



TRANSPORT HUQUQINING GENEZISI VA ARXITEKTURASI: QADIMGI ODAT NORMALARIDAN ZAMONAVIY GLOBALLASHUV VA KODIFIKATSIYA PARADIGMALARI SARI

Yuldashev Djaxongir Xayitovich

Toshkent davlat transport universiteti kafedra
professori, yuridik fanlar doktori (DSc)
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20555288>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 26-may 2026 yil
Ma'qullandi: 28-may 2026 yil
Nashr qilindi: 30-may 2026 yil

KEYWORDS

transport huquqi, tarixiy
genezis, deregulyatsiya,
huquqiy kodifikatsiya, ommaviy
va xususiy huquq, transport
infratuzilmasi, davlat nazorati.

ABSTRACT

Mazkur tadqiqotda transport-huquqiy munosabatlarining qadimgi sivilizatsiyalar davridan tortib zamonaviy globallashuv jarayonlarigacha bo'lgan tarixiy genezisi va institutsional rivojlanish bosqichlari kompleks tahlil qilingan. Tadqiqot jarayonida transport huquqi o'z evolyutsiyasi davomida davlatning imperativ nazorati hamda bozor deregulyatsiyasi o'rtasidagi doimiy o'zgaruvchan muvozanatni aks ettirishi asoslab berilgan. Sanoat inqilobi, monopoliyalarga qarshi kurash hamda XX asr oxiridagi liberal islohotlar ta'sirida transport qonunchiligining transformatsiyasi yoritilgan. Shuningdek, O'zbekiston misolida milliy transport huquqining mustaqillik yillaridagi institutsional shakllanishi va mamlakatning Jahon savdo tashkilotiga (JST) integratsiyalashuvi jarayonidagi dolzarb masalalar ko'rib chiqilgan. Tadqiqot yakunida yagona Transport kodeksini yaratishning huquqiy samaradorligi tanqidiy baholanib, sohaviy qonunchilikni garmonizatsiya qilish modeli taklif etilgan.

Transport-huquqiy munosabatlarining tarixiy genezisi jamiyatning harakatlanish va tovar ayirboshlashga bo'lgan obyektiv ehtiyojlari asosida shakllangan. Mazkur jarayon insoniyat sivilizatsiyasining eng qadimgi davrlariga borib taqaladi. O'sha davrlardayoq transport infratuzilmasini barpo etish va boshqarish bevosita davlatning strategik funksiyasi sifatida qaralgan. Xususan, Qadimgi Misr va Mesopotamiyada suv yo'llari hamda kanallardan foydalanish qat'iy huquqiy normalar bilan tartibga solingan. Irrigatsiya va navigatsiya inshootlarini qurish esa davlat boshqaruvining ustuvor yo'nalishlaridan biri sifatida e'tirof etilgan¹. Qadimgi Rus davlatining ilk yozma huquqiy manbalarida, xususan "Russkaya Pravda" (1016-yil) qonunnomasida transport sohasiga oid dastlabki normalar qayd etilgan. Mazkur hujjatda ko'priksizlar mehnatiga haq to'lash tartibi o'rnatilgan. Shuningdek, qatnoo' yo'llarida sodir etiladigan mulkiy va zo'ravonlik jinoyatlari (talon-toroj) uchun yuridik javobgarlik

¹ Мигунова Т.Л., Минеева Т.Г. История транспортного права. Ч. 1. Древний мир и средние века. Н.Новгород, 2018. – С. 5-9.

choralari qat'iy belgilangan. Bu esa o'sha davridayoq transport-huquqiy munosabatlar fuqarolik va jinoyat huquqi elementlari orqali tartibga solinganini ko'rsatadi². Biroq, bu davrdagi munosabatlar tizimli huquqiy arxitekturaga ega emas edi, balki tarqoq va situativ xarakter kasb etgan.

Zamonaviy transport huquqining konseptual asoslari Qadimgi Rim huquqi doirasida shakllangan. Xususan, Rim yurisprudensiyasida yo'llar ilk bor ommaviy (*publica*), xususiy (*privatae*) va mahalliy (*vicinales*) toifalarga ajratilgan. Natijada ushbu infratuzilma obektlarining huquqiy maqomi qat'iy belgilangan. Shuningdek, yo'l harakatini tartibga solishga oid dastlabki normativ cheklovlar miloddan avvalgi 45-yilda qabul qilingan "Shaharni obodonlashtirish to'g'risida"gi qonunda (*lex Iulia municipalis*) mustahkamlangan. Mazkur hujjatga muvofiq, kunduzgi vaqtda Rim ko'chalarida ot-aravalar harakatlanishiga huquqiy taqiq o'rnatilgan. Olimlarning e'tirof etishicha, ushbu qoida yo'l harakatini tartibga solishga qaratilgan ilk yuridik mexanizmlardan biri sanaladi³.

Amerikalik tadqiqotchi P.S. Dempsining ilmiy xulosalariga ko'ra, umumiy tashuvchilarning yuridik javobgarlik masalalari miloddan avvalgi 200-yillarda Rim imperiyasi tomonidan kodifikatsiya qilingan. Mazkur tizimlashtirilgan normalar keyinchalik G'arbiy Yevropa davlatlari huquq tizimlarining shakllanishida bazaviy asos bo'lib xizmat qilgan⁴. Tadqiqot xulosalariga asoslanib, P.S. Dempsi tomonidan Rim huquqining zamonaviy tashuvchilar javobgarligi institutining yagona manbasi sifatida baholanishini munozarali, deb hisoblaymiz. Amalda mazkur huquq tizimi ustuvor ravishda ommaviy-huquqiy nazorat (xususan, politsiya funksiyalari) hamda yo'l infratuzilmasini rivojlantirish masalalarini qamrab olgan. Xususiy huquqiy xarakterdagi yuk tashish munosabatlarining institutsional asoslari esa keyinchalik, o'rta asrlarda savdogarlarning odat huquqi (*lex mercatoria*) doirasida tizimlashtirilgan va takomillashgan.

O'rta asrlar va Uyg'onish davrida xalqaro dengiz transportining kengayishi tegishli huquqiy munosabatlarning mazmunini obyektiv ravishda transformatsiya qildi. Mazkur bosqichda transport huquqi tizimi davlatning imperativ normalaridan ko'ra, asosan dengizchilar va savdogarlarning odat huquqi bazasida rivojlandi. Xususan, soha "Droit de naufrage" (qirg'oq huquqi) va "Lex Rhodia de iactu" (yukni uloqtirish bo'yicha Rodos qonuni) kabi yangi institutlar bilan takomillashdi. M.K. Pintoning ilmiy xulosalariga ko'ra, umumiy avariya instituti qadimgi O'rta yer dengizi an'alarining zamonaviy dengiz huquqidagi tarixiy in'ikosi sanaladi. Mazkur institut tijorat xavf-xatarlarini kema hamda yuk egalari o'rtasida proporsional taqsimlashning muhim huquqiy mexanizmini shakllantirgan⁵.

Mazkur tarixiy bosqichda Rossiya davlatida transport huquqi muayyan evolyutsion rivojlanish davrini o'tagan. Ushbu jarayonning dastlabki yuridik manbasi sifatida knyaz Oleg va Vizantiya o'rtasida tuzilgan xalqaro shartnoma (911-yil) normalarini ko'rsatish mumkin. Keyinchalik mazkur huquqiy munosabatlar 1649-yilgi "Sobor qonunnomasi"da institutsional darajada mustahkamlangan. Xususan, hujjatning 9-bobida ko'priklar va suv kechuvlarini saqlash, shuningdek, yo'l infratuzilmasidan foydalanganlik uchun majburiy to'lovlarni

² Духно Н. А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – №. 3. – С. 56-70.

³ Элькинбард Л. М., Гирина Т. С. Римское право как источник современного транспортного права // Научные проблемы водного транспорта. – 2013. – №. 36. – С. 43-49.

⁴ Dempsey P.S. Transportation: A Legal History // Transportation Law Journal. – 2002. – Vol. 30. – p. 241-242.

⁵ Comenale Pinto M. Transport law in the globalization era // Diritto @ Storia. – 2006. – №. 5. – p. 4-6.

undirishning dastlabki tizimli normalari belgilab qo'yilgan⁶. Mazkur davrdagi huquqiy rivojlanish muayyan xususiyatlari bilan ajralib turadi. Dastlab transport infratuzilmasi obyektlari (yo'llar va ko'priklar) feodallar uchun ustuvor ravishda moliyaviy tushum (majburiy yig'imlar undirish) manbai sifatida qaralgan. Biroq ushbu iqtisodiy manfaatdorlik, o'z navbatida, mulkdorlar zimmasiga mazkur infratuzilmani saqlash hamda obodonlashtirish bo'yicha huquqiy majburiyatlarni obyektiv ravishda yuklagan.

XIX asrdagi sanoat inqilobi hamda temir yo'l transportining amaliyotga joriy etilishi transport huquqining tarixiy evolyutsiyasida konseptual o'zgarishlarni yuzaga keltirdi. Tadqiqotchi U.L. Garrisonning ilmiy xulosalariga ko'ra, temir yo'llar paydo bo'lgunga qadar Angliyada suv kanallari va pullik yo'llar (turnpikes) infratuzilmasi keng rivojlangan. Mazkur loyihalar, o'z navbatida, transport sohasini tashkil etish va boshqarishning dastlabki korporativ hamda moliyaviy-huquqiy modellarini shakllantirgan⁷. Temir yo'l transporti tarmog'ining jadal kengayishi hamda ushbu sohada yirik monopolistik tuzilmalarning shakllanishi davlatning iqtisodiy munosabatlarga bevosita aralashuvini taqozo etdi. Xususan, AQSH amaliyotida yirik kapital egalari (tarixnomada "qaroqchi baronlar" sifatida qayd etilgan K. Vanderbilt, J. Guld va boshqalar) tomonidan tarif siyosatining manipulyatsiya qilinishi, shuningdek, korrupsion va kartel kelishuvlarining keng yoyilishi kuzatilgan. Bunday holatlar, o'z navbatida, agrar sektor vakillarining keskin e'tirozlariga (Greyndjerlar harakati) sabab bo'ldi. Mazkur iqtisodiy-huquqiy ziddiyatlarni bartaraf etish hamda tarmoqni tartibga solish maqsadida 1887-yilda dastlabki mustaqil nazorat organi — Davlatlararo savdo komissiyasi (ICC) ta'sis etildi⁸. P.S. Dempsey mazkur holatni transport sohasida iqtisodiy tartibga solish (economic regulation) institutining shakllanishi sifatida baholaydi. Olim ushbu jarayonni ommaviy manfaatlarni himoya qilishga xizmat qiluvchi muhim omil sifatida talqin etadi. Tadqiqot xulosalariga asoslanib, mazkur yondashuvni mutlaqlashtirish maqsadga muvofiq emas, deb hisoblaymiz. Iqtisodchi olimlarning (xususan, J. Stigler) ilmiy xulosalariga ko'ra, imperativ tartibga solish mexanizmlari vaqt o'tishi bilan monopoliyalar manfaatiga bo'ysundirilgan. Natijada bunday amaliyot yirik subyektlar tomonidan davlat nazorat organlarini "qamrab olish" (regulatory capture) hamda tarmoqdagi innovatsion rivojlanishga to'sqinlik qilish omiliga aylangan.

XIX asrning ikkinchi yarmida Rossiya imperiyasida temir yo'llar tarmog'ining rivojlanishi transport huquqi tizimining markazlashuviga xizmat qildi. Ushbu jarayonning yuridik asosi sifatida 1857-yilda "Aloqa yo'llari muassasalari va ustavlari to'plami" qabul qilindi. Mazkur normativ-huquqiy hujjat fuqarolik, ma'muriy, yer hamda jinoyat huquqi normalarini o'zida tizimlashtirgan. Shu sababli olimlar ushbu to'plamni sohadagi ilk kompleks transport kodeksi sifatida e'tirof etishadi⁹.

Y.I. Petrovning istoriografik tadqiqotlariga ko'ra, temir yo'l tariflarini belgilash faqatgina xususiy-tijorat munosabatlari obyekti sanalmaydi. Xususan, A.A. Golovachov (1881) va S.Y. Vitte (1883) kabi olimlar hamda davlat arboblari mazkur institutni kengroq talqin qilgan. Ularning ilmiy xulosalarida tarif siyosati yaxlit davlat iqtisodiyotini tartibga solishning muhim

⁶ Корякин В. М. Генезис транспортного права России // Аграрное и земельное право. – 2016. – №. 3 (135). – С. 28-36.

⁷ Garrison W.L. Historical Transportation Development // Transportation Engineering and Planning. – Vol. 1. – p. 5-7.

⁸ Dempsey P.S. Transportation: A Legal History // Transportation Law Journal. – 2002. – Vol. 30. – p. 235.

⁹ Корякин В. М. Генезис транспортного права России // Аграрное и земельное право. – 2016. – №. 3 (135). – С. 28-36.

mexanizmi ekanligi nazariy jihatdan asoslantirilgan¹⁰. Umuman olganda, mazkur tarixiy bosqich transport huquqi tizimida ommaviy (davlat) va xususiy huquq institutlarining o'zaro integratsiyasi shakllangan davr sifatida baholanadi.

XX asrning o'rtalari, xususan, 1930–1964-yillarda sobiq Sovet Ittifoqida transport huquqining rivojlanishi markazlashgan rejali iqtisodiyot modeliga asoslandi. M.A. Bajinaning tadqiqotlarida e'tirof etilishicha, mazkur davrda qator temir yo'l ustavlarini (1935, 1954, 1964-yillar) hamda sohaga oid boshqa normativ-huquqiy hujjatlar qabul qilingan. Biroq transport qonunchiligining yagona kodifikatsiyasi amalga oshirilmagan. Natijada tashish shartnomasi o'zining an'anaviy fuqarolik-huquqiy tabiatini yo'qotdi. Mazkur institut tomonlarning erkin bitimidan ko'ra, transport korxonalariga yuklatilgan davlat rejasini ijro etishga qaratilgan ma'muriy-imperativ majburiyatga aylanib qoldi¹¹.

M.A. Bajina mazkur tarixiy davrdagi sohaviy tarqoqlikni (xususan, dengiz, havo va temir yo'l huquqining avtonom rivojlanishini) idoraviy manfaatlar ustuvorligining oqibati sifatida tanqidiy baholaydi. Tadqiqot xulosalariga asoslanib, ushbu yondashuvni munozarali, deb hisoblaymiz. To'g'ri, ko'rsatilgan davrda yagona tizimlashtirilgan Transport kodeksi mavjud bo'lmagan. Biroq ma'muriy-buyruqbozlik iqtisodiyoti hamda davlat mulkchiligining mutlaq monopoliyasi sharoitida transport tarmoqlarining o'zaro integratsiyasi (xususan, multimodal tashishlar) amaliyotda yuqori darajada ta'minlangan.

Mazkur konsepsiya O.V. Gimmelreyxning ilmiy xulosalari bilan ham asoslanadi. Olimning e'tirof etilishicha, sovet davrida temir yo'l transporti davlat boshqaruvining strategik obyekti maqomiga ega bo'lgan. Tarmoqda xavfsizlikni ta'minlash maqsadida Davlat xavfsizlik vazirligi (DXV) va Ichki ishlar vazirligi (IIV) tarkibidagi maxsus huquqni muhofaza qiluvchi tuzilmalar (transport militsiyasi) orqali kuchaytirilgan ma'muriy-huquqiy rejim joriy etilgan¹².

Mazkur tarixiy jarayonlar doirasida Markaziy Osiyo, xususan, O'zbekiston hududida transport infratuzilmasining institutsional shakllanishi imperiya va sovet davri huquqiy siyosatining bevosita natijasidir. Olimlar J.S. Ramatov va B.E. Yo'ldoshevlarning ilmiy xulosalariga ko'ra, mintaqada temir yo'l tarmoqlarini barpo etish ustuvor ravishda davlatning strategik maqsadlariga bo'ysundirilgan. Xususan, 1880-yillarda Zakaspiy hamda 1906-yilda Orenburg-Toshkent temir yo'l magistrallarining qurilishi imperativ normativ-huquqiy qarorlar asosida tasdiqlangan. Ushbu loyihalar o'lkani imperiyaning markaziy mintaqalari bilan transport-logistika jihatidan integratsiya qilish, xomashyo resurslarini uzluksiz tashish va hududda harbiy-ma'muriy nazoratni mustahkamlash maqsadida amalga oshirilgan¹³.

Sovet boshqaruvi yillarida O'zbekiston hududida avtomobil yo'llari infratuzilmasi hamda avtotransport tarmog'i institutsional rivojlanish bosqichiga o'tdi. Tadqiqotchi L.Y. Ro'ziyevaning ilmiy xulosalariga ko'ra, 1958-yilga kelib yuklarni markazlashtirilgan tartibda tashish hajmi 2,7 barobarga ortgan. Mazkur jarayon ma'muriy-boshqaruv apparatida tegishli

¹⁰ Петров Ю. И. Историография истории железнодорожного законодательства России конца XIX — начала XX столетия // Транспортное право и безопасность. – 2019. – №. 29. – С. 204.

¹¹ Бажина М. А. Особенности развития транспортного законодательства в период с 1930 по 1964 года // Советский конституционализм, государство и право в 1930-1964 гг.: доктрина, институты и репрезентации. – 2020. – С. 58-63.

¹² Гиммельрейх О. В. Государственное управление железнодорожным транспортом и обеспечение безопасности и правопорядка на его объектах в советский период (1917-1991) // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2014. – №. 4 (28). – С. 237-242.

¹³ Ramatov J. S., Khasanov M. N. Social aspects of professional quality improvement (on the example of the railway sector) // Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. – 2022. – Т. 2. – №. 6. – С. 969-976.

o'zgarishlarni taqozo etdi. Xususan, yo'l qurilishi va transport vazirliklarini qayta tashkil etish (birga qo'shib yuborish) orqali sohani boshqarishning tashkiliy-huquqiy mexanizmi optimallashtirilgan¹⁴. Tadqiqotchi A. To'xtaboyevning ilmiy tahlillariga ko'ra, 1950–1980-yillarda O'zbekiston hududida fuqarolik aviatsiyasi tarmog'i yangi rivojlanish bosqichiga ko'tarildi. Xususan, soha amaliyotiga yangi avlod havo kemalarining (jumladan, Il-14 va Tu-104 rusumli) keng joriy etilishi tegishli normativ-huquqiy bazani takomillashtirishni taqozo etdi. Natijada butunittifoq hamda respublika darajasidagi havo qonunchiligi tizimi shakllantirildi. Shuningdek, parvozlar xavfsizligini ta'minlashga doir imperativ qoidalar institutsional darajada mustahkamlandi¹⁵. Bu infratuzilmalar keyinchalik mustaqil O'zbekistonning transport-huquqiy tizimi uchun muhim moddiy baza bo'lib xizmat qildi.

XX asrning so'nggi choragiga kelib, G'arb davlatlarining transport huquqi tizimida yangi konseptual bosqich — deregulyatsiya (davlat aralashuvini qisqartirish va erkinlashtirish) jarayonlari boshlandi. M. Poisler va Ye.D. Grinberg xulosalariga ko'ra, AQShda 1935-yilgi qonun (Motor Carrier Act) asosida transport bozoriga kirish hamda tarif siyosati ustidan qat'iy ma'muriy nazorat o'rnatilgan edi. Biroq vaqt o'tishi bilan mazkur imperativ tizimning iqtisodiy samarasizligi va inflyatsion omillar yangi huquqiy islohotlarni taqozo etdi. Shu munosabat bilan, 1980-yilda AQSH Kongressi tomonidan tegishli hujjat qabul qilindi. Unga muvofiq, transport xizmatlari bozori erkinlashtirildi hamda tarmoqdagi ortiqcha byurokratik to'siqlar bekor qilindi¹⁶.

Deregulyatsiya (erkinlashtirish) tendensiyasi havo transporti sohasini ham qamrab oldi. Xususan, 1978-yilda qabul qilingan tegishli normativ hujjat ("Airline Deregulation Act") asosida AQSH Fuqarolik aviatsiyasi kengashining (CAB) faoliyati yuridik jihatdan tugatildi. Natijada sohada tarif siyosatini shakllantirish jarayoni to'liq erkin bozor mexanizmlari ixtiyoriga o'tkazildi¹⁷.

Erkin bozor konsepsiyasi tarafdorlari mazkur islohotlarni tariflarning pasayishi bilan ijobiy baholaydi. Biroq P.S. Dempsi ushbu jarayonning salbiy oqibatlarini tanqidiy tahlil qilgan. Olimning e'tirof etishicha, erkinlashtirish ortida tarmoqning moliyaviy beqarorlashuvi yotadi. Shuningdek, xavfsizlik standartlarining pasayishi hamda chekka hududlarga transport xizmati ko'rsatishning to'xtatilishi kabi tizimli muammolar yuzaga kelgan. Tadqiqot doirasida mazkur munozarali masalada P.S. Dempsining ilmiy pozitsiyasini asosli, deb hisoblaymiz. Amalda transport sohasi faqatgina xususiy-tijorat munosabatlari obyektini sanalmaydi. U birinchi navbatda ommaviy manfaatlariga xizmat qiluvchi strategik infratuzilma hisoblanadi. Shu sababli, tarmoqda davlat nazorati mexanizmlarini to'liq bekor qilish monopoliyalarning qayta tiklanishiga yoki tizimli inqirozlarga olib keladi.

Mazkur qonuniyat 2001-yil 11-sentabr voqealaridan so'ng sohada (xususan, xavfsizlikni ta'minlash bo'yicha) davlat nazoratining qayta o'rnatilishi amaliyotida ham o'z tasdig'ini topdi. O'z navbatida, tadqiqotchi E. Dikinining ilmiy xulosalariga ko'ra, AQSH amaliyotida transport siyosati faqatgina iqtisodiy rivojlanish omillari bilan cheklanib qolmagan. Vaqt o'tishi bilan

¹⁴ Ruziyeva L.Y. Changes In The Field Of Transport In The Uzbekistan After World War II. (1946-1967) // Zien Journal. – 2023. – p. 39-40.

¹⁵ Tukhtabaev A. History of air transport in Uzbekistan (1950-1980) // Society and innovations. – 2022. – p. 163-164.

¹⁶ Hayter D. C. Money Talks: The Disproportionate Influence of Corporations on US Governance Today // Lewis & Clark L. Rev. – 2025. – T. 29. – p. 321.

¹⁷ Dempsey P.S. Transportation: A Legal History // Transportation Law Journal. – 2003. – Vol. 30. – p. 333-339.

mazkur soha ekologiya, ijtimoiy tenglik va barqarorlik (xususan, ISTEА qonuni doirasida) masalalarini ham qamrab olgan. Ushbu jarayonlar, tabiiyki, transport sohasidagi normativ-huquqiy bazaning yanada takomillashishi va murakkablashishini taqozo etgan¹⁸.

Globalashuv sharoitida transport huquqi tizimini shakllantirishda kodifikatsiya va unifikatsiya masalalari munozarali ilmiy muammolardan biri sanaladi. A.G. Repyev Rossiya qonunchiligidagi normativ tarqoqlikni tanqidiy tahlil qilgan. Xususan, turli kodekslarda "tashuvchi" yoki "transport vositasi" tushunchalarining farqli talqin etilishi yuridik nuqson sifatida baholanadi. Shu bilan birga, u havo, suv va temir yo'l transporti normalarini unifikatsiya qiluvchi yagona Transport kodeksini ishlab chiqish konsepsiyasini maqsadga muvofiq emas, deb hisoblaydi. Tadqiqotchining ilmiy xulosalariga ko'ra, mazkur yondashuv tarmoqlarning o'ziga xos xususiyatlarini e'tibordan chetda qoldiradi. Natijada qonunchilik tizimi va huquqni qo'llash amaliyotining yanada murakkablashishi yuzaga keladi¹⁹. Bunga qarama-qarshi o'laroq, N.A. Duxno eskirgan normalardan qutulish va yagona huquqiy tartibot o'rnatish uchun aynan mukammal kodeks zarurligini ilgari suradi²⁰. Bizningcha ham, transport-huquqiy munosabatlarining zamonaviy rivojlanish bosqichi tarmoqlararo uyg'unlikni va huquqiy aniqlikni talab qiladi. Shu nuqtai nazardan, N.A. Duxnoning yagona Transport kodeksini yaratish bo'yicha pozitsiyasi huquqiy tizimning barqarorligi va samaradorligi nuqtayi nazaridan eng asosli yechim hisoblanadi.

Mustaqil O'zbekiston sharoitida transport huquqining evolyutsion rivojlanishi milliy manfaatlar hamda xalqaro integratsiya ehtiyojlari asosida yangi institutsional bosqichga o'tdi. U.X. Gulmatov va O.Z. Lutfullayevaning ilmiy xulosalariga ko'ra, 1991-yildan so'ng sobiq Ittifoq davridagi markazlashgan boshqaruv tizimidan to'liq voz kechilgan. Tarmoqda milliy iqtisodiy mustaqillikni ta'minlash maqsadida mustaqil tashkiliy-huquqiy tuzilmalar, xususan, "O'zbekiston havo yo'llari" (1992) va "O'zbekiston temir yo'llari" (1994) milliy kompaniyalari ta'sis etildi. Shu bilan birga, mamlakat mintaqalarini yagona transport-logistika tarmog'iga integratsiya qilish maqsadida Qamchiq dovoni orqali o'tuvchi magistral yo'l hamda "Toshg'uzor – Boysun – Qumqo'rg'on" temir yo'li kabi strategik infratuzilma loyihalari amaliyotga joriy qilindi²¹.

Mazkur institutsional islohotlar tegishli normativ-huquqiy baza bilan mustahkamlandi. Xususan, 2019-yilda O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi ta'sis etildi. Keyinchalik, 2021-yilda "Transport to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni qabul qilindi. Ushbu qonun mamlakatda transport-huquqiy munosabatlarni tizimlashtirishda muhim yuridik bosqich sanaladi. Tadqiqotchi X. Jumaqulovning ilmiy xulosalariga ko'ra, O'zbekiston Respublikasining Jahon savdo tashkilotiga (JST) integratsiyalashuv jarayoni sohada yangi huquqiy vazifalarni kun tartibiga olib chiqmoqda. Jumladan, transport logistikasini raqamlashtirish hamda bojxona tartib-taomillaridagi ma'muriy to'siqlarni bartaraf etish talab etiladi. Shuningdek, milliy qonunchilik normalarini xalqaro standartlarga (xususan, BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasining 2025–2030-yillarga mo'ljallangan Yo'l xaritasiga)

¹⁸ Deakin E. A Brief History of Transportation Policies and Institutions // UC Berkeley. – 2021. – p. 17-19.

¹⁹ Репьев А. Г. Теория унификации транспортного права: возможные модели и технико-юридические сложности // Алтайский юридический вестник. – 2025. – №. 2 (50). – С. 29-34.

²⁰ Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 3. – С. 62-63.

²¹ Gulmatov U.X. The Specific Features Of The Transport Policy Of The Republic Of Uzbekistan // Periodica Journal. – 2024. – Vol. 36. – p. 105-107.

implementatsiya qilish zamonaviy transport huquqining ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi²².

Transport-huquqiy munosabatlarining tarixiy genezisi va institutsional evolyutsiyasini tahlil qilish shuni ko'rsatadiki, mazkur soha o'z taraqqiyoti davomida doimiy ravishda davlatning strategik manfaatlari (xavfsizlik, infratuzilmani rivojlantirish) hamda xususiy-tijorat munosabatlari (erkin bozor, odat huquqi) o'rtasidagi muvozanat asosida shakllanib kelgan. Tarixiy tajriba shundan dalolat beradiki, transport sohasida davlat nazoratining mutlaqlashuvi, ya'ni monopoliya va ma'muriy-buyruqbozlik tizimi innovatsion rivojlanishni tormozlasa, to'liq deregulyatsiya (erkinlashtirish) amaliyoti tarmoqda moliyaviy beqarorlik va xavfsizlik standartlarining pasayishiga olib keladi.

1. O'zbekiston misolida olib qaraydigan bo'lsak, transport huquqi mintaqada imperiya va sovet davrining ma'muriy-imperativ boshqaruvidan mustaqillik yillarida to'liq milliy iqtisodiy manfaatlarga xizmat qiluvchi tizimga aylandi. Xususan, 2021-yilda qabul qilingan "Transport to'g'risida"gi qonun mazkur munosabatlarni yangi institutsional bosqichga olib chiqdi. Bugungi globallashuv, xalqaro tranzit yo'laklarining diversifikatsiyasi va O'zbekiston Respublikasining Jahon savdo tashkilotiga (JST) integratsiyalashuvi jarayonida milliy transport huquqi oldida yangi chaqiriqlar paydo bo'lmoqda. Tizimda raqamli logistikani joriy etish, bojxona tartib-taomillaridagi ma'muriy to'siqlarni qisqartirish va xalqaro standartlarni milliy qonunchilikka to'liq implementatsiya qilish amaldagi qonunchilikning muhim rivojlanish vektori bo'lib qoladi. Umuman olganda, zamonaviy transport huquqi faqatgina tashish jarayonini tartibga soluvchi xususiy-tijorat mexanizmi emas, balki bevosita davlatning iqtisodiy xavfsizligi, barqaror taraqqiyoti va global integratsiyasini ta'minlovchi o'ta muhim hamda kompleks huquqiy institut sifatida e'tirof etilishi lozim

INNOVATIVE
ACADEMY

²² Jumaqulov X. Improving the Regulatory and Legal Framework in Transport and Logistics in Uzbekistan // The Multidisciplinary Journal. – 2024. – Vol. 5. – p. 193-195.