектов исключительно в соответствии с долгосрочными

генеральными планами, сформированными на основе изучения текущего и прогнозируемого спроса на транспортные услуги;

разработана классификация, дифференцирующая участников дорожного движения по степени их нуждаемости в правовой защите (пешеходы, велосипеды и индивидуальные средства передвижения, общественный транспорт, иные транспортные средства) при планировании транспортной инфраструктуры, и на её основе научно обоснована необходимость закрепления нового правового принципа «приоритета уязвимых участников дорожного движения»;

обоснована необходимость законодательного закрепления порядка, предусматривающего на стадии проектирования объектов оценку нагрузки, оказываемой ими на окружающую среду и транспортную сеть, а также обязательное применение инфраструктурных решений, компенсирующих (минимизирующих) такую нагрузку, в целях обеспечения экологической устойчивости при планировании транспортной инфраструктуры.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

посредством отказа от господствовавшего в юридической науке на протяжении многих лет узкого воззрения, согласно которому «транспортное право – это простой институт гражданского права», теоретически заново обосновано его место в правовой системе. В частности, обосновано органичное сочетание норм публичного и частного права в транспортном праве и доказано, что оно является самостоятельной комплексной отраслью права, обладающей собственным предметом и методом регулирования;

в целях восполнения имеющихся пробелов в теории транспортного права созданы научные определения новых понятий, соответствующих современной цифровой и логистической реальности; собственно правовая природа и признаки категорий транспортного права раскрыты на доктринальном уровне;

формирование транспортно-правовых норм изучено с разделением на исторические этапы – от древнего обычного права до современного цифрового транспортного права; раскрыты правовая рецепция (заимствование) и историко-правовая преемственность между ними;

теоретические корни принципа без виновной ответственности перевозчика раскрыты на примере развития от учения «мудароба» в исламском праве и доктрин ответственности в римском праве до настоящего времени;

созданы теоретические основы определения субъекта, ответственного за причинённый вред (программиста, изготовителя либо владельца транспортного средства), при дорожно-транспортных происшествиях с участием транспортных средств под управлением искусственного интеллекта (автономных – беспилотных);

в целях устранения коллизий (правовых пробелов) и дублирований в транспортном законодательстве, а также приведения отрасли в единую систему разработан её кодифицированный проект – концепция Транспортного кодекса Республики Узбекистан.

Достоверность результатов исследования. Результаты исследования основываются на сравнительно-правовом анализе норм международного права и национального законодательства, опыта развитых государств (США, государств Европейского союза и др.) и правовой практики, а также на теоретико-методологической базе, сформированной с использованием в работе в общей сложности около 200 официальных научных источников. Эмпирическую основу исследования составляют формы социологического опроса, экспертной оценки и интервьюирования, проведённые среди 112 специалистов в сфере транспортного права. Результаты опроса статистически обобщены, что позволило сформулировать достоверные выводы. Все научные выводы, предложения и рекомендации оформлены соответствующими документами (анкетами, экспертными оценками, а также анализом исторических и статистических данных).

Научная и практическая значимость результатов исследования. Разработанные по итогам исследования научные выводы, предложения и рекомендации могут быть использованы при проведении научных изысканий в отношении зарубежных и национальных механизмов транспортного права, в законотворчестве, при комментировании соответствующих норм законодательных актов, относящихся к транспортному праву, при совершенствовании национального законодательства, при научно-теоретическом обогащении таких дисциплин, как *«Основы транспортного права»*, *«Теория государства и права»* и *«История государства и права»*, а также при формировании в Узбекистане дисциплины *«История транспортного права»*.

Практическая значимость результатов исследования определяется тем, что выдвинутые в нём научные выводы, предложения и рекомендации могут быть использованы при совершенствовании законодательства и подготовке комментариев к нему, при подготовке учебных и методических пособий для студентов юридических факультетов, при проведении лекций и семинаров по таким модулям, как *«Транспортное право»*, *«Теория государства и права»* и *«История государства и права»*, в высших образовательных учреждениях и юридических техникумах, а также при проведении научных исследований.

Внедрение результатов исследования. Полученные на основе проведённых исследований по вопросам формирования и развития транспортного права в Узбекистане результаты были использованы в следующем:

предложение об установлении в законодательстве порядка, предусматривающего проведение работ по расширению, реконструкции и перепланировке объектов исключительно в соответствии с долгосрочными генеральными планами, сформированными на основе изучения текущего и прогнозируемого спроса на транспортные услуги, в целях перспективного и сбалансированного развития транспортной инфраструктуры, а также повышения эффективности инвестиций, было использовано при подготовке статьи 4 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 13 июля 2026 года № 3/dn-126*). Имплементация данного предложения в законодательство способствовала повышению эффективности направляемых в сферу инвестиций, а также нормативно-правовому закреплению системы долгосрочного планирования объектов инфраструктуры на базе всестороннего анализа и фактической потребности;

предложение о внедрении в практику классификации, дифференцирующей участников дорожного движения по степени их нуждаемости в правовой защите (пешеходы, велосипеды и индивидуальные средства передвижения, общественный транспорт, иные транспортные средства), в целях обеспечения приоритета интересов человека и безопасности дорожного движения при планировании транспортной инфраструктуры, а также о закреплении на её основе нового правового принципа «*приоритета уязвимых участников дорожного движения*» использовано при формировании статьи 4 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 оказания транспортных услуг» (*справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-126*). Внедрение данного предложения способствовало отказу от автомобиля ориентированного подхода при проектировании городских улиц, а также созданию инклюзивной транспортной среды, в полной мере гарантирующей безопасность пешеходов и пользователей средств микромобильности;

предложение о введении порядка, предусматривающего при планировании строительства крупных объектов оценку перспективных нагрузок, оказываемых ими на транспортную сет и окружающую среду, а также обязательное включение в проект инфраструктурных решений, направленных на минимизацию такой нагрузки, в целях обеспечения устойчивости городской транспортной среды использовано при разработке статьи 4 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 оказания транспортных услуг» (*справка Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-126*). Внедрение указанного предложения выводит государственное управление в сфере транспорта на качественно новый этап и служит непосредственным правовым механизмом преобразования городов из «*города, приспособленного для автомобилей*», в «*город, удобный для людей*».

Апробация результатов исследования. Результаты исследования прошли обсуждение на 8 (5 международных, 3 республиканских) научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликовано в общей сложности 13 научных работ, в том числе 5 научные статьи в журналах, рекомендованных ВАК для публикации основных научных результатов диссертации, из них 3 – в национальных и 2 – в зарубежных журналах; на конференциях опубликовано 8 статей и тезисов, из них 3 – национальных и 5 – международных.

Структура и объём диссертации. Структура диссертации состоит из введения, трёх глав, включающих 6 параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 147 страницы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации раскрыты актуальность и необходимость темы диссертационного исследования, связь исследования с приоритетными направлениями развития науки и технологий республики, степень изученности проблемы, связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, в котором выполняется диссертация, цель и задачи исследования, его объект и предмет, методы, научная новизна и практический результат, достоверность результатов исследования, научная и практическая значимость, внедрение, апробация и опубликование результатов, а также объём и структура диссертации.

В первой главе диссертации, озаглавленной «**Генезис и историческое развитие транспортного права в Узбекистане**», эволюционное развитие национального транспортного законодательства исследовано на фундаментальной методологической основе с выделением пяти концептуальных периодов (*древность и средневековье, эпоха Тимуридов, колониальный период, советский тоталитарный этап, а также период независимости и Нового Узбекистана*). Периодизация применена в качестве средства изучения формирования и развития транспортного права на основе методологии истории государства и права: применительно к каждому периоду показаны особенности формирования правовых идей, институтов и норм, относящихся к транспорту. Автором проведён комплексный анализ динамического пути транспортных отношений – от сугубо обычно-правовых императивов до совершенной, кодифицированной отраслевой системы. В результате анализа установлено, что по мере укрепления государственности правовое регулирование переходило от норм обычного права к писаному законодательству, а впоследствии – к кодифицированной системе; обосновано, что развитие транспортного права непосредственно связано с потребностями торговой и транспортной практики.

Начальный этап формирования транспортного права раскрыт в контексте потребностей торговли на Великом шёлковом пути. При этом пробелы в письменных источниках восполнены на основе межгосударственных соглашений и археологических данных, а правовое содержание транспортных отношений древнего периода проанализировано в историко-правовом аспекте. Поддержаны воззрения учёных-правоведов Т.Л. Мигуновой и Т.Г. Минеевой о том, что уже в древности в сфере транспорта возникли комплексные правовые механизмы. Вместе с тем диссертант выразил возражение против подхода С.П. Толстова, объясняющего рол древних государств на караванных путях исключительно в **фискальном (взимание пошлин)** значении. По мнению автора, античные государства (*Бактрия, Согдиана, Хорезм*) выполняли функцию юридического гаранта, обеспечивающего неприкосновенность жизни и имущества купцов. Данная первоначальная правовая идея об обязанности государства обеспечивать безопасность торговли заняла важное место в формировании транспортного права.

Глубокому анализу подвергнуты централизованное управление транспортом в эпоху тимуридского ренессанса и правовая природа системы «ям» (*йом*). Автор, критически рассмотрев вывод историка В.В. Бартолда, оценивающего ямскую систему как сугубо репрессивно-военный аппарат, охарактеризовал её как правовой институт, обеспечивавший функцию связи и транспорта государства. Анализ подтвердил, что данная система не ограничивалась военными потребностями, но оказывала юридическое обслуживание также транзитной торговле и дипломатическим миссиям (в частности, посольству Руи Гонсалеса де Клавихо). «Уложение Тимура» изучено как историко-правовой источник, устанавливавший имущественную ответственность местных правителей. Так, наказание Амиром Темуром в 1404 году даруги, незаконно взимавшего налог в Чичикту, подтверждает, что институт ответственности должностного лица применялся на практике уже в средние века.

Исследовано регулирование транспортных отношений на основе шариата и обычного права в условиях институциональной раздробленности в период Бухарского, Хивинского и Кокандского ханств в XVI–XIX веках. В указанный период нормы государственной власти и религиозно-правовые предписания действовали параллельно, что оценено как правовой плюрализм. Диссертант, анализируя исторические противоречия между государственными чиновниками и мусульманскими богословами относительно законности *транзитных пошлин («тамга», «рахдори»)* и *религиозных налогов («закят», «ушр»)*, оценил их как правовую коллизию между двумя нормативными системами. Выдвинута авторская позиция о том, что *сбор «рахдори»* по своей сути является историческим аналогом современной системы платных автомобильных дорог (toll roads). Показано, что ответственность судовладельцев на водном транспорте независимо от их вины соответствует правилу “*receptum nautarum*” римского права. Это

подтверждает, что правило о повышенной ответственности перевозчика сформировалось в местном праве самостоятельно.

Процессы проникновения Российской империи в Туркестан и строительства Закаспийской железной дороги, начавшиеся со второй половины XIX века и служившие сугубо военно-стратегическим и экстрактивным целям, подтверждены посредством воззрений Ж.С. Раматова и Б.Э. Юлдашева. Развивая критические выводы Ю.И. Петрова, автор подчеркнул, что «Общий устав российских железных дорог» 1885 года и тарифная политика С.Ю. Витте представляли собой дискриминационный юридический механизм, направленный на искусственное сдерживание экономики региона. Лишение охраны труда и медицинского обеспечения тысяч местных наемных рабочих (мардикоров), привлеченных к строительству железной дороги, расценивалось как узаконенная социальная несправедливость. На этом основании законодательство колониального периода охарактеризовано как этап, направивший развитие транспортного права вопреки национальным интересам.

Проанализирован процесс национализации транспортных средств в первые годы советской власти (1917–1920), и выражено авторское отношение к воззрениям исследователя И.П. Климова о революционных декретах этого периода. По мнению диссертанта, конфискация частной транспортной инфраструктуры и учреждение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) являлись не обычным переходом к плановой экономике, а чрезвычайной военно-политической мерой в *условиях гражданской войны* – “**jus necessitatis**”. На данном этапе метод (способ) правового регулирования коренным образом изменился. Диспозитивный метод, основанный на равенстве сторон, был вытеснен императивным методом, основанным на государственном принуждении. В результате обосновано, что транспортные отношения, утратив гражданско-правовую природу, были превращены в предмет административного и военно-уголовного регулирования.

Критически оценён этап советской кодификации 1930–1990-х годов, в том числе Устав железных дорог СССР 1964 года, а также Воздушные кодексы 1932, 1961 и 1983 годов. Соглашаясь с воззрениями В.Д. Рузановой и М.А. Бажиной о приоритете планирования на транспорте, автор показал, что в этот период произошли изменения в системе юридических фактов. В частности, в качестве основания обязательства по перевозке груза признавалось не соглашение сторон, а государственный план. Данное обстоятельство ограничивало институт свободы договора и превращало транспортное право в составную часть административно-командной системы. В качестве примера приведено взыскание с предприятий несправедливых штрафов в беззастенчивом порядке. В работе доказано, что внешне совершенная кодификация не обеспечивала действительной самостоятельности отрасли.

Глубоко раскрыт процесс восстановления диспозитивных отношений в транспортном праве с обретением Узбекистаном независимости. Автор оценил данный процесс как восстановление принципов равенства сторон, неприкосновенности собственности и свободы договора. Диссертант,

выступив против концепции «шоковой терапии» западных экспертов и либеральных правоведов, отстаивавших незамедлительную приватизацию транспорта, поддержал концепцию поэтапного реформирования У.Х. Гулматова. Эти два подхода выражают два различных правовых воззрения по вопросу об экономической функции государства и темпах преобразования отношений собственности. Исходя из требований национальных интересов и безопасности, автор признал обоснованным поэтапный подход. Сохранение государственной монополии в условиях создания компаний «Ўзбекистон наво йўллари» в 1992 году и «Ўзбекистон темир йўллари» в 1994 году оценено как гарантия национальной безопасности, позволившая сохранить стратегическую инфраструктуру.

Строительство стратегических железнодорожных направлений Навои–Учкудук–Нукус и Ташгузар–Байсун–Кумкурбан в целях обеспечения национальной логистической независимости оценено на основе концепции Н.А. Духно. Указанное строительство проанализировано как средство правового укрепления территориальной целостности государства, поскольку контроль над внутренними коммуникациями относится к числу основных функций государства. Отмечено, что принятие Закона «Об автомобильном транспорте» 1998 года, а также присоединение к международным конвенциям, таким как TIR и CMR (как отмечают А.Хашимов и А.Касимова), превратило Узбекистан в полноправного субъекта международных транспортно-правовых отношений и восстановило принцип свободы договора.

Институциональные реформы периода Нового Узбекистана (после 2016 года) составляют одну из центральных идей диссертации. Разграничение функций нормотворчества и хозяйствования посредством учреждения в 2019 году **Министерства транспорта** признано практическим выражением принципа недопустимости сосредоточения полномочий по регулированию и хозяйствованию в одном органе. В соответствии с воззрениями профессора Т.Н. Ивановой показано значение Закона «О государственно-частном партнёрстве» в развитии инфраструктуры. Переход контроля от карательной модели к профилактической, а также дистанционное осуществление прокурорского надзора посредством цифровых средств (GPS, электронные путевые листы) оценены как содержательное изменение контрольной функции государства. Сделан вывод о том, что данные реформы составляют современный этап развития национального транспортного права.

Во второй главе диссертации, озаглавленной «**Анализ научно-теоретических и правовых основ транспортного права**», в теоретическом аспекте исследованы генезис отрасли, её предмет, статус в системе национального права, методы регулирования, а также механизмы управления. Анализ основан на общепризнанном критерии теории права, согласно которому самостоятельность отрасли права определяется наличием у неё собственного предмета и метода регулирования. В главе на основе научных дискуссий проанализирована частноправовая и публично-правовая природа транспортных отношений, обосновано, что взаимосвязь этих двух

аспектов является основным признаком, придающим транспортному праву статус самостоятельной отрасли, и выдвинуты концептуальные авторские предложения по совершенствованию национального законодательства.

По вопросу об исторической эволюции и юридической природе транспортного права диссертант, опираясь на воззрения Т.Л. Мигуновой и Т.Г. Минеевой об *обычаях морской торговли* (*Lex Rhodia de jactu, receptum nautarum*), показал, что отрасль изначально возникла на сугубо гражданско-диспозитивной основе. На этом основании обосновано, что формирование современного транспортного права восходит к правилам морской торговли античного периода и что отрасль развивалась на основе правовой преемственности. Критически оценён консервативный подход советского правоведа Е.Л. Мариненко, рассматривающего транспортное право не как единую отрасль, а как совокупность разрозненных подотраслей. Развивая концепции М.А. Бажиной и Дж.Х. Юлдашева, научно обосновано, что транспортное право является не просто «*комплексной отраслью*», а самостоятельной и стратегической отраслью права в системе национального права, обладающей собственными уникальными юридическими конструкциями и терминологией. Данный вопрос о месте отрасли в системе права поставлен в качестве основной теоретической проблемы главы.

Указанные теоретические выводы нашли своё подтверждение и в результатах социологического опроса, проведённого в рамках исследования. В частности, 64,3 процента экспертов признали транспортное право самостоятельной отраслью права, гарантирующей безопасность человека и экологии, тогда как 11,9 процента оценили его как совокупность межотраслевых комплексных норм; 9,5 процента охарактеризовали его как вспомогательный институт административного права; а 7,1 процента выразили мнение об отсутствии в этом необходимости. результаты свидетельствуют о том, что в национальном юридическом сообществе сформировался статус транспортного права как самостоятельной отрасли и возникла необходимость его официального теоретического признания.

При определении границ предмета и объекта транспортного права диссертант выразил научное возражение против воззрения А.М. Мазира о том, что предмет отрасли состоит только из «*освоенных*» гражданских и административных отношений. Автор, основываясь на теории правоотношений и обобщая воззрения В.А. Егiazарова (*частные отношения*) и В.В. Комаровой (*публичные отношения*), доказал, что диспозитивные обязательства при перевозке груза не могут осуществляться без императивных условий, обеспечивающих безопасность. Обосновано, что данная взаимосвязь порождает категорию «*транспортно-правовые отношения*», обладающую особой правовой природой. Кроме того, показано, что условия труда членов экипажа, относящиеся к безопасности, также входят в предмет транспортного права.

Отдельно исследовано влияние цифровизации и инноваций на предмет отрасли. Согласно результатам опроса, 54,8 процента респондентов отметили, что внедрение искусственного интеллекта (ИИ) преобразует

отрасль в систему *«цифровых транспортных отношений»* (16,7 процента расценили это лишь как техническое обновление, 9,5 процента сочли, что это снижает необходимость правового регулирования). Развивая научные гипотезы М.А. Бажиной, автор показал, что предмет транспортного права в будущем не будет ограничиваться отношениями между людьми, но охватит также отношения между человеком и цифровыми алгоритмами. Это порождает необходимость пересмотра теоретических представлений о субъекте правоотношения.

В рамках рассмотрения методов регулирования транспортного права проанализирована соразмерность императивного и диспозитивного способов. В теории права метод регулирования считается вторым основным критерием, определяющим самостоятельность отрасли. 61,9 процента экспертов, участвовавших в опросе, подтвердили, что именно гармоничное сочетание этих двух способов вывело отрасль на самостоятельный уровень (14,3 процента высказались за исключительно императивный, 9,5 процента – за исключительно диспозитивный способ). Опираясь на подходы А.И. Землина в области воздушного права, диссертант предложил закрепить в национальном законодательстве в качестве основного принципа транспортного права приоритет безопасности жизни человека и безопасности движения над экономическими интересами. Показано, что данный принцип выполняет функцию основы, объединяющей институты отрасли.

В процессе изучения системы источников отрасли и их иерархии выражено отношение к научным дискуссиям Г.В. Меркуловой и С.Г. Баходировой. Основываясь на теории источников права, автор подверг критике то обстоятельство, что подзаконные акты министерств и ведомств чрезмерно множатся, порождая состояние *«правовой инфляции»*. В качестве решения предложено вывести основные правила перевозки и вопросы ответственности из ведомственных актов и закрепить их на уровне закона прямого действия (Транспортного кодекса). Кроме того, опираясь на воззрения Л.Ю. Гарник, показана необходимость повышения значения судебной практики (постановлений Пленума Верховного суда) в качестве источника права. Это ставит вопрос о переоценке состава источников в системе национального права.

Современное состояние государственного управления транспортной сферой в Узбекистане проанализировано на основе институциональных реформ. Разграничение функций нормотворчества и хозяйствования посредством учреждения в 2019 году Министерства транспорта положительно оценено на основе научных концепций В.С. Мелникова и С.Н. Зайковой. Данное изменение проанализировано как трансформация экономической функции государства, а именно: государство преобразуется из хозяйствующего субъекта в регулирующий орган. Соглашаясь с мнениями М.А. Сарсембаева и Т.Н. Ивановой, автор обосновал ликвидацию монополий, таких как «Uzbekistan Airways», а также внедрение механизма государственно-частного партнёрства (ГЧП) в качестве правовой меры повышения транзитного потенциала. При этом государственное управление

не отрицается, но определяются его новые правовые формы, соответствующие рыночным условиям.

Исследована научная дискуссия между административными (М.М. Зиганшин) и технико-правовыми (А.И. Землин) механизмами в обеспечении транспортной безопасности. Автор, считая по вопросу о цели юридической ответственности приоритетным предупреждение правонарушения, а не наказание, предложил вместо репрессивного контроля, основанного исключительно на применении штрафа, перейти к профилактической и цифровой модели, основанной на концепции *«Smart Mobility»* Европейского союза. Диссертантом, исходя из воззрений Н.А. Шингел и О.А. Хоткол по вопросам экологической безопасности, отмечена необходимость полного внедрения в национальное законодательство стандартов **Евро-5** и **Евро-6**, а также создания системы *«зелёных коридоров»* для транзитных грузов. Внедрение зарубежных технико-правовых стандартов в национальное законодательство оценено как практическое проявление правовой рецепции.

В диссертации в качестве отдельного предмета исследования поднят вопрос об ответственности за вред, причинённый в результате использования беспилотных транспортных средств. Данный вопрос поставлен как проблема определения субъекта ответственности в институте юридической ответственности. 57,1 процента экспертов, участвовавших в социологическом опросе, высказались за то, что ответственность за вред, причинённый ИИ, должна распределяться солидарно между изготовителем, владельцем программного обеспечения и оператором (14,3 процента расценили это как форс-мажор и предложили возмещение из государственного фонда, ещё 14,3 процента предложили возложить ответственность только на собственника). Обобщая воззрения А.М. Сергеева и А.С. Матвеевой, автор предложил учредить специальный фонд обязательного страхования за вред, причинённый системой ИИ, а также ввести в транспортное законодательство институт уголовной ответственности юридических лиц. Данные выдвинутые предложения направлены на адаптацию традиционной конструкции ответственности, основанной на вине, к условиям автономных технологий.

В заключительных выводах главы обоснована необходимость систематизации разрозненного транспортного законодательства, создающего трудности в правоприменительной практике, а также формирования единой нормативно-правовой базы. Автор показал, что в условиях Узбекистана среди форм систематизации законодательства именно форма кодификации способна обеспечить внутреннее единство отрасли. В качестве актуальной задачи поставлена гармонизация норм национального законодательства с требованиями международного транзита и логистики, в частности с авторитетными международными конвенциями, такими как TIR, COTIF и CMR. В данном процессе концепция Л.Т. Назаркуловой принята в качестве основной теоретико-правовой базы. Обосновано, что задача систематизации состоит в обеспечении интеграции национального транспортного права в

международные транспортные коридоры посредством устранения правовых пробелов и противоречий между нормами.

В социологических изысканиях, проведённых по данному вопросу, 54,8 процента экспертов высказались в качестве наиболее приемлемого решения для устранения правовых коллизий за принятие Транспортного кодекса Республики Узбекистан прямого действия (ещё 19 процентов затруднились ответить на поставленный в опросе вопрос; 14,3 процента – за изменение действующих законов; остальные 11,9 процента сочли предпочтительным расширение подзаконных актов). Автор, основываясь на теории правовых коллизий, доказал, что частичное изменение отдельных норм не устраняет противоречий и что для этого необходима целостная кодификация. Опираясь на эмпирические и теоретические доводы, диссертант сделал вывод о том, что принятие единого Транспортного кодекса, сочетающего в себе рыночную диспозитивность и требования публичной безопасности, станет важным этапом развития национального транспортного права.

В третьей главе диссертации, озаглавленной **«Анализ международных стандартов и передового зарубежного опыта в сфере транспортного права и вопросы их имплементации в Узбекистане»**, раскрыты унификация отрасли в глобальном масштабе, цифровые и экологические трансформации, а также сравнительно-правовые аспекты передовых зарубежных моделей кодификации. В анализе широко применён функциональный метод сравнения. В частности, сопоставлены правовые решения различных правовых систем по обеспечению транспортной безопасности и логистической эффективности. Первоначально по вопросу о природе международного транспортного права подвергнуты критике воззрения А.А. Коссе, относящего его к международному экономическому праву, и признано, что оно является уникальной комплексной отраслью, сочетающей в себе нормы публичного и частного права. Кроме того, диссертант, развивая гипотезы А.А. Касимовой о столкновении юрисдикций, показал, что основным путём устранения правовых коллизий является создание материально-правовых норм прямого действия.

В рамках моделей систематизации транспортного законодательства зарубежных государств сравнительному анализу подвергнуты метод инкорпорации США, строгий императивный подход Германии, гарантирующий безопасность труда и экологическую безопасность, а также опыт гуманистической кодификации Франции (Транспортный кодекс), признающей транспорт фундаментальным социальным правом. В научной дискуссии между В.С. Белых и А.А. Ананевой относительно кодификации и инкорпорации автор признал предпочтительной модель Франции. Вместе с тем подчёркнуто, что при заимствовании зарубежного опыта правовая рецепция должна осуществляться с учётом национальной правовой традиции, экономических условий и социальных потребностей. На этом основании для Узбекистана выдвинут метод кодификации, объединяющий социальные гарантии и гарантии безопасности.

На основе анализа Женевских конвенций ООН (CMR, TIR, ADR, ATP) освещены проблемы **экологизации** (*«озеленения»*) транспортного права и **декарбонизации** (*освобождения от углерода*). В качестве альтернативы подходу профессора С.А. Боголюбова об усилении принудительных мер по обеспечению экологической безопасности диссертант обосновал эффективность стимулирующего метода при переходе к *«зелёному транспорту»*. В частности, в работе отмечено, что метод регулирования посредством экономических льгот более эффективен по сравнению с запретами и наказаниями. Данный вывод также подтверждён результатами опроса. В частности, 57,1 процента экспертов отметили, что предоставление налоговых каникул и таможенных льгот экологически чистым транспортным средствам обеспечивает наивысшую эффективность. По вопросу утилизации отработанных литий-ионных аккумуляторов 57,1 процента респондентов высказались за введение института *«расширенной ответственности производителя»*. Это оценено как новая форма экологической ответственности.

В опросе, проведённом по вопросу реформирования системы ответственности при *мультимодальных (смешанных)* перевозках, 54,8 процента специалистов выразили необходимость введения системы *«единой ответственности»* перед заказчиком посредством закрепления статуса *«оператора мультимодальной перевозки»*. Данный подход направлен на защиту прав заказчика посредством возложения ответственности на одного субъекта в отношениях с участием нескольких перевозчиков. Опираясь на научные концепции Е.В. Романовой и И. Баатса и осуществив рецепцию типовых правил ООН и Международной торговой палаты (ICC), автор выдвинул предложение о создании специального раздела *«Смешанные перевозки»* в предлагаемом едином Транспортном кодексе. По вопросам цифровой логистики (e-CMR, e-TIR) и смарт-контрактов 54,8 процента специалистов, разделяющих воззрения Э.В. Талапиной и С.Ю. Морозова, высказались за признание электронных транзакций неопровержимым вещественным доказательством. Данное предложение направлено на адаптацию института правовой презумпции к цифровым условиям.

В диссертации изучены правовые границы системы прогностического мониторинга физического состояния водителей и машинистов с помощью ИИ. 57,1 процента специалистов выразили мнение о том, что для недопущения нарушения личной неприкосновенности работника и алгоритмической эксплуатации необходимо установление строгих императивных ограничений. Автор обосновал, что эффективность технологического контроля не может ставиться выше конституционных гарантий неприкосновенности частной жизни и трудовых прав. Это формирует новое доктринальное направление защиты трудовых прав при внедрении инноваций. По вопросу систематизации разрозненных норм 54,8 процента специалистов также подтвердили в качестве наиболее приемлемого решения принятие единого Транспортного кодекса, обладающего силой прямого действия.

В рамках диссертации проанализированы вопросы развития транспортного права не просто в качестве отраслевого права, а его доктринального и фундаментального развития. Отмечено, что теоретико-методологическая база отрасли ещё не полностью сформирована и что это препятствует её развитию в качестве самостоятельного научного направления. Необходимость осуществления образовательных и научно-организационных реформ в системе подготовки кадров раскрыта на основе научных концепций таких учёных-правоведов, как А.И. Землин и И.Б. Зокиров. Формирование научных школ по транспортному праву оценено как критерий, свидетельствующий о развитии отрасли в качестве самостоятельной науки. В связи с этим предложено создание механизмов институциональной поддержки научных исследований.

Диссертант обосновал указанные воззрения результатами анкетных опросов. 59,5 процента научных экспертов, участвовавших в исследовании, высказались за включение «Транспортного права» в качестве обязательной учебной дисциплины в Государственные образовательные стандарты по направлению юриспруденции. Кроме того, 54,8 процента специалистов определили в качестве неотложного институционального шага включение нового направления **12.00.17 – «Транспортное право»** в перечень специальностей Высшей аттестационной комиссии и создание специализированного Научного совета при Ташкентском государственном транспортном университете, тогда как ещё 54,8 процента обосновали необходимость включения в программы высшего образования по юриспруденции новых дисциплин, таких как *«Цифровое транспортное право»* и *«Кибербезопасность и логистика»*. Данные предложения служат развитию транспортного права в качестве самостоятельной юридической науки и правовой доктрины.

В заключительной части диссертации приведены основные научные результаты (выводы, предложения и рекомендации).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам исследований, посвящённых становлению и развитию транспортного права, сформулированы следующие научные выводы, предложения и рекомендации:

I. Научно-теоретические выводы:

1. *«Транспортное право»* представляет собой самостоятельную отрасль права, регулирующую общественные отношения, связанные с оказанием транспортных услуг, обеспечением безопасного использования гражданами транспортной системы и транспортных средств, функционированием инфраструктуры, а также перевозкой пассажиров и грузов, и гарантирующую безопасность человека и экологическую безопасность посредством достижения баланса между государственным контролем и интересами свободной коммерческой деятельности».

2. результаты проведенного анализа свидетельствуют о том, что под воздействием экономико-технологических потребностей человечества

транспортное право последовательно эволюционировало от частноправовых истоков, присущих римскому праву, к современному публично-правовому управленческому содержанию. В этой связи представляется обоснованным признание транспортного права не просто совокупностью разрозненных норм, а особым правовым феноменом, статус которого в национальной системе права трансформировался из *«вспомогательной» («вторичной»)* отрасли в уровень *стратегической, фундаментальной и самостоятельной отрасли*.

3. Предметом правового регулирования транспортного права выступают интегрированные транспортно-правовые отношения, в рамках которых свобода договора (*диспозитивность*) и требования технической безопасности (*императивность*) образуют неразрывное единство. Искусственное разделение транспортных отношений с отнесением их к гражданскому либо административному праву отрицает системную сущность отрасли и порождает коллизии в правоприменении.

4. Предмет современного транспортного права претерпевает трансформацию под воздействием процессов цифровизации. Вследствие внедрения искусственного интеллекта, беспилотных транспортных средств и *«интеллектуальных»* логистических систем формируется понятие *«цифровые транспортные отношения»*. Это обуславливает необходимость исследования транспортного права не только как классической юридической науки, но и как инновационной отрасли, регулирующей высокотехнологичные процессы.

5. Своеобразная юридическая природа транспортного права определяется сочетанием императивного и диспозитивного методов. Императивный метод гарантирует сопряжённые с источником повышенной опасности жизнь человека, экологию и национальную безопасность. *Диспозитивный метод* обеспечивает свободную конкуренцию и экономическую эффективность на рынке транспортных услуг. Баланс указанных двух методов является основным критерием, преобразующим транспортное право из комплексной в самостоятельную отрасль права.

6. На основе комплексного подхода к вопросу системной периодизации исторической эволюции транспортного права на территории Узбекистана целесообразно исследовать данный процесс, условно разделив его на пять основных концептуальных периодов:

1) период первоначального становления, охватывающий античность и средние века, в течение которого транспортные отношения в условиях Великого шёлкового пути регулировались на основе институционального синтеза обычного права и исламского фикха;

2) этап централизованного правового управления периода Тимуридского ренессанса, в течение которого посредством обеспечения транзитной безопасности и системы «Ям» гарантировался абсолютный транспортный суверенитет государства;

3) императивно-колониальный период, начавшийся со второй половины XIX века, в течение которого место национальных традиций заняли военно-технические и экстрактивные нормы законодательства Российской империи;

4) планово-директивный этап советского периода, в течение которого транспортное право кодифицировалось в рамках сугубо административно-командной системы и государственной монополии;

5) период либерально-институциональной трансформации, сформировавшийся после обретения независимости и интенсивно продолжающийся в эпоху Нового Узбекистана, в течение которого транспортные отношения коренным образом модернизируются на основе принципов рыночной экономики, цифровизации и государственно-частного партнёрства.

7. Чрезмерное количество подзаконных нормативно-правовых актов (в особенности ведомственных актов монопольных компаний) в системе источников транспортного права снижает прозрачность системы управления. В этой связи институциональные механизмы в рамках сугубо публично-правовых задач – таких как лицензирование, сертификация и обеспечение безопасности – должны закрепляться исключительно на уровне законов прямого действия.

8. В качестве базового принципа транспортного права должен неизменно сохраняться приоритет жизни, здоровья человека и общественной безопасности над извлечением коммерческой прибыли. Данный принцип служит основным критерием, обеспечивающим баланс частных рыночных отношений с императивной контрольной функцией государства и гарантирующим право граждан на свободу передвижения.

9. Внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), цифровой логистики, беспилотных транспортных средств и искусственного интеллекта выводит транспортную отрасль на новый этап, на котором регулируются отношения не только между людьми, но и между человеком и цифровыми алгоритмами (смарт-контрактами).

10. Роль государства в транспортной сфере Узбекистана переходит от административно-командной (карательной) модели к модели *«сервиса и регулятора»* (стимулирующей и координирующей). Отныне государство не осуществляет непосредственную хозяйственную деятельность, а становится гарантом безопасности и создателем инфраструктуры.

11. Создание Министерства транспорта позволило разграничить регулирующие и коммерческие функции государства. Это положило конец практике *«самоконтроля»* монопольных структур и укрепило статус государства как беспристрастного контролёра, свободного от хозяйственной эксплуатации.

12. Присущие транспортному праву публично-правовые особенности (безопасность, экология, государственный контроль) обуславливают необходимость его доктринального признания в качестве самостоятельной комплексной отрасли права. В этой связи представляется целесообразным включение *«Транспортного права»* в государственные образовательные стандарты по направлению *«Юриспруденция»* в качестве отдельной обязательной учебной дисциплины.

13. В целях научного развития транспортного права необходимо включить специальность «12.00.17 – *Транспортное право*» в перечень специальностей Высшей аттестационной комиссии, а также учредить при Ташкентском государственном транспортном университете специализированный научный совет, присуждающий учёные степени по данному направлению (осуществляющий защиту диссертаций PhD и DSc).

14. В целях консолидации научных исследований по данной отрасли на единой платформе представляется целесообразным организовать на базе Ташкентского государственного транспортного университета деятельность специализированного научного журнала «*Транспортное право*» (*Transport Law*), а также включить в учебные программы дисциплины «*Цифровое транспортное право*» и «*Кибербезопасность и логистика*» в целях подготовки кадров нового поколения – «ИТ-юристов».

II. Предложения и рекомендации по совершенствованию нормативно-правовой базы:

15. В целях систематизации разрозненной законодательной базы в транспортной сфере и упорядочения сложной иерархии правовых источников необходимо разработать и принять Транспортный кодекс Республики Узбекистан, обладающий силой прямого действия и гармонизирующий международные конвенции с национальными нормами.

16. В целях определения правового статуса транспортных средств под управлением искусственного интеллекта необходимо ввести в национальное законодательство понятия «*высокоавтоматизированное транспортное средство*» и «*цифровой водитель*», а также установит специальный правовой режим, распределяющий ответственность за вред, причинённый алгоритмом ИИ, между производителем, правообладателем программного обеспечения и оператором.

17. В целях стимулирования экологической безопасности наряду с усилением ответственности за нарушение экологических стандартов в транспортной сфере необходимо на законодательном уровне ввести «*пакет налоговых и таможенных льгот*» для электромобилей и гибридных транспортных средств.

18. Представляется целесообразным введение системы «*единой ответственности*» (*uniform liability*) перед заказчиком посредством приведения пределов ответственности перевозчика, предусмотренных Гражданским кодексом Республики Узбекистан и отраслевыми законодательными актами, в соответствие с требованиями международных конвенций, а также закрепления в национальном законодательстве правового статуса «*оператора мультимодальной перевозки*».

19. На сегодняшний день необходимо, отказавшись от документов в бумажной форме, осуществить прямую имплементацию в национальное законодательство применяемых на международном уровне электронных транспортных накладных и цифровых транзитных систем – *электронных*

транспортных документов (e-CMR и e-TIR) и блокчейн-доказательств. В Экономический процессуальный кодекс надлежит включить презумпцию признания записей в блокчейн-системе и автоматически сформированных электронных транзакций в качестве неопровержимых (immutable) вещественных доказательств.

20. При правовом регулировании процесса декарбонизации (освобождения от углерода) транспортной сферы необходимо отдавать приоритет механизмам экономического стимулирования вместо применения обязательных санкций и ограничений, в частности, закрепить в законодательстве налоговые каникулы и таможенные преференции (*«зелёные коридоры»*) для владельцев и импортёров экологически чистых транспортных средств, а также в целях предотвращения кризиса отходов, возникающего вследствие электрификации отрасли, ввести в национальное законодательство институт «расширенной ответственности производителя», возлагающий обязанность безопасной утилизации транспортных средств и их литий-ионных батарей на протяжении всего жизненного цикла.

21. Необходимо принят отдельный нормативно-правовой акт (закон), чётко определяющий порядок обеспечения государственных гарантий и выплаты компенсации при форс-мажорных обстоятельствах в проектах *государственно-частного партнёрства (ГЧП)*. Кроме того, в целях предотвращения чрезмерной эксплуатации работников представляется целесообразным солидарное возложение ответственности на перевозчика, заказчика и грузоотправителей, а также установление строгих правовых ограничений в отношении систем прогностического мониторинга труда с использованием ИИ.

**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

OPPOKHONOV AZIZKHON AKMALXON OGLI

**FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT LAW:
A COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS**

12.00.01 – Theory and History of State and Law. History of Legal Doctrines

**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. B2026.2PhD/Yu2342.

The dissertation was prepared at 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:	Yuldashev Djakhongir Khayitovich Doctor of Legal Sciences, Professor
Official opponents:	Amirov Zafar Aktamovich Doctor of Legal Sciences, Professor Akhmedova Mukaddaskhon Tursunovna Doctor of Legal Sciences, Professor Associate
Leading organization:	Karakalpak State University named after Berdakh

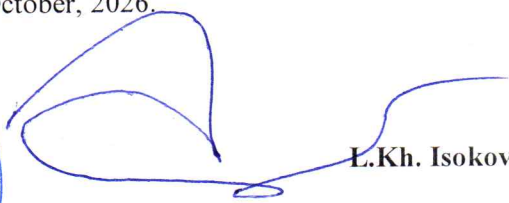
The defense of the dissertation will take place at the meeting of the Scientific Council No. PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 for awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences at Tashkent State Transport University on 24 October, 2026 at 10:00 (Address: 1 Temiryulchilar Street, Tashkent, 100167, Republic of Uzbekistan, Tel: 71-299-00-01, Fax: 71-293-57-57; e-mail: rektorat@tstu.uz).

The dissertation is available for review at the Information Resource Center of Tashkent State Transport University (registered under No. 387).

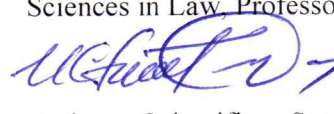
The abstract of the dissertation was distributed on 12 October, 2026.

(Registry protocol No. 3 dated 12 October 2026)

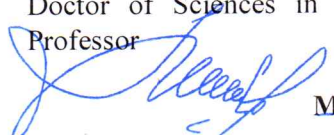



L.Kh. Isokov

Deputy Chairman of the Scientific Council for Awarding the Degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Sciences in Law, Professor


I.T. Turgunov

Acting Scientific Secretary of the Scientific Council for Awarding the Degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Sciences in Law, Associate Professor


M.M. Inagamova

Chairman of the Scientific Seminar under the Scientific Council awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD), Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences, Professor

INTRODUCTION (Abstract of the PhD dissertation)

The aim of the research is to develop scientifically grounded conclusions, proposals, and recommendations directed at improving the mechanisms for the legal regulation of transport infrastructure and transport relations, through an in-depth study of the place and formative characteristics of transport law within the national legal system of Uzbekistan.

The objectives of the research are:

to elucidate, from a scholarly standpoint, the essence of the factors and distinctive features underlying the emergence of transport law within the territory of Uzbekistan;

to investigate the formation of transport law in Uzbekistan, the stages of its evolutionary development, and the historical-legal processes that have influenced legislative development;

to undertake a comprehensive study of the concept of transport law, its subject of regulation, its methods, and the place and significance it holds among the branches of the national legal system;

to characterize the current state of the legal regulation of the transport sector in Uzbekistan – including carriage processes and logistics infrastructure – on the basis of a critical analysis;

to conduct a comparative-legal analysis of the generally recognized norms of international law, of standards, and of the experience of advanced foreign states in the field of transport law, and to assess the possibilities for their implementation into national legislation;

to develop scientifically grounded proposals and practical recommendations for improving the legal framework of the field by identifying the prospects for the development of transport legislation in Uzbekistan.

The scientific novelty of the research is as follows:

the necessity of statutorily establishing the procedure for executing the expansion, reconstruction, and redevelopment of facilities strictly in accordance with long-term master plans—formulated on the basis of analyzing current and projected demand for transport services—is substantiated with the objective of ensuring the prospective and balanced development of transport infrastructure and enhancing investment efficiency;

a classification has been developed that differentiates road users according to their degree of need for legal protection (pedestrians; bicycles and personal mobility devices; public transport; other vehicles) in the planning of transport infrastructure, and, on this basis, the necessity of consolidating a new legal principle of the "priority of vulnerable road users" has been scientifically substantiated;

with a view to ensuring ecological sustainability in the planning of transport infrastructure, the necessity of establishing in legislation a procedure for the mandatory application – at the design stage of facilities – of an assessment of the load such facilities impose on the environment and on the transport network,

together with infrastructural solutions that compensate for (minimize) such load, has been substantiated.

Implementation of the research results. The results achieved on the basis of the research conducted on issues relating to the formation and development of transport law in Uzbekistan have been used as follows:

the proposal on establishing statutory procedures for executing the expansion, reconstruction, and redevelopment of facilities exclusively pursuant to long-term master plans—formulated on the basis of analyzing current and projected demand for transport services to foster the prospective and balanced development of transport infrastructure and maximize investment efficiency—was utilized in preparing Article 4 of the Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 dated February 5, 2026, "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts of the Republic of Uzbekistan Aimed at Improving the System of Organizing the Provision of Transport Services" (*reference No. 3/dn-126 of 13 July 2026 of the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan*). The incorporation of this proposal into legislation served to enhance the efficiency of capital allocated to the sector and legally reinforce the system of long-term planning for infrastructure facilities grounded in thorough analysis and actual demand;

the proposal to introduce into practice a classification differentiating road users according to their degree of need for legal protection (pedestrians; bicycles and personal mobility devices; public transport; other vehicles), with a view to prioritizing human interests and ensuring traffic safety in the planning of transport infrastructure, and, on this basis, to consolidate a new legal principle of the "priority of vulnerable road users," was used in formulating Article 4 of the Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of 5 February 2026 "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts of the Republic of Uzbekistan Aimed at Improving the System for Organizing the Provision of Transport Services" (*reference No. 3/dn-126 of 13 July 2026 of 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 abandon the car-oriented approach in the design of urban streets and to create an inclusive transport environment that fully guarantees the safety of pedestrians and users of micromobility devices;

the proposal to introduce a procedure requiring, in the planning of the construction of large facilities, an assessment of the prospective loads they impose on the transport network and the environment, together with the mandatory inclusion in the design of infrastructural solutions serving to minimize such load, with a view to ensuring the sustainability of the urban transport environment, was used in developing Article 4 of the Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of 5 February 2026 "On Amendments and Additions to Certain Legislative Acts of the Republic of Uzbekistan Aimed at Improving the System for Organizing the Provision of Transport Services" (*reference No. 3/dn-126 of 13 July 2026 of the Institute of Parliamentary Research under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan*). The implementation of this proposal raises

public administration in the transport sector to a qualitatively new level and serves as a direct legal mechanism for transforming cities from a "car-adapted city" into a "city convenient for people".

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters comprising six sections, a conclusion, a list of references, and appendices. The volume of the dissertation amounts to 147 pages.

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

I bo'lim (I част; I part)

1. *Oppokhonov A.* The Evolution of International Transport Law: Artificial Intelligence, Multimodal Transportation, and Issues of National Implementation // HSR (London), Houghton Street Review Journal. – Vol. 12, No 5. May, 2026. – p. 166–170 <https://houghtonstreetreview.com/index.php/hsr/article/view/455/version/461>
2. *Oppoqxonov A.A.* Transport sohasida mehnat munosabatlarini tartibga soluvchi qonunchilik asoslari // Advances in Science and Humanities. – 2025. – Vol. 1, No. 11. – p. 125-130 <https://science-humanities.uz/index.php/journal/article/view/123>
3. *Oppoqxonov A.A.* O'zbekiston hududida uchuvchisiz uchadigan apparatlardan foydalanish bo'yicha huquqiy asoslar // O'zbekistonda fanlararo innovatsiyalar va ilmiy tadqiqotlar jurnali. – 2025. – № 47. – B. 59–64 <https://bestpublication.net/index.php/ozfan/article/view/4761>
4. *Oppoqxonov A.A.* Global logistika va sun'iy intellekt sharoitida transport munosabatlarini huquqiy tartibga solish: O'zbekistonda yagona Transport kodeksini yaratish istiqbollari // Жамият ва инновациялар – Общество и инновации – Society and innovations. – 2026. – № 6/S. – B. 178–184 <https://inscience.uz/index.php/socinov/article/view/10115>
5. *Oppoqxonov A.A.* Qadimgi va o'rta asrlarda O'zbekiston hududida transport munosabatlarini huquqiy tartibga solishning genezisi // O'zbekiston Milliy axborot agentligi – O'zA Ilm-fan bo'limi (Elektron jurnal). – 2026. – № 7 (81). – B. 3–8 https://uza.uz/uz/posts/qadimgi-va-orta-asrlarda-movarounnahr-hududida-transport-munosabatlarini-huquqiy-tartibga-solishning-genezisi_890114

II bo'lim (II част; II part)

6. *Oppokhonov A.* Ecologization and Digitalization of International Transport Law // Economics, Management and Digital Innovation in Education: Contemporary Trends and Approaches: International online conference (Spain). – July, 2026. – pp. 70–73 <https://incop.uk/index.php/spain>
7. *Oppoqxonov A.A.* O'zbekiston SSRda 1960–1990-yillarda transport huquqining kodifikatsiyasi // Development and Innovations in Science: International scientific-online conference (June 2026, Netherlands). – Vol. 5, No 8, pp. 196–201 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20811499>
8. *Oppoqxonov A.A.* XVI–XIX asrlarda Movarounnahrda transport huquqining evolyutsiyasi va institutsional xususiyatlari // Academic Research in Modern Science: International scientific-online conference (June 2026, USA). – Vol. 5, No 22, pp. 135–140 <https://zenodo.org/records/20811554>
9. *Oppoqxonov A.A.* O'rta asrlarda O'zbekiston hududida transport huquqi: shariat va odat huquqi normalarining uyg'unlashuvi // Models and Methods in Modern Science: International scientific-online conference (June 2026, France). – Vol. 5, No 22, pp. 34–40 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20811595>

10. *Oppoqxonov A.A.* Amir Temur va temuriylar davrida Markaziy Osiyoda transport munosabatlarini huquqiy tartibga solish // Innovative Research in Science: International scientific-online conference (June 2026, Belarussia). – Vol. 5, No 8, pp. 129–135 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20811633>
11. *Oppoqxonov A.A.* XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Turkiston o‘lkasida temir yo‘l transporti huquqining shakllanishi // Zamonaviy dunyoda ilm-fan va texnologiya: Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – Jild 5, № 19 (2026). – B. 119-123 <https://in-academy.uz/index.php/ZDIFT/article/view/53351>
12. *Oppoqxonov A.A.* Markaziy Osiyoda yangi transport tarmoqlarini huquqiy tartibga solish tarixi // “Ilm-fan va innovatsiya”: Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – Jild 4, № 62 (2026). – B. 156-160 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20813381>
13. *Oppoqxonov A.A.* Ilk Sovet davrida Markaziy Osiyoda transport munosabatlarini huquqiy tartibga solishning ma’muriy-imperativ asoslari // Zamonaviy dunyoda innovatsion tadqiqotlar: Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – Jild 5, № 21 (2026). – B. 42-46 <https://www.in-academy.uz/index.php/ZDIT/article/view/53353>