



АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ СОҲАСИДА МАХСУС ВАКОЛАТЛИ ДАВЛАТ ОРГАНИНИНГ ВАКОЛАТЛАРИНИНГ ҲУҚУҚИЙ ТАВСИФИ

Машрапов Мадорбек Зоҳидбек ўғли

ТДЮУ мустақил изланувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22080771>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 20-avgust 2026 yil
Ma'qullandi: 22-avgust 2026 yil
Nashr qilindi: 24-avgust 2026 yil

KEYWORDS

автомобиль йўллари, махсус
ваколатли давлат органи,
давлат бошқаруви,
маъмурий-ҳуқуқий тартибга
солиш, давлат ваколатлари,
ҳуқуқий мақом, йўл хўжалиги,
давлат назорати, маъмурий
ваколатлар, йўл
инфратузилмаси, давлат
бошқаруви самарадорлиги,
қонунчиликни
такомиллаштириш.

ABSTRACT

Мазкур мақолада автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли давлат органининг ҳуқуқий мақоми ҳамда ваколатларининг мазмун-моҳияти маъмурий-ҳуқуқий нуқтаи назардан таҳлил қилинган. Унда мазкур органнинг давлат бошқарувини амалга ошириш, автомобиль йўлларини режалаштириш, қуриш, реконструкция қилиш, таъмирлаш, сақлаш ва улардан самарали фойдаланиш соҳасидаги ваколатлари миллий қонунчилик ва хорижий давлатлар тажрибаси асосида қиёсий ўрганилган. Шунингдек, ваколатларнинг ҳуқуқий табиати, уларни амалга ошириш механизмлари, давлат органлари ўртасидаги ўзаро ҳамкорлик ҳамда назорат функцияларининг ҳуқуқий асослари очиқ берилган. Амалдаги қонунчиликни таҳлил қилиш орқали соҳадаги мавжуд ҳуқуқий бўшлиқлар ва амалий муаммолар аниқланиб, махсус ваколатли давлат органининг ҳуқуқий мақомини такомиллаштириш, ваколатларини аниқ белгилаш ҳамда уларни амалга ошириш самарадорлигини оширишга қаратилган илмий асосланган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилган.

Автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли давлат органини белгилаш мазкур соҳада ягона давлат сиёсатини амалга ошириш, ваколатларни аниқ тақсимлаш, бошқарув самарадорлигини ошириш ҳамда йўлларни лойиҳалаш, қуриш, реконструкция қилиш ва сақлаш ишларини мувофиқлаштириш имконини беради.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг "Ўзбекистон Республикаси йўл хўжалиги тизимини чуқур ислоҳ қилиш чора-тадбирлари тўғрисида"ги 2019 йил 9 декабрдаги ПФ-5890-сон Фармони ҳамда "Йўл соҳасини бошқариш тизимини янада такомиллаштиришга оид чора-тадбирлар тўғрисида"ги 2019 йил 9 декабрдаги ПҚ-4545-сонли Қарори билан Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги

хузуридаги Автомобиль йўллари қўмитаси автомобиль йўллари соҳасидаги махсус ваколатли орган бўлиб, умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларини лойиҳалаштириш, қуриш, реконструкция қилиш, таъмирлаш ва эксплуатация қилиш бўйича ишларнинг ягона буюртмачиси ҳисобланади.

Умуман олганда, Ўзбекистон Республикаси Автомобил йўллари давлат қўмитаси Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 14 февралдаги ПФ 4954-сонли “Йўл хўжалигини бошқариш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари ўғрисида”ги Фармони ҳамда Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 14 февралдаги ПҚ 2776-сонли “Ўзбекистон Республикаси Автомобил йўллари давлат қўмитаси ва Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси хузуридаги Республика йўл жамғармаси фаолиятларини ташкил этиш тўғрисида”ги Қарорига асосан ташкил топган.

Ўзбекистон Республикаси Автомобил йўллари давлат қўмитаси Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон Фармонига мувофиқ Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги хузуридаги Автомобиль йўллари қўмитаси этиб қайта номланган ҳолда Транспорт вазирлиги таркибига ўтказилди.

Хорижий мамлакатлар тажрибасига эътибор қаратадиган бўлсак, соҳани тартибга солувчи махсус ваколатли давлат органлари мавжуд. Хусусан, Японияда автомобиль йўллари соҳасидаги давлат бошқаруви учун масъул миллий маъмурий орган Ер, инфратузилма, транспорт ва туризм вазирлиги ҳисобланади.

Унинг таркибидаги Йўллар бюроси қонунчиликка мувофиқ йўл қурилиши лойиҳаларини режалаштиришда марказий ўрин тутати. Шунингдек, мазкур бюро бевосита давлат бошқарувидаги умумий фойдаланишдаги миллий автомобиль йўлларини бошқаради, маҳаллий давлат органларига йўлларни қуриш ва таъмирлаш ишлари бўйича субсидиялар ажратади ҳамда маслаҳатлар беради.

Бундан ташқари, бюро тезюрар автомагистрал компаниялари ва Япония автомагистраллар холдинги ҳамда қарзларни қайтариш агентлиги фаолиятини умумий бошқариш, шунингдек, автомобиль йўллари соҳасидаги давлат корпорациялари фаолиятини мувофиқлаштириш ва уларга раҳбарлик қилиш вазифаларини ҳам амалга оширади [1].

Англияда асосий автомобиль йўллари тармоғини режалаштириш ва ривожлантиришда иштирок этувчи органлар қуйидагилардан иборат:

Транспорт департаменти (Department for Transport) стратегик ривожлантириш, давлат сиёсати ва молиялаштириш учун умумий масъул орган ҳисобланади.

Автомобиль йўллари агентлиги (Highways Agency) стратегик автомобиль йўллари тармоғининг катта қисми бўйича бошқарув ва амалий ижро вазифаларини амалга оширади. У ўз тармоғини сақлаш ва таъмирлаш учун бюджет ҳамда масъулиятга эга. Бироқ кейинги йилларда йирик капитал инвестиция лойиҳалари бўйича тўғридан-тўғри молиялаштириш ваколати асосан автомагистраллар билан чекланган. Тармоқнинг қолган қисми бўйича молиялаштириш ваколати Минтақавий ривожланиш агентликларига тегишли. Шу билан бирга, Автомобиль йўллари агентлиги портфели асосий йўл тармоғининг тахминан 20 фоизини қамраб олади.

Минтақавий ривожланиш агентликлари (Regional Development Agencies) минтақавий транспорт режаларини ишлаб чиқади ва бу вазифаларни минтақавий режалар доирасида амалга оширади.

Минтақавий органлар Минтақавий ривожланиш агентликлари ҳамда собиқ Минтақавий ассамблеялар негизида ташкил этилган бўлиб, минтақавий транспорт режаларини ишлаб чиқиш ва Минтақавий молиялаштириш тақсимооти (Regional Funding Allocation) жараёнини бошқариш билан шуғулланади.

Маҳаллий ҳокимият органлари графлик кенгашлари ва унитар ҳокимиятлардан иборат бўлиб, ўз ҳудудларида маҳаллий транспорт сиёсатини амалга ошириш, шунингдек маҳаллий автомобиль йўллари тармоғини сақлаш ва ривожлантириш учун масъул ҳисобланади [2].

Мамлакатимизда автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли органинг ваколатлари “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Қонуннинг 6-моддаси белгиланган. Айнан шунга ўхшаш нормалар Қозоғистон Республикаси “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Қонуннинг 12-моддаси [3], Тожикистон Республикасининг “Автомобиль йўллари ва йўл фаолияти тўғрисида”ги Қонунинг 16-моддасида [4] белгиланган.

Таъкидлаб ўтиш лозимки, кўплаб хорижий давлатларда махсус ваколатли органлар ваколатлари юқоридаги келтириб ўтилган давлатлар сингари тартибда берилган. Фақатгина давлатларнинг қонунчилик техникаси нуқтаи назардан бу масалада айрим фарқлар мавжуд. Умуман олганда хорижий мамлакатларда махсус ваколатли давлатлар органларининг ваколатларида ўхшаш ҳолатлар кўп. Мазкур ваколатларни илмий-назарий таҳлил қиладиган бўлсак, қуйидагича таснифлаш мумкин: Стратегик ваколатлари; Ҳуқуқий тартибга солиш ваколатлари; Назорат қилиш ваколатлари; Шаҳарсозликка оид ваколатлар; Илмий-инновацион ва кадрлар сиёсатига оид ваколатлари; Институционал ва мувофиқлаштирувчи ваколатлар.

Стратегик ваколатларга ягона техника сиёсатини амалга ошириш, тармоқни ривожлантириш истиқболларини белгилаш, давлат дастурларини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш ва халқаро транзит йўлакларини шакллантириш қабиларни киритиш мумкин. Бу ваколатлар давлат бошқарувидаги стратегик режалаштириш моделига тўлиқ мос келади.

Академик А.А.Кокошин «Сиёсатда стратегик режалаштириш ҳақида» асарида таъкидлашича, стратегик режалаштиришни қўллаш рефлексив, вазиятга қараб амалга ошириладиган бошқарувга нисбатан анча юқори даражадаги бошқарувни англатади [5].

Хорижий тажриба таҳлили шуни кўрсатадики, стратегик режалаштириш деганда замонавий дунёнинг динамик ва олдиндан башорат қилиш қийин бўлган шароитларида ташкилотнинг мақсадлари ҳамда имкониятлари ўртасида стратегик мувозанатни ишлаб чиқиш ва сақлаб туриш жараёни тушунилади [6].

Шу ўринда савол туғилади. Бугунги кунда махсус ваколатли орган томонидан стратегик ваколатлар амалга оширишнинг аниқ ҳуқуқий механизмини мавжудми? Бу саволга аниқ жавоб бериш мушкул. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Мамлакат тараққиётининг 2030 йилгача мўлжалланган устувор йўналишлари доирасида ислохотларни изчил давом эттириш ва янги босқичга олиб чиқишнинг қўшимча чора-тадбирлари тўғрисида” 2026 йил 16 февралдаги ПФ-21-сон фармонида мувофиқ, Транспорт вазирлигига Автомобиль йўллари 2030 йилгача

ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқиш вазифаси юклатилган. Бизнингча мазкур стратегик ҳужжатни ишлаб чиқиш муҳим аҳамиятга эга.

Ҳуқуқий тартибга солиш ваколатларига лойиҳалаш нормалари ва стандартларга риоя этилишини таъминлаш, замонавий стандартлар ва инновацияларни жорий этишни киритиш мумкин. Бу ваколатлар институционал тартибга солиш функциясини ифодалайди.

Ҳуқуқий тартибга солиш ваколатларини амалга ошириш замонавий стандартларни ишлаб чиқиш муҳим аҳамиятга эга. Бу борада барқарор-хавфсиз (sustainable-safe) йўл ҳаракати тизимини шакллантириш ғояси ётади.

Инсон хулқ-атворида таъсир кўрсатиш, транспорт воситаларига хавфсизлик воситаларини жорий этиш, шунингдек йўллар ва чорраҳаларни пухта лойиҳалаш ва қайта қуриш йўл ҳаракати хавфсизлигининг яхшиланишига ижобий таъсир кўрсатди. Бироқ шунга қарамасдан, ҳали ҳам ҳақиқий фундаментал хавфсизлик даражасига эришилгани йўқ.

Темир йўл ва авиация транспорти билан таққослаганда, ҳар бир йўловчи-километрга нисбатан автомобиль транспортида хавф 100–200 барабар юқори. Йўл ҳаракати технологик қувват иншоотлари ёки табиий офатларга қўядиган хавфсизлик стандартларига жавоб бермайди.

Халқаро стандартларда автомобиль йўлларида барқарор-хавфсиз (sustainable-safe) тизимни жорий қилиш учун даволовчи чоралардан профилактик ёндашувга ўтиш амалиёти кенг қўлланади [7].

Анъанавий равишда йўл ҳаракати тизимининг вазифаси мобилликни таъминлаш, яъни автомобиль орқали ташиш эҳтиёжини қондиришдан иборат бўлган. Автотранспорт воситалари сони кескин ошганидан кейин ҳам ушбу вазифа мавжуд йўл тармоғига юклатилди. Яқин ўтмишда Европада фақат тезкор автомобиль ҳаракати учун мўлжалланган илк йўллар қурилди. 1970 йилларда кўплаб мамлакатларда йўл-транспорт ҳодисалари қурбонлари сони энг юқори кўрсаткичга етган пайтда, йўл ҳаракати хавфсизлиги чораларига жиддий эътибор қаратила бошланди. Аввало турар жой ҳудудлари кўриб чиқилди. Хавфсиз “woonerf” (турар жой кўчаси) концепцияси муҳим ташаббуслардан бири бўлди. Кейинчалик Европа бўйлаб кенг жорий этилаётган 30 км/соат тезлик чеклови ҳудудлар ҳам ушбу ижобий ривожланишнинг давоми бўлди [8].

Айрим мамлакатларда велосипед автомобилга муносиб муқобил сифатида самарали восита экани исботланганидан сўнг, уни рағбатлантириш ва секин ҳаракат учун махсус инфратузилма яратиш ишлари бошланди. Бу эса йўл функцияларининг фарқланишини тан олиш демакдир. Йўл фақат тезкор автомобиль ҳаракати учун эмас, балки бошқа транспорт турлари ва ҳатто мобилликдан ташқари бошқа эҳтиёжлар учун ҳам хизмат қилади. Шунингдек, кўплаб функцияларни битта йўлда бирлаштириш мумкин эмаслиги ҳам аён бўлди. Йўл функциялари шкаласининг икки четида бир томонда автомагистраллар, иккинчи томонда эса турар жойлардаги 30 км/соат кўчалар йўл фойдаланувчилари дуч келаётган хавфни камайтириш йўлида сезиларли ютуқларга эришилмоқда. Бироқ улар ўртасидаги “кулранг зона”да жойлашган кўплаб йўлларда хавфни камайтириш анча мураккаб масала бўлиб қолмоқда [9].

Сўнгги йигирма йил давомида “қора нуқталар”ни (авариялар кўп содир бўладиган жойлар) бартараф этишга қаратилган қўлланмалар бир қатор Европа мамлакатларида муайян самара берди. Шаҳар ҳудудларида йўллар ва кўчалар ҳозирги кунда транспорт функциясидан ташқари, турли даражада турар-жой функциясига ҳам эга. Амалиётда, транспорт функцияси ҳаракатдаги транспорт билан боғланса, турар-жой функцияси пиёдаларнинг мавжудлиги билан боғланади. Транспорт ва турар-жой функциялари бир-бири билан яхши уйғунлашмайди. Фақат транспорт функцияси жуда орқада тургандагина уни турар-жой функцияси билан бирлаштириш мумкин. Бу “woonerf” концепцияси ва пиёдалар учун савдо зоналарида асосий тушунча сифатида қўлланилади.

Йўл инфратузилмасининг муайян қисмлари қуйидаги учта ҳаракат функциясидан бирига мўлжалланиши мумкин: оқим функцияси (flow function); тарқатиш функцияси (distributor function); кириш функцияси (access function) [10].

Йўлнинг оқим функцияси асосан ҳаракатга “оқиш” имконини бериш учун таклиф қилинадиган сифатли имкониятлар билан белгиланади. Оқим сифати йўлдан фойдаланувчи транспорт воситалари узлуксиз ҳаракат қиладиганлик ва юқори тезликлар билан ошади. Ҳар томонлама ҳаракат ҳажми юқори бўлса, шу сифатли оқимни йўлни кенгайтириш орқали таъминлаш мумкин. Бу эса шуни англатадики, оқим функциясини ажратиш принципал жиҳатдан ҳаракат ҳажмига боғлиқ эмас. Узлуксизлик ва нисбатан юқори ҳаракат тезлиги узлуксиз оқим орқали амалга оширилади (транспорт воситалари йўлдан чиқмаслик, қарама-қарши йўлдан ўтмаслик ва йўлга кирмаслик шарти билан). Умуман, “оқим” учун талаб этиладиган сифатлар, ортиқча транзит ҳаракати ҳажми ошган сари юқори даражага кўтарилади.

Йўлнинг тарқатиш функцияси йўлга кириш ва чиқиш учун таъминланган имкониятлар орқали белгиланади. Бу “тарқатиш” ҳажми йўлдаги узлуксизликлар (чорраҳалар, боғланишлар ва тўхташ имкониятлари) сони ошган сари кўпаяди. Шунингдек, агар чорраҳалардан ва бошқа боғланишлардан кўпроқ фойдаланиш режалаштирилса, тарқатиш функцияси ҳам ошади. Йўлда ҳаракат қилувчи транспорт воситалари тезлиги паст бўлса, тарқатиш функцияси самаралироқ амалга ошади.

Йўлнинг кириш функцияси шу йўл атрофидаги ҳудуднинг режалаштирилган функциясидан билвосита келиб чиқиши мумкин. Давлат йўлларининг муҳим қисми, айниқса йўлак одамлар учун хизмат қиладди. Кириш функциясининг статик хусусиятлари йўл қурилиши ва йўл бўйидаги қўшимча атроф-муҳит омиллари билан белгиланади. Бу муҳит инсон фаолияти туфайли жуда хилма-хил бўлади. Ушбу фаолиятларнинг табиати кўп ўзгарувчанликларга қарамай, йўл фойдаланувчиси учун тушуниш муаммоси бўлмаслиги керак. Умуман олганда, махсус ваколатли органнинг ҳуқуқий тартибга солиш ваколати кенг қамровли ваколат бўлиб, ушбу ваколатларни амалга оширишда халқаро стандартларга эътибор қаратиш муҳим аҳамиятга эга.

Назорат қилиш ваколатларига давлат кадастрини юритиш, йўллар ҳисоби устидан назорат ва тармоқ ҳолатини таъминлаш кабиларни киритиш мумкин.

Шаҳарсозликка оид ваколатларга ландшафт дизайни сиёсатини юритиш, транспорт инфрасистемасидан ҳимоя қилиш ва экологик технологияларни жорий этиш кабиларни киритиш мумкин. Амалдаги қонунчиликда автомобиль йўлларининг ҳудудий архитектура-бадий тузилишига ва ландшафт дизайнига тааллуқли замонавий

ёндашувларни шакллантириш ҳамда автомобиль йўлларида туташ ҳудудларни транспортнинг ифлослантиришидан ва ташланмаларидан муҳофаза қилишнинг замонавий усуллари ҳамда технологияларини жорий этиш кабилар ваколатлар тўғрисида тўғри кўрсатиб ўтилган. Мазкур ваколатни амалга оширишда Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Автомобиль йўлларида кўкаламзорлаштириш ва архитектура-ландшафт жиҳатдан тузиш тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги 2017 йил 11 сентябрдаги ПҚ-3262-сон Қарори муҳим ўрин тутди. Мазкур қарорда ваколатли зиммасига автомобиль йўлларида туташ ҳудудларни кўкаламзорлаштириш ва ободонлаштириш борасида қўшимча вазифалар ва функциялар юклатилган. Умуман олганда, амалдаги қонунчиликда ваколатли давлат органининг шаҳарсозликка оид ваколатларининг амалга ошириш механизмлари белгилаб ўтилган бўлиб, ваколатлар тизимида муҳим ўрин тутди.

Илмий-инновацион ва кадрлар сиёсатига оид ваколатларига илмий-тадқиқот ишларини ташкил этиш, инновацион технологияларни жорий этиш ва кадрлар тайёрлаш ва малака ошириш кабиларни киритиш мумкин. Бу ваколатлар тармоқни инновацион ривожлантириш моделига ўтказишга қаратилган. Бу борада Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Маъмурий ислохотлар доирасида транспорт соҳасида давлат бошқарувини самарали ташкил қилиш чора-тадбирлари тўғрисида» 2023 йил 14 июндаги ПФ-94-сон Фармони ва Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Транспорт соҳасида кадрларни қайта тайёрлаш ва уларнинг малакасини ошириш ҳамда илмий ва инновацион фаолият тизимини ташкил этиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги 2023 йил 28 сентябрдаги 504-сон қарори муҳим ўрин тутди. Хусусан, ушбу ҳужжатларга мувофиқ Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги ҳузуридаги Автомобиль транспорти ходимларининг малакасини ошириш ва қайта тайёрлаш институти ҳамда Ўзининг темир йўлларида эга бўлган юридик шахсларнинг темир йўл транспорти ходимлари малакасини ошириш ва уларни қайта тайёрлаш маркази негизида таълим муассасаси шаклида Транспорт вазирлиги ҳузурида Транспорт соҳаси кадрларини қайта тайёрлаш ва малакасини ошириш институти ташкил этилиб, унинг вазифалари белгилаб берилди.

Институционал ва мувофиқлаштирувчи ваколатларга ҳудудий йўл тармоқларини мувофиқлаштириш ва ҳукуматга таклиф киритиш кабиларни киритиш мумкин. Бу ваколатлар органи координатор ва марказий регулятор сифатида намоён қилади.

Таъкидлаб ўтиш лозимки, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 1 февралдаги “Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги фаолиятини ташкил этиш тўғрисида” ПҚ-4143-сон, 2023 йил 10 октябрдаги “Йўл хўжалиги соҳасини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” ПҚ-330-сон ҳамда Вазирлар Маҳкамасининг 2019 йил 19 апрелдаги 336-сон қарорларида Транспорт вазирлигининг автомобиль йўллари соҳасидаги ваколатлари белгилаб ўтилди. Лекин, “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Қонунда Транспорт вазирлиги ва махсус ваколатли давлат орган ўртасида аниқ ваколатлар тақсимооти мавжуд эмас. Шу нуқтаи назардан, ушбу иккита давлат органи ваколатларини аниқ тақсимотини ишлаб чиқиш лозим.

“Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Қонуннинг таҳлили шуни кўрсатадики, махсус ваколатли органининг давлат хизматларини кўрсатиш ваколатлари ўз ифодасини топмаган. Шу ўринда савол туғилади? Автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли

давлат органининг давлат хизматларини кўрсатиш ваколатларига ўзи нималар киради? Давлат хизматларини кўрсатишга оид ваколатлари қандай ҳуқуқий табиатга эга? Шу жиҳатларни таҳлил қилиб чиқсак.

Илмий-назарий манбаларда айрим олимлар давлат хизматларини давлат функциялари ва давлат ҳокимияти органлари функцияларига тенглаштирадilar. Хусусан, Л.К.Терещенконинг фикрича, давлат хизматлари давлатнинг оммавий функциялари билан чамбарчас боғлиқдир. Шу билан бирга, тадқиқотчи таъкидлашича, ҳокимият-фармойиш ваколатлари ҳақида сўз кетганда, давлат хизматлари мавжуд бўлиши мумкин эмас. Шу муносабат билан муаллиф давлат функцияларини икки катта гуруҳга ажратади: давлат хизматлари кўрсатилишини назарда тутувчи ҳамда якуний фойдаланувчи, яъни фуқаро ёки юридик шахсга йўналтирилган давлат функциялари ва давлат хизматлари кўрсатиш билан боғлиқ бўлмаган давлат функциялари [11].

С.А.Шайдуrow давлат хизматини ижро этувчи ҳокимият органларининг функцияси сифатида кўради. Унинг фикрича, мазкур функция фуқаролар ва ташкилотларнинг ҳуқуқларини амалга ошириш ҳамда қонуний манфаатларини таъминлашга қаратилган фаолиятда ифодаланади. Ушбу функциянинг асосий мақсади давлат томонидан фуқаролар ва ташкилотларга ёрдам кўрсатиш ҳамда муайян неъматларни тақдим этишдан иборат [12].

Л.В.Бесчастнованинг давлат хизматига берган таърифига кўра, у дастлаб унинг функционал хусусиятидан четлашиб, давлат хизмати норматив жиҳатдан мустаҳкамланган, ҳуқуққа мувофиқ ва индивидуаллаштирилган фаолият эканига эътибор қаратади. Бироқ кейинчалик муаллиф бир неча бор давлат хизмати функция эканини таъкидлайди [13].

Бошқа тадқиқотчилар эса давлат хизматлари билан функциялар ўртасида ўхшашлик ўтказиш мумкин эмаслигини таъкидлайдилар. Масалан, А.В.Нестеров давлат функцияларини амалга ошириш жараёнида давлат томонидан яратиладиган ҳокимият маҳсулларини давлат хизматлари қаторига киритмайди. Унинг фикрича, давлат хизматлари (ҳокимият хизматлари) деганда фақат қонун билан белгиланган ҳамда қонун ваколат берган хизмат кўрсатувчи субъектлар томонидан ихтиёрий равишда мурожаат қилган манфаатдор шахсларга давлат хизматлари регламентлари ва стандартларига мувофиқ, давлат ресурсларидан фойдаланган ҳолда кўрсатиладиган хизматлар тушунилади. Олим давлат хизматларини уч турга ажратади: фуқароларнинг конституциявий ҳуқуқларини амалга оширишга қаратилган бепул хизматлар; хизмат олувчиларга уларнинг қонуний мажбуриятларини бажаришда кўмаклашувчи бепул хизматлар; хизмат олувчиларнинг қонуний манфаатларини ҳақ эвазига амалга оширишга қаратилган хизматлар. Бироқ кейинчалик А.В.Нестеров тасодифан ёки атайин тарзда давлат хизматларини барибир маъмурий функцияларнинг бир турига киритган [14].

Айрим олимлар давлат хизматларидан алоҳида равишда оммавий хизматларни ҳам ажратиб кўрсатадилар. Хусусан, Л.К.Терещенконинг таъкидлашича, айрим ҳолатларда бир хил хизмат ҳам давлат хизмати, ҳам оммавий хизмат, ҳам ижтимоий хизмат ҳисобланиши мумкин. Оммавий хизматлар давлат тузилмалари томонидан ҳам, нодавлат тузилмалар томонидан ҳам кўрсатилиши мумкин. Бироқ уларни бирлаштириб турувчи асосий жиҳат уларни амалга оширишга жамиятнинг манфаатдорлиги,

ижтимоий аҳамияти ва умумий манфаат мавжудлигидир [15]. Мазкур фикрга тўлоқонли қўшилиш мумкин. Чунки давлат хизматлари фақат давлат органлари томонидан эмас, хусусий сектор томонидан ҳам кўрсатилиши мумкин.

Ю.А.Тихомиров ҳокимиятга оид, бошқарув ваколатларини ҳамда оммавий хизматларни бир-биридан ажратади. У оммавий хизматларни давлатнинг оммавий функциялари ва давлат тузилмаларининг фаолияти билан боғлайди ҳамда айни пайтда уларни давлат ҳокимияти органлари компетенциясига киритади. Олим оммавий хизматларни жамият, давлат ва фуқаролар манфаатлари йўлида амалга ошириладиган ҳуқуқий ва ижтимоий аҳамиятга эга ҳаракатлар сифатида таърифлайди [16].

Автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли органнинг давлат хизматларини кўрсатишга оид ваколатлари қонуности ҳужжатларида аниқлик киритилган. Хусусан, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2024 йил 28 октябрдаги 710-сон қарори билан тасдиқланган “Автомобиль йўлларида оғирлик ва габарит назорати бўйича стационар ва кўчма шохобчаларни тадбиркорлик субъектлари томонидан ташкил этиш тартиби тўғрисида”ги низомда Ўзбекистон Республикасининг автомобиль йўлларида автотранспорт воситаларининг оғирлик ва габарит параметрларини назорат қилишнинг стационар ва кўчма шохобчаларини тадбиркорлик субъектлари томонидан ўрнатиш ва эксплуатация қилиш тартиби белгиланган. Низомнинг давлат хизматларига оид қисми стационар шохобчалар ўрнатиладиган жойлар (худудлар) тадбиркорлик субъектларига электрон онлайн аукцион савдолари орқали йигирма йил муддатга ижара ҳуқуқи асосида бериш тартиби билан изоҳлаш мумкин.

Бизнингча, “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Қонунга махсус ваколатли органнинг давлат хизматларини кўрсатиш билан боғлиқ ваколатларини киритиш лозим. Илмий-назарий жиҳатдан автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли органнинг ваколатлар тизимини қуйидагича таснифлаш мумкин: Стратегик ваколатлари; Ҳуқуқий тартибга солиш ваколатлари; Назорат қилиш ваколатлари; Шаҳарсозликка оид ваколатлар; Илмий-инновацион ва кадрлар сиёсатида оид ваколатлари; Институционал ва мувофиқлаштирувчи ваколатлар; Давлат хизматларини кўрсатишга оид ваколатлари.

Умуман олганда, автомобиль йўллари соҳасида махсус ваколатли органининг ваколатларини аниқ тизимлаштириш ва қонунчиликда тўғридан тўғри мустаҳкамлаш соҳага ягона ёндошувни таъминлашга хизмат қилади.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. <https://www.road.or.jp/prague/corps/corp2601/index.html>.
2. Stephen Glaister. Governing and Paying for England's Roads. July 2010. © Copyright Royal Automobile Club Foundation for Motoring Limited.
3. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000245>.
4. <https://ugai.tj/ru/zakony-rt/qonunho/zakon-respubliki-tadzhikistan-ob-avtomobilnykh-dorogakh-i-dorozhnoj-deyatelnosti>.
5. Кокошин А.А. О стратегическом планировании в политике. Институт проблем международной безопасности РАН, Факультет мировой политики МГУ им. М.В.Ломоносова. М.: Ком. Книга, 2007. С.8.

6. Afinogenov D. The role of strategic planning in improving public administration system in the Russian Federation // Теория и практика юридической науки. С.11-18.
7. Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. 2016 <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en>.
8. <https://dutchcycling.nl/participants/swov-institute-for-road-safety-research/>.
9. <https://irap.org/european-regional-support/>.
10. https://www.researchgate.net/publication/245562222_Sustainable_Safety_in_the_Netherlands_Evaluation_of_National_Road_Safety_Program.
11. Терещенко Л. К. Услуги: государственные, публичные, социальные // Журнал российского права. 2004. № 10. С. 19.
12. Шайдулов С. А. Функция по оказанию государственных услуг: особенности и место среди иных функций государственных органов исполнительной власти // Журнал российского права. 2012. № 9. С. 120.
13. Бесчастнова Л.В. Административно-правовое регулирование государственных услуг: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2008. С. 7, 16—19.
14. Нестеров А. В. Понятие услуги государственной, общественной (социальной) и публичной // Государственная власть и местное самоуправление. 2005. № 11. С. 22—26.
15. Терещенко Л. К. Услуги: государственные, публичные, социальные // Журнал российского права. 2004. № 10. С. 20.
16. Тихомиров Ю. А. Теория компетенции. М., 2001. С. 200-204.

INNOVATIVE
ACADEMY