

ГЛОБАЛЛАШУВ ВА РАҚАМЛИ ТРАНСФОРМАЦИЯ ШАРОИТИДА ТРАНСПОРТ ҲУҚУҚИНИНГ ЭВОЛЮЦИЯСИ

Алланазарова Дилафруз Абдигани қизи

Ўзбекистон Республикаси

ИИВ Академияси мустақил изланувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20343492>

Аннотация: Ушбу мақолада глобаллашув, рақамли трансформация ва экологик чақириқлар шароитида транспорт соҳасида давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиати чуқур илмий-назарий таҳлил қилинган. Тадқиқотда давлат-хусусий шериклик (ДХШ) институтларининг гибрид (оммавий-хусусий) ҳуқуқий мақоми, иқлим ўзгаришлари фонида "яшил" транспорт ва декарбонизация сиёсатининг императив нормалари очиқ берилган. Халқаро транспорт конвенциялари ва миллий қонунчилик ўртасидаги коллизияларни бартараф этиш, шунингдек, сунъий интеллект, "ақли шартномалар" ва электрон ҳужжат айланишини (e-CMR) жорий қилиш механизмлари таҳлил қилинган. Хулоса ўрнида, Ўзбекистоннинг транзит салоҳиятини ошириш учун мослашувчан ва рақамлашган транспорт-логистика қонунчилигини яратиш бўйича концептуал таклифлар ишлаб чиқилган.

Калит сўзлар: транспорт ҳуқуқи, давлат бошқаруви, коллизия нормалар, халқаро конвенциялар, Lex Mercatoria, рақамли трансформация, сунъий интеллект, ақли шартномалар, имплементация.

THE EVOLUTION OF TRANSPORT LAW IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION AND DIGITAL TRANSFORMATION

Abstract: This article provides a profound scientific and theoretical analysis of the legal nature of state administration in the transport sector under the conditions of globalization, digital transformation, and ecological challenges. The study reveals the hybrid (public-private) legal status of Public-Private Partnership (PPP) institutions and the imperative norms of "green" transport and decarbonization policies against the backdrop of climate change. It analyzes mechanisms for resolving conflicts between international transport conventions and national legislation, as well as the implementation of artificial intelligence, smart contracts, and electronic document management (e-CMR). In conclusion, conceptual proposals are developed for creating a flexible and digitized transport-logistics legislative framework to enhance Uzbekistan's transit potential.

Keywords: transport law, state administration, public-private partnership, green transport, international conventions, conflict rules, digital transformation, artificial intelligence, implementation.

ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Аннотация: В данной статье проводится глубокий научно-теоретический анализ правовой природы государственного управления в транспортной сфере в условиях глобализации, цифровой трансформации и экологических вызовов. В исследовании раскрыт гибридный (публично-частный) правовой статус институтов государственно-частного партнерства (ГЧП), императивные

нормы «зеленого» транспорта и политики декарбонизации на фоне изменения климата. Проанализированы механизмы разрешения коллизий между международными транспортными конвенциями и национальным законодательством, а также внедрение искусственного интеллекта, умных контрактов и электронного документооборота (e-CMR). В заключение разработаны концептуальные предложения по созданию гибкого и оцифрованного транспортно-логистического законодательства для повышения транзитного потенциала Узбекистана.

Ключевые слова: транспортное право, государственное управление, государственно-частное партнерство, зеленый транспорт, международные конвенции, коллизионные нормы, цифровая трансформация, искусственный интеллект, имплементация.

Давлат ва хусусий сектор ўртасидаги шериклик (ДХШ) механизмларини транспорт соҳасида қўллашнинг ҳуқуқий табиати бугунги кундаги давлат бошқарувининг энг инновацион ва мураккаб институтларидан бири сифатида шаклланимоқда. Транспорт инфратузилмаси азалдан давлатнинг мутлақ монополияси ва стратегик назорати остида бўлган бўлса-да, ҳозирги глобал иқтисодий чақириқлар ва улкан инвестицион эҳтиёжлар ушбу догматик ёндашувдан воз кечишни тақозо этди. Олим В.А.Егиазаров ўзининг транспорт ҳуқуқига оид фундаментал изланишларида таъкидлашича, транспорт муносабатларини тартибга солишда давлатнинг тўғридан-тўғри маъмурий бошқарувидан кўра, фуқаролик-ҳуқуқий шартномаларга асосланган мослашувчан механизмларга ўтиш тармоқнинг рентабеллигини таъминлашдаги энг муҳим бурилиш нуқтасидир¹. Ушбу илмий қараш билан мунозарага киришган ҳолда шуни алоҳида қайд этамизки, ДХШ доирасидаги ҳуқуқий муносабатларни фақатгина фуқаролик ҳуқуқи доирасига киритиб қўйиш хатодир, аслида у давлатнинг бошқарув функциясини йўқотмаган ҳолда капитални жалб қилувчи гибрид ҳуқуқий табиатга эгадир.

Транспорт секторидаги ДХШнинг шартномавий-ҳуқуқий асослари биринчи навбатда томонлар ўртасидаги таваккалчиликларни адолатли ва юридик жиҳатдан мутаносиб тақсимлашга қаратилган бўлади. Илмий доираларда жамоат транспорти ва инфратузилма лойиҳаларини баҳолаш масалаларини тадқиқ қилган Д.И.Видетскихнинг хулосаларига кўра, ДХШ лойиҳалари оддий инвестицион келишувлардан шуниси билан фарқ қиладики, бунда хусусий шерик нафақат молиявий ресурсларни тикади, балки объектни лойиҳалаштириш, қуриш, эксплуатация қилиш ва техник хизмат кўрсатиш билан боғлиқ муайян хавфларни ҳам тўлиқ ўз зиммасига олади².

Халқаро тажрибада ДХШ шартномаларининг энг кенг тарқалган шакллари сифатида концессиялар, ҳаёт цикли шартномалари (Life Cycle Contracts) ва қуриш-бошқариш-топшириш (BOT) каби юридик моделлар намоён

¹ Егиазаров В. А. Транспортное право: учебник. – 8-е изд., доп. и перераб. – Москва: Юстицинформ, 2015. – 592 с.

² Видетских Д.И., Тельминова Н.В. Проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект инвестиционной оценки // Вестник евразийской науки. – 2023. – Т. 15. – №. 2S. – С. 13.

бўлади. АҚШ тажрибасида транспорт инфратузилмасида ДХШ қўлланилишини чуқур ўрганган Э.А.Шаманина ўз тадқиқотларида Американинг пуллик автойўллар ва тезюрар транспорт линияларини яратишда ягона федерал қонунчилик базаси йўқлигини, ҳар бир штат ўз ички юрисдикцияси ва локал шартнома моделлари асосида хусусий капитални жалб қилаётганини, бу эса мослашувчанликнинг энг юқори чўққиси эканлигини қайд этган³. Олиманинг бу фаразларига нисбатан миллий қонунчилик нуқтаи назаридан қарайдиган бўлсак, марказлашган бошқарув тизимига эга бўлган давлатларда, масалан, Ўзбекистонда бундай тарқоқ ҳуқуқий амалиёт ўзини оқламайди, бизга инвесторлар учун ягона, барқарор ва марказлашган қонунчилик базаси ҳамда унификация қилинган стандарт концессия шартномалари зарур, деб ҳисоблаймиз.

ДХШ шартномаларининг яна бир ўзига хос ҳуқуқий хусусияти – бу уларнинг предмети доирасида транспорт тармоқларини комплекс бошқариш ва логистик консолидация марказларини барпо этиш жараёнларининг қамраб олинишидир. С.В.Милославская ва К.И. Плужников мультимодал ташувлар назариясини таҳлил қилар экан, замонавий транспорт тизимларининг самарадорлиги турли транспорт турларини ўзаро боғловчи инфратузилма – терминаллар ва логистика марказларини яратишга боғлиқлигини, бундай йирик объектларни қуришда давлат ва хусусий секторнинг биргаликдаги саъй-ҳаракатларисиз мақсадга эришиб бўлмаслигини уқтирадидилар⁴. Ушбу илмий аргументларга таяниб, ДХШ доирасидаги келишувлар фақатгина бир турдаги транспорт иншоотини яратиш билан чекланмай, балки мультимодал транспорт-логистика кластерларини бошқаришни ҳам ўз ичига олувчи кенг қамровли шартномавий-ҳуқуқий институт сифатида талқин қилиниши лозим, деган хулосага келамиз.

Юридик фанда ДХШ механизмларини қўллашнинг ҳуқуқий табиати кўпинча унинг оммавий-маъмурий функциялар билан қанчалик уйғунлаша олиши билан изоҳланади. Ҳуқуқшунос С.А.Гуреев ўзининг халқаро транспорт ҳуқуқига оид ишларида транспорт қонунчилигининг комплекс табиатини эътироф этиб, бунда ҳам давлатлараро оммавий муносабатлар, ҳам фуқаролик-ҳуқуқий ташув шартномалари бир-бирини тақозо этишини ва уларни сунъий равишда ажратиб бўлмаслигини исботлаган⁵. Демак, ДХШ шартномаси оддий тадбиркорлик битими эмас, балки оммавий хизматларни кўрсатиш мажбуриятини давлат номидан бажарувчи, лекин тижорий фойда олишга ҳам йўналтирилган ўзига хос оммавий-хусусий келишув ҳисобланади. Шу боисдан ҳам, мазкур шартномаларни бекор қилиш ёки ўзгартириш оддий фуқаролик қонунчилиги асосида эмас, балки жамият манфаатларини ҳимоя қилувчи махсус маъмурий-ҳуқуқий кафолатлар доирасида амалга оширилиши керак.

³ Шаманина Э.А. Сферы применения государственно-частного партнерства в США // Государственно-частное партнерство. – 2016. – Т. 3. – №. 2. – С. 135-150.

⁴ Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки // М.: РосКонсульт. – 2001. – Т. 368. – С. 102.

⁵ Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право: сборник международно-правовых актов. – Москва: Изд-во УДН, 1987. – С.80.

Бундан ташқари, ДХШ шартномаларининг моҳиятида аҳолининг мобилликка бўлган ижтимоий эҳтиёжларини қондириш мажбурияти доимо сақланиб қолиши керак. В.Кауфманн ўзининг транспорт сиёсатига оид асарларида ҳаракатланиш салоҳияти концепциясини илгари суриб, транспорт инфратузилмасига киритилаётган ҳар қандай инвестиция, у хоҳ давлат, хоҳ хусусий бўлсин, инсонларнинг ижтимоий маконда ҳаракатланиш эркинлигини оширишга хизмат қилиши кераклигини қайд этади⁶.

Шу аснода, транспорт соҳасида давлат-хусусий шерикликни жорий этиш давлат бошқарувининг моҳиятини тубдан ўзгартирувчи глобал тенденциядир. А.Н.Болдырев ДХШнинг жаҳон амалиётидаги функцияларини ўрганар экан, бу институт давлатнинг чекланган ресурслари ва хусусий секторнинг инновацион бошқарув қобилияти ўртасидаги энг оптимал синергия эканлигини, унинг муваффақияти эса фақатгина кучли ва адолатли ҳуқуқий пойдевор мавжуд бўлгандагина таъминланишини илмий жиҳатдан тасдиқлаган⁷. Шундан келиб чиқиб, Ўзбекистонда транспорт соҳасидаги ДХШнинг шартномавий-ҳуқуқий асосларини янада такомиллаштириш, давлат ва хусусий шерик ўртасидаги мажбуриятлар коллизиясини олдини олувчи махсус норматив-ҳуқуқий актларни қабул қилиш, шунингдек, суд ва арбитраж амалиётида инвестицион низоларни адолатли ҳал этиш механизмларини жорий қилиш мамлакатнинг транспорт соҳасидаги давлат бошқаруви салоҳиятини юксалтиришнинг энг марказий вазифаси бўлиб қолади. Транспорт соҳасига йўналтирилаётган мазкур улкан инвестициялар ва ДХШ лойиҳалари нафақат иқтисодий рентабелликни таъминлаши, балки бугунги глобал иқлим ўзгаришлари шароитида қатъий экологик императивларга жавоб берадиган мутлақо янги “яшил” инфратузилмани шакллантиришга хизмат қилиши лозим, деб ҳисоблаймиз.

Транспорт соҳасида давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиати бугунги кунда глобал экологик инқирозлар ва иқлим ўзгаришлари шароитида мутлақо янгича экологик-ҳуқуқий кўринишга ўтмоқда. Анъанавий бошқарув моделлари асосан ҳаракат хавфсизлиги ва иқтисодий рентабелликка таянган бўлса, эндиликда давлатнинг бош функцияси атроф-муҳит муҳофазаси ва “яшил” транспорт тизимларини легаллаштиришдан иборат бўлиб қолди. Бу борада хорижий олим С.Шиле ўзининг халқаро экологик режимлар эволюциясига бағишланган фундаментал тадқиқотларида таъкидлашча, иқлим ўзгаришларига қарши курашишда давлатларнинг миллий ҳуқуқий тизимлари халқаро экологик режимлар билан интеграциялашуви шарт ва бу жараёнда транспорт сектори энг асосий экологик мажбуриятлар объектига айланади⁸. Бизнингча, давлат бошқаруви фақатгина транспорт воситаларининг техник ҳолатини назорат қилиш билан чекланмай, балки углерод чиқиндиларини (CO₂) нолга туширишга қаратилган халқаро экологик

⁶ Kaufmann V., Audikana A. Mobility capital and motility // Handbook of urban mobilities. – Routledge, 2020. – P.41-47.

⁷ Болдырев А.Н. Государственно-частное партнерство: сущность, функции и мировая практика // Вестник университета. – 2018. – №. 1. – С. 14-18.

⁸ Schiele S. Evolution of international environmental regimes: the case of climate change. – Cambridge University Press, 2014. – Т. 108.

нормаларни миллий қонунчиликка тўғридан-тўғри имплементация қилиши бугунги куннинг кечиктириб бўлмас юридик заруратидир.

Иқлим бўйича халқаро шартномалар, хусусан, Париж битими доирасида транспорт соҳасини экологизация қилиш давлат бошқарувининг стратегик йўналиши сифатида эътироф этилган. Олим Д.Клейн иқлим ўзгариши бўйича Париж битимининг ҳуқуқий механизмларини таҳлил қилар экан, давлатлар глобал исишнинг олдини олиш мақсадида экологик тоза технологияларни ишлаб чиқиш ва трансфер қилишда шунчаки декларатив мажбуриятлар билан чекланмай, балки қатъий ҳуқуқий санкциялар ва рағбатлантирувчи маъмурий воситаларни қўллаши кераклигини илмий жиҳатдан асослаб берган⁹. Назаримизда, халқаро шартномаларга қўшилишнинг ўзи етарли эмас, давлат бошқаруви доирасида экологик тоза транспорт воситаларини импорт қилувчилар ва ишлаб чиқарувчиларга солиқ ва божхона имтиёзларини тақдим этиш, айти пайтда эса ички ёнув двигателли автомобиллар учун экологик солиқларни кескин ошириш орқали бозорни "яшил" трансформацияга мажбурий тарзда йўналтириш ҳуқуқий механизмнинг энг таъсирчан усули ҳисобланади.

Давлат бошқарувида экологик хавфсизликни таъминлаш бевосита экологик, ижтимоий ва корпоратив бошқарув тамойилларини транспорт секторига жорий этишни тақозо қилади. Шаҳар транспорт тизимларида давлат бошқарувининг муҳим йўналиши автомобилга қарамликни камайтириш ва аҳолини экологик тоза жамоат транспортга йўналтиришнинг ҳуқуқий механизмларини яратишдир. Француз олими Г.Дюпюи ўзининг транспорт социологияси ва ҳуқуқига оид асарларида шаҳарсозлик ва транспорт инфратузилмаси инсонларни шахсий автомобилдан фойдаланишга мажбур қилувчи автомобилга қарамлик тизимини яратганини, шу боисдан ҳам давлат фуқароларнинг эркин танловига умид қилмасдан, маъмурий-ҳуқуқий чекловлар ва кучли муқобил инфратузилма яратиш орқали бу қарамликни синдириши шартлигини асослайди¹⁰.

"Яшил" транспорт инфратузилмасини яратишда давлат бошқарувининг адолатлилик ва инклюзивлик тамойилларига риоя этиши ҳам жиддий илмий баҳсларга сабаб бўлмоқда. Урбанистика ва транспорт тизимлари тадқиқотчилари С.Грэм ва С.Марвин ўзларининг "бўлинган урбанизм" концепциясида таъкидлашларича, экологик тоза ва юқори технологияли транспорт тармоқлари давлат томонидан нотўғри бошқарилса, улар фақатгина бой қатламларга хизмат қилувчи элитар тармоқларга айланиб қолади ва натижада жамиятда ижтимоий-экологик бўлиниш юз беради¹¹. Олимларнинг ушбу муаммоли қарашлари билан илмий баҳсга киришар эканмиз, давлатнинг ҳуқуқий механизми айнан мана шундай бўлинишнинг олдини олишга хизмат қилиши кераклигини тасдиқлаймиз, яъни эко-

⁹ Klein D. The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary. – Oxford: Oxford University Press, 2017. – 450 p.

¹⁰ Dupuy G. La dépendance à l'égard de l'automobile. – Paris : La Documentation française, 2006. – 120 p.

¹¹ Graham S., Marvin S. Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. – London: Routledge, 2001. – 512 p.

транспорт хизматлари барча учун ҳамёнбоп бўлишини кафолатловчи ижтимоий субсидиялар ва давлат-хусусий шериклик (ДХШ) шартномаларида инклюзивлик талабларини қатъий белгилаш давлат бошқарувининг марказий ҳуқуқий вазифаси бўлиши лозим.

Дарҳақиқат, давлатнинг транспорт соҳасидаги экологик хавфсизликни таъминлашдаги роли шунчаки норматив ҳужжатлар қабул қилиш билан чекланмай, балки аниқ молиявий-маъмурий аралашувлар орқали миллий транспорт паркинни бевосита "яшил"лаштириш жараёнини юридик ва амалий жиҳатдан бошқараётганининг энг ёрқин ва муваффақиятли намунасидир. Давлатнинг транспорт паркинни экологизация қилиш, янги технологияларни жорий этиш ва соҳага кўплаб янги бозор иштирокчиларини жалб қилиш сиёсати, табиийки, бозорда соғлом рақобатни таъминлаш ҳамда монополияга қарши қатъий ҳуқуқий механизмларни ишлаб чиқишни тақозо этади.

Транспорт соҳасида давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиати замонавий бозор иқтисодиёти шароитида монополияга қарши тартибга солиш ва соғлом рақобат муҳитини шакллантириш мажбурияти билан бевосита боғлиқдир. Тарихан давлатнинг мутлақ монополияси остида бўлган ушбу тармоқ бугунги кунда либераллашув ва диверсификация жараёнларини бошидан кечирмоқда, бу эса давлатнинг ролини бевосита хизмат кўрсатувчидан холис арбитр ва рақобат кафилига айлантирди. Марказий Осиё минтақасидаги иқтисодий бирлашув жараёнларини тадқиқ қилган Е.М.Кузьминнинг илмий хулосаларига кўра, транспорт ва транзит йўлақларининг ягона иқтисодий маконини яратишда энг катта тўсиқ бу – миллий монополияларнинг сунъий чекловлари бўлиб, ушбу тўсиқларни бартараф этиш учун давлат бошқаруви тизимида кескин монополияга қарши ҳуқуқий механизмлар жорий этилиши шарт¹². Ушбу ёндашувга муқобил тарзда, монополияларни шунчаки йўқ қилиш эмас, балки уларнинг табиий монополия доирасидаги фаолиятини қатъий ҳуқуқий чегаралаб, қолган сегментларда хусусий сектор учун тенг имкониятлар яратиш давлатнинг асл вазифаси бўлиши лозимлигини қайд этамиз.

Бинобарин, транспорт соҳасида монополияга қарши тартибга солиш ва соғлом рақобат муҳитини шакллантиришнинг ҳуқуқий кафолатлари давлат бошқарувининг самарадорлигини белгилаб берувчи асосий индикатордир. Транспорт инфратузилмасини тарихий жиҳатдан давлат қўлида марказлаштириш тенденцияларини тадқиқ қилган машҳур ҳуқуқшунос Ф.Ф.Мартенснинг асарларида кўрсатилганидек, йўллар ва алоқа воситалари устидан давлат ҳукмронлиги мамлакат хавфсизлиги учун зарур бўлса-да, ушбу йўллардаги тижорий фаолият эркинлиги давлатнинг иқтисодий равнақи учун ҳаётий эҳтиёждир¹³. Аммо, тижорий фаолият эркинлиги ва бозордаги эркин рақобат қанчалик рағбатлантирилмасин, уларнинг диспозитив чегараси энг олий мақсад, яъни миллий ва халқаро транспорт хавфсизлигини таъминлаш бўйича қатъий императив нормалар билан чегараланади.

¹² Кузьмина Е.М. Проблемы экономического единства Центрально-Азиатского региона // Проблемы национальной стратегии. – 2018. – №. 4. – С. 116-130.

¹³ Мартенс Ф. Ф. Современное международное право цивилизованных народов. – Санкт-Петербург : Тип. А. Бенке, 1904. – Т. 1. – С. 351

Транспорт соҳасида давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиатини тадқиқ этишда транспорт хавфсизлигини таъминлаш институти ўта марказий ва қатъий императив аҳамият касб этади. Глобаллашув ва трансмиллий логистика занжирларининг шиддат билан ривожланиши шароитида ҳеч бир давлат транспорт хавфсизлигини фақатгина ўзининг ички миллий қонунчилиги доирасида, халқаро стандартлардан узилган ҳолда мустақил таъминлай олмайди. Бугунги кунда транспорт хавфсизлиги концепцияси шунчаки техник носозликларнинг олдини олиш ёки йўл-транспорт ҳодисаларини камайтириш билан чекланмайди.

Транспорт хавфсизлигининг энг мураккаб ва қатъий тартибга солинган тармоғи, шубҳасиз, халқаро фуқаролик авиацияси ҳисобланади ва бу соҳада Халқаро фуқаролик авиацияси ташкилоти (ИКАО) стандартларини миллий ҳуқуққа жорий этиш давлат бошқарувининг устувор йўналишидир. Ҳуқуқшунос олим В.Д.Бордунов халқаро ҳаво ҳуқуқини тадқиқ қилар экан, ИКАОнинг Чикаго конвенциясига илова қилинган хавфсизлик стандартлари ва тавсия этилган амалиётлари миллий давлатларнинг ҳаво бўшлиғидаги мутлақ суверенитетини маълум маънода чеклашини, аммо бу чекланиш глобал авиация хавфсизлигини таъминлаш учун давлатлар томонидан ихтиёрий равишда қабул қилинган юридик мураса эканлигини илмий жиҳатдан асослаб берган¹⁴. Олимнинг ушбу назарий қарашларига муқобил тарзда шуни қайд этиш лозимки, ИКАО стандартларининг миллий қонунчиликка кириб келишини давлат суверенитетини чеклаш сифатида эмас, балки суверенитетни глобал хавфсизлик манфаатлари йўлида функционал кенгайтириш ва миллий авиациянинг халқаро парвозлар бозорига тўлақонли интеграциялашувини кафолатловчи ҳуқуқий восита сифатида талқин қилиш мақсадга мувофиқдир.

Транспорт хавфсизлигининг глобал миқёсдаги яна бир ўта муҳим йўналиши Халқаро денгиз ташкилоти (ИМО) томонидан ишлаб чиқилган конвенциялар ва стандартларни, масалан, SOLAS – Денгизда инсон ҳаётини муҳофаза қилиш тўғрисидаги конвенцияни миллий ҳуқуқ тизимларига имплементация қилиш билан боғлиқдир. Г.Г.Иванов ва А.Л.Маковский каби йирик ҳуқуқшуносларнинг хусусий денгиз ҳуқуқига оид фундаментал тадқиқотларида таъкидланишича, денгиз ташувларининг ўта юқори хавфлилиги ва ундаги фавқулодда вазиятларнинг ҳалокатли оқибатлари давлатлардан денгиз хавфсизлиги қоидаларини миллий юрисдикциядан қатъи назар, қаттиқ унификация қилишни талаб этади ва бунда ИМО стандартлари мутлақ устувор юридик кучга эга бўлиши талаб этилади¹⁵. Ўзбекистон каби очиқ денгизга чиқиш йўлига эга бўлмаган давлатлар учун ИМО стандартларининг аҳамияти йўқдек туюлиши мумкин, бироқ мультимодал халқаро ташувларда мамлакат юклари албатта хорижий денгиз портлари орқали ўтишини ва бунда денгиз хавфсизлиги қоидалари миллий юк жўнатувчиларнинг ҳуқуқий мажбуриятларига бевосита таъсир қилишини

¹⁴ Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учебное пособие. – Москва: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2007. – С. 145.

¹⁵ Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. – Ленинград: Судостроение, 1984. – С.16.

ҳисобга олсак, миллий транспорт қонунчилигимизда ИМО стандартларининг базавий тамойиллари ўз аксини топиши геоиқтисодий заруратдир.

Халқаро-ҳуқуқий стандартларни миллий қонунчиликка имплементация қилиш жараёни ўз-ўзидан юз бермайди, у давлатдан ўта мураккаб норма ижодкорлиги ва ташкилий-таъминот механизмларини ишга туширишни талаб қилади. Халқаро ҳуқуқ нормаларининг миллий тизимда ишлаш механизмларини чуқур ўрганган Г.В.Игнатенко ва О.И.Тиуновлар ўз асарларида таъкидлашча, халқаро-ҳуқуқий нормаларни имплементация қилиш фақатгина конвенцияни ратификация қилиш ёки қонун қабул қилиш билан яқунланмайди, унинг энг мураккаб босқичи – бу нормаларнинг талабларини бажаришга қаратилган бевосита ҳуқуқни қўллаш фаолиятини ташкилий ва молиявий жиҳатдан таъминлашдир¹⁶. Олимларнинг ушбу фундаментал қарашлари билан тўлиқ яқдил бўлган ҳолда, транспорт соҳасида давлат бошқарувининг самарадорлиги қабул қилинган қонунларнинг сони билан эмас, балки шу қонунларни ҳаётга татбиқ эта олувчи кучли, коррупциядан холи ва замонавий технологиялар билан қуролланган транспорт назорати инспекциялари, яъни институционал салоҳият мавжудлиги билан ўлчанишини алоҳида қайд этамиз.

Хулоса сифатида қуйидагиларни алоҳида таъкидлашимиз жоиздир. Хусусан, транспорт соҳасида давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиати соф императив ва маъмурий-буйруқбозликка асосланган вертикал режимдан чиқиб, оммавий ва хусусий ҳуқуқ нормаларининг ўзида мужассам этган тармоқлараро ҳуқуқий институтга айланган. Замонавий бошқарув доктринасининг туб моҳияти давлатнинг бевосита хўжалик монополистидан – соғлом рақобатнинг ҳуқуқий кафили, фуқароларнинг конституциявий мобиллик ҳуқуқларини таъминловчи олий ҳакам ва хизмат кўрсатувчи орган позициясига ўтиши билан изоҳланади. Бу жараёнда бошқарув ваколатларини маъмурий децентрализация қилиш, давлат-хусусий шерикликнинг инновацион шартномавий-ҳуқуқий шакллари қўллаш, шунингдек, миллий транспорт қонунчилигини норматив коллизиялардан холи қилиш мақсадида халқаро оммавий ва хусусий ҳуқуқ конвенциялари билан уйғунлаштириш – янги транспорт ҳуқуқ-тартиботининг фундаментал пойдеворини ташкил этади.

Шу аснода, илғор хорижий юриспруденция ва замонавий маъмурий-ҳуқуқий моделлар таҳлили шуни тасдиқлайдики, давлат бошқарувининг келажаги рақамли трансформация ва экологик императивларни қонунчиликка қатъий имплементация қилиш билан бевосита боғлиқдир. Бюрократик маъмуриятчиликдан “алгоритмик бошқарув”га ўтиш миллий қонунчиликда сунъий интеллект, “ақлли шартномалар” ва рақамли мониторингнинг юридик мақомини легаллаштиришни ҳамда автоматлаштирилган тизимлар учун зарар етказишдан келиб чиқадиган ва маъмурий жавобгарликни аниқ тақсимловчи янги авлод “кибер-жисмоний транспорт ҳуқуқи” нормаларини ишлаб чиқишни тақозо этади. Бинобарин,

¹⁶ Игнатенко Г.В., Тиунов О.И. Международное право: учебник для вузов. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва: Норма, 2006. – С. 148.

Янги Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги давлат бошқаруви Ғарбнинг институционал-ҳуқуқий мослашувчанлиги ва Осиёнинг маъмурий-стратегик прагматизмини ўзида мужассам этган гибрид регулятив моделга асосланиши лозим, деб ҳисоблаймиз. Айнан қонун устуворлигига ва халқаро юридик стандартларга таянувчи ушбу проактив маъмурий-ҳуқуқий механизм мамлакатни минтақанинг энг қудратли, барқарор ва хавфсиз транзит-логистика марказига айлантиришнинг яккаю ягона қонуний кафолатидир.