

**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

ALLANAZAROVA DILAFRUZ ABDUG‘ANI QIZI

**O‘ZBEKISTONDA TRANSPORT SOHASIDAGI DAVLAT
BOSHQARUVINING TASHKILIIY-HUQUQIY ASOSLARINI
TAKOMILLASHTIRISH**

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

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

Toshkent shahri – 2026-yil

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)

Allanazarova Dilafruz Abdug‘ani qizi

O‘zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish..... 3

Алланазарова Дилафруз Абдугани кизи

Совершенствование организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане..... 26

Allanazarova Dilafruz Abdugani kizi

Improving the Legal and Institutional Framework of Public Administration in Uzbekistan's Transport Sector..... 53

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ
List of published works..... 58

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

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

ALLANAZAROVA DILAFRUZ ABDUG‘ANI QIZI

**O‘ZBEKISTONDA TRANSPORT SOHASIDAGI DAVLAT
BOSHQARUVINING TASHKILIIY-HUQUQIY ASOSLARINI
TAKOMILLASHTIRISH**

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

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

Toshkent shahri – 2026-yil

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2026.2PhD/Yu2348 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasida 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:

Yesemuratov Alisher Izbasarovich

yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori, dotsent

Rasmiy opponentlar:

Sharipov Sanjar Sobirovich

yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori, dotsent

Berdimuratova Gulnaz Muratovna

yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori, dotsent

Yetakchi tashkilot:

Toshkent xalqaro 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 17-oktyabr kuni soat 12:00dagi 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 (385-raqami bilan ro'yxatga olingan).

Dissertatsiya avtoreferati 2026-yil 5-oktyabr kuni tarqatildi.

(2026-yil 5-oktyabrda 2-raqamli reyestr bayonnomasi).



Dj.X. Yuldashev

Falsafa doktori (PhD) ilmiy darajasini beruvchi ilmiy kengash raisi, 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, dotsent

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Dunyoda globallashuv va mintaqaviy integratsiya jarayonlarining tezlashishi transport sohasini boshqarishda ma'muriy tartib-taomillarni unifikatsiya qilish borasida samarali mexanizmlarni joriy etish zaruratini yuzaga keltirmoqda. Jahon savdo tashkilotining tahlillariga ko'ra, transport sohasidagi huquqiy unifikatsiya va ma'muriy tartib-taomillarni soddalashtirish global savdo xarajatlarini o'rtacha 14,3 foizga qisqartiradi¹. Rivojlangan mamlakatlarda transport sohasidagi ma'muriy-huquqiy rejimlarning aniq belgilanishi hamda monopoliyaga qarshi qonunchilikning to'g'ri implementatsiya qilinishi davlat organlarining diskretion vakolatlarini 25–30 foizga kamaytirib, sohadagi korrupsiogen omillarni bartaraf etishning huquqiy kafolati bo'lib xizmat qilmoqda². Shu bilan birga, transport sohasida idoralararo vakolatlar takrorlanishi muammosiga duch kelgan davlatlarning 70 foizida bu holat ma'muriy javobgarlik va nazorat tizimidagi kolliziyalarni keltirib chiqarmoqda. Shu sababli xorijiy yurisprudensiyada sertifikatlashtirish, litsenziyalash va vazn-gabarit parametrlarini nazorat qilish vakolatlarining “yagona darcha” (yoki reguliyator organ) doirasida birlashtirilishi huquqni qo'llash amaliyotini 40 foizgacha optimallashtirish imkonini bermoqda³. Ushbu holat dunyo hamjamiyatidan transport sohasidagi davlat boshqaruvini huquqiy tartibga solishning maqbul modellarini belgilash borasida alohida yondashuvni talab etmoqda.

Jahonda xalqaro iqtisodiy aloqalarning jadallashishi oqibatida transport sohasidagi davlat boshqaruvi milliy va xalqaro huquqning kundalik obyektiga aylangan. Bu borada, ayniqsa multimodal tashishlarda javobgarlikning taqsimlanishi, intellektual transport tizimlari va sun'iy intellekt ishtirokidagi qarorlarning huquqiy oqibatlari, elektron transport hujjatlarining (e-CMR, e-TIR) yuridik kuchi, davlat-xususiy sheriklik kabi murakkab institutlarning rivojlanish qonuniyatlarini o'rganish, mazkur omillar ta'sirida paydo bo'lishi mumkin bo'lgan huquqiy bo'shliq va kolliziyalarning oldini olish, fuqarolarning mobillik huquqini samarali kafolatlashning ilmiy mezonlarini ishlab chiqish, shuningdek mazkur munosabatlarni tartibga solishning ustuvor yo'nalishlarini belgilash bilan bog'liq muammolarning ilmiy asoslangan yechimlarini topishga qaratilgan tadqiqotlar muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Yangi O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvi izchil isloh etilib, asosiy e'tibor davlatning tartibga soluvchi va xo'jalik yurituvchi funksiyalarini ajratishga, sohaga xususiy kapitalni jalb etishga, nazorat tartib-taomillarini raqamlashtirishga qaratilmoqda. Natijada, 2022–2025-yillarda sohada yo'lovchi tashish 6,17 mlrddan 7,3 mlrd nafarga, yuk tashish 1,34 mlrddan 1,46 mlrd tonnaga, xizmatlar hajmi 125 trldan 188 trln so'mga o'sdi. Sohaning erkinlashuvi natijasida 2024-yildagi 16 ta rezident aviakompaniyaning 14 tasi

¹ Jahon savdo tashkilotining “Savdoni yengillashtirish to'g'risida”gi bitimi tahlillari // Elektron manba: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm (murojaat sanasi: 15.03.2026).

² Majone G. The rise of the regulatory state in Europe // The State in Western Europe. – Routledge, 2019. – P. 77–101.

³ Official Journal of the European Union, C 327, 12 November 2013.

xususiy sektor ixtiyoriga o'tkazildi¹. Shu bilan birga, hozirda sohani tartibga soluvchi 300 dan ortiq normativ-huquqiy hujjatning mavjudligi va ular o'rtasidagi nomuvofiqlik tizimli huquqiy muammolarni keltirib chiqarmoqda². Qolaversa, qonunchilikda Transport nazorati inspeksiyasi va ichki ishlar organlari vakolatlari o'rtasida nazorat vakolatlarining parallel taqsimlanganligi, intellektual transport tizimlari va sun'iy intellekt ishtirokida qabul qilingan qarorlar uchun javobgarlik subektlarining qonunchilikda aniq ko'rsatilmaganligi, elektron transport hujjatlarining yuridik kuchi to'liq legitimlashtirilmaganligi, jamoat transportini moliyalashtirishda "brutto-shartnoma" mexanizmining huquqiy asosi yaratilmaganligi kabi holatlar transport sohasidagi davlat boshqaruvida turli muammolarga sabab bo'layotganligi mavzuni o'rganish zarurati mavjudligidan dalolat beradi.

O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi (2023), O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil transporti to'g'risida"gi (1998), "Transport to'g'risida"gi (2021), "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi (2024), "O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksiga yo'llarda harakatlanish xavfsizligini ta'minlashga hamda jamoat transportidan foydalanish samaradorligini oshirishga qaratilgan o'zgartirish va qo'shimchalar kiritish haqida"gi (2025) qonunlari, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2019), "Ma'muriy islohotlar doirasida transport sohasida davlat boshqaruvini samarali tashkil qilish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2023) farmonlari, "O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida"gi (2019), "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi (2020), "Gumanitar yordam ko'rsatish bo'yicha Xalqaro ko'p funksiyali transport-logistika xabini tashkil etish choralari to'g'risida"gi (2022), "Jamoat transportini moliyalashtirish tizimini takomillashtirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi (2024), "Toshkent shahrida transport tizimi boshqaruvini takomillashtirish hamda tirbandliklarning oldini olishga qaratilgan qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi (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. Mamlakatimizda M.X. Axmedshayeva, M.B. Bo'rixadjayeva, M.Z. Ziyodullayev, Sh.X. Ikramov, I.B. Ismoilov,

¹ O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2022–2025-yillarda amalga oshirilgan ishlar to'g'risidagi hisobot ma'lumotlari asosida berilmoqda.

² Transport sohasini tartibga solishga qaratilgan qonunchilik hujjatlari // Elektron manba: <https://lex.uz/search/nat> (murojaat sanasi: 11.01.2026).

L.X. Isoqov, J.O. Kuljabayeva, R.R. Mahammadaliyev, M.M. Mirakulov, A.R. Niyazov, X.T. Odilqoriyev, F.X. Raximov, M.H. Raxmankulov, A.X. Saidov, N.T. Talipova, I.A. Xamedov, E.T. Xojiyev, O.T. Husanov, Dj.X. Yuldashev va A.A. Zohidovlar tomonidan transport sohasidagi davlat boshqaruvi, transport xizmatlari va integratsion transport munosabatlarining yuridik tavsifi, tashkiliy-institutsional asoslari, shakllanishi va rivojlanish tendensiyalariga oid umumiy masalalar tadqiq etilgan.

Transport sohasida davlat boshqaruvining huquqiy tabiati, “regulyator davlat” konsepsiyasi, mobillik huquqi hamda transport infratuzilmasini tartibga solishning zamonaviy modellari G‘arb mamlakatlarida Almulhim A.I., Baatz Y., Duverger M., Fayol A., Féré C., Finger M., Flood J., Holvad T., Le Breton É., Majone G., Messulam P., Mignot D., Orfeuill J.-P., Reigner H., Schwab K., Stein L. von, Weber M., Wilson W., Yigitcanlar T. tomonidan o‘rganilgan.

MDH davlatlarida transport kompleksini boshqarishning ilmiy-nazariy hamda ma‘muriy-huquqiy jihatlari, transport huquqining tizimli o‘rni, shakllanishi va rivojlanish tarixi, shuningdek xalqaro-huquqiy tartibga solinishi M.V. Bajina, S.P. Bazileva, S.N. Bratanovskiy, K.N. Vasilyeva, V.I. Vasilenko, D.I. Videtskix, E.N. Volfson, V.V. Gryaznov, S.A. Gureyev, Ye.I. Danilina, N.A. Duxno, V.A. Yegiazarov, T.A. Ivanova, M.N. Kopilov, Y.V. Mishalchenko, S.Y. Morozov, O.G. Ostapets, O.N. Sadikov, D.V. Semenov, N.V. Telminova, A.V. Torkunov, P.P. Fantrov, A.Y. Fedorova, R.I. Xasbulatov, V.Yarashovalar tomonidan tadqiq etilgan. Transport boshqaruvida vakolatlarni taqsimlash, idoralararo muvofiqlashtirish hamda inson omili muammolari va ularning yechimlariga doir izlanishlar esa, I.V. Kosyakova, A.M. Kompaniyets va Ye.N. Shuravina¹ tomonidan olib borilgan.

Mazkur olimlarning ayrimlari transport sohasidagi davlat boshqaruviga oid ilmiy-nazariy muammoni muayyan davlatlarning xususiyatidan yoki transportning ayrim turlaridan kelib chiqib o‘rgangan bo‘lsalar, boshqalari ushbu masalani o‘z tadqiqotlarining u yoki bu jihatini yoritish jarayonida ko‘rib chiqqanlar. Biroq, O‘zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining ma‘muriy-huquqiy mexanizmlari zamonaviy sharoitdan kelib chiqib, 12.00.02 ixtisosligi doirasida alohida tadqiq etilmagan.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta‘lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog‘liqligi. Dissertatsiya mavzusi O‘zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasining ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga kiritilgan “O‘zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish” ilmiy tadqiqot ishi doirasida amalga oshirilgan.

Tadqiqotning maqsadi O‘zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish bo‘yicha ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

transport sohasida davlat boshqaruvining huquqiy tabiati va uning zamonaviy

¹ Bu va boshqa manbalar dissertatsiyaning foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati qismida keltirilgan.

modellarining mazmun-mohiyatini ochib berish;

O'zbekistonda transport sohasida davlat boshqaruvi tizimining shakllanishi va rivojlanish bosqichlarini tadqiq etish;

transport sohasidagi davlat boshqaruvini huquqiy ta'minlashdagi mavjud muammolarni aniqlash hamda ularga yechimlar berish;

transport sohasidagi davlat boshqaruvi tizimidagi vakolatlar taqsimoti, hamkorlik mexanizmlari va kadrlar ta'minoti masalalarini tavsiflash;

ayrim xorijiy davlatlarda transport tizimini boshqarishning zamonaviy modellarini qiyosiy-huquqiy tahlil qilish;

O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvini takomillashtirish yuzasidan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish bilan bog'liq ijtimoiy-huquqiy munosabatlar tizimi hisoblanadi.

Tadqiqotning predmeti O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruviga oid munosabatlarni tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar, huquqni qo'llash amaliyoti, xorijiy mamlakatlar qonunchiligi hamda yuridik fanda mavjud bo'lgan konsepsiyalar, ilmiy-nazariy qarashlardan iborat.

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

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

transport sohasidagi davlat boshqaruvida nazorat vakolatlarini aniq chegaralash maqsadida yo'l obyektlarini qurish hamda ulardan foydalanish ustidan nazoratni Transport nazorati inspeksiyasining vakolatiga kiritish orqali nazorat funksiyasini sohaviy mezon bo'yicha taqsimlash zarurati asoslangan;

tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish borasidagi talablarning bajarilishi ustidan nazoratni transport turi mezoni asosida sohaviy vakolatli organlar – Fuqaro aviatsiyasi agentligi va Transport nazorati inspeksiyasi o'rtasida taqsimlash orqali faoliyatning uzluksizligini va samaradorligini ta'minlash lozimligi isbotlangan;

yo'l infratuzilmasi obyektlarida qurilish ishlarini olib borish, yo'l obyektini har qanday ko'rinishda ta'mirlash, buzish, qazish, o'zgartirish yoki rekonstruksiya qilishni ruxsat berish tartib-taomili doirasiga kiritish hamda kommunikatsiya tarmoqlaridagi avariya va boshqa kechiktirib bo'lmaydigan hollarda ruxsatnoma beruvchi subyekt sifatida tuman (shahar) hokimligini belgilash zarurati isbotlab berilgan;

avtomobil yo'llari va sun'iy inshootlarning qurilishi hamda rekonstruksiyasi tugallangan yo'l obyektidan foydalanish uchun ruxsatnoma institutini joriy etish va mazkur vakolatni Transport nazorati inspeksiyasining hududiy bo'linmalariga yuklash orqali yo'l obyektining hayotiy sikli bosqichlarida davlat boshqaruvining uzluksiz huquqiy ta'sirini ta'minlash lozimligi asoslantirilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

yuk transport vositalarining vazn va gabarit parametrlarini nazorat qilish

bo'yicha vakolatlarning takroriyligini bartaraf etish maqsadida Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeks hamda transport sohasidagi qonun hujjatlariga mazkur vakolatlarni yagona vakolatli organ zimmasiga yuklash va inspektorning bevosita aralashuvini masofadan avtomatik qayd etuvchi tizimlar (Weigh-in-Motion) bilan almashtirishni nazarda tutuvchi o'zgartirish va qo'shimchalar kiritish taklif etildi;

barcha transport turlarini (avtomobil, temir yo'l, havo, suv va quvur) yagona tizim sifatida qamrab oluvchi O'zbekiston Respublikasi Transport kodeksining konsepsiyasi, tuzilmasi hamda uning "Transport to'g'risida"gi, "Avtomobil transporti to'g'risida"gi, "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi qonunlar va Havo kodeksi bilan munosabatini belgilovchi mezonlar ishlab chiqildi;

BMT konvensiyalari asosida butun marshrut davomida buyurtmachi oldida yagona moddiy va yuridik javobgarlikni o'z zimmasiga oluvchi "multimodal tashish operatori"ning huquqiy maqomini mustahkamlashni nazarda tutuvchi O'zbekiston Respublikasining "Multimodal tashishlar to'g'risida"gi qonuni loyihasi ishlab chiqildi;

intellektual transport tizimlari boshqaruvidagi transport vositalari yetkazgan zarar uchun javobgarlik subyektlarini (dasturiy ta'minot ishlab chiquvchisi, tizim operatori yoki infratuzilma egasi) aniq taqsimlovchi "elektron yordamchi" huquqiy maqomini joriy etish va barcha ma'lumotlarni qayd etuvchi elektron "qora quti" tizimidan foydalanishni qonun darajasida majburiy belgilash taklif etildi;

elektron transport hujjatlari (e-CMR, e-TIR, e-Permit) va "Elektron navbat" tizimi yozuvlarini bojxona chegarasini qonuniy kesib o'tganlikni tasdiqlovchi to'laqonli yuridik dalil sifatida tan olish, shuningdek qo'shni davlatlar bilan elektron raqamli imzolarni o'zaro tan olish to'g'risidagi xalqaro-huquqiy bitim loyihasining tuzilmasi ishlab chiqildi;

ekologik toza (elektr va gibrid) transport vositalari egalariga soliq va bojxona imtiyozlarini berish hamda ichki yonuv dvigatelli eskirgan transport vositalariga nisbatan tabiatga yetkazilayotgan zarar darajasiga qarab oshib boruvchi (progressiv) ekologik yig'imlar tizimini joriy etish, bunda kam ta'minlangan aholi qatlami uchun ijtimoiy himoya mexanizmlarini nazarda tutuvchi takliflar ishlab chiqildi.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Ilmiy tadqiqot natijalari xalqaro huquq normalari va milliy qonunchilik hujjatlari, Yevropa Ittifoqi, Xitoy, Yaponiya, Janubiy Koreya, AQSH va Kanada kabi ilg'or xorijiy davlatlarning transport sohasidagi davlat boshqaruviga oid tajribalari, qonunni qo'llash amaliyoti, rasmiy manbalardan olingan ilmiy-nazariy qarashlar va metodologik yondashuvlar, transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish muammolarini o'rganish maqsadida transport sohasi mutaxassislari, nazorat organlari xodimlari hamda tashuvchilik faoliyatini amalga oshiruvchi xo'jalik yurituvchi subyektlar vakillari o'rtasida 320 nafar respondent ishtirokida) o'tkazilgan sotsiologik so'rovlar, transport sohasidagi ma'muriy huquqbuzarliklar va nazorat tadbirlariga doir 200 dan ortiq empirik materiallar (ma'muriy ishlar, tekshiruv hujjatlari va murojaatlar), Transport vazirligining 2022–2025-yillarda amalga oshirilgan ishlar to'g'risidagi hisobotlari hamda

transport sohasidagi tashishlar hajmi va xizmatlar ko'rsatkichlariga oid rasmiy statistik ma'lumotlar tahlillariga asoslangan bo'lib, tegishli hujjatlar bilan rasmiylashtirilgan. Xulosa, taklif hamda tavsiyalar aprobatidan o'tkazilib, natijalari yetakchi milliy va xorijiy nashrlarda e'lon qilingan. Olingan natijalar vakolatli tuzilmalar tomonidan tasdiqlangan va amaliyotga joriy qilingan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.

Tadqiqot natijasida ishlab chiqilgan ilmiy xulosa, taklif va tavsiyalardan transport sohasidagi davlat boshqaruvining xorijiy va milliy mexanizmlari yuzasidan ilmiy izlanishlar olib borishda, qonun ijodkorligida, transport huquqiga oid qonun hujjatlarining tegishli normalarini sharhlashda, milliy qonunchilikni takomillashtirishda, *“Transport huquqi”*, *“Davlat boshqaruvi”* va *“Ma'muriy huquq”* kabi fanlarni ilmiy-nazariy jihatdan boyitishda, *“O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvi”* 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 boshqaruvi”* va *“Ma'muriy huquq”* kabi modullarning ma'ruza va seminarlarini o'tishda, ilmiy tadqiqotlar olib borishda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirishga doir olingan ilmiy natijalardan quyidagilarda foydalanilgan:

transport sohasidagi davlat boshqaruvida nazorat vakolatlarining takrorlanishini bartaraf etish, yo'l obyektlarini qurish ustidan nazoratni Transport nazorati inspeksiyasining vakolatiga kiritish hamda uni qurilish va uy-joy kommunal xo'jaligi sohasidagi nazorat organlari vakolatlaridan aniq chegaralashga doir takliflardan O'zbekiston Respublikasining 2026-yil 5-fevraldagi *“O'zbekiston Respublikasining ayrim qonun hujjatlariga transport xizmati ko'rsatishni tashkil etish tizimini takomillashtirishga qaratilgan o'zgartirish va qo'shimchalar kiritish to'g'risida”*gi O'RQ-1118-son Qonunining 1-moddasi bilan O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksi 99-moddasiga kiritilgan o'zgartirishlarni ishlab chiqishda foydalanilgan (*O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi 3/dn-125-son dalolatnomasi*). Ushbu taklifning inobatga olinishi transport sohasidagi nazorat funksiyasini sohaviy mezon bo'yicha taqsimlash va idoralararo vakolat ziddiyatlarini bartaraf etishga xizmat qilgan;

tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha majburiyati bajarilishi ustidan davlat nazoratini transport turi mezonida sohaviy vakolatli organlar o'rtasida taqsimlashga doir takliflardan O'zbekiston Respublikasining 2026-yil 5-fevraldagi O'RQ-1118-son Qonunining 2-moddasi bilan *“Tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida”*gi O'RQ-386-son Qonuni 22-moddasining birinchi qismini yangi tahrirda ishlab chiqishda foydalanilgan (*O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-*

iyuldagi 3/dn-125-son dalolatnomasi). Ushbu taklifning inobatga olinishi sug'urta majburiyati bajarilishi ustidan davlat nazoratining uzluksizligini hamda nazoratni amalga oshiruvchi subyektlar doirasi to'liqligini ta'minlashga xizmat qilgan;

yo'l infratuzilmasi obyektlarida qurilish ishlarini olib borish, yo'l obyektini ta'mirlash, buzish, qazish, o'zgartirish yoki rekonstruksiya qilish ishlarini ruxsat berish tartib-taomili doirasiga kiritish va kechiktirib bo'lmaydigan hollarda ruxsatnoma beruvchi subyektni belgilashga doir takliflardan O'zbekiston Respublikasining 2026-yil 5-fevraldagi O'RQ-1118-son Qonunining 3-moddasi bilan "Litsenziyalash, ruxsat berish va xabardor qilish tartib-taomillari to'g'risida"gi O'RQ-701-son Qonunining 2-ilovasi 126-pozitsiyasini ishlab chiqishda foydalanilgan (*O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi 3/dn-125-son dalolatnomasi*). Ushbu taklifning inobatga olinishi yo'l obyektlarida bajariladigan ishlar ustidan dastlabki davlat nazoratini joriy etish va ruxsat berish tartib-taomillarining differensial modelini mustahkamlashga xizmat qilgan;

qurilishi va rekonstruksiya tugallangan avtomobil yo'llari hamda sun'iy inshootlardan foydalanish uchun ruxsatnoma institutini joriy etish va mazkur vakolatni Transport nazorati inspeksiyasining hududiy bo'linmalariga yuklashga doir takliflardan O'zbekiston Respublikasining 2026-yil 5-fevraldagi O'RQ-1118-son Qonunining 3-moddasi bilan "Litsenziyalash, ruxsat berish va xabardor qilish tartib-taomillari to'g'risida"gi O'RQ-701-son Qonunining 2-ilovasi 127-pozitsiyasini ishlab chiqishda foydalanilgan (*O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Qonunchilik palatasi huzuridagi Parlament tadqiqotlari institutining 2026-yil 13-iyuldagi 3/dn-125-son dalolatnomasi*). Taklifning joriy etilishi yo'l obyektining hayotiy sikli bosqichlarida davlat boshqaruvining uzluksiz huquqiy ta'sirini ta'minlash va foydalanishga topshirish bosqichida xavfsizlik talablariga rioya etilishi ustidan nazoratni kuchaytirishga xizmat qilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijalari 7 ta (3 ta xalqaro, 4 ta respublika) ilmiy-amaliy konferensiyalarda muhokamadan o'tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 12 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 7 ta, shundan 4 ta milliy, 3 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 140 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 **“Transport sohasida davlat boshqaruvining ilmiy-nazariy va metodologik asoslari tahlili”** deb nomlangan birinchi bobida transport sohasidagi davlat boshqaruvining huquqiy mohiyati tahlil qilingan. Unda mazkur boshqaruv tizimining ma'muriy-buyruqbozlikka asoslangan modeldan ommaviy va xususiy huquq me'yorlarini uyg'unlashtiruvchi murakkab huquqiy tuzilmaga aylanish jarayoni yoritilgan.

Jahon yurisprudensiyasida shakllangan boshqaruv modellarini o'rganish doirasida turli huquqiy tizimlarning yondashuvlari o'zaro qiyoslangan. Jumladan, L. fon Shteyn, M. Dyuverje va A. Fayol qarashlari bilan bog'liq kontinental Yevropa maktabining ijtimoiy-institutsional yondashuvi V. Vilson hamda M. Veber asarlarida ifodalangan anglo-amerika boshqaruv modeli bilan taqqoslangan. Shuningdek, Osiyo-Tinch okeani mintaqasida davlat kapitalizmi va raqamli klasterlarning integratsiyasiga asoslangan boshqaruv tajribasining milliy qonunchilikni rivojlantirish uchun ahamiyatli jihatlari ko'rsatib berilgan.

Transport boshqaruvining ijtimoiy asoslarini tadqiq etishda E. Reynye va J.-P. Orfyoyllarning harakatlanish imkoniyatini shaxs huquqlarini amalga oshirishning muhim sharti sifatida baholovchi qarashlariga murojaat qilingan. Dissertant ushbu yondashuvni qo'llab-quvvatlagan holda, S. Ferening ilmiy qarashlarini milliy qonunchilik nuqtayi nazaridan rivojlantiradi. Tadqiqotda an'anaviy *“hamma uchun transport huquqi”* konsepsiyasidan aholining ijtimoiy himoyaga muhtoj qatlamlarini qo'llab-quvvatlashga yo'naltirilgan *“maqsadli (shartli) transport huquqi”* modeliga o'tish tendensiyasi asoslangan. Mazkur yondashuv jamoat transportini umumiy tartibda subsidiyalash mexanizmlarini qayta ko'rib chiqish va *“brutto-shartnoma”* modelidan foydalanishning nazariy asoslaridan biri sifatida baholangan.

Globallashtirish sharoitida milliy transport huquqi bilan xalqaro standartlar o'rtasida yuzaga keladigan kollizion masalalar O.N. Sadikov va G.M. Velyaminovning ilmiy qarashlari asosida ko'rib chiqilgan. Muallif davlatlarning ayrim yurisdiksiyaviy vakolatlarini xalqaro kelishuvlar doirasida cheklashi yoki muvofiqlashtirishini suverenitetdan voz kechish emas, balki huquqiy integratsiyaning amaliy vositasi sifatida baholaydi. Dissertatsiyada transchegaraviy tashuvlarga nisbatan qo'llaniladigan ayrim kollizion me'yorlar zamonaviy transport munosabatlarining ehtiyojlariga to'liq javob bermasligi qayd etilgan. Shu munosabat bilan L.P. Anufriyevaning moddiy huquq normalarini unifikatsiya qilishga oid nazariy yondashuvlaridan foydalanish maqsadga muvofiqligi asoslangan.

A. Tinel, Y. Funk va V. Xvaleyning qarashlariga tayangan holda, xalqaro konvensiyalar hamda milliy huquq tizimi o'rtasida yuzaga keladigan ayrim bo'shliqlarni bartaraf etish bo'yicha mualliflik yondashuvi taklif qilingan. Unga ko'ra, FIATA qoidalarini kabi xalqaro savdo odatlari va nodavlat tijorat qoidalarini ifodalovchi *“Lex Mercatoria”* me'yorlarini milliy huquqda tan olish hamda

qo'llash mexanizmlarini belgilash lozim. Dissertatsiyada mazkur yondashuv kollizion xavflarni kamaytirish vositalaridan biri sifatida baholangan.

Transport boshqaruvini raqamlashtirish hamda sohaga sun'iy intellekt texnologiyalarini joriy etish masalalari I.A. Kuzminning qarashlari bilan qiyosiy o'rganilgan. I.A. Kuzmin raqamlashtirishning transport xarajatlarini kamaytirishdagi ahamiyatiga e'tibor qaratsa, dissertant uning huquqiy oqibatlari kengroq ekanini ta'kidlaydi. Muallifning fikricha, raqamlashtirish transport sohasida yangi turdagi huquqiy munosabatlarning shakllanishiga olib keladi hamda sun'iy intellekt asosidagi tizimlar xatolari natijasida yuzaga keladigan javobgarlikni belgilashni talab etadi. Shu bilan birga, bunday texnologiyalar qo'llanilganda fuqarolarning huquqlarini himoya qiluvchi ma'muriy-huquqiy kafolatlarni kuchaytirish zarurati asoslangan. Mazkur yondashuv L.G. Matveyevaning raqamli profillarga oid qarashlari bilan qiyoslangan.

Davlat-xususiy sheriklikning huquqiy tabiatini tahlil qilishda V.A. Yegiazarovning uni fuqarolik-huquqiy munosabatlar doirasida izohlovchi yondashuvi mazkur institutning barcha xususiyatlarini qamrab olmasligi ko'rsatilgan. D.I. Videtskix, E.A. Shamanina va S.A. Gureyevlarning qarashlariga tayangan holda, davlat-xususiy sheriklik davlat hamda xususiy sektor manfaatlari va vakolatlarini birlashtiruvchi kompleks huquqiy institut sifatida baholangan. Shu sababli konsessiya va BOT – qurish, foydalanish va keyinchalik obyektni davlatga topshirishga asoslangan loyihalarni faqat oddiy tadbirkorlik bitimlari sifatida talqin qilish yetarli emasligi qayd etilgan. Bunday loyihalarda xususiy sherik davlat bilan hamkorlikda ayrim ommaviy ahamiyatga ega vazifalarni bajaradi. Shu asosda davlat-xususiy sheriklik loyihalarida qo'llaniladigan konsessiya shartnomalarining asosiy shartlari va standartlarini birxillashtirish zarurati asoslangan.

Ekologik inqirozlar va xavfsizlik talablarining transport huquqiga ta'siri S. Shile hamda D. Kleyning iqlim rejimlariga oid qarashlari asosida yoritilgan. Dissertatsiyada ekologik xavfsiz transportni huquqiy jihatdan qo'llab-quvvatlash davlat tartibga solishining ustuvor yo'nalishlaridan biriga aylanayotgani qayd etilgan. S. Grem va S. Marvinning "bo'lingan urbanizm", ya'ni zamonaviy infratuzilma imkoniyatlaridan foydalanishda ijtimoiy guruhlar o'rtasida tafovutlar yuzaga kelishi haqidagi konsepsiyasi bilan qiyosiy munozara olib borilgan. Muallif davlat-xususiy sheriklik shartnomalarida inklyuzivlik talablarini belgilash ekologik transport xizmatlaridan foydalanishdagi ijtimoiy tengsizlikni kamaytirishga xizmat qilishi mumkinligini asoslaydi.

Transport xavfsizligini ta'minlash masalalarida V.I. Vasilenkoning ma'muriy nazoratning ustuvorligiga oid qarashlari tahlil qilingan. V.D. Bordunovning xalqaro fuqaro aviatsiyasi, G.G. Ivanovning esa, dengiz transporti xavfsizligiga oid ilmiy xulosalari IKAOning Chikago konvensiyasi va IMOning SOLAS konvensiyasi talablari bilan bog'liq holda ko'rib chiqilgan. G.V. Ignatenko va O.I. Tiunovning xalqaro huquq normalarini milliy huquqqa implementatsiya qilishga oid doktrinalariga tayangan holda, mazkur standartlarni milliy qonunchilikka izchil joriy etish transport xavfsizligini ta'minlashning muhim huquqiy kafolatlaridan biri ekanligi asoslangan.

Milliy transport boshqaruvining tarixiy rivojlanishi uzviylik tamoyili asosida besh bosqichli davrlashtirish doirasida tadqiq etilgan. Qadimgi va oʻrta asrlardagi transport munosabatlarini oʻrganishda akademik E.V. Rtveladze va B.A. Litvinskiyning qarashlari rivojlantirilgan. Soʻgʻd savdogarlarining xorijiy hududlardagi alohida huquqiy maqomi “Lex Mercatoria”ning tarixiy analoglaridan biri sifatida talqin qilingan. A.A. Asqarov va Sh.Z. Urazayevning izlanishlari asosida esa, Temuriylar davridagi “Barid” tizimining transport, aloqa hamda tashkiliy nazorat vazifalarini bajargani koʻrsatib berilgan.

Chor Rossiyasi va Sovet hokimiyati davridagi transport boshqaruvi O.S. Ioffe, S.N. Bratanovskiy hamda V.S. Gryaznovning nazariy xulosalari asosida tanqidiy baholangan. Ushbu davrlarda transport munosabatlarida xususiy-huquqiy tartibga solish doirasi keskin qisqarib, maʼmuriy va rejali boshqaruv usullari ustunlik qilgani koʻrsatilgan.

Mustaqillikning dastlabki davri, yaʼni 1991–2016-yillardagi islohotlar B.P. Yeliseyev, G.I. Tunkin, M.Sh. Usmanov va Ye.D. Frolovaning qarashlari bilan qiyoslangan. Mazkur bosqichda davlat ishtirokidagi korporativ boshqaruv tuzilmalari shakllanishi hamda transport tizimining bozor iqtisodiyoti mexanizmlariga bosqichma-bosqich moslashuvi yoritilgan.

Tadqiqotning asosiy nazariy xulosalaridan biri 2017-yildan keyingi davrda transport boshqaruvida yuz bergan liberal-institutsional oʻzgarishlarga taalluqlidir. T.O. Kolomoyets va V.K. Kolpakovning maʼmuriy huquqqa oid qarashlari asosida 2019-yilda Transport vazirligining tashkil etilishi transport sohasidagi normativ-huquqiy tartibga solish vakolatlarini xoʻjalik-tijorat funksiyalaridan institutsional jihatdan ajratish yoʻlidagi muhim bosqich sifatida baholangan. Muallif A.V. Torkunov va I.S. Lukasevich-Krutnikning ilmiy qarashlariga tayangan holda, transport sohasidagi davlat boshqaruvi transport diplomatiyasini rivojlantirish, davlat-xususiy sheriklik loyihalari uchun huquqiy sharoit yaratish va intellektual transport tizimlarini boshqarish kabi yangi vazifalarni qamrab olayotganini asoslaydi. Shu tariqa, davlatning transport sohasidagi roli bevosita xoʻjalik yuritishdan proaktiv tartibga solish va strategik muvofiqlashtirish modeliga oʻtayotgani haqidagi mualliflik pozitsiyasi ilgari surilgan.

Dissertatsiyaning **“Oʻzbekistonda transport sohasini boshqarishning huquqiy va tashkiliy mexanizmlari tahlili”** deb nomlangan ikkinchi bobida transport sohasidagi amaldagi huquqiy muammolar, davlat organlari vakolatlarining oʻzaro nisbatlari, institutsional hamkorlik hamda raqamlashtirish jarayonlarining qonunchilikka taʼsiri nazariy va empirik jihatdan tadqiq etilgan. Doktrinal tahlil transport xizmatlari hajmi, yoʻlovchi tashish koʻrsatkichlari va aviatsiya bozoridagi xususiy sektor ulushiga oid statistik maʼlumotlar bilan asoslangan. Jumladan, 2024–2025-yillarda sohada koʻrsatilgan xizmatlar hajmi 125 trillion soʻmdan 188 trillion soʻmga oshgani, yoʻlovchi tashish hajmi 7,3 milliard nafarga yetgani hamda fuqarolik aviatsiyasidagi 16 ta rezident aviakompaniyaning 14 tasi xususiy sektorga tegishli ekani qayd etilgan. Muallif ushbu koʻrsatkichlarni davlatning bevosita xoʻjalik yurituvchi subyekt sifatidagi ishtiroki qisqarib, uning raqobat muhitini tartibga soluvchi va kafolatlovchi

funksiyalari kuchayib borayotganini ko'rsatuvchi omillardan biri sifatida baholaydi.

Transport munosabatlarining huquqiy tabiatini o'rganishda S.Y. Morozovning ommaviy va xususiy huquq normalari nisbatiga oid qarashlari hamda A.A. Zohidovning "**vaziyatli model**" g'oyasi qiyosiy tahlil qilingan. Dissertant transport tizimini elementlari o'zaro bog'langan murakkab tashkiliy-huquqiy majmua sifatida baholaydi. Shu bilan birga, Ye.N. Shuravina va I.V. Kosyakovaning vertikal boshqaruvga oid qarashlari bilan munozaraga kirishib, qat'iy markazlashtirilgan boshqaruv modeli zamonaviy transport munosabatlarining barcha ehtiyojlarini qamrab olmasligini ko'rsatadi. Muallif boshqaruv vakolatlarini oqilona nomarkazlashtirish va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlaridan foydalanishni transport sohasini boshqarishni takomillashtirishning muhim yo'nalishlari sifatida asoslaydi.

Ushbu bobda davlat boshqaruvi va nazorat organlari vakolatlarining o'zaro kesishishi hamda ayrim funksiyalarning takrorlanishi alohida ilmiy-tanqidiy yo'nalish sifatida o'rganilgan. K.M. Raximov, E.Z. Xaitbayev va T.S. Seytmemetovanning ilmiy qarashlariga tayangan holda, Transport vazirligi, Transport nazorati inspeksiyasi va Ichki ishlar vazirligi, shu jumladan Yo'l harakati xavfsizligi xizmati vakolatlarining yo'l harakati xavfsizligi hamda transport infratuzilmasini nazorat qilish sohasida o'zaro tutashadigan jihatlari tahlil qilingan.

Xususan, O'zbekiston Respublikasi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksining 248 va 254¹-moddolari, "Yo'l harakati to'g'risida"gi hamda "Avtomobil yo'llari to'g'risida"gi qonunlar doirasida davlat organlarining nazorat vakolatlari o'rganilgan. Dissertatsiyada ayni bir obyekt yoki holat yuzasidan bir nechta davlat organi tomonidan nazorat tadbirlari o'tkazilishi xo'jalik yurituvchi subyektlar faoliyatiga ortiqcha ma'muriy yuk keltirib chiqarishi mumkinligi ko'rsatilgan. Shu munosabat bilan nazorat predmetlari, vakolatli organlar va javobgarlik choralari qo'llash asoslarini aniq chegaralash zarurati ilgari surilgan.

Mazkur muammoni hal etishda Sh.O. Saidmurodovanning vakolatlarni aniq chegaralashga oid taklifi va S.N. Zaykovaning maxsus komissiyalar tashkil etish haqidagi qarashlari ko'rib chiqilgan. Dissertant ushbu tashkiliy choralarni tavakkalchilikka asoslangan nazorat modeli bilan to'ldirish lozimligini ta'kidlaydi. V.I. Mayorov va V.I. Liseyenkonning yondashuvlariga tayangan holda, nazorat organlarining axborot tizimlarini elektron "**Yo'l varaqasi**" hamda "**Transport nazorati**" yagona integratsiyalashgan tizimi doirasida o'zaro bog'lash taklif etilgan. Muallif mazkur tizimda ma'lumotlarning o'zgarmasligi va kuzatuvchanligini ta'minlash uchun blokcheyn texnologiyasidan foydalanish imkoniyatini ham ko'rib chiqadi.

Dissertatsiyada transport boshqaruvini raqamlashtirish, intellektual transport tizimlarining huquqiy maqomi va sun'iy intellekt texnologiyalarini tartibga solish masalalari alohida o'rganilgan. A.S. Kucharovning raqamli logistika va transchegaraviy elektron platformalarga oid qarashlarini rivojlantirgan holda, muallif transportga oid ruxsat berish tartib-taomillarining elektron shaklga o'tkazilishi boshqaruv jarayonlaridagi inson omilini kamaytirishini ta'kidlaydi.

Jumladan, 2024-yilda “**E-avto ruxsatnoma**” tizimi orqali 272 mingta ruxsatnoma blankasi avtomatlashtirilgan tartibda taqsimlangani, 2025-yilda esa, “**e-Permit**” elektron tizimi xalqaro tashuvlar amaliyotiga joriy etilgani qayd etilgan. Mazkur misollar transport boshqaruvida ma’lumotlarga asoslangan va avtomatlashtirilgan qaror qabul qilish mexanizmlarining kengayib borayotganini ko’rsatuvchi amaliy natijalar sifatida baholangan.

S.V. Shatilovning buyumlar interneti – IoT texnologiyalariga oid qarashlari hamda Ye.V. Protas va Y.A. Tarasenkoning avtomatik ijro etiluvchi raqamli kelishuvlar haqidagi fikrlari asosida jamoat transportidagi elektron to’lov mexanizmlari tahlil qilingan. Poytaxt jamoat transportida “**Face Pay**” tizimining joriy etilishi biometrik identifikatsiya va avtomatik to’lov jarayonining amaliy ko’rinishi sifatida baholangan. Muallif bunday munosabatlarni amaldagi fuqarolik qonunchiligi doirasida aniq tartibga solish zarurligini qayd etib, avtomatik ravishda tuziladigan va bajariladigan elektron bitimlarning huquqiy xususiyatlarini O’zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksida belgilashni taklif qiladi.

Sun’iy intellekt texnologiyalarining transport vositalarini boshqarishda qo’llanilishi bilan bog’liq yuridik javobgarlik masalalari bobning munozarali yo’nalishlaridan birini tashkil etadi. Muallif Y.P. Keropyanning sun’iy intellektni mustaqil huquq subyekti sifatida tan olish imkoniyatiga oid ilmiy farazlarini tahlil qilib, ushbu yondashuvni to’liq qo’llab-quvvatlamaydi. Dissertant to’rtinchi va beshinchi darajadagi avtonom transport vositalarini boshqaruvchi sun’iy intellekt tizimiga “*elektron shaxs*” maqomini berish o’rniga, uni “*cheklangan huquqli elektron yordamchi*” yoki “*elektron agent*” sifatida tartibga solishni taklif etadi.

Avtonom transport vositasi ishtirokida yo’l-transport hodisasi yuz berganda javobgarlikni sun’iy intellekt tizimining o’ziga yuklash o’rniga, dasturiy ta’minotni ishlab chiquvchi, transport vositasini ishlab chiqaruvchi, operator yoki boshqa tegishli subyektlar o’rtasida taqsimlash zarurligi asoslangan. Shu munosabat bilan mahsulotdagi nuqson uchun javobgarlik va kiberxavflarni sug’urtalash mexanizmlarini joriy etish taklif qilingan.

Transport vazirligi tizimi xodimlari va soha olimlaridan iborat 320 nafar respondent ishtirokida o’tkazilgan ijtimoiy so’rov natijalari ham sun’iy intellektning huquqiy maqomiga oid mualliflik taklifini baholashda foydalanilgan. Respondentlarning 72,1 foizi sun’iy intellekt tizimlariga mustaqil yuridik subyektlik yoki “elektron shaxs” maqomini berishni qo’llab-quvvatlamagan. Ular javobgarlikni tegishli jismoniy va yuridik shaxslar zimmasida saqlab qolish hamda sun’iy intellektni yordamchi texnologik vosita sifatida tartibga solishga ustuvorlik bergan. Mazkur natijalar muallif taklifining soha mutaxassisleri orasidagi qo’llab-quvvatlanish darajasini ko’rsatadi, biroq uning huquqiy jihatdan maqbulligini mustaqil ravishda isbotlamaydi.

L.M. Malyoshinaning kiberxavfsizlikka oid qarashlariga tayangan holda, transport tizimlarining raqamli infratuzilmasini huquqiy muhofaza qilish masalalari ham tahlil qilingan. Dissertatsiyada “*transportning kritik axborot infratuzilmasi*” tushunchasini milliy qonunchilikda mustahkamlash hamda transport vositalari va yo’l infratuzilmasi o’rtasida axborot almashinuvini ta’minlovchi V2X texnologiyalarining huquqiy maqomini belgilash taklif etilgan.

Shuningdek, bunday tizimlarga qaratilgan kiberhujumlarning ijtimoiy xavflilik darajasini hisobga olgan holda, javobgarlik choralari differensiallashtirish zarurligi ko'rsatilgan.

Bobning yakuniy paragrafida transport huquqi sohasida kadrlar tayyorlash va transport yurisprudensiyasini rivojlantirish masalalari ko'rib chiqilgan. J. Fludning huquqiy ta'limdagi politsentrik modelga oid nazariyasi hamda V.V. Kompaniyets, N.J. Nazarova va A.A. Muhamedovning inson omiliga bag'ishlangan tadqiqotlari asosida **transport yuristining** zamonaviy kasbiy kompetensiyalari tahlil qilingan.

S.S. Saidaliyev va A.I. Zemlinning qarashlariga tayangan holda, transport yuristi moddiy va protsessual huquq normalari bilan bir qatorda *Legal Tech*, *blokcheyn texnologiyalari*, *logistika injiniringi* va *xalqaro savdo qoidalarini* ham tushunishi lozimligi ta'kidlangan. J.S. Fayzullayevning logistika injiniringiga oid konsepsiyasidan foydalanib, muallif transport yuristini turli huquqiy, texnologik va iqtisodiy bilimlarni o'zaro bog'lay oladigan multidisiplinar mutaxassis sifatida tavsiflaydi.

A.R. Akperova va Y.P. Voljankinaning *elektron ta'lim* va *virtual reallik* simulyatsiyalaridan foydalanishga oid tavsiyalari asosida transport sohasi xodimlarining malakasini oshirish shakllari tahlil qilingan. Dissertatsiyada elektron ta'lim va *VR-simulyatsiyalar* yordamida o'zlashtirilgan dasturlar natijalarini tan olish mezonlarini normativ jihatdan belgilash, shuningdek, ta'lim standartlariga "*Smart Policing*" va "*Smart Governance*" bilan bog'liq bilim va ko'nikmalarni kiritish taklif etilgan.

Professor-o'qituvchilar va talabalar o'rtasida o'tkazilgan so'rov natijalariga ko'ra, respondentlarning 75,5 foizi amaldagi yuridik kadrlar tayyorlash tizimini raqamli iqtisodiyot ehtiyojlariga yetarli darajada mos emas deb baholagan va Legal Tech hamda blokcheyn texnologiyalariga oid fanlarni ta'lim dasturlariga kiritishni qo'llab-quvvatlagan. Muallif ushbu natijalarni transport huquqi sohasida multidisiplinar ta'lim modelini rivojlantirish zaruratini ko'rsatuvchi empirik omillardan biri sifatida keltiradi.

Bob yakunida transport sohasidagi institutsional, ma'muriy, raqamli va kollizion muammolarni tizimli hal etishning qonunchilikka oid yo'nalishlari umumlashtirilgan. N.A. Duxnoning transport qonunchiligini kodifikatsiya qilishga oid konsepsiyasini rivojlantirgan holda, tarqoq normativ-huquqiy hujjatlarni qayta ko'rib chiqish va transport munosabatlarini kompleks tartibga soluvchi **Transport kodeksi**ni qabul qilish taklif etilgan. Muallifning fikricha, bunday kodeks xususiy-huquqiy tartibga solish imkoniyatlari bilan transport xavfsizligi, davlat nazorati va ommaviy manfaatlarni muvozanatlashtirishi lozim. Kodeksning qabul qilinishi milliy transport qonunchiligining tizimliliigi va huquqiy aniqligini oshirish, shuningdek, mamlakatning tranzit salohiyatini rivojlantirishga xizmat qiluvchi huquqiy omillardan biri sifatida baholangan.

Dissertatsiyaning "**Transport sohasida davlat boshqaruvinining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish istiqbollari**" deb nomlangan uchinchi bobida raqamlashtirish va ekologik transformatsiya sharoitida Yevropa Ittifoqi,

Osiyo-Tinch okeani mintaqasi hamda Shimoliy Amerika davlatlarida shakllangan transport boshqaruvi modellari qiyosiy-huquqiy jihatdan tahlil qilingan.

Yevropa Ittifoqining transport siyosatini o'rganishda a'zo davlatlarning ayrim tartibga solish vakolatlarini umumiy institutlar darajasida amalga oshirish mexanizmlariga alohida e'tibor qaratilgan. M. Finger va T. Xolvadning ilmiy qarashlariga tayangan holda, Yevropa transport makoni milliy transport siyosatlarini o'zaro muvofiqlashtiruvchi hamda bozor tamoyillariga asoslangan transmilliy huquqiy tizim sifatida baholangan.

Mazkur integratsiyalashgan modelning muhim amaliy ko'rinishi sifatida **Transevropa transport tarmog'i – TEN-T** tahlil qilingan. M. Turroning yondashuvlariga tayangan holda, ushbu tarmoq Yevropa miqyosidagi infratuzilmaviy ustuvorliklarni belgilash, transchegaraviy transport loyihalarini muvofiqlashtirish va milliy transport tarmoqlari o'rtasidagi uzviylikni ta'minlash vositasi sifatida baholangan. Dissertant TEN-T mexanizmlari milliy proteksionizm va mahalliy siyosiy manfaatlarining transchegaraviy transport loyihalariga salbiy ta'sirini kamaytirishga xizmat qilishini ta'kidlaydi.

K.A. Neshning ilmiy izlanishlari asosida Yevropa Ittifoqining temir yo'l transportini liberallashtirishga qaratilgan "Temir yo'l paketlari" tahlil qilingan. Mazkur hujjatlarda temir yo'l infratuzilmasini boshqarish bilan tashish xizmatlarini ko'rsatish funksiyalarini institutsional va hisob jihatidan ajratish, bozorga kirish imkoniyatlarini kengaytirish hamda diskriminatsion sharoitlarning oldini olishga qaratilgan talablar belgilangan. Muallif ushbu mexanizmlarni temir yo'l transportida raqobat muhitini rivojlantirish usullaridan biri sifatida baholaydi.

Yevropa Ittifoqi transport huquqiga ekologik talablar va raqamli boshqaruv mexanizmlarining kirib kelishi bobning alohida yo'nalishi sifatida o'rganilgan. **"Fit for 55"** chora-tadbirlari paketi hamda 2035-yildan boshlab yangi avtomobillarga nisbatan emissiya talablarini keskinlashtirish siyosati misolida transport va ekologiya huquqi o'rtasidagi o'zaro ta'sir tahlil qilingan. L. Kremerning transport huquqi ekologik tartibga solish ta'sirida o'z mustaqilligini yo'qotishi mumkinligi haqidagi qarashlari bilan munozaraga kirishilgan.

Dissertant ekologik standartlarning transport huquqiga kiritilishi uning mustaqilligini yo'qotishini emas, balki tartibga solish predmetining kengayishini anglatishini ta'kidlaydi. Muallifning fikricha, emissiya cheklovlari va boshqa ma'muriy-iqtisodiy choralar avtomobil ishlab chiqaruvchilarni ekologik xavfsiz texnologiyalarga o'tishga undovchi huquqiy vositalardan biri bo'lib xizmat qiladi.

Raqamli transport infratuzilmasini o'rganishda M. Xildebrandtning algoritmik tartibga solish va **"code as law"** konsepsiyasiga oid qarashlari tahlil qilingan. Shuningdek, shaxsga doir ma'lumotlarni himoya qilishga qaratilgan GDPR talablarining transport xizmatlari, biometrik identifikatsiya, geolokatsiya ma'lumotlari va avtomatlashtirilgan qarorlar qabul qilishga ta'siri ko'rib chiqilgan. Muallif transportni raqamlashtirish jarayonida samaradorlik bilan bir qatorda shaxsiy hayot daxlsizligi, ma'lumotlarning xavfsizligi va algoritmik qarorlar ustidan inson nazoratini ta'minlash zarurligini asoslaydi.

E. Shimanskaning *"Mobillik paketi"* bilan bog'liq ijtimoiy demping va yashirin proteksionizm xavflariga oid qarashlari tahlil qilinib, mehnat sharoitlari,

haydovchilarning dam olish vaqti, yo‘l harakati xavfsizligi hamda erkin bozor tamoyillari o‘rtasidagi muvozanat masalasi yoritilgan. Dissertant iqtisodiy erkinlik mutlaq xususiyatga ega emasligini, u ijtimoiy himoya va transport xavfsizligi talablarini hisobga olgan holda amalga oshirilishi lozimligini ta’kidlaydi.

Yevropa Ittifoqining transport huquqini bir xilda talqin qilish va qo‘llashda Yevropa Ittifoqi Sudining o‘rni K. Lenerts va P. Van Nuffelning qarashlari asosida o‘rganilgan. Sud amaliyoti Yevropa Ittifoqi huquqi normalarining mazmunini aniqlashtirish, a‘zo davlatlar majburiyatlarini talqin qilish va umumiy transport bozorining huquqiy yaxlitligini ta‘minlashning muhim vositasi sifatida baholangan.

J.F. Linnning Yevropa integratsiyasi modelini Markaziy Osiyo sharoitiga bevosita ko‘chirish imkoniyatlari cheklanganiga oid qarashlari tanqidiy tahlil qilingan. Dissertant Yevropa modelini to‘liq qabul qilish emas, balki uning transchegaraviy transportni muvofiqlashtirish, hujjatlarni raqamlashtirish va ma‘lumotlar shaffofligini ta‘minlashga oid ayrim mexanizmlaridan foydalanish mumkinligini asoslaydi. Shu nuqtayi nazardan, tranzit hujjatlarining haqiqiyliigi va kuzatuvchanligini ta‘minlashda taqsimlangan reyestr yoki blokcheyn texnologiyalaridan foydalanish imkoniyati milliy qonunchilik uchun istiqbolli yo‘nalish sifatida ko‘rsatilgan.

Osiyo-Tinch okeani mintaqasidagi transport boshqaruvi modeli davlatning faol iqtisodiy ishtiroki, uzoq muddatli infratuzilmaviy rejalashtirish va texnologik innovatsiyalarni qo‘llab-quvvatlash bilan tavsiflangan. J. Chjanning qarashlari asosida mazkur modelning G‘arb davlatlaridagi liberal bozor mexanizmlaridan farqli jihatlari yoritilgan.

Xitoyning **“Bir makon, bir yo‘l”** tashabbusi hamda elektromobillar sanoatini rivojlantirishga qaratilgan davlat siyosati o‘rganilgan. V. Syan va D. Kongning yonilg‘i tejamkorligi hamda yangi energiya manbalarida harakatlanuvchi transport vositalari kvotalarini birlashtiruvchi “qo‘shaloq kredit” tizimiga oid qarashlari yoritilgan. Muallif mazkur mexanizm ishlab chiqaruvchilarni yonilg‘i samaradorligini oshirish va elektromobillar ishlab chiqarishga rag‘batlantirishini ta’kidlaydi.

Shuningdek, elektromobillarni quvvatlash stansiyalarini shaharsozlik va transport infratuzilmasining tarkibiy elementi sifatida tartibga solish tajribasi tahlil qilingan. Dissertant quvvatlash infratuzilmasini qurish bo‘yicha minimal majburiy talablar belgilanishi elektromobillar bozorini rivojlantirishga xizmat qilishini qayd etadi.

Tadqiqotda Yaponiya tajribasini o‘rganishda **JR Group** kompaniyalarining xususiylashtirilishi va temir yo‘l transportidagi ommaviy xizmat majburiyatlari ko‘rib chiqilgan. T. Shibayamaning favqulodda vaziyatlarda transport xizmatlari uzluksizligini ta‘minlashga oid qarashlari asosida tijorat manfaatlari bilan jamoat xavfsizligi va aholining harakatlanish ehtiyojlari o‘rtasidagi nisbat tahlil qilingan. Dissertatsiyada favqulodda vaziyatlarda transport xizmatining uzluksizligini ta‘minlash majburiyati xususiy operatorlarning ommaviy ahamiyatga ega funksiyalarini huquqiy jihatdan belgilash vositasi sifatida baholangan.

Janubiy Koreya tajribasida Pusan va Inchxon portlarini boshqarishning institutsional hamda moliyaviy mexanizmlari I. Kimning ilmiy qarashlari asosida o'rganilgan. Muallif portlarni operativ boshqarishda muayyan mustaqillik berilishi bilan strategik rejalashtirish va infratuzilmaviy moliyalashtirishda markaziy davlat ishtirokining uyg'unlashganiga e'tibor qaratadi.

S. Yangning avtonom transport vositalaridan foydalanish va ular ishtirokidagi hodisalarda javobgarlikni taqsimlashga oid qarashlari asosida Janubiy Koreyaning tajriba hududlari, xavfsizlik talablari va sug'urta mexanizmlariga oid yondashuvlari tahlil qilingan. Dissertant ushbu tajribani avtonom transport vositalarini huquqiy tartibga solishning milliy modelini ishlab chiqishda foydalanish mumkin bo'lgan yo'nalishlardan biri sifatida baholaydi.

T. Grafovaning xulosalari bilan qiyoslash asosida Osiyo davlatlarida davlatning faol ishtiroki va proaktiv rejalashtirish transport infratuzilmasini jadal rivojlantirishga yordam berishi ko'rsatilgan. Shu bilan birga, dissertant bunday modelning milliy sharoitga tatbiqi davlat aralashuvining chegaralari, xususiy sektor erkinligi, moliyaviy barqarorlik va qarorlar shaffofligi bilan muvozanatlashtirilishi lozimligini qayd etadi.

Shimoliy Amerika, xususan AQSH va Kanada transport boshqaruvi modellari federalizm, hududiy vakolatlarning kengligi hamda xususiy kapitalning sezilarli ishtiroki bilan tavsiflangan. R.V. Pul va X. Mertinsning tadqiqotlari asosida mazkur modelning Yevropa Ittifoqi va ayrim Osiyo davlatlari tizimlaridan farqli institutsional jihatlari yoritilgan.

AQSH Konstitutsiyasining "Savdo to'g'risidagi bandi" asosida transportni tartibga solishda federal hukumat va shtatlar vakolatlarining o'zaro nisbati tahlil qilingan. Shuningdek, 1978-yildagi aviatsiya va 1980-yildagi temir yo'l transportini deregulyatsiya qilishga qaratilgan qonunchilik islohotlari ko'rib chiqilgan. K. Uinstonning iqtisodiy samaradorlikka oid qarashlari hamda P.S. Dempsining deregulyatsiyaning ijtimoiy oqibatlariga doir tanqidiy pozitsiyasi qiyoslangan.

Dissertant deregulyatsiya raqobatni kuchaytirishi va xarajatlarni kamaytirishi mumkinligini, biroq xizmatlarning hududiy mavjudligi, tariflarning ijtimoiy maqbulligi va xavfsizlik talablariga salbiy ta'sir ko'rsatish ehtimoli ham mavjudligini ta'kidlaydi. Shu asosda bozor erkinligi bilan davlatning ijtimoiy va xavfsizlikka oid majburiyatlari o'rtasida muvozanat saqlanishi zarurligi ko'rsatilgan.

Kanada tajribasida 1996-yilgi "Kanada transporti to'g'risida"gi qonunning transport bozoriga ta'siri T.X. Oumning qarashlari asosida tahlil qilingan. D. Gillenning tadqiqotlariga tayangan holda, havo harakatini boshqarish funksiyasining mustaqil notijorat tashkilotga o'tkazilishi institutsional jihatdan o'rganilgan. Muallif mazkur modelni davlat tomonidan normativ nazoratni saqlab qolgan holda operativ boshqaruv funksiyalarini mustaqil tuzilmaga berish tajribasi sifatida baholaydi.

B.A. Teylorning qarashlari bilan qiyoslash orqali bunday institutsional model ayrim ma'muriy jarayonlarni soddalashtirishi va boshqaruv moslashuvchanligini oshirishi mumkinligi ko'rsatilgan. Biroq ushbu tajribani milliy tizimga tatbiq etishda

xavfsizlik ustidan davlat nazorati, tashkilotning hisobdorligi va xizmatlarning uzluksizligi kafolatlari saqlanishi lozimligi ta'kidlangan.

Bobning yakuniy qismida ekologik va raqamli transportni rag'batlantirish bo'yicha Yevropa Ittifoqi hamda Xitoy tajribalarining o'zaro farqli jihatlari qiyoslangan. M. Li va M. Loransning moliyaviy preferensiyalar, ekologik transformatsiya va ijtimoiy adolatga oid qarashlari asosida iqtisodiy rag'batlantirish choralarining turli ijtimoiy guruhlariga ta'siri tahlil qilingan.

Muallif milliy transport tizimini modernizatsiya qilishda xorijiy modellardan birini to'liq ko'chirish maqsadga muvofiq emasligini qayd etadi. Dissertatsiyada Yevropa Ittifoqining ekologik standartlar, shaxsga doir ma'lumotlarni himoya qilish va transchegaraviy muvofiqlashtirishga oid tajribasini Xitoy hamda Janubiy Koreyaning infratuzilmaviy rejalashtirish, texnologik yechimlarni tezkor joriy etish va davlat tomonidan strategik qo'llab-quvvatlash mexanizmlari bilan uyg'unlashtirish taklif qilingan.

Mazkur gibrid yondashuv milliy huquq tizimi, iqtisodiy imkoniyatlar, davlat boshqaruvi tuzilmasi va aholining ijtimoiy ehtiyojlariga moslashtirilishi lozimligi ta'kidlangan. Muallif bunday yondashuvni mamlakat transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish, tranzit salohiyatini rivojlantirish va Transport kodeksini ishlab chiqishning nazariy-uslubiy asoslaridan biri sifatida baholaydi.

Tadqiqot doirasida vazirlik xodimlari, professor-o'qituvchilar va bo'lajak mutaxassislardan iborat 320 nafar respondent o'rtasida o'tkazilgan so'rov natijalari ham Transport kodeksini qabul qilish taklifini baholashda foydalanilgan. Respondentlarning 71,9 foizi Transport kodeksini qabul qilish transport qonunchiligining tarqoqligini kamaytirishga xizmat qilishi mumkinligini qo'llab-quvvatlagan. Mazkur natijalar kodifikatsiya g'oyasining soha vakillari orasidagi qo'llab-quvvatlanish darajasini ko'rsatadi, biroq kodeksning samaradorligi yoki mamlakat tranzit salohiyatini kafolatlashini o'z-o'zidan isbotlamaydi.

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

XULOSA

O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvining tashkiliy-huquqiy asoslarini takomillashtirishga doir olib borilgan tadqiqotlar natijasida quyidagi ilmiy xulosalar, taklif hamda tavsiyalar ishlab chiqildi:

I. Ilmiy-nazariy xulosalar:

1. Bugungi kunda O'zbekistonda transport sohasidagi davlat boshqaruvi ma'muriy-buyruqbozlik usulidan voz kechib, ommaviy va xususiy huquqni o'zida birlashtirgan **aralash (gibrid)** tizimga aylanmoqda. Bu jarayonda davlat bevosita xo'jalik yurituvchi va monopolist bo'lish o'rniga, sog'lom raqobatni kafolatlovchi hamda jamiyatning transportga bo'lgan ehtiyojini qondiruvchi boshqaruvchiga (regulyatorga) aylanishi lozim.

2. O'zbekiston hududida transport tizimini davlat tomonidan boshqarish tarixi va uning huquqiy tadrijini ilk bor tizimli ravishda tadqiq etishning metodologik asosi ishlab chiqildi. Unga ko'ra, milliy transport huquqi va boshqaruvi

evolyutsiyasini beshta mustaqil tarixiy-huquqiy bosqichga: **1) qadimgi odat huquqi davri; 2) harbiy-ma'muriy monopoliya davri; 3) mustaqil institutsionallashuv davri; 4) regulativ-liberal modernizatsiya davri; 5) Yangi O'zbekiston** davriga ajratib o'rganish konsepsiyasi asoslab berildi.

3. Transport sohasida davlat boshqaruvining tarixiy taraqqiyoti tasodifiy voqeliklar yig'indisi emas, balki ming yillik ma'muriy-huquqiy an'analarning uzviy evolyutsiyasidir. Taklif etilayotgan besh bosqichli yangi davrlashtirish konsepsiyasi shuni tasdiqlaydiki, zamonaviy boshqaruv modeli qadimgi davrlardagi **“lex mercatoria” (savdo-transport odat huquqi)** va tranzit xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan ilk davlat-xususiy sheriklik (masalan, boj evaziga himoya) an'alarining bugungi raqamli va globallashtirish sharoitidagi qonuniy vorisi hisoblanadi.

4. Transport sohasining tarixiy-huquqiy tahlili davlat boshqaruvining harbiy-ma'muriy va rejali-imperativ monopoliyadan (*Chor Rossiyasi va Sovet davri*) bosqichma-bosqich regulativ-liberal modelga o'tish qonuniyatini ochib beradi. Transport vazirligining tashkil etilishi orqali davlatning norma ijodkorlik va nazorat funksiyalarini bevosita xo'jalik yuritish (tijorat) funksiyalaridan uzil-kesil ajratib olinishi – milliy transport huquqining eng oliy institutsional g'alabasi va sog'lom raqobatni ta'minlashning yuridik kafolatidir.

5. Yangi O'zbekiston sharoitida transport xavfsizligi va mehnat muhofazasi ustidan davlat nazorati o'zining jazolovchi va byurokratik mohiyatidan butunlay voz kechmoqda. Buning o'rniga raqamli texnologiyalar, elektron monitoring va **“katta ma'lumotlar” (Big Data)** tahliliga asoslangan, tadbirkorlik subyektlari faoliyatiga asossiz aralashuvlarni cheklovchi muvofiqlikka asoslangan (profilaktik) hamda prokurorlik nazoratining masofaviy-intellektual modeli shakllandi.

6. Milliy transport boshqaruvining rivojlanish tarixi shuni ko'rsatadiki, tranzit yo'laklarini diversifikatsiya qilish faqatgina infratuzilma yaratish bilan emas, balki BMTning bazaviy konvensiyalariga qo'shilish va kuchli **“transport diplomatiyasi”**ni yuritish orqali amalga oshadi. Xalqaro ommaviy huquq normalarining milliy qonunchilikka implementatsiya qilinishi va yirik DXSH (davlat-xususiy sheriklik) loyihalarining legallashtirilishi mamlakatni mintaqaviy tranzit xabiga aylantirishning asosiy huquqiy katalizatori bo'lib xizmat qiladi.

7. Transport sohasida davlatning rolini bevosita xo'jalik yuritishdan (monopoliyadan) maqsadli-dasturli regulativ modelga o'tkazish tizimli zaruratdir. Davlat boshqaruvi funksiyalarini tijorat faoliyatidan qat'iy ajratib olish hamda ma'muriy boshqaruv vakolatlarini markazlashtirishdan mahalliyashtirishga qarab siljitish sohada sog'lom raqobat, muvozanatli tarif siyosati va xususiy kapital (DXSH) uchun mustahkam kafolatlar yaratadi.

8. Transport tarmog'ining global raqamlashuvi soha yuristlarini tayyorlash modelini monotsentrik (faqat milliy qonunchilikka asoslangan) yondashuvdan transmilliy va politsentrik modelga o'tkazishni taqozo etadi. Zamonaviy transport yurisprudensiyasi vakillari faqatgina huquqshunos emas, balki INCOTERMS qoidalari, **“Aqlli boshqaruv” (Smart Governance)**, kiberxavfsizlik huquqi va Legal Tech texnologiyalarini mukammal o'zlashtirgan, sun'iy intellekt va smart-

shartnomalarning komplayens nazoratini amalga oshira oladigan multidisiplinar “arxitektor-mutaxassis” sifatida shakllanishi lozim.

II. O‘zbekistonda transport sohasini huquqiy tartibga solishni takomillashtirishga qaratilgan takliflar:

1. Transport sohasidagi qonunchilikning tarqoqligini, nazorat organlari masalan, Transport nazorati inspeksiyasi va Yo‘l harakati xavfsizligi xizmati (YHXX) vazifalaridagi chalkashliklarni hamda aralash (multimodal) yuk tashishdagi javobgarlikka doir huquqiy bo‘shliqlarini bartaraf etishning yagona to‘g‘ri yechimi – O‘zbekiston Respublikasining Transport kodeksini qabul qilishdir. Ushbu Kodeks barcha transport turlarini yagona tizim sifatida birlashtirishi, “multimodal tashish operatori”ning huquqiy maqomini belgilashi va butun tashuv yo‘nalishi bo‘ylab javobgarlik masalalarini BMT konvensiyalariga moslashtirishi lozim.

2. Transport sohasiga sun‘iy intellekt va aqlli tizimlarni joriy etish faqatgina texnik yangilik emas, balki mutlaqo yangi qonunlarni talab qiluvchi jarayondir. Bugungi kunda dasturiy kodlar amalda qonun vazifasini bajarayotgani sababli, davlat SI tizimlarini qat‘iy huquqiy nazoratdan (auditdan) o‘tkazishi va shaxsiy ma‘lumotlar himoyasini ta‘minlashi shart. Eng asosiysi, avtomatik qarorlar va “aqlli shartnomalar”ning huquqiy maqomini qonuniylashtirish hamda sun‘iy intellekt xato qilgan taqdirda kim javobgar bo‘lishini (jumladan, xato uchun “aybsiz javobgarlik” mexanizmini) aniq belgilab beruvchi normativ bazani yaratish kechiktirib bo‘lmas vazifadir.

3. Mamlakatimizning global tranzit salohiyatini oshirish uchun milliy transport qonunlarini xalqaro qoidalar va savdo odatlariga to‘liq moslashtirish zarur. Xususan, chegaralardagi yangi raqamli tizimlarni (elektron ruxsatnomalar va nazorat dasturlarini) ishga tushirishdan avval, ularning qonuniy asosini yaratish, ya‘ni hamkor davlatlar bilan elektron imzolarni (ERI) o‘zaro tan olish va raqamli transport hujjatlariga (masalan, e-CMR) milliy qonunchiligimizda to‘laonli yuridik kuch berish kechiktirib bo‘lmas vazifadir.

4. Haydovchi va mutaxassislarni zamonaviy trenajyorlar hamda masofaviy dasturlar orqali o‘qitib berilgan elektron sertifikatlarni qog‘oz hujjatlarga tenglashtirish kerak. Eng muhimi, haydovchining qattiq charchashi yoki ruhiy zo‘riqishi sababli yuz beradigan avariylar uchun faqat haydovchi emas, balki unga shunday ish sharoitini yaratgan transport kompaniyasi javobgar bo‘lishi qonunda belgilanishi lozim.

5. Transport tizimi xalqaro ekologik qoidalarga (masalan, Parij bitimiga) bo‘ysunishi shart. Buning uchun *ekologik toza (elektr yoki gibrid)* transport egalariga soliq va bojxona imtiyozlari berilishi, tabiatni ifloslantiruvchi eski mashinalarga esa jarima yoki cheklovlar (sanksiyalar) qo‘llanilishi lozim. Bunda ekologik talablar sabab kam ta‘minlangan aholi qatlami zarar ko‘rmasligi uchun ijtimoiy himoya mexanizmlari ham yaratilishi kerak.

6. Favqulodda va harbiy holatlarda transport tizimining barqaror ishlashini ta‘minlash uchun fuqarolik va harbiy tashkilotlar hamkorligining yangi qonuniy asosini yaratish zarur. Bozor iqtisodiyotida bu vazifalarni xususiy sektorga majburan yuklamaslik kerak. Uning o‘rniga, transport obyektlarini loyihalashdayoq

ulardan ham fuqarolik, ham mudofaa maqsadlarida foydalanishni nazarda tutuvchi loyihalarni moliyaviy qo'llab-quvvatlash uchun qonunchilikda Davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmlarini belgilash lozim.

7. Milliy transport qonunchiligini takomillashtirishda yangi – “aralash (gibrid) boshqaruv modeli”ni yaratish zarur. Bu model G'arb tajribasidagi iqtisodiy erkinlikni (xizmatlarni autsorsing qilish va tariflarni erkinlashtirish) hamda Osiyo davlatlariga xos kuchli makro-iqtisodiy nazorat va texnologik rivojlanishni o'zida birlashtirishi kerak. Mamlakatni mintaqaviy logistika markaziga aylantirishning asosiy huquqiy kafolati sifatida quyidagilarni amalga oshirish lozim: yo'lovchi tashishda **“brutto-shartnoma”** tizimini qonuniylashtirish, xalqaro tranzit Davlat-xususiy sheriklik (DXSH) loyihalarida xalqaro arbitraj kafolatlarini berish hamda BMT konvensiyalarini milliy qonunchilikka to'liq joriy etish maqsadga muvofiqdir.

8. Zamonaviy aqlli transportlar va haydovchisiz avtomobillarning kirib kelishi amaldagi qonunlardagi faqat insonga moslashgan **“haydovchi”** tushunchasini qayta ko'rib chiqishni talab qilmoqda. Bunda, yo'l-transport hodisalari sodir bo'lganda javobgarlikni mashina ichidagi insondan uning dasturchisi yoki ishlab chiqaruvchisiga o'tkazish uchun qonunchilikka **“elektron yordamchi”** degan yangi huquqiy maqomni kiritish, shuningdek, sun'iy intellektning qaror qabul qilish jarayoni tekshiruv uchun tushunarli bo'lishini ta'minlash hamda barcha ma'lumotlarni yozib oluvchi elektron **“qora quti”** tizimidan foydalanishni qonun bilan majburiy qilib belgilash lozim.

9. Bojxona va yo'l harakati tizimlaridagi elektron yozuvlar (**“Elektron navbat”, e-Permit, e-CMR kabi raqamli ruxsatnomalar**) sudda yoki boshqa davlat organlarida to'laonli yuridik dalil sifatida tan olinishini qonunchilikda mustahkamlash zarur. Shuningdek, transport tizimlarining axborot xavfsizligini ta'minlash, ularni xakerlik hujumlaridan (kriptografik) himoya qilish hamda fuqarolarning shaxsiy va joylashuv (geolokatsiya) ma'lumotlarini himoya qilish davlatning asosiy qonuniy vazifalaridan biri etib belgilanishi lozim.

III. Transport sohasidagi tashkiliy-institutsional mexanizmlarni rivojlantirishga qaratilgan tavsiyalar:

1. Transport sohasida sog'lom raqobatni shakllantirish va monopoliyani bartaraf etish maqsadida davlatning nazorat (regulyativ) va xo'jalik yurituvchi (tijorat) funksiyalarini qat'iy chegaralash, yirik infratuzilma monopoliyalarini (xususan, temir yo'l tizimida) bosqichma-bosqich transformatsiya qilish orqali nazorat qiluvchi idora va biznes subyektlari o'rtasidagi vakolatlarni institutsional jihatdan to'liq ajratish lozim.

2. Bojxona va chegara postlaridagi byurokratik to'siqlarni kamaytirishga qaratilgan **“Markaziy Osiyo transport portali”** va **“yagona darcha”** tizimlarini to'laonli ishga tushirishdan avval, albatta mintaqa davlatlari o'rtasida **elektron raqamli imzolarni (ERI)** o'zaro tan olish va elektron transport hujjatlarining (**e-CMR, e-TIR**) yuridik kuchini legitimlashtirish bo'yicha xalqaro-huquqiy bitimlarni imzolash jarayonini tashkillashtirish maqsadga muvofiqdir.

3. Transport nazorati organlari (xususan, Transport nazorati inspeksiyasi va DYHXX) o'rtasidagi vakolatlar takroriyligini bartaraf etish hamda korrupsiogen

omillarni yo‘q qilish uchun inspektorlarning bevosita aralashuvidan voz kechib, transport vositalarining vazni, tezligi va texnik holatini masofadan avtomatik qayd etuvchi tizimlarni (Weigh-in-Motion) qonuniylashtirish va faqat tavakkalchilikni baholashga asoslangan raqamli nazorat modellariga o‘tishni ta’minlash shart.

4. Kadrlar siyosatida inson omili sababli kelib chiqadigan halokatlarning oldini olish maqsadida tizimni institutsional jihatdan qayta ko‘rib chiqish, xususan, xodimlarni (*haydovchi, mashinist, dispetcher va uchuvchilarni*) ishga qabul qilishda ularning **psixofiziologik holati, IQ darajasi va kognitiv qobiliyatlarini** tekshiruvchi maxsus simulyatsion markazlar faoliyatini yo‘lga qo‘yish hamda mazkur jarayonni davlat nazoratining majburiy talabi sifatida belgilash lozim.

5. Transport sohasida korrupsiya va monopoliyaga barham berish maqsadida davlat nazorat idoralarini tijorat faoliyatidan to‘liq ajratib, ayrim xizmatlarni xususiy sektor (outsourcing)ga o‘tkazish zarur. Bunda eskirgan qog‘ozbozlik va tekshiruvlar o‘rniga **blokcheyn** hamda **“Big Data” (katta ma’lumotlar)** texnologiyalariga asoslangan yagona raqamli nazorat tizimini joriy etish, inson aralashuvisiz avtomatik ishlaydigan “aqlli shartnomalar”ni qonunan e’tirof etish va transport infratuzilmasiga qilingan kiberhujumlarga nisbatan jazo choralarining ta’sirchanligini oshirish talab etiladi.

6. To‘rtinchi sanoat inqilobi sharoitida davlat boshqaruvi inson omiliga asoslangan an’anaviy modeldan algoritmik boshqaruvga o‘tmoqda. Sun’iy intellektni shunchaki texnik vosita emas, balki muayyan yuridik oqibatlar keltirib chiqaruvchi “aqlli yordamchi” maqomida e’tirof etish, avtomatlashtirilgan tizimlar (*“Aqlli nazorat” va foto-videofiksatsiya*) qarorlarining protsessual kuchini hamda ularning xatolari uchun javobgarlik subyektlarini qat’iy belgilash milliy transport huquqining markaziy vazifasiga aylanishi lozim.

**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**

АЛЛАЗАРОВА ДИЛАФРУЗ АБДУГАНИ КИЗИ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ
ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
В УЗБЕКИСТАНЕ**

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

**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/Yu2348.

Диссертация выполнена в Академии МВД Республики Узбекистан.

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:

Есемуратов Алишер Избасарович

доктор философии по юридическим наукам, доцент

Официальные оппоненты:

Шарипов Санжар Собирович

доктор философии по юридическим наукам, профессор

Бердимуратова Гулназ Муратовна

доктор философии по юридическим наукам, доцент

Ведущая организация:

Ташкентский международный университет

Защита диссертации состоится 17 октября 2026 года в 12:00 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 № 385).

Автореферат диссертации разослан 5 октября 2026 года.

(реестр протокола рассылки № 2 от 5 октября 2026 года).



Д.Х. Юлдашев

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

И.Т. Тургунов

И.о. ученый секретарь Научного 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, доцент

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Ускорение процессов глобализации и региональной интеграции в мире обуславливает необходимость внедрения эффективных механизмов унификации административных процедур в сфере государственного управления транспортом. Согласно аналитическим данным Всемирной торговой организации, правовая унификация в транспортной сфере и упрощение административных процедур позволяют в среднем сократить глобальные торговые издержки на 14,3 процента¹. В развитых странах чёткое нормативное закрепление административно-правовых режимов в транспортной сфере, а также надлежащая имплементация антимонопольного законодательства способствуют сокращению дискреционных полномочий государственных органов на 25–30 процентов и выступают в качестве правовой гарантии устранения коррупциогенных факторов в данной сфере². Вместе с тем в 70 процентах государств, сталкивающихся с проблемой дублирования межведомственных полномочий в транспортной сфере, данное обстоятельство приводит к возникновению коллизий в системе административной ответственности и государственного контроля. В этой связи в зарубежной юридической практике объединение полномочий по сертификации, лицензированию и контролю весогабаритных параметров в рамках механизма «единого окна» либо единого регулирующего органа позволяет повысить эффективность правоприменительной практики до 40 процентов³. Указанные обстоятельства обуславливают необходимость выработки мировым сообществом особого подхода к определению оптимальных моделей правового регулирования государственного управления в транспортной сфере.

В условиях интенсификации международных экономических связей государственное управление в транспортной сфере стало одним из повседневных объектов регулирования как национального, так и международного права. В данном контексте особую актуальность приобретают исследования, направленные на изучение закономерностей развития таких сложных правовых институтов, как распределение ответственности при мультимодальных перевозках, правовые последствия решений, принимаемых с использованием интеллектуальных транспортных систем и искусственного интеллекта, юридическая сила электронных транспортных документов (e-CMR, e-TIR), а также государственно-частное партнёрство. Существенное значение имеют также разработка научно обоснованных подходов к предупреждению правовых пробелов и коллизий, способных возникнуть под воздействием указанных факторов, формирование научных критериев эффективного обеспечения права граждан на

¹ Аналитические материалы Всемирной торговой организации по Соглашению об упрощении процедур торговли // Электронный ресурс: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm (дата обращения: 15.03.2026).

² Majone G. The rise of the regulatory state in Europe // The State in Western Europe. – Routledge, 2019. – P. 77–101.

³ Official Journal of the European Union. C 327. 12 November 2013.

мобильность и определение приоритетных направлений правового регулирования соответствующих общественных отношений.

В Новом Узбекистане последовательно реформируется система государственного управления в транспортной сфере, при этом основное внимание уделяется разграничению регулирующих и хозяйственных функций государства, привлечению частного капитала в отрасль и цифровизации контрольных процедур. В результате в 2022–2025 годах объём пассажирских перевозок увеличился с 6,17 млрд до 7,3 млрд пассажиров, объём грузовых перевозок – с 1,34 млрд до 1,46 млрд тонн, а объём оказываемых услуг – со 125 трлн до 188 трлн сумов. В результате либерализации отрасли из 16 авиакомпаний-резидентов, осуществлявших деятельность в 2024 году, 14 были переданы в частный сектор¹. Вместе с тем наличие в настоящее время более 300 нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную сферу, а также существующие между ними несогласованности порождают системные правовые проблемы².

Кроме того, о необходимости комплексного исследования данной темы свидетельствует наличие ряда проблем в системе государственного управления транспортной сферой. К их числу относятся параллельное распределение законодательством контрольных полномочий между Инспекцией транспортного контроля и органами внутренних дел; отсутствие чёткого законодательного определения субъектов ответственности за решения, принятые с использованием интеллектуальных транспортных систем и искусственного интеллекта; неполная правовая легитимация юридической силы электронных транспортных документов; отсутствие надлежащей правовой основы механизма «*брутто-контракта*» при финансировании общественного транспорта, а также иные проблемы правового и организационного характера.

Настоящее исследование в определённой степени направлено на содействие реализации задач, предусмотренных Конституцией Республики Узбекистан (2023), законами Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте» (1998), «О транспорте» (2021), «О железнодорожном транспорте» (2024), «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и повышение эффективности пользования общественным транспортом» (2025), указами Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» (2019), «О мерах по эффективной организации государственного управления в сфере транспорта в рамках административных реформ» (2023), постановлениями Президента Республики Узбекистан «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» (2019), «О

¹ Приводится на основании данных отчёта Министерства транспорта Республики Узбекистан о результатах деятельности за 2022–2025 годы.

² Законодательные акты, регулирующие транспортную сферу // Электронный ресурс: <https://lex.uz/search/nat> (дата обращения: 11.01.2026).

мерах по коренному совершенствованию системы подготовки кадров в транспортной сфере» (2020), «О мерах по созданию Международного многофункционального транспортно-логистического хаба по оказанию гуманитарной помощи» (2022), «О дополнительных мерах по совершенствованию системы финансирования общественного транспорта» (2024), «О дополнительных мерах по совершенствованию управления транспортной системой города Ташкента и предупреждению транспортных заторов» (2025), а также другими нормативно-правовыми актами, регулирующими соответствующую сферу общественных отношений.

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

Степень изученности проблемы. В нашей стране М.Х. Ахмедшаевой, М.Б. Бурихаджаевой, М.З. Зиядуллаевым, Ш.Х. Икрамовым, И.Б. Исмаиловым, Л.Х. Исоковым, Ж.О. Кулжабаевой, Р.Р. Махаммадалиевым, М.М. Миракуловым, А.Р. Ниязовым, Х.Т. Одилкориевым, Ф.Х. Рахимовым, М.Х. Рахманкуловым, А.Х. Саидовым, Н.Т. Талиповой, И.А. Хамедовым, Э.Т. Хожиевым, О.Т. Хусановым, Дж.Х. Юлдашевым и А.А. Зохидовым исследованы общие вопросы государственного управления в транспортной сфере, юридической характеристики транспортных услуг и интеграционных транспортных отношений, их организационно-институциональных основ, а также тенденций становления и развития.

Правовая природа государственного управления в транспортной сфере, концепция “регуляторного государства”, право на мобильность, а также современные модели регулирования транспортной инфраструктуры в западных странах исследовались А.И. Алмулхимом, Y. Baatz, M. Duverger, A. Fayol, C. Féré, M. Finger, J. Flood, T. Holvad, É. Le Breton, G. Majone, P. Messulam, D. Mignot, J.-P. Orfeuil, H. Reigner, K. Schwab, L. von Stein, M. Weber, W. Wilson и T. Yigitcan.

В государствах СНГ научно-теоретические и административно-правовые аспекты управления транспортным комплексом, место транспортного права в системе права, история его становления и развития, а также вопросы международно-правового регулирования исследованы М.В. Бажиной, С.П. Базилевой, С.Н. Братановским, К.Н. Васильевой, В.И. Василенко, Д.И. Видецких, Е.Н. Вольфсон, В.В. Грязновым, С.А. Гуреевым, Е.И. Данилиной, Н.А. Духно, В.А. Егiazаровым, Т.А. Ивановой, М.Н. Копыловым, Ю.В. Мишальченко, С.Ю. Морозовым, О.Г. Остапец, О.Н. Садиковым, Д.В. Семеновым, Н.В. Телминовой, А.В. Торкуновым, П.П. Фантровым, А.Ю. Федоровой, Р.И. Хасбулатовым и В. Ярашовой. Исследования, посвящённые распределению полномочий в системе управления транспортом, межведомственной координации, а также

проблемам человеческого фактора и путям их решения, проводились И.В. Косяковой, А.М. Компаниец и Е.Н. Шуравиной¹.

Одни из указанных учёных рассматривали научно-теоретические проблемы государственного управления в транспортной сфере с учётом особенностей отдельных государств либо применительно к отдельным видам транспорта, тогда как другие затрагивали соответствующую проблематику лишь в рамках изучения отдельных аспектов своих исследований. Вместе с тем административно-правовые механизмы государственного управления в транспортной сфере Узбекистана с учётом современных условий до настоящего времени не являлись предметом самостоятельного комплексного исследования в рамках специальности 12.00.02.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в рамках научно-исследовательской работы «Совершенствование организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане», включённой в план научно-исследовательских работ Академии МВД Республики Узбекистан.

Цель исследования заключается в разработке научно обоснованных предложений и рекомендаций по совершенствованию организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане.

Задачи исследования:

раскрыть правовую природу государственного управления в сфере транспорта и содержание его современных моделей;

исследовать этапы формирования и развития системы государственного управления в транспортной сфере Узбекистана;

выявить существующие проблемы правового обеспечения государственного управления в транспортной сфере и предложить пути их решения;

охарактеризовать вопросы распределения полномочий, механизмов взаимодействия и кадрового обеспечения в системе государственного управления в транспортной сфере;

провести сравнительно-правовой анализ современных моделей управления транспортными системами отдельных зарубежных государств;

разработать предложения и рекомендации по совершенствованию государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане.

Объектом исследования является система общественно-правовых отношений, связанных с совершенствованием организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане.

Предмет исследования составляют нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения в сфере государственного управления транспортом в Узбекистане, практика их применения,

¹ Указанные и иные источники приведены в списке использованной литературы диссертации.

законодательство зарубежных государств, а также сложившиеся в юридической науке концепции и научно-теоретические подходы.

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

Научная новизна исследования заключается в следующем:

обоснована необходимость разграничения контрольных полномочий в системе государственного управления транспортной сферой по отраслевому критерию посредством отнесения контроля за строительством и эксплуатацией объектов дорожной инфраструктуры к компетенции Инспекции транспортного контроля;

доказана необходимость обеспечения непрерывности и эффективности государственного контроля за исполнением требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика посредством распределения соответствующих контрольных полномочий между отраслевыми уполномоченными органами – Агентством гражданской авиации и Инспекцией транспортного контроля – исходя из критерия вида транспорта;

обоснована необходимость отнесения проведения строительных работ на объектах дорожной инфраструктуры, а также ремонта, сноса, разрытия, изменения или реконструкции дорожных объектов в любой форме к процедурам разрешительного характера и определения районных (городских) хокимиятов в качестве субъектов, уполномоченных выдавать разрешения в случаях аварий на коммуникационных сетях и возникновения иных обстоятельств, не терпящих отлагательства;

обоснована необходимость введения института разрешения на эксплуатацию завершённых строительством или реконструкцией автомобильных дорог и искусственных сооружений и возложения соответствующих полномочий на территориальные подразделения Инспекции транспортного контроля в целях обеспечения непрерывного правового воздействия государственного управления на всех стадиях жизненного цикла дорожного объекта.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

в целях устранения дублирования полномочий по контролю весовых и габаритных параметров грузовых транспортных средств предложено внести изменения и дополнения в КоАП Республики Узбекистан и законодательные акты в транспортной сфере, предусматривающие возложение соответствующих полномочий на единый уполномоченный орган, а также замену непосредственного вмешательства инспектора автоматизированными системами дистанционной фиксации весогабаритных параметров *транспортных средств (Weigh-in-Motion)*;

разработаны концепция и структура Транспортного кодекса Республики Узбекистан, комплексно охватывающего все виды транспорта –

автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный и трубопроводный – в качестве единой системы, а также критерии определения его соотношения с законами Республики Узбекистан «О транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О железнодорожном транспорте» и Воздушным кодексом Республики Узбекистан;

разработан проект Закона Республики Узбекистан «О мультимодальных перевозках», предусматривающий закрепление на основе конвенций Организации Объединённых Наций правового статуса «оператора мультимодальной перевозки», принимающего на себя единую имущественную и юридическую ответственность перед заказчиком на протяжении всего маршрута перевозки;

предложено ввести правовой статус «электронного помощника», предусматривающий чёткое разграничение субъектов ответственности – разработчика программного обеспечения, оператора системы либо владельца инфраструктуры – за вред, причинённый транспортными средствами, управляемыми с использованием интеллектуальных транспортных систем, а также установить на законодательном уровне обязательность использования электронной системы «чёрного ящика», обеспечивающей фиксацию всех соответствующих данных;

разработаны предложения о признании электронных транспортных документов (*e-CMR, e-TIR, e-Permit*), а также записей системы «Электронная очередь» полноценными юридическими доказательствами, подтверждающими законность пересечения таможенной границы, и разработана структура проекта международно-правового соглашения с сопредельными государствами о взаимном признании электронных цифровых подписей;

разработаны предложения о предоставлении владельцам экологически чистых транспортных средств – *электрических и гибридных* – налоговых и таможенных льгот, а также о введении в отношении устаревших транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания системы прогрессивных экологических сборов, размер которых увеличивается в зависимости от степени причиняемого окружающей среде вреда, с одновременным закреплением механизмов социальной защиты малообеспеченных слоёв населения.

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов научного исследования обеспечивается их основанностью на нормах международного права и актах национального законодательства, опыте Европейского союза, Китая, Японии, Республики Корея, США и Канады в сфере государственного управления транспортом, материалах правоприменительной практики, научно-теоретических положениях и методологических подходах, почерпнутых из официальных источников, а также на результатах социологических опросов, проведённых в целях изучения проблем совершенствования организационно-правовых основ государственного управления транспортной сферой среди специалистов транспортной отрасли, сотрудников контрольных органов и представителей

хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозочную деятельность (с участием респондентов).

Достоверность результатов также подтверждается анализом более 200 единиц эмпирических материалов по административным правонарушениям и контрольным мероприятиям в транспортной сфере, включая материалы административных дел, документы проверок и обращения, отчётов Министерства транспорта Республики Узбекистан о результатах деятельности за 2022–2025 годы, а также официальных статистических данных об объёмах перевозок и показателях оказания услуг в транспортной сфере. Соответствующие результаты оформлены установленными документами. Выводы, предложения и рекомендации прошли апробацию, а их результаты опубликованы в ведущих национальных и зарубежных изданиях. Полученные результаты подтверждены уполномоченными структурами и внедрены в практику.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Разработанные по результатам исследования научные выводы, предложения и рекомендации могут быть использованы при проведении научных исследований зарубежных и национальных механизмов государственного управления в транспортной сфере, в законотворческой деятельности, при толковании соответствующих норм законодательства в области транспортного права, совершенствовании национального законодательства, научно-теоретическом развитии таких учебных дисциплин, как «Транспортное право», «Государственное управление» и «Административное право», а также при формировании учебной дисциплины «Государственное управление в транспортной сфере Узбекистана».

Практическая значимость результатов исследования определяется возможностью использования выдвинутых в нём научных выводов, предложений и рекомендаций при совершенствовании законодательства и подготовке комментариев к нему, разработке учебных и учебно-методических пособий для студентов юридических факультетов, проведении лекционных и семинарских занятий по таким учебным модулям, как «Транспортное право», «Государственное управление» и «Административное право», в высших образовательных учреждениях и юридических техникумах, а также при проведении научных исследований.

Внедрение результатов исследования. Полученные научные результаты, направленные на совершенствование организационно-правовых основ государственного управления транспортной сферой в Узбекистане, были использованы следующим образом:

предложения по устранению дублирования контрольных полномочий в системе государственного управления транспортной сферой, отнесению контроля за строительством дорожных объектов к компетенции Инспекции транспортного контроля и чёткому разграничению данных полномочий с компетенцией органов государственного контроля в сфере строительства и жилищно-коммунального хозяйства были использованы при разработке изменений, внесённых статьёй 1 Закона Республики Узбекистан от 5 февраля

2026 года № ЗРУ-1118 «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Узбекистан, направленных на совершенствование системы организации оказания транспортных услуг» в статью 99 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности (*акт Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-125*). Учёт данного предложения способствовал распределению контрольных функций в транспортной сфере по отраслевому критерию и устранению межведомственных противоречий в разграничении полномочий;

предложения по распределению государственного контроля за исполнением обязанности по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика между отраслевыми уполномоченными органами исходя из критерия вида транспорта были использованы при подготовке новой редакции части первой статьи 22 Закона Республики Узбекистан № ЗРУ-386 «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика», предусмотренной статьёй 2 Закона Республики Узбекистан от 5 февраля 2026 года № ЗРУ-1118 (*акт Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-125*). Учёт данного предложения способствовал обеспечению непрерывности государственного контроля за исполнением обязанности по страхованию, а также полноты круга субъектов, уполномоченных осуществлять соответствующий контроль;

предложения об отнесении проведения строительных работ на объектах дорожной инфраструктуры, ремонта, сноса, разрытия, изменения или реконструкции дорожных объектов к процедурам разрешительного характера, а также об определении субъекта, уполномоченного выдавать разрешение в случаях, не терпящих отлагательства, были использованы при разработке позиции 126 приложения № 2 к Закону Республики Узбекистан № ЗРУ-701 «О лицензировании, разрешительных и уведомительных процедурах» в соответствии со статьёй 3 Закона Республики Узбекистан от 5 февраля 2026 года № ЗРУ-1118 (*акт Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-125*). Учёт данного предложения способствовал внедрению предварительного государственного контроля за выполнением работ на дорожных объектах и закреплению дифференцированной модели разрешительных процедур;

предложения о введении института разрешения на эксплуатацию завершённых строительством или реконструкцией автомобильных дорог и искусственных сооружений, а также о возложении соответствующих полномочий на территориальные подразделения Инспекции транспортного контроля были использованы при разработке позиции 127 приложения № 2 к Закону Республики Узбекистан № ЗРУ-701 «О лицензировании, разрешительных и уведомительных процедурах» в соответствии со статьёй 3

Закона Республики Узбекистан от 5 февраля 2026 года № ЗРУ-1118 (*акт Института парламентских исследований при Законодательной палате Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 13 июля 2026 года № 3/dn-125*). Внедрение данного предложения способствовало обеспечению непрерывного правового воздействия государственного управления на всех стадиях жизненного цикла дорожного объекта и усилению контроля за соблюдением требований безопасности на этапе ввода объекта в эксплуатацию.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждены на 5 научно-практических конференциях, в том числе 3 международных и 4 республиканских.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликовано всего 12 научных работ, в том числе 5 научных статей в журналах, рекомендованных ВАК для публикации основных научных результатов диссертаций, из них 3 – в национальных и 2 – в зарубежных журналах; а также 7 статей и тезисов в сборниках конференций, из которых 4 – национальные и 3 – международные.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трёх глав, включающих 6 параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 140 страницы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации освещены актуальность и востребованность темы, соответствие исследования основным приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, степень изученности проблемы, связь темы исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация, цель и задачи, объект и предмет, методы исследования, научная новизна и практические результаты, достоверность, научная и практическая значимость, внедрение, апробация и опубликованность результатов исследования, а также объём и структура диссертации.

В первой главе диссертации, озаглавленной «**Анализ научно-теоретических и методологических основ государственного управления в сфере транспорта**», исследована правовая сущность государственного управления в транспортной сфере. Раскрыт процесс преобразования данной системы управления из модели, основанной на административно-командных методах, в сложную правовую конструкцию, сочетающую нормы публичного и частного права.

В рамках изучения сформировавшихся в мировой юриспруденции моделей управления проведено сопоставление подходов различных правовых систем. В частности, социально-институциональный подход континентально-европейской школы, связанный со взглядами Л. фон Штейна, М. Дюверже и А. Файоля, сопоставлен с англо-американской моделью управления, представленной в трудах В. Вильсона и М. Вебера. Кроме того, определены значимые для развития национального законодательства аспекты опыта

управления в Азиатско-Тихоокеанском регионе, основанного на интеграции государственного капитализма и цифровых кластеров.

При исследовании социальных основ транспортного управления использованы взгляды Э. Ренье и Ж.-П. Орфёйля, рассматривающих мобильность как важнейшее условие реализации прав личности. Поддерживая данный подход, диссертант развивает научные положения С. Фере применительно к национальному законодательству. В исследовании обоснована тенденция перехода от традиционной концепции *«транспортного права для всех»* к модели *«целевого (условного) транспортного права»*, ориентированной на поддержку социально уязвимых слоёв населения. Данный подход оценён как одна из теоретических основ пересмотра механизмов общего субсидирования общественного транспорта и применения модели «брутто-контракта».

Коллизионные вопросы, возникающие в условиях глобализации между национальным транспортным правом и международными стандартами, рассмотрены на основе научных взглядов О.Н. Садикова и Г.М. Вельяминова. Автор оценивает ограничение или согласование государствами отдельных юрисдикционных полномочий в рамках международных соглашений не как отказ от суверенитета, а как практический инструмент правовой интеграции. В диссертации отмечено, что отдельные коллизионные нормы, применяемые к трансграничным перевозкам, не в полной мере отвечают потребностям современных транспортных отношений. В этой связи обоснована целесообразность использования теоретических подходов Л.П. Ануфриевой к унификации материально-правовых норм.

Опираясь на взгляды А. Тинеля, Я. Функа и В. Хвалея, предложен авторский подход к устранению отдельных пробелов, возникающих между международными конвенциями и национальной правовой системой. Согласно данному подходу необходимо определить механизмы признания и применения в национальном праве норм *«Lex Mercatoria»*, выражающих международные торговые обычаи и негосударственные коммерческие правила, в том числе правил FIATA. В диссертации данный подход оценён как один из инструментов снижения коллизионных рисков.

Вопросы цифровизации транспортного управления и внедрения в отрасль технологий искусственного интеллекта исследованы в сопоставлении со взглядами И.А. Кузьмина. Если И.А. Кузьмин акцентирует внимание на значении цифровизации для снижения транспортных издержек, то диссертант подчёркивает более широкий характер её правовых последствий. По мнению автора, цифровизация приводит к формированию новых видов правоотношений в транспортной сфере и требует определения ответственности за ошибки систем, основанных на искусственном интеллекте. Одновременно обоснована необходимость усиления административно-правовых гарантий защиты прав граждан при применении таких технологий. Данный подход сопоставлен с теоретическими взглядами Л.Г. Матвеевой на цифровые профили.

При анализе правовой природы государственно-частного партнёрства показано, что подход В.А. Егиазарова, рассматривающий его исключительно в рамках гражданско-правовых отношений, не охватывает всех особенностей данного института. На основе взглядов Д.И. Видецких, Е.А. Шаманиной и С.А. Гуреева государственно-частное партнёрство оценено как комплексный правовой институт, объединяющий интересы и полномочия государства и частного сектора. В связи с этим отмечено, что концессионные и ВОТ-проекты – *строительство, эксплуатация и последующая передача объекта государству* – недостаточно рассматривать лишь как обычные предпринимательские сделки. В таких проектах частный партнёр совместно с государством выполняет отдельные публично значимые функции. На этой основе обоснована необходимость унификации существенных условий и стандартов концессионных соглашений, применяемых в проектах государственно-частного партнёрства.

Влияние экологических кризисов и требований безопасности на транспортное право раскрыто на основе взглядов С. Шиле и Д. Кляйн на климатические режимы. В диссертации отмечено, что правовое обеспечение экологически безопасного транспорта становится одним из приоритетных направлений государственного регулирования. Проведена сравнительная дискуссия с концепцией «*расщеплённого урбанизма*» С. Грэма и С. Марвина, согласно которой между социальными группами возникают различия в доступе к возможностям современной инфраструктуры. Автор обосновывает, что закрепление требований инклюзивности в соглашениях государственно-частного партнёрства может способствовать снижению социального неравенства в доступе к экологичным транспортным услугам.

При рассмотрении вопросов обеспечения транспортной безопасности проанализированы взгляды В.И. Василенко о приоритетности административного контроля. Научные выводы В.Д. Бордунова о международной гражданской авиации и Г.Г. Иванова о безопасности морского транспорта рассмотрены во взаимосвязи с требованиями Чикагской конвенции ИКАО и Конвенции СОЛАС ИМО. На основе доктрин Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунова об имплементации норм международного права в национальное право обосновано, что последовательное внедрение указанных стандартов в национальное законодательство является одной из важнейших правовых гарантий транспортной безопасности.

Историческое развитие национального транспортного управления исследовано в рамках пятиэтапной периодизации, основанной на принципе преемственности. При изучении транспортных отношений древности и Средневековья развиты взгляды академика Э.В. Ртвеладзе и Б.А. Литвинского. Особый правовой статус согдийских купцов на зарубежных территориях истолкован как один из исторических аналогов «*Lex Mercatoria*». На основе исследований А.А. Аскарова и Ш.З. Уразаева показано, что система «*Барид*» в эпоху Темуридов выполняла транспортные, коммуникационные и организационно-контрольные функции.

Транспортное управление в периоды царской России и советской власти критически оценено на основе теоретических выводов О.С. Иоффе, С.Н. Братановского и В.С. Грязнова. Показано, что в указанные периоды сфера частнопроводного регулирования транспортных отношений резко сузилась, а административные и плановые методы управления приобрели преобладающее значение.

Реформы первоначального периода независимости – 1991–2016 годов – сопоставлены со взглядами Б.П. Елисеева, Г.И. Тункина, М.Ш. Усманова и Е.Д. Фроловой. Освещены формирование на данном этапе структур корпоративного управления с государственным участием и постепенная адаптация транспортной системы к механизмам рыночной экономики.

Один из основных теоретических выводов исследования относится к либерально-институциональным изменениям в транспортном управлении после 2017 года. На основе взглядов Т.О. Коломоец и В.К. Колпакова на административное право создание Министерства транспорта в 2019 году оценено как важный этап институционального отделения полномочий по нормативно-правовому регулированию транспортной сферы от хозяйственно-коммерческих функций. Опираясь на научные взгляды А.В. Торкунова и И.С. Лукасевич-Крутник, автор обосновывает, что государственное управление в транспортной сфере охватывает новые задачи, включая развитие транспортной дипломатии, создание правовых условий для проектов государственно-частного партнёрства и управление интеллектуальными транспортными системами. Тем самым выдвинута авторская позиция о переходе роли государства в транспортной сфере от непосредственного хозяйствования к модели проактивного регулирования и стратегической координации.

Во второй главе диссертации, озаглавленной **«Анализ правовых и организационных механизмов управления транспортной сферой в Узбекистане»**, на теоретическом и эмпирическом уровнях исследованы действующие правовые проблемы транспортной сферы, соотношение полномочий государственных органов, институциональное взаимодействие и влияние процессов цифровизации на законодательство. Доктринальный анализ дополнен статистическими данными об объёме транспортных услуг, показателях пассажирских перевозок и доле частного сектора на авиационном рынке. В частности, отмечено, что в 2024–2025 годах объём оказанных в отрасли услуг увеличился со 125 до 188 трлн сумов, объём пассажирских перевозок достиг 7,3 млрд человек, а 14 из 17 резидентных авиакомпаний гражданской авиации относятся к частному сектору. Автор оценивает эти показатели как один из факторов, свидетельствующих о сокращении непосредственного участия государства в качестве хозяйствующего субъекта и усилении его функций по регулированию и гарантированию конкурентной среды.

При изучении правовой природы транспортных отношений проведён сравнительный анализ взглядов С.Ю. Морозова на соотношение норм публичного и частного права и идеи А.А. Зохидова о *«ситуационной*

модели». Диссертант оценивает транспортную систему как сложный организационно-правовой комплекс взаимосвязанных элементов. В то же время, вступая в научную дискуссию со взглядами Е.Н. Шуравиной и И.В. Косяковой на вертикальное управление, автор показывает, что жёстко централизованная модель не охватывает всех потребностей современных транспортных отношений. Рациональная децентрализация управленческих полномочий и применение механизмов государственно-частного партнёрства обоснованы как важнейшие направления совершенствования управления транспортной сферой.

В главе пересечение полномочий органов государственного управления и контроля, а также дублирование отдельных функций исследованы в качестве самостоятельного научно-критического направления. На основе научных взглядов К.М. Рахимова, Э.З. Хаитбаева и Т.С. Сейтметметовой проанализированы соприкасающиеся аспекты полномочий Министерства транспорта, Инспекции транспортного контроля и Министерства внутренних дел, включая Службу безопасности дорожного движения, в сфере безопасности дорожного движения и контроля транспортной инфраструктуры.

В частности, исследованы контрольные полномочия государственных органов в рамках статей 248 и 254¹ Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности, законов «О дорожном движении» и «Об автомобильных дорогах». В диссертации показано, что проведение контрольных мероприятий несколькими государственными органами в отношении одного и того же объекта или обстоятельства может создавать избыточную административную нагрузку на деятельность хозяйствующих субъектов. В связи с этим выдвинута необходимость чёткого разграничения предметов контроля, уполномоченных органов и оснований применения мер ответственности.

При решении данной проблемы рассмотрены предложение Ш.О. Саидмуродовой о чётком разграничении полномочий и взгляды С.Н. Зайковой на создание специальных комиссий. Диссертант подчёркивает необходимость дополнения указанных организационных мер риск-ориентированной моделью контроля. На основе подходов В.И. Майорова и В.И. Лисеенко предложено интегрировать информационные системы контрольных органов в рамках электронного «Путевого листа» и единой интегрированной системы «Транспортный контроль». Автор также рассматривает возможность использования технологии блокчейн для обеспечения неизменности и прослеживаемости данных в данной системе.

В диссертации отдельно исследованы вопросы цифровизации транспортного управления, правового статуса интеллектуальных транспортных систем и регулирования технологий искусственного интеллекта. Развивая взгляды А.С. Кучарова на цифровую логистику и трансграничные электронные платформы, автор подчёркивает, что перевод транспортных разрешительных процедур в электронную форму снижает влияние человеческого фактора в управленческих процессах.

В частности, отмечено, что в 2024 году посредством системы “**E-avtoruxsatnoma**” в автоматизированном порядке распределено 272 тыс. бланков разрешений, а в 2025 году в практику международных перевозок внедрена электронная система “**e-Permit**”. Данные примеры оценены как практические результаты, свидетельствующие о расширении механизмов принятия основанных на данных и автоматизированных решений в транспортном управлении.

На основе взглядов С.В. Шатилова на технологии Интернета вещей (IoT), а также мнений Е.В. Протаса и Я.А. Тарасенко об автоматически исполняемых цифровых соглашениях проанализированы механизмы электронных платежей в общественном транспорте. Внедрение системы “**Face Pay**” в общественном транспорте столицы оценено как практическое проявление биометрической идентификации и автоматического платежа. Отмечая необходимость чёткого регулирования таких отношений в рамках действующего гражданского законодательства, автор предлагает определить в Гражданском кодексе Республики Узбекистан правовые особенности электронных сделок, заключаемых и исполняемых автоматически.

Вопросы юридической ответственности, связанные с применением технологий искусственного интеллекта в управлении транспортными средствами, составляют одно из дискуссионных направлений главы. Проанализировав научные гипотезы Ю.П. Керопяна о возможности признания искусственного интеллекта самостоятельным субъектом права, автор не поддерживает данный подход в полном объёме. Вместо наделения системы искусственного интеллекта, управляющей автономными транспортными средствами четвёртого и пятого уровней, статусом «электронного лица» диссертант предлагает регулировать её как «электронного помощника с ограниченной правоспособностью» либо «электронного агента».

Обоснована необходимость при дорожно-транспортном происшествии с участием автономного транспортного средства распределять ответственность не на саму систему искусственного интеллекта, а между разработчиком программного обеспечения, производителем транспортного средства, оператором и иными соответствующими субъектами. В этой связи предложено внедрить механизмы ответственности за дефект продукции и страхования киберрисков.

При оценке авторского предложения о правовом статусе искусственного интеллекта также использованы результаты социологического опроса 320 респондентов из числа работников системы Министерства транспорта и учёных отрасли. 72,1 процента респондентов не поддержали предоставление системам искусственного интеллекта самостоятельной правосубъектности либо статуса «электронного лица». Они отдали предпочтение сохранению ответственности за соответствующими физическими и юридическими лицами и регулированию искусственного интеллекта в качестве вспомогательного технологического средства. Эти результаты показывают степень поддержки авторского предложения среди специалистов отрасли, однако сами по себе не доказывают его юридическую приемлемость.

На основе взглядов Л.М. Малёшиной на кибербезопасность проанализированы также вопросы правовой охраны цифровой инфраструктуры транспортных систем. В диссертации предложено закрепить в национальном законодательстве понятие «*критическая информационная инфраструктура транспорта*» и определить правовой статус технологий V2X, обеспечивающих обмен информацией между транспортными средствами и дорожной инфраструктурой. С учётом степени общественной опасности кибератак на такие системы указана необходимость дифференциации мер ответственности.

В заключительном параграфе главы рассмотрены вопросы подготовки кадров в сфере транспортного права и развития транспортной юриспруденции. На основе теории Дж. Флуда о полицентрической модели юридического образования, а также исследований В.В. Компаниец, Н.Ж. Назаровой и А.А. Мухамедова, посвящённых человеческому фактору, проанализированы современные профессиональные компетенции транспортного юриста.

Опираясь на взгляды С.С. Саидалиева и А.И. Землина, подчёркнуто, что транспортный юрист наряду с нормами материального и процессуального права должен понимать Legal Tech, технологии блокчейн, логистический инжиниринг и правила международной торговли. Используя концепцию Дж.С. Файзуллаева о логистическом инжиниринге, автор характеризует транспортного юриста как междисциплинарного специалиста, способного интегрировать правовые, технологические и экономические знания.

На основе рекомендаций А.Р. Акперовой и Е.П. Волжанкиной по использованию электронного обучения и симуляций виртуальной реальности проанализированы формы повышения квалификации работников транспортной сферы. В диссертации предложено нормативно определить критерии признания результатов программ, освоенных посредством электронного обучения и VR-симуляций, а также включить в образовательные стандарты знания и навыки, связанные со «*Smart Policing*» и «*Smart Governance*».

По результатам опроса профессорско-преподавательского состава и студентов 75,5 процента респондентов оценили действующую систему подготовки юридических кадров как недостаточно соответствующую потребностям цифровой экономики и поддержали включение в образовательные программы дисциплин по Legal Tech и технологиям блокчейн. Автор приводит эти результаты в качестве одного из эмпирических факторов, свидетельствующих о необходимости развития междисциплинарной модели образования в сфере транспортного права.

В завершение главы обобщены законодательные направления системного решения институциональных, административных, цифровых и коллизионных проблем транспортной сферы. Развивая концепцию Н.А. Духно о кодификации транспортного законодательства, предложено пересмотреть разрозненные нормативно-правовые акты и принять Транспортный кодекс, комплексно регулирующий транспортные отношения. По мнению автора, такой кодекс должен обеспечивать баланс между

возможностями частноправового регулирования, транспортной безопасностью, государственным контролем и публичными интересами. Принятие Кодекса оценено как один из правовых факторов повышения системности и юридической определённости национального транспортного законодательства, а также развития транзитного потенциала страны.

В третьей главе диссертации, озаглавленной **«Перспективы совершенствования организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта»**, в сравнительно-правовом аспекте проанализированы модели транспортного управления, сформировавшиеся в Европейском союзе, Азиатско-Тихоокеанском регионе и государствах Северной Америки в условиях цифровизации и экологической трансформации.

При изучении транспортной политики Европейского союза особое внимание уделено механизмам осуществления отдельных регулирующих полномочий государств-членов на уровне общих институтов. На основе научных взглядов М. Фингера и Т. Холвада европейское транспортное пространство оценено как транснациональная правовая система, координирующая национальные транспортные политики и основанная на рыночных принципах.

В качестве важного практического проявления данной интегрированной модели проанализирована **Трансевропейская транспортная сеть – TEN-T**. На основе подходов М. Турро данная сеть оценена как инструмент определения общеевропейских инфраструктурных приоритетов, координации трансграничных транспортных проектов и обеспечения взаимосвязанности национальных транспортных сетей. Диссертант подчёркивает, что механизмы TEN-T способствуют снижению негативного влияния национального протекционизма и локальных политических интересов на трансграничные транспортные проекты.

На основе научных исследований К.А. Нэша проанализированы *«железнодорожные пакеты»* Европейского союза, направленные на либерализацию железнодорожного транспорта. В указанных документах закреплены требования по институциональному и учётному разделению функций управления железнодорожной инфраструктурой и оказания услуг перевозки, расширению доступа на рынок и предотвращению дискриминационных условий. Автор оценивает данные механизмы как один из способов развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте.

Внедрение экологических требований и механизмов цифрового управления в транспортное право Европейского союза исследовано как самостоятельное направление главы. На примере пакета мер **«Fit for 55»** и политики ужесточения с 2035 года требований к выбросам новых автомобилей проанализировано взаимодействие транспортного и экологического права. Проведена научная дискуссия со взглядами Л. Кремера о возможной утрате транспортным правом самостоятельности под влиянием экологического регулирования.

Диссертант подчёркивает, что включение экологических стандартов в транспортное право означает не утрату его самостоятельности, а расширение предмета регулирования. По мнению автора, ограничения выбросов и иные административно-экономические меры выступают одним из правовых инструментов, побуждающих производителей автомобилей переходить к экологически безопасным технологиям.

При исследовании цифровой транспортной инфраструктуры проанализированы взгляды М. Хильдебрандт на алгоритмическое регулирование и концепцию **“code as law”**. Рассмотрено также влияние требований GDPR, направленных на защиту персональных данных, на транспортные услуги, биометрическую идентификацию, геолокационные данные и принятие автоматизированных решений. Автор обосновывает необходимость в процессе цифровизации транспорта наряду с эффективностью обеспечивать неприкосновенность частной жизни, безопасность данных и человеческий контроль над алгоритмическими решениями.

Проанализированы взгляды Э. Шиманской на риски социального демпинга и скрытого протекционизма, связанные с «Пакетом мобильности», и раскрыта проблема баланса между условиями труда, временем отдыха водителей, безопасностью дорожного движения и принципами свободного рынка. Диссертант подчёркивает, что экономическая свобода не носит абсолютного характера и должна осуществляться с учётом требований социальной защиты и транспортной безопасности.

Роль Суда Европейского союза в единообразном толковании и применении транспортного права ЕС исследована на основе взглядов К. Ленартса и П. Ван Нуффеля. Судебная практика оценена как важнейший инструмент уточнения содержания норм права ЕС, толкования обязательств государств-членов и обеспечения правовой целостности общего транспортного рынка.

Критически проанализированы взгляды Дж.Ф. Линна на ограниченность возможностей прямого переноса модели европейской интеграции в условия Центральной Азии. Диссертант обосновывает целесообразность не полного заимствования европейской модели, а использования отдельных её механизмов по координации трансграничного транспорта, цифровизации документов и обеспечению прозрачности данных. С этой точки зрения возможность применения распределённого реестра или технологий блокчейн для обеспечения подлинности и прослеживаемости транзитных документов определена как перспективное направление для национального законодательства.

Модель транспортного управления Азиатско-Тихоокеанского региона характеризуется активным экономическим участием государства, долгосрочным инфраструктурным планированием и поддержкой технологических инноваций. На основе взглядов Дж. Чжана раскрыты отличия данной модели от либеральных рыночных механизмов западных государств.

Исследованы инициатива Китая «Один пояс, один путь» и государственная политика развития индустрии электромобилей. Освещены взгляды В. Сяна и Д. Конга на систему «двойного кредита», объединяющую требования топливной экономичности и квоты на транспортные средства, работающие на новых источниках энергии. Автор подчёркивает, что данный механизм стимулирует производителей повышать топливную эффективность и выпускать электромобили.

Проанализирован также опыт регулирования зарядных станций для электромобилей как составного элемента градостроительной и транспортной инфраструктуры. Диссертант отмечает, что установление минимальных обязательных требований к созданию зарядной инфраструктуры способствует развитию рынка электромобилей.

При изучении опыта Японии рассмотрены приватизация компаний JR Group и обязательства по оказанию публичных услуг на железнодорожном транспорте. На основе взглядов Т. Сибаямы на обеспечение непрерывности транспортных услуг в чрезвычайных ситуациях проанализировано соотношение коммерческих интересов с общественной безопасностью и потребностями населения в передвижении. Обязанность обеспечивать непрерывность транспортного обслуживания в чрезвычайных ситуациях оценена в диссертации как средство правового определения публично значимых функций частных операторов.

В рамках опыта Южной Кореи на основе научных взглядов И. Кима исследованы институциональные и финансовые механизмы управления портами Пусан и Инчхон. Автор обращает внимание на сочетание определённой самостоятельности в оперативном управлении портами с участием центрального государства в стратегическом планировании и инфраструктурном финансировании.

На основе взглядов С. Янга на эксплуатацию автономных транспортных средств и распределение ответственности при происшествиях с их участием проанализированы подходы Южной Кореи к экспериментальным зонам, требованиям безопасности и страховым механизмам. Диссертант оценивает данный опыт как одно из направлений, которое может быть использовано при разработке национальной модели правового регулирования автономных транспортных средств.

На основе сопоставления с выводами Т. Графовой показано, что активное участие государства и проактивное планирование в азиатских странах способствуют ускоренному развитию транспортной инфраструктуры. Вместе с тем диссертант отмечает, что применение такой модели в национальных условиях должно быть сбалансировано с пределами государственного вмешательства, свободой частного сектора, финансовой устойчивостью и прозрачностью решений.

Модели транспортного управления Северной Америки, в частности США и Канады, характеризуются федерализмом, широкими территориальными полномочиями и значительным участием частного капитала. На основе исследований Р.В. Пула и Х. Мертинса раскрыты

институциональные отличия данной модели от систем Европейского союза и отдельных азиатских государств.

На основе «положения о торговле» Конституции США проанализировано соотношение полномочий федерального правительства и штатов в регулировании транспорта. Рассмотрены также законодательные реформы 1978 года в сфере авиации и 1980 года в сфере железнодорожного транспорта, направленные на дерегулирование. Сопоставлены взгляды К. Уинстона на экономическую эффективность и критическая позиция П.С. Демпси относительно социальных последствий дерегулирования.

Диссертант подчёркивает, что дерегулирование способно усилить конкуренцию и снизить издержки, однако одновременно может негативно повлиять на территориальную доступность услуг, социальную приемлемость тарифов и требования безопасности. На этой основе показана необходимость сохранения баланса между свободой рынка и социальными обязательствами государства, а также его обязанностями в сфере безопасности.

В рамках опыта Канады на основе взглядов Т.Х. Оума проанализировано влияние Закона «О транспорте Канады» 1996 года на транспортный рынок. Опираясь на исследования Д. Гиллена, в институциональном аспекте рассмотрена передача функции управления воздушным движением независимой некоммерческой организации. Автор оценивает данную модель как опыт передачи оперативных управленческих функций независимой структуре при сохранении государственного нормативного контроля.

В сопоставлении со взглядами Б.А. Тейлора показано, что подобная институциональная модель может упростить отдельные административные процессы и повысить гибкость управления. Вместе с тем подчёркнуто, что при внедрении данного опыта в национальную систему должны быть сохранены государственный контроль за безопасностью, подотчётность организации и гарантии непрерывности услуг.

В заключительной части главы сопоставлены различия опыта Европейского союза и Китая в стимулировании экологического и цифрового транспорта. На основе взглядов М. Ли и М. Лоранс на финансовые преференции, экологическую трансформацию и социальную справедливость проанализировано воздействие мер экономического стимулирования на различные социальные группы.

Автор отмечает нецелесообразность полного копирования какой-либо одной зарубежной модели при модернизации национальной транспортной системы. В диссертации предложено сочетать опыт Европейского союза в области экологических стандартов, защиты персональных данных и трансграничной координации с механизмами инфраструктурного планирования, оперативного внедрения технологических решений и стратегической государственной поддержки Китая и Южной Кореи.

Подчёркнуто, что данный гибридный подход должен быть адаптирован к национальной правовой системе, экономическим возможностям, структуре государственного управления и социальным потребностям населения. Автор оценивает такой подход как одну из теоретико-методологических основ

повышения конкурентоспособности транспортной системы страны, развития транзитного потенциала и разработки Транспортного кодекса.

При оценке предложения о принятии Транспортного кодекса использованы также результаты проведённого в рамках исследования опроса 320 респондентов из числа работников министерства, профессорско-преподавательского состава и будущих специалистов. 71,9 процента респондентов поддержали мнение о том, что принятие единого Транспортного кодекса может способствовать сокращению разрозненности транспортного законодательства. Эти результаты показывают степень поддержки идеи кодификации среди представителей отрасли, однако сами по себе не доказывают эффективность кодекса либо гарантированное повышение транзитного потенциала страны.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам исследований, проведённых в области совершенствования организационно-правовых основ государственного управления в сфере транспорта в Узбекистане, сформулированы следующие научные выводы, предложения и рекомендации:

1. Научно-теоретические выводы:

1. В настоящее время государственное управление в транспортной сфере Узбекистана отказывается от административно-командного метода и преобразуется в *смешанную (гибридную)* систему, объединяющую публичное и частное право. В данном процессе государство должно превратиться из непосредственного хозяйствующего субъекта и монополиста в регулятора, гарантирующего добросовестную конкуренцию и удовлетворение транспортных потребностей общества.

2. Разработана методологическая основа первого системного исследования истории государственного управления транспортной системой на территории Узбекистана и её правовой эволюции. В соответствии с ней обоснована концепция изучения эволюции национального транспортного права и управления посредством выделения пяти самостоятельных историко-правовых этапов: 1) *периода древнего обычного права*; 2) *периода военно-административной монополии*; 3) *периода самостоятельной институционализации*; 4) *периода регулятивно-либеральной модернизации*; 5) *периода Нового Узбекистана*.

3. Историческое развитие государственного управления в транспортной сфере представляет собой не совокупность случайных событий, а последовательную эволюцию тысячелетних административно-правовых традиций. Предложенная пятиэтапная концепция периодизации подтверждает, что современная модель управления является правопреемницей в нынешних цифровых и глобализированных условиях

древних традиций “*lex mercatoria*” (торгово-транспортного обычного права) и первоначальных форм государственно-частного партнёрства, направленных на обеспечение транзитной безопасности, например предоставления защиты в обмен на уплату пошлины.

4. Историко-правовой анализ транспортной сферы раскрывает закономерность поэтапного перехода государственного управления от военно-административной и плано-императивной монополии периода царской России и СССР к регулятивно-либеральной модели. Окончательное отделение посредством создания Министерства транспорта нормотворческих и контрольных функций государства от непосредственных хозяйственных (коммерческих) функций является важнейшим институциональным достижением национального транспортного права и юридической гарантией добросовестной конкуренции.

5. В условиях Нового Узбекистана государственный контроль за транспортной безопасностью и охраной труда полностью отказывается от карательной и бюрократической сущности. Вместо него сформирована основанная на цифровых технологиях, электронном мониторинге и анализе «*больших данных*» (*Big Data*) комплаенс-ориентированная (профилактическая), а также дистанционно-интеллектуальная модель прокурорского надзора, ограничивающая необоснованное вмешательство в деятельность субъектов предпринимательства.

6. История развития национального транспортного управления показывает, что диверсификация транзитных коридоров достигается не только созданием инфраструктуры, но и присоединением к базовым конвенциям ООН и проведением активной «транспортной дипломатии». Имплементация норм международного публичного права в национальное законодательство и легализация крупных проектов государственно-частного партнёрства служат основными правовыми катализаторами превращения страны в региональный транзитный хаб.

7. Переход роли государства в транспортной сфере от непосредственного хозяйствования (монополии) к целевой программно-регулятивной модели является системной необходимостью. Строгое отделение функций государственного управления от коммерческой деятельности и смещение административных полномочий от централизации к локализации создают прочные гарантии добросовестной конкуренции, сбалансированной тарифной политики и привлечения частного капитала посредством государственно-частного партнёрства.

8. Глобальная цифровизация транспортной отрасли требует перехода модели подготовки отраслевых юристов от моноцентрического подхода, основанного исключительно на национальном законодательстве, к транснациональной и полицентрической модели. Современный специалист по транспортной юриспруденции должен формироваться не только как юрист, но и как междисциплинарный «архитектор-специалист», в совершенстве владеющий правилами INCOTERMS, технологиями «умного управления» (*Smart Governance*), правом кибербезопасности и Legal Tech и

способный осуществлять комплаенс-контроль искусственного интеллекта и смарт-контрактов.

II. Предложения по совершенствованию правового регулирования транспортной сферы в Узбекистане:

1. Единственно комплексным решением проблем фрагментарности законодательства в транспортной сфере, разграничения полномочий контрольных органов, в частности Инспекции транспортного контроля и Службы безопасности дорожного движения (СБДД), а также устранения правовых пробелов в вопросах ответственности при смешанных (мультимодальных) грузовых перевозках является принятие **Транспортного кодекса Республики Узбекистан**. Данный Кодекс должен объединить все виды транспорта в единую систему, закрепить правовой статус *«оператора мультимодальной перевозки»* и привести механизм ответственности на протяжении всего маршрута перевозки в соответствие с положениями конвенций Организации Объединённых Наций.

2. Внедрение искусственного интеллекта и интеллектуальных систем в транспортную сферу представляет собой не только технологическую инновацию, но и процесс, требующий формирования принципиально новой правовой базы. В условиях, когда программный код фактически приобретает непосредственное регулятивное значение, государство обязано обеспечить строгий правовой *контроль (аудит)* систем искусственного интеллекта и надлежащую защиту персональных данных. Особую актуальность приобретает законодательное закрепление правового статуса автоматизированных решений и *«смарт-контрактов»*, а также создание нормативно-правовой базы, чётко определяющей субъектов ответственности в случае ошибок искусственного интеллекта, включая возможность применения механизма **безвиновной ответственности (strict liability)**.

3. В целях повышения глобального транзитного потенциала страны необходимо обеспечить максимально полную гармонизацию национального транспортного законодательства с международными нормами, правилами и обычаями международной торговли. В частности, внедрению новых цифровых систем на государственных границах – электронных разрешений и автоматизированных контрольных систем – должно предшествовать формирование надлежащей правовой основы их функционирования. В этой связи первоочередное значение имеют заключение с государствами-партнёрами соглашений о взаимном признании электронных цифровых подписей (ЭЦП), а также придание цифровым транспортным документам, включая e-CMR, полноценной юридической силы в национальном законодательстве.

4. Электронные сертификаты, выдаваемые водителям и иным специалистам по результатам обучения с использованием современных тренажёров, симуляторов и дистанционных образовательных программ, необходимо юридически приравнять к документам на бумажном носителе. Наряду с этим законодательством должна быть предусмотрена ответственность не только водителя, но и транспортной организации в

случаях дорожно-транспортных происшествий, обусловленных чрезмерным утомлением, психоэмоциональным напряжением либо иным неблагоприятным психофизиологическим состоянием водителя, если такие обстоятельства явились следствием ненадлежащих условий труда, созданных работодателем.

5. Функционирование транспортной системы должно осуществляться с учётом международных экологических обязательств, в том числе вытекающих из Парижского соглашения. В этих целях целесообразно предоставлять владельцам экологически чистых транспортных средств – **электрических и гибридных** – налоговые и таможенные льготы, а в отношении устаревших транспортных средств, оказывающих повышенное негативное воздействие на окружающую среду, применять соответствующие экономические ограничения и санкционные механизмы. При этом экологическая политика должна сопровождаться созданием механизмов социальной защиты, исключающих несоразмерное ухудшение положения малообеспеченных слоёв населения вследствие введения новых экологических требований.

6. Для обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы в условиях чрезвычайного или военного положения необходимо сформировать новые правовые основы взаимодействия гражданских и военных структур. В условиях рыночной экономики выполнение соответствующих задач не должно основываться исключительно на императивном возложении дополнительных обязанностей на частный сектор. Вместо этого целесообразно закрепить в законодательстве механизмы **государственно-частного партнёрства (ГЧП)**, предусматривающие финансовое стимулирование проектов транспортной инфраструктуры, которые уже на стадии проектирования обеспечивают возможность их двойного использования – как в гражданских, так и в оборонных целях.

7. Совершенствование национального транспортного законодательства требует формирования новой **гибридной модели государственного управления**, сочетающей экономическую свободу, характерную для западных моделей управления, включая передачу отдельных услуг на аутсорсинг и либерализацию тарифов, с присущими ряду азиатских государств эффективным макроэкономическим регулированием и активным технологическим развитием. В качестве основных правовых гарантий превращения страны в региональный логистический центр целесообразно обеспечить законодательное закрепление системы *«брутто-контрактов»* в сфере пассажирских перевозок, предоставление международно-арбитражных гарантий в трансграничных транзитных проектах государственно-частного партнёрства, а также полноценную имплементацию соответствующих конвенций ООН в национальное законодательство.

8. Распространение современных интеллектуальных транспортных систем и беспилотных транспортных средств обуславливает необходимость пересмотра закреплённого в действующем законодательстве понятия «водитель», ориентированного исключительно на человека как субъекта

управления транспортным средством. В этой связи предлагается ввести в законодательство новый правовой статус *«электронного помощника»*, позволяющий в соответствующих случаях перераспределять ответственность за дорожно-транспортное происшествие с лица, находящегося в транспортном средстве, на разработчика программного обеспечения либо производителя. Одновременно необходимо законодательно обеспечить прозрачность и проверяемость процесса принятия решений искусственным интеллектом, а также установить обязательность применения электронной системы *«чёрного ящика»*, обеспечивающей фиксацию и хранение всех данных, имеющих значение для установления причин и обстоятельств происшествия.

9. Необходимо законодательно закрепить признание электронных записей, формируемых таможенными и дорожными информационными системами, включая данные системы *«Электронная очередь»*, **e-Permit**, **e-CMR** и иных цифровых разрешительных документов, в качестве полноценного юридического доказательства в судебных разбирательствах и деятельности иных государственных органов. Наряду с этим обеспечение информационной безопасности транспортных систем, их надлежащая криптографическая защита от кибератак, а также защита персональных данных граждан и сведений об их *местоположении (геолокационных данных)* должны быть закреплены в качестве одного из приоритетных направлений государственной политики и правового регулирования в транспортной сфере.

III. Рекомендации, направленные на развитие организационно-институциональных механизмов в транспортной сфере

1. В целях формирования здоровой конкурентной среды и ограничения монополизма в транспортной сфере необходимо обеспечить строгое разграничение контрольных (*регуляторных*) и хозяйственных (*коммерческих*) функций государства, а также осуществлять поэтапную трансформацию крупных инфраструктурных монополий, в частности в железнодорожном секторе. Это должно обеспечить институциональное отделение органов, осуществляющих государственное регулирование и контроль, от субъектов предпринимательской деятельности.

2. До полноценного запуска *«Центральноазиатского транспортного портала»* и систем *«единого окна»*, направленных на снижение административных и бюрократических барьеров на таможенных и пограничных пунктах, целесообразно организовать заключение между государствами региона международно-правовых соглашений о взаимном признании электронных цифровых подписей (ЭЦП), а также о признании юридической силы электронных транспортных документов, включая e-CMR и e-TIR.

3. В целях устранения дублирования полномочий между органами транспортного контроля, в частности Инспекцией транспортного контроля и Службой безопасности дорожного движения, а также минимизации коррупциогенных факторов необходимо последовательно сокращать непосредственное участие инспектора в контрольных процедурах. Для этого следует законодательно закрепить применение автоматизированных систем

дистанционной фиксации весовых и габаритных параметров, скорости движения и технического состояния транспортных средств, включая системы **Weigh-in-Motion**, и обеспечить переход к цифровым моделям государственного контроля, основанным исключительно на оценке рисков.

4. В целях предупреждения транспортных происшествий, обусловленных человеческим фактором, необходимо институционально пересмотреть систему кадровой политики в транспортной сфере. В частности, при приёме на работу водителей, машинистов, диспетчеров и пилотов целесообразно организовать деятельность специализированных симуляционных центров, обеспечивающих оценку психофизиологического состояния, уровня **интеллектуального развития (IQ)** и когнитивных способностей кандидатов, а прохождение соответствующей оценки закрепить в качестве обязательного требования государственного контроля для отдельных категорий работников транспортной отрасли.

5. В целях противодействия коррупции и монополизму в транспортной сфере необходимо обеспечить полное институциональное отделение государственных контрольных органов от коммерческой деятельности, одновременно передав отдельные виды услуг частному сектору на условиях аутсорсинга. Взамен устаревших бумажных процедур и традиционных форм проверок следует внедрить единую цифровую систему контроля, основанную на технологиях блокчейн и **Big Data («больших данных»)**, законодательно признать юридическую силу автоматически исполняемых *«смарт-контрактов»*, функционирующих без непосредственного вмешательства человека, а также повысить эффективность и соразмерность мер ответственности за кибератаки на объекты транспортной инфраструктуры.

6. В условиях Четвёртой промышленной революции система государственного управления постепенно трансформируется от традиционной модели, основанной преимущественно на непосредственном участии человека, к модели алгоритмического управления. В этой связи искусственный интеллект целесообразно рассматривать не только в качестве технического инструмента, но и как **«интеллектуального помощника»**, использование которого способно порождать конкретные юридические последствия. Законодательное определение процессуального значения решений, принимаемых автоматизированными системами, включая системы *«Умный контроль»* и средства автоматической *фото- и видеофиксации*, а также чёткое установление субъектов ответственности за ошибки таких систем должны стать одним из ключевых направлений дальнейшего развития национального транспортного права.

**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

ALLANAZAROVA DILAFRUZ ABDUGANI KIZI

**IMPROVING THE LEGAL AND INSTITUTIONAL FRAMEWORK OF
PUBLIC ADMINISTRATION IN UZBEKISTAN'S TRANSPORT SECTOR**

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

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

Tashkent – 2026

The topic of the Doctor of Philosophy (PhD) dissertation is registered with the Supreme Attestation Commission under the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan under No. B2026.2PhD/Yu2348.

The dissertation was prepared at the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan.

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).

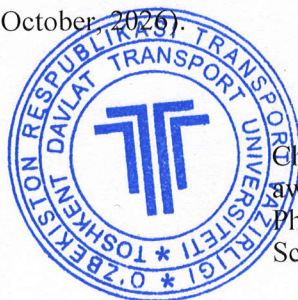
Scientific supervisor:	Yesemuratov Alisher Izbasarovich Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences, Associate Professor
Official opponents:	Sharipov Sanjar Sobirovich Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences, Professor Berdimuratova Gulnaz Muratovna Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences, Associate Professor
Leading organization:	Tashkent International University

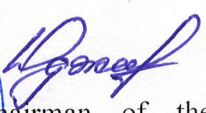
The defense of the dissertation will take place at the meeting of the Scientific Council No. PhD.10/2026.08.05.Yu.01.10 for awarding the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in Legal Sciences at Tashkent State Transport University on 17 December 2026 at 14:00 (Address: 1 Temiryulchilar Street, Tashkent, 100167, Republic of Uzbekistan, Tel: 71-299-00-01, Fax: 71-293-57-57; e-mail: rektorat@tstu.uz).

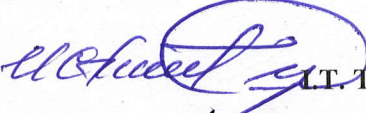
The dissertation is available for review at the Information Resource Center of Tashkent State Transport University (registered under No. 385).

The abstract of the dissertation was distributed on 5 October, 2026.

(Registry protocol No. 2 dated 5 October 2026)




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


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

INTRODUCTION (Abstract of the PhD dissertation)

The aim of the research is to develop scientifically substantiated proposals and recommendations for improving the legal and institutional framework of public administration in Uzbekistan's transport sector.

The objectives of the research are:

to elucidate the legal nature of public administration in the transport sector and the substance of its contemporary models;

to examine the stages in the formation and development of the public administration system in Uzbekistan's transport sector;

to identify existing problems in the legal framework of public administration in the transport sector and propose solutions to them;

to characterise the allocation of powers, mechanisms of cooperation and staffing arrangements within the public administration system in the transport sector;

to conduct a comparative legal analysis of contemporary models for managing the transport systems of selected foreign states;

to develop proposals and recommendations for improving public administration in Uzbekistan's transport sector.

The scientific novelty of the research is as follows:

the necessity of clearly delimiting supervisory powers within the system of public administration in the transport sector according to a sector-specific criterion has been substantiated, in particular by assigning supervision over the construction and operation of road infrastructure facilities to the competence of the Transport Control Inspectorate;

the necessity of ensuring the continuity and effectiveness of state supervision over compliance with the requirements relating to compulsory insurance of carriers' civil liability has been demonstrated by allocating the relevant supervisory powers between the sector-specific competent authorities – the Civil Aviation Agency and the Transport Control Inspectorate – according to the type of transport concerned;

the necessity of subjecting construction works on road infrastructure facilities, as well as any repair, demolition, excavation, alteration or reconstruction of road facilities, to permit-based procedures has been substantiated, together with the need to designate district (city) khokimiyats as the authorities empowered to issue permits in cases of accidents affecting utility networks and in other urgent circumstances requiring immediate action;

the necessity of introducing a legal mechanism requiring a permit for the operation of roads and artificial structures upon completion of their construction or reconstruction has been substantiated, as has the need to vest the relevant powers in the territorial divisions of the Transport Control Inspectorate in order to ensure continuous regulatory oversight by the State throughout all stages of the life cycle of a road facility.

Implementation of the research results. The scientific findings obtained in the course of the research and aimed at improving the organisational and legal

foundations of public administration in the transport sector in Uzbekistan have been utilised as follows:

the proposals aimed at eliminating duplication of supervisory powers within the system of public administration in the transport sector, assigning supervision over the construction of road facilities to the competence of the Transport Control Inspectorate, and clearly distinguishing those powers from the competence of state supervisory authorities in the fields of construction and housing and communal services were used in drafting the amendments to Article 99 of the Code of the Republic of Uzbekistan on Administrative Liability introduced by Article 1 of 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 Organising the Provision of Transport Services” (*Certificate No. 3/dn-125 of the Institute for Parliamentary Studies under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan, dated 13 July 2026*). The incorporation of this proposal contributed to the allocation of supervisory functions in the transport sector according to a sector-specific criterion and to the elimination of inter-agency conflicts concerning the delimitation of powers;

the proposals concerning the allocation of state supervision over compliance with the obligation to maintain compulsory insurance of carriers’ civil liability among sector-specific competent authorities according to the type of transport were used in preparing the new wording of the first paragraph of Article 22 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-386 “On Compulsory Insurance of Carriers’ Civil Liability”, as provided for by Article 2 of Law of the Republic of Uzbekistan No. ZRU-1118 of 5 February 2026 (*Certificate No. 3/dn-125 of the Institute for Parliamentary Studies under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan, dated 13 July 2026*). The incorporation of this proposal contributed to ensuring the continuity of state supervision over compliance with compulsory insurance requirements and to ensuring that the full range of competent supervisory authorities is covered;

the proposals concerning the inclusion of construction works on road infrastructure facilities, as well as the repair, demolition, excavation, alteration or reconstruction of road facilities, within the scope of permit-based procedures, and the designation of an authority empowered to issue permits in urgent circumstances, were used in developing item 126 of Annex No. 2 to Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-701 “On Licensing, Permitting and Notification Procedures”, pursuant to Article 3 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of 5 February 2026 (*Certificate No. 3/dn-125 of the Institute for Parliamentary Studies under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan, dated 13 July 2026*). The incorporation of this proposal contributed to the introduction of preliminary state supervision over works carried out on road facilities and to the establishment of a differentiated model of permit-based procedures;

the proposals concerning the introduction of a permit requirement for the operation of roads and artificial structures following completion of their

construction or reconstruction, and the vesting of the relevant powers in the territorial divisions of the Transport Control Inspectorate, were used in developing item 127 of Annex No. 2 to Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-701 “On Licensing, Permitting and Notification Procedures”, pursuant to Article 3 of Law of the Republic of Uzbekistan No. LRU-1118 of 5 February 2026 (*Certificate No. 3/dn-125 of the Institute for Parliamentary Studies under the Legislative Chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan, dated 13 July 2026*). The implementation of this proposal contributed to ensuring continuous regulatory oversight by the State throughout all stages of the life cycle of road facilities and to strengthening supervision over compliance with safety requirements at the commissioning stage.

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 140 pages.

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

I bo'lim (I часть; I part)

1. *Allanazarova D.A.* The Legal and Institutional Transformation of State Transport Governance // International Bulletin of Engineering and Technology. – Vol. 6, Issue 5, May, 2026. – p. 309–314 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20341792>
2. *Allanazarova D.A.* European Integrated Model of Transport System Management: a Comparative Legal Analysis // HSR (London), Houghton Street Review. – Vol 12.No 5. May, 2026. – p. 171–174 <https://houghtonstreetreview.com/index.php/hsr/article/view/456/version/462>
3. *Allanazarova D.A.* O'zbekistonda transport tizimini davlat tomonidan boshqarishning institutsional va huquqiy asoslarini takomillashtirish // Eurasian Journal of Law, Finance and Applied Sciences. – Volume 6, Issue 05, May, 2026. – p. 176–183 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20528214>
4. *Allanazarova D.A.* Institutionalising Transport Law Education in the Age of Artificial Intelligence: a Concept for Training a New Generation of Legal Professionals // Global Perspectives on Law Enforcement, Cyber Defense and Multidisciplinary Innovation. – Vol. 4 No. 1, September, 2026. – p. 20–32 <https://scop.uz/index.php/scopuz/article/view/237>
5. *Allanazarova D.A.* Transport tizimini raqamlashtirish sharoitida sun'iy intellektning huquqiy maqomi va qonunchilikni takomillashtirish masalalari // O'zbekiston Milliy axborot agentligi – O'zA Ilm-fan bo'limi (Elektron jurnal). – 2026. – № 6 (80). – B. 42–48 <https://uza.uz/posts/866204>
6. *Allanazarova D.A.* Transport sohasida davlat boshqaruvining huquqiy tabiati // Jamiyat va innovatsiyalar. – Общество и инновации – Society and innovations. – 2026. – № 6/S. – B.172–177 <https://inscience.uz/index.php/socinov/article/view/10116>

II bo'lim (II часть; II part)

7. *Allanazarova D.A.* Improvement of the Institutional and Legal Foundations of State Management of the Transport System in Uzbekistan // Economics, Management, and Digital Innovation in Education: Contemporary Trends and Approaches: International online conference (Spain). – July, 2026. – pp. 74–78 <https://incop.uk/index.php/spain>
8. *Allanazarova D.A.* Transport sohasida davlat boshqaruvining huquqiy tabiati // Academic Research in Modern Science: International scientific-online conference (USA). – May, 2026. – p. 497–503 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20341494>
9. *Allanazarova D.A.* Transport sohasida davlat boshqaruvi: milliy va xalqaro huquq kolliziyalari, unifikatsiya hamda raqamli transformatsiya // Models and Methods in Modern Science: International scientific-online conference (France). – May, 2026. – p. 244–252 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20341550>

10. *Allanazarova D.A.* O‘zbekiston Respublikasida transport sohasi davlat boshqaruvining tarixiy-huquqiy va institutsional evolyutsiyasi // “Yosh olimlar” respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari (Toshkent). – May, 2026. – B. 58–65 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20343490>

11. *Allanazarova D.A.* Globallashuv va raqamli transformatsiya sharoitida transport huquqining evolyutsiyasi // “Ilm-fan va innovatsiya” respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari (Toshkent). – May, 2026. – B. 55–63 <https://doi.org/10.5281/zenodo.20343492>

12. *Allanazarova D.A.* Intellektual transport tizimlari va raqamli logistikani huquqiy tartibga solishning dolzarb muammolari // “Yangi O‘zbekistonda yangi izlanishlar” mavzusidagi respublika ilmiy-amaliy online konferensiyasi materiallari (Toshkent). – Avgust, 2026. – B. 31–34 <https://globalconfcenter.uz/yangi/article/view/4441>

13. *Allanazarova D.A.* Transport sohasida institutsional boshqaruv va davlat tomonidan tartibga solishning huquqiy-tashkiliy asoslarini takomillashtirish // “Yangi O‘zbekistonda yangi izlanishlar” mavzusidagi respublika ilmiy-amaliy online konferensiyasi materiallari (Toshkent). – Avgust, 2026. – B. 35–37 <https://globalconfcenter.uz/yangi/article/view/4442>