

ЎЗБЕКИСТОН RESPUBLIKASIDA TRANSPORT SOҲАСИ DAVLAT BOШҚARUVINING TARIHIY-ҲUҚUҚIЙ VA INSTITUCIONAL ЭВОЛЮЦИЈАСИ

Алланазарова Дилафруз Абдигани қизи

Ўзбекистон Республикаси

ИИВ Академияси мустақил изланувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20343490>

Аннотация: Ушбу мақолада Ўзбекистон Республикасида транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимининг шаклланиши ва ривожланиши тарихий-ҳуқуқий ҳамда институционал жиҳатдан чуқур таҳлил қилинган. Муаллиф томонидан маъмурий-ҳуқуқий узвийлик тамойилига асосланган янги илмий даврлаштириш концепцияси илгари сурилиб, бошқарув эволюцияси бешта фундаментал босқичга ажратилган. Қадимги даврлардаги логистик бошқарув ва "lex mercatoria" анъаналаридан бошлаб, Чор Россияси ва Совет тузуми давридаги ҳарбий-маъмурий монополиянинг транспорт ҳуқуқига кўрсатган салбий таъсири очиб берилган. Мақолада юк ташиш муносабатларининг диспозитив табиати йўқотилишининг ҳуқуқий оқибатлари баҳоланиб, "Янги Ўзбекистон" шароитида транспорт соҳасини тубдан либераллаштириш ва жаҳон логистика тизимига очиқ интеграция қилишининг тарихий ва юридик зарурияти илмий асосланган.

Калит сўзлар: Транспорт ҳуқуқи, давлат бошқаруви, институционал генезис, тарихий-ҳуқуқий таҳлил, илмий даврлаштириш, Буюк Ипак йўли, lex mercatoria, маъмурий-буйруқбозлик тизими, транзит интеграцияси, Янги Ўзбекистон.

HISTORICAL, LEGAL AND INSTITUTIONAL EVOLUTION OF PUBLIC ADMINISTRATION IN THE TRANSPORT SECTOR IN THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

Abstract: This article provides an in-depth historical-legal and institutional analysis of the formation and development of the public administration system in the transport sector of the Republic of Uzbekistan. The author proposes a novel scientific periodization concept based on the principle of administrative-legal continuity, categorizing the evolution of governance into five fundamental stages. The study explores the trajectory from logistical management and "lex mercatoria" traditions in antiquity to the adverse effects of the military-administrative monopoly on transport law during Tsarist Russia and the Soviet regime. By evaluating the legal consequences of the loss of the dispositive nature in freight transport relations, the paper scientifically substantiates the historical and legal necessity of radically liberalizing the transport sector and openly integrating it into the global logistics system within the context of "New Uzbekistan."

Keywords: Transport law, public administration, institutional genesis, historical-legal analysis, scientific periodization, Great Silk Road, lex mercatoria, administrative-command system, transit integration, New Uzbekistan.

ИСТОРИЧЕСКАЯ, ПРАВОВАЯ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Аннотация: В данной статье проводится глубокий историко-правовой и институциональный анализ становления и развития системы государственного управления в транспортной сфере Республики Узбекистан. Автором выдвигается новая концепция научной периодизации, основанная на принципе административно-правовой преемственности, в рамках которой эволюция управления разделена на пять фундаментальных этапов. Раскрыт путь от традиций логистического управления и «lex mercatoria» в древности до негативного влияния военно-административной монополии в период Царской России и советского строя на транспортное право. Оценивая правовые последствия утраты диспозитивного характера отношений по перевозке грузов, статья научно обосновывает историческую и юридическую необходимость радикальной либерализации транспортной сферы и ее открытой интеграции в мировую логистическую систему в условиях «Нового Узбекистана».

Ключевые слова: Транспортное право, государственное управление, институциональный генезис, историко-правовой анализ, научная периодизация, Великий Шелковый путь, lex mercatoria, административно-командная система, транзитная интеграция, Новый Узбекистан.

Ўзбекистон Республикасида транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимининг шаклланиши ва ривожланиш босқичларини тарихий-ҳуқуқий ва институционал жиҳатдан даврлаштириш бугунги кундаги бошқарув моделларининг генезисини ва эволюцион табиатини чуқур англашнинг фундаментал асоси ҳисобланади. Транспорт соҳасидаги давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиати ва институционал генезиси тасодифий тарихий жараёнларнинг эмас, балки минг йилликлар давомида шакланган маъмурий-ҳуқуқий анъаналарда намоён бўлади. Шу боисдан, мазкур ҳодисани чуқур англаш мақсадга мувофиқ бўлиб, биз миллий транспорт ҳуқуқи тарихини ўрганишда тадқиқотнинг методологик асоси сифатида маъмурий-ҳуқуқий узвийлик ва институционал ўзгаришлар тамойилига асосланган янги илмий даврлаштириш концепциясини илгари сурамиз. Хусусан, бунда соҳадаги давлат бошқаруви эволюциясини қуйидаги **бешта** фундаментал босқичга ажратиш тадқиқ этиш объектив заруриятдир:

биринчидан, одат ҳуқуқига асосланган антик ва ўрта асрлар даври (“lex mercatoria”нинг вужудга келиши);

иккинчидан, ҳарбий-маъмурий ва режали-императив монополия даври (Чор Россияси ва Совет тузуми);

учинчидан, мустақил институционаллашув ва протекционистик барқарорлашув даври (1991–2000 йиллар);

тўртинчидан, бошқарув ва хўжалик функцияларини диверсификация қилишга қаратилган регулятив-либерал модернизация даври (2000–2016 йиллар)

бешинчидан, 2017 йилдан ҳозирги кунга қадар “Янги Ўзбекистон” шароитида транспорт соҳасида давлат бошқарувининг концептуал жиҳатдан тубдан ислоҳ қилиниши даври.

Юқорида санаб ўтилган барча тарихий босқичларни бирма-бир таҳлил қилиб чиқамиз.

Ўзбекистон ҳудудида транспорт тизимини давлат томонидан бошқаришнинг ҳуқуқий табиати бугунги куннинг ҳосиласи эмас, балки милoddан аввалги даврлардаёқ шаклланган, Буюк Ипак йўлининг мураккаб инфратузилмавий ва маъмурий-ҳуқуқий эҳтиёжларидан келиб чиққан қадимий илдизларга эгадир. Қадимги ва ўрта асрларда Марказий Осиё давлатлари фақатгина савдо йўлларининг географик маркази бўлиб қолмай, балки трансминтақавий ташувларни ҳуқуқий жиҳатдан тартибга солувчи ва хавфсизликни таъминловчи муносабатларини шакллантирувчи асосий маъмурий марказ вазифасини бажарган. Милoddан аввалги III-II асрлардаёқ Евроосиё товар айланмаси фаол ривожланган бўлиб, замонавий тарихда Буюк Ипак йўли деб аталувчи ушбу қуруқликдаги маршрут минг йилликлар давомида Евроосиёнинг қадимий давлатларини транспорт йўллари орқали боғлаб келган. Буюк Ипак йўли аниқ белгиланган маъмурий қоидалар, транзит божлари ва карвонларни давлат томонидан ҳимоя қилиш кафолатларига асосланган, қадимий ва ўрта асрларнинг ўзига хос халқаро транспорт ҳуқуқи макони бўлган, деб ҳисоблаймиз.

Буюк Ипак йўлининг тўлақонли фаолият юритишидан анча олдин ҳам Ўзбекистон ҳудудида логистик йўналишларни маъмурий-ҳуқуқий тартибга солишнинг дастлабки кўринишлари шаклланган эди. Қадимий ва илк ўрта асрларга келиб, транспорт-логистика тизимини давлат томонидан бошқариш янада мукамал, институционал ҳуқуқий тус олди. Хусусан, Қанғ, Давон, Кушон ва Эфталитлар каби қудратли давлатлар транзит йўлаклари устидан қатъий маъмурий-ҳуқуқий назорат ўрнатиб, карвонсаройлар тизимини барпо этдилар. Академик Э.В. Ртвеладзе ўз тадқиқотларида қадимги давлатлар муҳим довлонлар ва дарё кечувлари устидан қатъий давлат монополиясини ўрнатиб, давлат хазинасини тўлдириш мақсадида транзит савдосидан тизимли равишда солиқлар ундирганини қайд этади¹. Бизнингча, мазкур солиққа тортиш тизимини шунчаки пул йиғиш мақсадлар билан изоҳлаш етарли эмас, деб ҳисоблаймиз. Ааслида бу қадимги даврдаги ўзига хос давлат-хусусий шериклик шакли бўлиб, давлат олинган бож эвазига савдогарларга ҳарбий қўриқлаш хизмати ва йўл инфратузилмасини (қудуқлар, карвонсаройлар) тақдим этиш мажбуриятини ўз зиммасига олган.

Ўрта асрларда транспорт соҳасидаги давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиатида Сўғд савдогарларининг трансминтақавий фаолияти беқиёс аҳамиятга эга бўлиб, улар маҳаллий ҳуқуқ нормаларини халқаро миқёсга олиб чиққанлар. Таниқли шарқшунос Б.А.Литвинскийнинг ёзишича, сўғдийларнинг савдо колониялари Хитой ва бошқа туташган ҳудудларда ўзига хос экстерриториал ҳуқуқлардан, яъни ўзини ўзи бошқариш ва ўз қонун-

¹ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь: энциклопедический справочник: древность и раннее средневековье. - Ташкент: Узбекистан, 1999. - С.85.

қоидалари асосида низоларни ҳал қилиш имтиёзларидан кенг фойдаланган². Олимнинг бу қарашларига тўлиқ қўшилган ҳолда қўшимча қилиш мумкинки, сўғдийларнинг экстерриториаллиги транспорт ҳуқуқида бугунги кунда “lex mercatoria” трансчегаравий нодавлат савдо-транспорт одатлари деб аталувчи тизимнинг илк кўриниши эди. Бу орқали Марказий Осиё давлатлари фақатгина ўз ҳудудида эмас, балки бутун Евроосиё қитъасида транспорт ва логистика операцияларини ҳуқуқий тартибга солувчи норматив базани “экспорт” қилишга муваффақ бўлганлар.

Ислом уйғониш даври ва Амир Темур ҳукмронлиги йилларида транспорт тизимида давлат бошқаруви мутлақо янги, марказлашган маъмурий-ҳуқуқий босқичга кўтарилди. Археолог ва тарихчи А.А.Асқаров Амир Темур даврида ягона ва хавфсиз йўллар тармоғи, мустаҳкам кўприклар барпо этилганини, энг муҳими, давлат томонидан молиялаштириладиган мунтазам почта-алоқа, яъни “Барид” тизими юқори даражада ишлаб турганини алоҳида таъкидлайди³. Олим ушбу инфратузилмани асосан ҳарбий марказлаштириш воситаси сифатида талқин қилса-да, бизнинг назаримизда, “Барид” тизими аслида транспорт коммуникациясининг илк юқори даражада формаллаштирилган маъмурий-ҳуқуқий институти бўлиб, унда хат-хабар ва юкларнинг етказилиш тезлиги, йўқотилган мулк учун жавобгарлик ва чопарларни (куръерларни) давлат томонидан лицензиялашнинг қатъий ҳуқуқий нормалари ишлаб чиқилган эди.

Марказий Осиёдаги савдо-транспорт йўналишларини бошқаришнинг ҳуқуқий табиатида маҳаллий одат ҳуқуқи нормаларининг ўрни ҳам беқиёс бўлган, айниқса, саҳро ва тоғли ҳудудлардаги карвонлар хавфсизлигини таъминлаш масаласида. Ҳуқуқшунос олим Ш.З.Уразаевнинг қайд этишича, карвонлар талон-тарож қилинган тақдирда, зарарни қоплаш қоидалари айнан маҳаллий одат ҳуқуқи асосида тартибга солинган бўлиб, кўпинча йўл ўтган ҳудуддаги аҳоли жамоалари (қишлоқлар, уруғлар) бунинг учун жамоавий моддий жавобгарликка тортилган⁴. Олим буни маъмурий бошқарувнинг ибтидоий шакли сифатида баҳолайди, аммо бизнинг фикримизча, жамоавий жавобгарлик механизми ўта кенг ҳудудларда марказлашган полиция кучлари етишмаган бир шароитда энг самарали ва юридик жиҳатдан мажбурий бўлган маъмурий восита эди, у замонавий транзит суғурта тизимининг эрта ўрта асрлардаги муваффақиятли муқобили сифатида хизмат қилган.

Буюк Географик кашфиётлар давридан сўнг Буюк Ипак йўлининг инқирозга юз тутиши ва глобал транспорт йўналишларининг денгизларга кўчиши Ўзбекистон ҳудудидаги давлат бошқарув моделларига жиддий таъсир кўрсатди. Американинг кашф этилиши билан XVI-XVII асрларда асосий юк оқимлари Евроосиё маршрутларидан трансатлантик йўналишларга кўчди, бироқ шунга қарамай, Евроосиё маршрутлари цивилизациялараро мулоқот кўприги сифатида ўз аҳамиятини сақлаб қолди. Ушбу тарихий-иқтисодий

² Литвинский Б.А. Исторические судьбы Восточного Туркестана и Средней Азии (проблемы этнокультурной общности) // Восточный Туркестан и Средняя Азия. М. – 1984. – С. 4-28.

³ Асқаров А. А. История материальной культуры Узбекистана. – Ташкент : Фан, 2000. – С. 310.

⁴ Кобзева О.П., Сиддиков Р.Б. История государственности Узбекистана. Учебное пособие – Т.: “TAMADDUN”, 2021. – 251 с.

фактни инкор этмаган ҳолда, глобал денгиз йўлларининг очилиши Бухоро, Хива ва Қўқон хонликларида транспорт бошқарувини йўққа чиқармади, балки уни маҳаллийлаштирди, маъмурий-ҳуқуқий урғу трансқитъавий транзитдан минтақавий иқтисодий интеграцияга ва чегара божларини қатъий юридик тартибга солишга кўчди, бу эса транспорт ҳуқуқи узвийлигининг сақланиб қолишини таъминлади, деган хулосани илгари сурамиз.

Ўзбекистон ҳудудида транспорт тизимини давлат томонидан бошқариш тарихини тадқиқ этишда Чор Россияси ва Совет Иттифоқи даврлари ўзига хос маъмурий-ҳуқуқий ва геосиёсий трансформацияларни бошидан кечирган ўта мураккаб, қарама-қаршилиқларга бой босқич ҳисобланади. XIX асрнинг иккинчи ярмида Туркистон ўлкасининг Чор Россияси томонидан босиб олиниши анъанавий карвон йўлларига асосланган транспорт тизимининг батамом емирилишига ва унинг ўрнига ҳарбий-стратегик ҳамда мустамлакачилик мақсадларига бўйсундирилган темир йўл тармоқларининг яратилишига олиб келди. Чор ҳукумати томонидан Каспийорти ва Тошкент темир йўлларининг қурилиши маҳаллий аҳолининг иқтисодий эҳтиёжларини қондириш учун эмас, балки марказий саноат ҳудудларини арзон хомашё билан таъминлаш ҳамда минтақада ҳарбий назоратни мустаҳкамлаш мақсадида амалга оширилган⁵. Мустамлакачилик мақсадлари бирламчи бўлса-да, айнан шу даврда минтақада биринчи марта транспорт муносабатларини тартибга солувчи марказлашган, формал-юридик давлат бошқаруви механизмларининг пойдевори яратилди, бу эса кейинчалик замонавий транспорт инфратузилмасининг шаклланишига объектив равишда туртки берганига ишонамиз.

Чор Россияси даврида транспорт бошқарувининг ҳуқуқий табиати ўта ҳарбийлаштирилган ва қатъий маъмурий буйруқбозликка асосланган эди. Дастлабки пайтларда Каспийорти темир йўли Транспорт вазирлигига эмас, балки бевосита Ҳарбий вазирлик юрисдикциясига бўйсундирилган бўлиб, унинг бошқаруви ҳарбий губернаторлар томонидан амалга оширилган. Туркистон ўлкасидаги темир йўллар тарихини тадқиқ қилган олимларнинг илмий изланишларига кўра, минтақада транспорт бошқаруви узоқ вақт давомида фуқаролик-ҳуқуқий нормалардан кўра ҳарбий низомлар билан тартибга солинган, фақатгина 1899 йилга келибгина ушбу тармоқ Россия Империясининг Умумий темир йўллар устави юрисдикциясига ўтказилган ва фуқаролик юк ташувлари қонунийлаштирилган⁶. Ушбу фактларни юридик жиҳатдан таҳлил қилар эканмиз, давлат бошқарувининг бундай ҳарбий-авторитар модели минтақада эркин транспорт логистикасининг шаклланишига сунъий тўсқинлик қилган ва транспорт ҳуқуқининг моҳиятини фақатгина империянинг транзит ва хомашё манфаатларига

⁵ Shi, Y., Zhang, T. & Liu, Q. A comparative analysis of Russia and China's Central Asian transportation initiatives: a case study of the INSTC and CKU railway. *China Int Strategy Rev.* 7, 302-319 (2025). <https://doi.org/10.1007/s42533-025-00196-7>.

⁶ Маҳаммадалиев Р.Й., Ниязов А.А. Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг ривожланиш тарихи ва истиқболи // *Academic research in educational sciences.* – 2021. – Т. 2. – №. 2. – С. 707-720.

хизмат қилувчи жазоловчи-назорат институтига айлантириб қўйган эди, деган хулосага келамиз.

Шу билан бир қаторда, сув ва қуруқликдаги бошқа транспорт турларида ҳам давлат бошқаруви монополистик капитал манфаатларига бўйсундирилган ҳуқуқий механизмлар орқали амалга оширилди. Чор ҳуқумати Амударё флотилияси ва йирик карвон йўлларидаги юк ташувлари устидан қаттиқ назорат ўрнатиб, маҳаллий тадбиркорларни бозордан сиқиб чиқарувчи камситувчи тариф сиёсатини юритган ва рус саноатчиларига чексиз маъмурий имтиёзлар тақдим этган. Бизнингча, тарифларни тартибга солишнинг бундай мустамлакавий юридик конструкцияси соғлом рақобатни бўғиб қўйишнинг энг радикал усули бўлиб, у давлат бошқаруви қонунчилиқдан фақатгина марказнинг иқтисодий гегемонлигини таъминлаш воситаси сифатида фойдаланганини ва маҳаллий транспорт инфратузилмасининг мустақил ривожланишини юз йилга ортга сурганини тасдиқлайди.

1917 йилги Октябрь тўнтариши ва Совет ҳокимиятининг ўрнатилиши транспорт соҳасидаги давлат бошқарувининг ҳуқуқий табиатида мутлақо янги, инқилобий ва ўта марказлашган даврни бошлаб берди. Совет давлатининг илк декретлари билан бутун темир йўл, сув ва автомобиль транспорти воситалари национализация қилиниб, хусусий мулк ва тижорат ташувлари қонун тақиқига учради. Совет фуқаролик ҳуқуқининг йирик намояндаси О.С.Иоффе ўз асарларида транспорт мажбуриятларининг табиатини таҳлил қилиб, Совет тузумида юк ташиш шартномаси ўзининг хусусий-ҳуқуқий, диспозитив моҳиятини йўқотганлигини, у фақатгина давлат режасини бажаришга қаратилган маъмурий-ҳуқуқий ҳужжатга айланганини ва томонларнинг ирода эркинлиги режали мажбуриятлар билан алмаштирилганини назарий жиҳатдан асослаб берган⁷. Назаримизда, транспорт хусусий ҳуқуқининг бундай батамом йўқ қилиниши ва унинг маъмурий-буйруқбозлик аппаратига ютилиб кетиши логистиканинг табиий бозор мослашувчанлигини йўққа чиқарди ва бутун иттифоқ миқёсидаги ўта бюрократлашган бошқарув тизимини вужудга келтирди.

Совет ҳокимиятининг илк йилларида транспортни бошқаришда коллегиялик ва сайлов принциплари қўлланилган бўлса-да, бу ёндашув тез орада ўзининг институционал самарасизлигини кўрсатди. С.Н.Братановскийнинг тадқиқотларига кўра, раҳбарларни сайлаш тизими масъулиятли лавозимларга тасодифий шахсларнинг келиб қолишига, коллегиялик эса меҳнат интизомининг сусайишига ва транспорт графикларининг бузилишига сабаб бўлган. Шу сабабли, 1918 йилги декретлар билан бошқарув тизими қатъий марказлаштирилиб, темир йўллар "экстерриториал" мақомга эга бўлган ва ҳар қандай маҳаллий ҳокимият органларининг транспорт ишларига аралашуви қонунан тақиқланган. Бу эса транспорт соҳасини давлатнинг стратегик ва ҳарбий манфаатларига тўлиқ бўйсундирилган алоҳида маъмурий юрисдикцияга айлантирган⁸.

⁷ Иоффе О. С. Обязательственное право. – Москва : Юридическая литература, 1975. – С. 540-545.

Совет Иттифоқи даврида транспорт соҳасини давлат томонидан бошқаришнинг ҳуқуқий асослари асосан СССР Темир йўллари уставлари (1922, 1954, 1964 йилги таҳрирлар) ҳамда бошқа транспорт кодекслари билан қатъий чегараланган эди. Юк ташувларини ҳуқуқий тартибга солиш масалаларини тадқиқ қилган В.Т.Смирнов Совет транспорт ҳуқуқи доирасида давлат ва ташувчи битта субъект бўлиб қолганини, шу сабабли юк жўнатувчи ва ташувчи ўртасидаги низолар хўжалик суди орқали эмас, балки кўпроқ идоравий-маъмурий бўйсунув доирасида ҳал этилганини, бу эса истеъмолчиларнинг ҳуқуқларини жиддий чеклаганини танқидий таҳлил қилган⁹. Олимнинг ушбу илмий далилларини қўллаб-қувватлаймиз, дарҳақиқат, монопол давлат корхонасининг масъулияти сунъий равишда чекланган ва ташиш муддатлари ёки юкларнинг бузилиши учун жавобгарлик нормалари давлат фойдасига ҳимояланган бир шароитда адолатли транспорт ҳуқуқи ҳақида гапириш мумкин эмасди.

Ўзбекистон ССР миқёсида фуқаролик авиацияси ва автомобиль транспортининг бошқарув моделлари ҳам Иттифоқ марказининг қаттиққўл директивалари асосида шакллантирилди. Авиация соҳасида ҳаво ҳуқуқининг Совет Иттифоқидаги тараққиётини ўрганган В.С.Грязнов ўз изланишларида СССР Ҳаво кодекслари (1932, 1961, 1983 йиллар) фақат битта монополист авиакомпания – Аэрофлот манфаатларига хизмат қилишини, республикаларнинг ўз мустақил фуқаролик авиацияси сиёсатини юритишга доир ҳар қандай ҳуқуқлари Иттифоқ миқёсидаги хавфсизлик ва режалаштириш баҳонасида бутунлай бекор қилинганини кўрсатиб ўтган¹⁰. Биз бу илмий позицияни таҳлил қилар эканмиз, Ўзбекистоннинг стратегик географик жойлашувига қарамай, узоқ йиллар давомида ўзининг мустақил халқаро ҳаво йўлакларини шакллантира олмаганининг сабаби айнан мана шундай ҳаддан ташқари марказлашган, республикалар суверенитетини инкор этувчи номутаносиб ҳуқуқий доктрина бўлганини қатъий эътироф этамиз.

Совет транспорт тизимида давлат бошқарувининг ҳуқуқий механизми юк ташиш шартномасини анъанавий хусусий-ҳуқуқий мақомидан маҳрум этиб, уни соф маъмурий буйруққа айлантирган. С.Н.Братановскийнинг таҳлилларига кўра, совет тузумида юк ташиш шартномаси диспозитив моҳиятини йўқотиб, давлат режасини бажаришга қаратилган маъмурий-ҳуқуқий ҳужжатга айланди ва томонларнинг ирода эркинлиги режали мажбуриятлар билан алмаштирилди¹¹. Мазкур даврда транспорт корхоналари мустақил хўжалик субъекти эмас, балки уларнинг устидан ўрнатилган вертикал бошқарув усули императив характер касб этган¹². Бундай ҳуқуқий

⁸ Братановский С.Н., Остапец О.Г. Государственное управление транспортным комплексом в Российской Федерации: монография. – Москва: РУСАЙНС, 2023. – С. 8.

⁹ Смирнов В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР. – Ленинград: Изд-во ЛГУ, 1970. – С. 88-95.

¹⁰ Грязнов В. С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права, 2021. – № 1. – С.113-140.

¹¹ Братановский С.Н., Остапец О.Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. – Москва : IPRbooks, 2012. – С.19.

¹² Ўша манба, Б.32.

конструкция транспорт хизматлари сифатининг пасайишига сабаб бўлган энг асосий институционал омил эди.

Совет тузуми даврида яратилган темир йўл ва автомобиль йўллари инфратузилмаси социалистик режалаштиришнинг улкан ютуғи сифатида баҳоланса-да, биз ушбу даврнинг ҳуқуқий меросини ўта консерватив ва халқаро транзит интеграциясига мутлақо ёпиқ тизим сифатида танқидий баҳолаймиз. Айнан мана шу эскирган, рақобатни бўғувчи ва ташувчиларни давлат режасига қул қилиб қўйган маъмурий-ҳуқуқий тўсиқларни парчалаш 1991 йилда мустақилликка эришган Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги давлат бошқарувини тубдан ислоҳ қилиш ва жаҳон логистика тизимига очиқ юз билан кириб бориш йўлидаги энг муҳим тарихий вазифасига айланди.