

ИЛК СОВЕТ ДАВРИДА МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ МУНОСАБАТЛАРИНИ ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШНИНГ МАЪМУРИЙ- ИМПЕРАТИВ АСОСЛАРИ

Оппоқхонов Азизхон Акмалхон ўғли

Тошкент давлат транспорт университети мустақил изланувчиси
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20813347>

Аннотация: Мақолада 1917 йилги Октябрь тўнтаришидан сўнг Ўзбекистон (Туркистон ўлкаси) ҳудудида транспорт муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш тизимидаги радикал трансформация жараёнлари чуқур таҳлил қилинган. Тадқиқотда транспорт инфратузилмасининг мусодара қилиниши (национализация), соф фуқаролик-диспозитив муносабатларнинг бекор қилиниши ва транспорт бошқарувининг ҳарбий-сиёсий мақсадларга бўйсундирилиши очиб берилди. Шунингдек, Йўллар Халқ Комиссарлигининг (НКПС) ташкил этилиши, Ишчи ва деҳқон мудофааси кенгаши қарорларининг устуворлиги, собиқ Чор Россияси қонунчилигининг яширин рецепцияси ва авиация соҳасидаги мутлақ давлат монополияси масалалари тарихий-ҳуқуқий нуқтаи назардан асосланган. Бу даврдаги ҳуқуқий ўзгаришлар транспорт тизимини соф маъмурий-буйруқбозлик ва империявий марказлашув исканжасига киритганлиги илмий исботланган.

Калит сўзлар: транспорт ҳуқуқи, национализация, марказлашув, Йўллар Халқ Комиссарлиги (НКПС), ҳарбий коммунизм, Туркистон ўлкаси, ҳуқуқий рецепция, совет ҳуқуқи, экспроприация.

ADMINISTRATIVE-IMPERATIVE FOUNDATIONS OF THE LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS IN CENTRAL ASIA DURING THE EARLY SOVIET PERIOD

Abstract: This article provides an in-depth analysis of the radical transformation processes in the legal regulation system of transport relations in the territory of Uzbekistan (Turkestan region) following the 1917 October Revolution. The study explores the expropriation (nationalization) of transport infrastructure, the abolition of pure civil-dispositive relations, and the subjugation of transport management to military-political objectives. Furthermore, issues such as the establishment of the People's Commissariat of Railways (NKPS), the primacy of the Council of Workers' and Peasants' Defense decrees, the covert reception of old Tsarist legislation, and the absolute state monopoly in aviation are substantiated from a historical and legal perspective. It is scientifically proven that the legal changes of this period trapped the transport system in a rigid administrative-command structure and imperial centralization.

Keywords: transport law, nationalization, centralization, People's Commissariat of Railways (NKPS), war communism, Turkestan region, legal reception, Soviet law, expropriation.

АДМИНИСТРАТИВНО-ИМПЕРАТИВНЫЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В РАНЕСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Аннотация: В статье проводится глубокий анализ процессов радикальной трансформации системы правового регулирования транспортных отношений на территории Узбекистана (Туркестанского края) после Октябрьского переворота 1917 года. В исследовании раскрываются конфискация (национализация) транспортной инфраструктуры, ликвидация чисто гражданско-диспозитивных отношений и подчинение управления транспортом военно-политическим целям. Кроме того, с историко-правовой точки зрения обосновываются создание Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), приоритет решений Совета рабочей и крестьянской обороны, скрытая рецепция старого законодательства Царской России и абсолютная государственная монополия в сфере авиации. Научно доказано, что правовые изменения этого периода загнали транспортную систему в жесткие рамки административно-командного управления и имперской централизации.

Ключевые слова: транспортное право, национализация, централизация, Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), военный коммунизм, Туркестанский край, правовая рецепция, советское право, экспроприация.

1917 йил октябрь тўнтаришидан сўнг Марказий Осиё, хусусан, Ўзбекистон ҳудудида транспорт муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш парадигмаси тубдан ўзгарди ва хусусий-капиталистик ҳамда империявий давлат-монополистик тизимдан мутлақ марказлашган, тоталитар бошқарувга асосланган совет ҳуқуқ тизимига ўтиш бошланди. Совет ҳокимиятининг илк йилларида (1917-1920 йиллар) транспорт қонунчилигининг эволюцияси ўта зиддиятли ва кескин сиёсий-иқтисодий шароитларда кечди¹. Бу даврдаги энг марказий юридик ҳодиса, бу барча турдаги муҳим транспорт воситалари ва инфратузилма объектларининг ҳеч қандай компенсациясиз давлат фойдасига мусодара қилиниши, яъни национализация жараёни ҳисобланади. Ҳуқуқшунос олим И.П.Климовнинг тадқиқотларига кўра, совет ҳокимиятининг дастлабки ойларида давлат органлари Россия империясида амал қилган ҳуқуқий институтлардан тўлиқ воз кечиш ва фақатгина инқилобий ҳуқуқий онгга таяниб иш кўришга интилган бўлса-да, кундалик воқелик бундай ёндашувнинг транспортдек мураккаб тизимда ҳалокатли эканлигини кўрсатди². Шу боис, транспорт ҳуқуқини яратишда соф мафқуравий шиорлардан кўра, қатъий маъмурий-императив буйруқбозликка асосланган декретлар тизими шакллантирилди.

Транспорт воситаларини национализация қилишнинг ҳуқуқий механизми асосан Халқ Комиссарлари Кенгаши ва Бутунроссия Марказий Ижроия Қомитаси томонидан қабул қилинган шошилич декретлар орқали амалга оширилди³. Бу ҳужжатлар асосида Туркистон ўлкасидаги барча хусусий темир йўл жамиятлари, Амударё ва Орол денгизидаги кемачилик ширкатлари, шунингдек, йирик от-улов ва аравакашлик

¹ Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2021. – Т. 16. – №. 4. – С.83-109.

² Климов И.П. Источники транспортного права в Советском государстве (октябрь 1917-1920 г.) //Актуальные проблемы российского права. – 2017. – №. 4 (77). – С.11-18.

³ Борисов А.А. Правовые акты о национализации промышленности и правотворчество Высшего Совета Народного Хозяйства в 1917-1921 годы // Историко-правовые проблемы: новый ракурс. – 2024. – №. 1. – С. 65-79.

карвонлари бевосита давлат тасарруфига ўтказилди. Бу жараён илмий доираларда турлича талқин қилинади. Айрим тарихчилар национализацияни социалистик иқтисодиёт қуришнинг режали ва қонуний босқичи сифатида баҳоласа, бизнингча, бу экспроприация соф иқтисодий зарурат эмас, балки фуқаролар уруши шароитида ҳокимиятни сақлаб қолиш ва ҳарбий юк ташувларини узлуксиз таъминлашга қаратилган фавқулодда ҳарбий-сиёсий чора – *jus necessitatis*⁴ эди. Мулк ҳуқуқининг бундай радикал тарзда бекор қилиниши транспорт соҳасидаги фуқаровий-ҳуқуқий (диспозитив) муносабатларни бутунлай йўққа чиқариб, уларнинг ўрнини фақат давлат буюртмаси ва тақсимоти эгаллади.

Национализация қилинган транспорт инфратузилмасини бошқариш мақсадида илгари кўрилмаган даражадаги марказлашган бошқарув аппарати – Йўллар Халқ Комиссарлиги (НКПС) ташкил этилди⁵. Ушбу тузилма оддий ижро этувчи орган эмас, балки ўзида қонун чиқарувчи, ижро қилувчи ва ҳатто жазоловчи функцияларни мужассам этган ўзига хос “транспорт вазирлиги” мақомига эга эди. Профессор Н.А.Духно транспорт бошқарувининг тарихий моделларини таҳлил қилар экан, айнан шу даврда транспорт ҳуқуқининг ҳарбийлаштирилиши ва давлатнинг мутлақ монополияси ўрнатилиши транспорт тармоқларининг муҳофаза қудратини сақлаб қолишнинг ягона йўли сифатида кўрилганлигини таъкидлайди⁶. НКПСнинг Туркистондаги ваколатхоналари маҳаллий совет органларига (масалан, Туркистон МИК) бўйсунмас, балки тўғридан-тўғри Москвадан буйруқ оларди. Бу эса Ўзбекистон ҳудудидаги транспорт тизимининг маҳаллий иқтисодиёт манфаатларидан узиб қўйилишига ва соф империявий марказ-чекка муносабатларининг янгича, қизил байроқ остидаги кўринишининг қонунийлаштирилишига олиб келди.

Совет ҳокимиятининг илк йилларида транспорт қонунчилигининг ўзига хос яна бир хусусияти шундаки, норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар тизимида қонунлардан кўра кўпроқ Ишчи ва деҳқон муҳофаази кенгашининг (СРКО) фавқулодда қарорлари устуворлик қилган⁷. Ҳуқуқшунос олим И.П.Климов тўғри эътироф этганидек, фуқаролар уруши шароитида айнан ушбу органнинг қарорлари муҳим транспорт ҳуқуқи манбаи бўлиб хизмат қилган, чунки транспорт иши бевосита ҳарбий ҳаракатларнинг муваффақиятини белгилаб берган⁸. Мазкур қарорлар асосида темир йўллар ҳарбий ҳолатга ўтказилиб, уларда ишлайдиган машинистлар, йўл соловчилар ва алоқачилар мақоми жиҳатидан Қизил Армия аскарларига тенглаштирилди. Уларнинг ишни ташлаб кетиши ёки саботаж қилиши ҳарбий трибуналлар томонидан отиб ўлдиришгача бўлган энг оғир жиноий жазолар билан баҳоланган. Бу дегани, транспорт муносабатлари

⁴ **Jus necessitatis** (зарурат ҳуқуқи) – бу ҳуқуқшуносликдаги классик концепция бўлиб, шахснинг ўзини ёки бошқаларни бевосита таҳдид солаётган хавфдан қутқариш мақсадида қонунни бузишга мажбур бўлган ҳолатини ифодалайди.

⁵ Буряк Ю.Ю. Реформы Народного комиссариата путей сообщения как пример транзитивности в истории отечественного железнодорожного транспорта (1917-1941 гг.) // *Tractus Aevorum: Эволюция социокультурных и политических пространств.* – 2022. – Т. 9. – №. 2. – С. 120-135.

⁶ Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // *Мир транспорта.* – 2019. – Т. 17. № 3. – С. 57

⁷ Полянский М.С., Саксонов О. Из истории высших органов военного управления: Совет рабочей и крестьянской обороны // *Клио.* – 2021. – №. 3. – С. 123-130.

⁸ Климов И.П. Источники транспортного права в Советском государстве (октябрь 1917-1920 г.) // *Актуальные проблемы российского права.* – 2017. – №. 4 (77). – С.11-18.

меҳнат ҳуқуқи доирасидан чиқиб, соф ҳарбий-жиноят ҳуқуқи предметига айланган эди, деган хулосага келишимиз мумкин.

Шу ўринда, тадқиқотчи олим М.А.Бажина эса, ўзининг совет транспорт қонунчилигига оид ишларида транспортда режалаштириш ва маъмурий-буйруқбозлик тизимининг чуқурлашуви 1930 йилларга келибгина ўзининг чўққисига чиққанлигини қайд этади⁹. Бироқ, бизнинг назаримизда, режали-маъмурий транспорт ҳуқуқининг пойдевори ва концептуал асослари айнан 1918-1920 йиллардаги “ҳарбий коммунизм” сиёсати доирасида яратилган. Хусусан, юк ташиш шартномаларининг бекор қилиниши, йўловчиларни ташишнинг бепул, аммо ўта чекланган ва фақат махсус рухсатномалар орқали амалга оширилиши каби чоралар эркин транспорт бозорини бутунлай йўқ қилди. Юк жўнатувчи ва юк олувчи ўртасидаги фуқаролик-ҳуқуқий муносабатлар давлат органларининг тақсимот нарядлари билан алмаштирилди.

Собиқ Чор Россияси қонунчилигини бекор қилиш борасидаги совет ҳукуматининг радикализи амалиётда жиддий ҳуқуқий коллизияларни келтириб чиқарди. ВЦИК¹⁰нинг эски қонунларни бекор қилиш тўғрисидаги декретларига қарамай, темир йўл транспортининг мураккаб технологик хусусияти туфайли ҳукумат 1885 йилги “Россия темир йўлларининг Умумий устави»нинг кўплаб техник ва эксплуатацион нормаларини яширинча ёки янги номлар остида сақлаб қолишга мажбур бўлди¹¹. Бу жараёни ҳуқуқ назариясида рецепциянинг ўзига хос «идеологик ниқобланган» шакли деб аташ мумкин. Марказий Осиёда янги пролетар ҳуқуқшунослари ва темир йўл мутахассислари етишмаганлиги сабабли, эски тузумнинг муҳандис ва юристлари мажбуран ишга жалб қилинган бўлиб, улар амалда эски уставнинг нормаларини совет декретларига мослаштириб қўллашда давом этганлар.

Ўзбекистонда транспорт объектларида хавфсизликни таъминлаш ва ҳуқуқ-тартиботни ўрнатиш масаласи совет ҳукуматининг энг оғриқли ва муаммоли нуқталаридан бири бўлган. Тадқиқотчи О.В.Гиммельрейх ўзининг совет давридаги транспорт бошқарувига бағишланган мақоласида таъкидлаганидек, 1917 йилдан сўнг темир йўллардаги оммавий ўғрилик, босмачилик ҳужумлари ва саботажлар давлатни транспорт хавфсизлиги тизимини зудлик билан ислоҳ қилишга мажбур қилган¹². Шу мақсадда транспортда фавқулодда комиссиялар (ЧК), кейинчалик эса Транспорт милицияси ва ҳарбийлаштирилган қўриқлаш отрядлари (ВОХР) тузилди. Уларнинг юридик мақоми ниҳоятда кенг бўлиб, уларга нафақат жиноятчиларни ушлаш, балки судсиз ва терговсиз отиб ташлаш (хусусан, юкларни талон-торож қилганларни) ҳуқуқи берилган эди¹³.

⁹ 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.

¹⁰ ВЦИК (Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет) – бу Совет Россиясининг (РСФСР) 1917-1938 йиллардаги олий қонун чиқарувчи, бошқарувчи ва назорат қилувчи органи ҳисобланган.

¹¹ Упоров И.В. Устав железных дорог РСФСР 1922 года: содержание и сравнение с Российским законом 100 лет спустя // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – №. 7. – С. 224-228.

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 Пестов Н.Н., Кирихин В.В., Янченко И.Л. Обеспечение органами внутренних дел правопорядка на транспорте: исторические, правовые и организационные аспекты. Монография. – Издательство «Проспект», 2019. – 131 с.

Бундай ўта қаттиққўл марказлашган бошқарув тизими транспортнинг фақат йирик турларида (темир йўл ва дарё транспортида) ўзини оқлаган бўлса-да, Ўзбекистоннинг ўзига хос географик шароитида муҳим аҳамиятга эга бўлган маҳаллий от-арава ва шаклланиб келаётган автомобил транспортини бошқаришда инқирозга юз тутди. Давлатнинг барча турдаги транспорт воситаларини, ҳатто оддий дехқонларнинг аравалари ва туяларини ҳам давлат ҳисобига рўйхатга олиб, уларни мусодара қилишга уриниши маҳаллий аҳолининг қаттиқ норозилигига ва маҳаллий логистика хизматларининг бутунлай фалаж бўлишига олиб келди. Бу ҳуқуқий хатолик кейинчалик Янги иқтисодий сиёсат даврига келиб қисман тўғриланди ва майда хусусий ташувчиларга фаолият юритиш учун қайтадан қонуний рухсат берилди¹⁴.

Авиация транспортининг вужудга келиши ва унинг ҳуқуқий асосларининг яратилиши ҳам айнан шу илк совет даврига тўғри келади. Тадқиқотчи олим А.Тухтабаевнинг маълумотларига кўра, Ўзбекистонда илк йўловчи авиарейслари 1924 йилда Тошкент ва Алма-Ата ўртасида амалга оширилган бўлиб, бу фуқаролик авиациясининг тарихий дебочаси ҳисобланади¹⁵. Шуниси эътиборга лойиқки, авиация бошқидан давлатнинг мутлақ монополияси сифатида, соф марказлашган ҳуқуқий мақомда шакллантирилди. Авиация муносабатларини тартибга солувчи илк декретлар ҳаво кенгликларининг мутлақ давлат мулки эканлигини ва унда фақат давлат авиакорхоналаригина парвозларни амалга ошириши мумкинлигини қатъий белгилаб қўйди. Бу эса, Ўзбекистон осмонида хусусий ёки чет эл ташувчиларининг фаолият юритишини юридик жиҳатдан мумкин эмас ҳолатга келтирди.

Демак, Ўзбекистонда совет ҳокимиятининг илк йилларида транспорт воситаларини национализация ва марказлашган бошқарув тизимининг яратилиши шунчаки иқтисодий ислоҳот эмас, балки мураккаб, зиддиятли ва кескин сиёсий-ҳуқуқий трансформация эди. 1917-1920 йилларда қабул қилинган фавқулодда декретлар, уставлар ва қарорлар мажмуаси транспорт ҳуқуқини ўзининг азалий фуқаролик-диспозитив табиатидан маҳрум қилиб, уни соф оммавий-маъмурий, ҳарбийлашган ва буйруқбозлик тармоғига айлантирди. Марказлашган бошқарувнинг ўрнатилиши эса, Ўзбекистон транспорт инфратузилмасини тўлиқ марказнинг геосиёсий ва иқтисодий диктати остига киритди ҳамда узоқ йиллар давомида минтақавий транспорт тизимининг мустақил ривожланишини юридик жиҳатдан чеклаб қўйди. Айнан шу даврнинг ҳуқуқий мероси кейинги етмиш йил давомида совет транспорт қонунчилигининг асосий парадигмасини ва ҳуқуқни қўллаш амалиётини белгилаб берди.

¹⁴ Мухин М.Ю. Накануне НЭПа. Положение дел в промышленности и на транспорте к моменту окончания гражданской войны //Труды. – №. 19. – С. 249-268.

¹⁵ Тухтабаев А. История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.) // Общество и инновации. – Т. 3. – С. 3.