

МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ЯНГИ ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИНИ
ХУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШ ТАРИХИ

Оппоқхонов Азизхон Акмалхон ўғли

Тошкент Давлат транспорт университети мустақил изланувчиси

Аннотация

Ушбу мақолада 1924–1950 йилларда Ўзбекистон ССРда янги транспорт тармоқлари – фуқаролик авиацияси ва автомобиль транспортининг юзага келиши шароитида транспорт ҳуқуқининг шаклланиши ва эволюцияси таҳлил қилинади. Тадқиқотда соҳа қонунчилигининг Иттифоқ миқёсида марказлашуви, давлат монополиясининг ўрнатилиши ҳамда транспорт муносабатларининг соф маъмурий-буйруқбозлик ва ҳарбийлаштирилган тизимга ўтиш жараёнлари ёритилади. Муаллиф юк ва йўловчи ташишда фуқаролик-диспозитив шартномаларнинг режали иқтисодиёт императивлари билан алмаштирилиши, шунингдек, транспорт ходимларининг меҳнат ҳуқуқлари кескин чекланганлигини тарихий-ҳуқуқий нуқтаи назардан асослаб беради. Иккинчи жаҳон урушидан кейинги қисман институционал децентрализация (Ўзбекистон ССР Автомобиль транспорти вазирлигининг тузилиши) жараёнларига қарамай, бу давр транспорт ҳуқуқи тоталитар тизим қолипида қолганлиги илмий исботланган.

Калит сўзлар

Ўзбекистон ССР, транспорт ҳуқуқи, фуқаролик авиацияси, автомобиль транспорти, маъмурий-буйруқбозлик тизими, давлат монополияси, режали иқтисодиёт, транспортни ҳарбийлаштириш.

**THE HISTORY OF LEGAL REGULATION OF NEW TRANSPORT
BRANCHES IN CENTRAL ASIA**

Abstract

This article analyzes the formation and evolution of transport law in the Uzbek SSR between 1924 and 1950, a period marked by the emergence of new transport branches: civil aviation and automobile transport. The study highlights the centralization of sectoral legislation at the All-Union level, the establishment of state monopolies, and the transition of transport relations into a strictly administrative-command and militarized system. The author substantiates, from a historical and legal perspective, the replacement of civil-dispositive contracts with the imperatives of a planned economy in freight and passenger transportation, as well as the severe restriction of transport workers' labor rights. It is scientifically

proven that despite partial institutional decentralization post-World War II (the creation of the Ministry of Automobile Transport of the Uzbek SSR), transport law during this period remained confined within a totalitarian framework.

Keywords

Uzbek SSR, transport law, civil aviation, automobile transport, administrative-command system, state monopoly, planned economy, militarization of transport.

**ИСТОРИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НОВЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ ОТРАСЛЕЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

Аннотация

В данной статье анализируется формирование и эволюция транспортного права в Узбекской ССР в 1924–1950 гг. в условиях появления новых транспортных отраслей – гражданской авиации и автомобильного транспорта. В исследовании освещаются процессы централизации отраслевого законодательства на союзном уровне, установления государственной монополии и перехода транспортных отношений к чисто административно-командной и военизированной системе. Автор с историко-правовой точки зрения обосновывает замену гражданско-диспозитивных договоров императивами плановой экономики при грузовых и пассажирских перевозках, а также резкое ограничение трудовых прав работников транспорта. Научно доказано, что, несмотря на процессы частичной институциональной децентрализации после Второй мировой войны (создание Министерства автомобильного транспорта УзССР), транспортное право в этот период оставалось в жестких рамках тоталитарной системы.

Ключевые слова

Узбекская ССР, транспортное право, гражданская авиация, автомобильный транспорт, административно-командная система, государственная монополия, плановая экономика, милитаризация транспорта.

Ўзбекистон ССРда 1924-1950 йиллар оралиғидаги тарихий давр транспорт ҳуқуқи эволюциясида мутлақо янги, аввал кузатилмаган муносабатларнинг юзага келиши билан ажралиб туради. Бу даврда анъанавий темир йўл ва от-улов транспорти билан бир қаторда, илмий-техник тараққиётнинг маҳсули бўлган янги тармоқлар – фуқаролик авиацияси ва автомобиль транспорти жадал шакллана бошлади. Ушбу янги транспорт турларининг ўзига хос технологик, тезкор ва хавфлилик хусусиятлари уларни бошқаришнинг мутлақо янги юридик механизмларини,

темир йўл уставларидан фарқ қилувчи соҳавий қонунчилик базасини яратишни талаб этарди. Шу билан бирга, бу жараён янги ташкил этилган Ўзбекистон ССРнинг марказлашган совет маъмурий-буйруқбозлик тизимига тўлиқ интеграция қилиниши шароитида кечди, бу эса миллий республика даражасидаги қонун ижодкорлигининг кескин чекланишига ва Иттифок қонунчилигининг сўзсиз қабул қилинишига олиб келди.

Ўзбекистонда ҳаво транспортининг ҳуқуқий мақоми шаклланишининг тарихий дебчаси бевосита 1924 йил билан боғланади. Тарихий манбалар ва архив ҳужжатларига асосланган тадқиқотларга кўра, 1924 йилнинг 12 майида «Юнкерс Ф-13» (Junkers F-13) самолётида Тошкент – Бишкек – Алма-Ата йўналиши бўйича илк йўловчи рейси амалга оширилиши билан минтақада фуқаролик авиациясига асос солинди¹. Айнан шу даврдан бошлаб ҳаво кенгликларидан фойдаланиш ва йўловчи ташиш соҳасида илк норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилина бошлади. Ушбу норматив-ҳуқуқий ҳужжатларнинг асосий юридик парадигмаси ҳаво бўшлиғи устидан давлатнинг мутлақ ва эксклюзив суверенитетини ўрнатиш ҳамда авиация фаолиятини тўлиқ давлат монополиясига айлантиришдан иборат эди. Капиталистик давлатлардаги хусусий авиакомпаниялар тажрибасидан фарқли ўлароқ, Ўзбекистон ССРда ҳаво транспорти соф давлат-мудофаа аҳамиятига эга бўлган тармоқ сифатида юридик жиҳатдан қатъий чекланди.

Авиация ҳуқуқининг марказлашуви ва унинг норматив базаси 1932 ва 1935 йилларда қабул қилинган СССР Ҳаво кодекслари орқали узил-кесил мустақамланди². Ушбу кодекслар Ўзбекистон ССР ҳудудида ҳам тўғридан-тўғри амал қилиб, республиканинг ўз ҳаво кенгликларини мустақил бошқариш ҳуқуқини юридик жиҳатдан бекор қилди. Ҳуқуқшунос олимлар, хусусан, В.М.Корякин транспорт ҳуқуқининг генезисини тадқиқ этар экан, ҳаво ҳуқуқининг шаклланиши бевосита транспорт воситаларининг технологик ривожланиши ва давлатнинг мудофаа эҳтиёжларига боғлиқ эканлигини таъкидлайди³. Бизнинг фикримизча, 1930-йиллардаги авиация қонунчилиги фуқаролик-ҳуқуқий муносабатлардан кўра кўпроқ ҳарбий-маъмурий характер касб этган. Йўловчи ва юк ташиш шартномалари оммавий шартнома табиатига эга бўлиб, унда авиаташувчининг жавобгарлиги минимал даражага туширилган, йўловчиларнинг ҳуқуқлари эса декларатив характерга эга эди.

¹ Тухтабаев, А. История “Добролёта” // Общество и инновации. – 2022. – № 10/S. – С. 74-77.

² Бредихин А. Л. Развитие кодификации воздушного права в России // Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2022. № 3 (39). – 2022. – №. 3. – С. 17.

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

Автомобиль транспорти соҳасидаги қонунчиликнинг шаклланиши ҳам шу даврдаги ижтимоий-иқтисодий эҳтиёжлар билан чамбарчас боғлиқ ҳолда ривожланди. Агар Тошкент шаҳрида илк автобуслар 1909 йилда пайдо бўлган бўлса-да⁴, уларни тизимли равишда ҳуқуқий тартибга солиш 1926 йилда “Ўзбекпагопромторг” трестининг тузилиши билан бошланди. Ушбу трестнинг Низоми минтақада автомобиль транспортини тижорат ва жамоат мақсадларида эксплуатация қилишнинг илк муҳим юридик ҳужжати ҳисобланади⁵. Бироқ, бу даврдаги автомобиль қонунчилигининг ўзига хос муаммоли томони шунда эдики, давлат хусусий аравакашлар ва киракашларни бозордан сиқиб чиқариш мақсадида сунъий равишда солиқларни оширди ва автотранспортни фақат давлат корхоналари қошида марказлаштиришга урғу берди.

Шу ўринда илк совет даври транспорт қонунчилигидаги оммавий-ҳуқуқий мажбуриятларнинг кескинлашувига эътибор қаратиш лозим. Тадқиқотчилар Л.М.Елкинбард ва Т.С.Гириналар таъкидлаганидек, 1924 йил 22 февралда қабул қилинган “Ҳарбий автотранспорт мажбурияти тўғрисида”ги Қарор⁶ совет давлатида фуқаролар ва ташкилотларнинг транспорт воситаларини давлат (ҳарбий) эҳтиёжлари учун исталган вақтда сафарбар қилишнинг қатъий юридик механизмини яратди⁷. Ушбу норматив ҳужжат Ўзбекистон ССРда ҳам қатъий ижро этилиб, автотранспорт воситалари моҳиятан иккиламчи мақсадда, яъни уруш ёки фавқулодда ҳолат даврида армиянинг резерви сифатида қаралганлигини, бу эса мулкдорларнинг фуқаролик ҳуқуқларини мутлақ чеклаб қўйганлигини тасдиқлайди, деган хулосага келишимизга асосдир.

1930-йилларга келиб совет иқтисодиётининг тўлиқ режали моделга ўтиши автомобиль ва ҳаво транспорти қонунчилигининг мазмун-моҳиятини тубдан ўзгартириб юборди. Ҳуқуқшунос М.А.Бажина 1930–1964 йиллардаги транспорт қонунчилигини таҳлил қилар экан, бу даврда транспорт ҳуқуқининг тушунчалар аппарати тўлиқ режали иқтисодиётга тобе қилиб қўйилганлигини, юк ташиш шартномасининг асоси тарафларнинг хоҳиш-иродаси эмас, балки давлатнинг “ташиш режаси” эканлигини илмий асослаб

⁴ Письма о Ташкенте: История общественного транспорта // Электрон манбаа: <https://mytashkent.uz/2010/04/18/obschestvennyiy-transport-istoriya/> (Мурожаат санаси: 24.04.2026 й.)

⁵ Ко‘paysinov I.A. O‘zbekiston SSRda jamoat transporti tizimining shakllanish jarayoni va rivojlanish bosqichlari //XXI Asr: Fan va ta’lim masalalari (XXI век: Вопросы науки и образования). – 2025. – Т. 3. – С. 146-154.

⁶ Декрет Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров. О военной автотранспортной повинности. Утвержден 22-го февраля 1924 г. // Опубликовано в № 47 Известий Ц.И.К. и В.Ц.И.К. от 26 февраля 1924 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства за 1924 г. № 22-46. Отдел первый. — М., Б. г. (231).

⁷ Элькинбард Л.М., Гирина Т.С. Римское право как источник современного транспортного права //Научные проблемы водного транспорта. – 2013. – №. 36. – С. 43-49.

беради⁸. Дарҳақиқат, Ўзбекистон ССРда бу йилларда автомобиль транспорти орқали пахта, ғалла ва саноат маҳсулотларини ташиш соф маъмурий-буйруқбозлик асосида амалга оширилган. Агар хўжалик субъекти режани бажармаса ёки транспорт воситасини бекор туриб қолишига йўл қўйса, унга нисбатан ўта шафқатсиз жарималар ва ҳатто жиноий жавобгарлик қўлланилган. Бу диспозитивлик (эркинлик) тамойилининг транспорт ҳуқуқидан бутунлай йўқ қилиб ташланганлигини кўрсатади.

Ушбу соҳада банд бўлган ходимларнинг меҳнат ҳуқуқлари ва меҳнатни муҳофаза қилиш масалалари ҳам 1930-1940 йилларда кескин репрессив тус олди⁹. Ҳайдовчилар ва учувчиларнинг меҳнат интизоми оддий Меҳнат кодекси билан эмас, балки махсус ҳарбийлаштирилган интизом уставлари билан тартибга солинган. Транспорт тизимида авария содир этиш ёки графикдан кечикиш кўпинча оддий эҳтиётсизлик ёки техник носозлик сифатида эмас, балки давлат мулкига қасддан зиён етказиш ёки саботаж (кўпуровчилик) сифатида малакаланган. Профессор Н.А.Духно таъкидлаганидек, транспорт ҳуқуқининг тарихий ривожини кўп ҳолларда давлатнинг ички ва ташқи сиёсий таҳдидлари шароитида қатъийлашиб борган¹⁰. Иккинчи жаҳон уруши арафасида ва уруш йилларида Ўзбекистон ССР автотранспорт тизими тўлиқ фронт эҳтиёжларига мослаштирилиб, ҳайдовчилар ва механиклар фронтдаги аскарлар мақомига тенглаштирилди.

Иккинчи жаҳон урушидан кейинги давр (1946–1950 йиллар) транспорт қонунчилигида тикланиш ва қисман децентрализация (ваколатларни маҳаллийлаштириш) тенденциялари билан ажралиб туради. Ўзбекистонлик олим Л.Ю.Рўзиеванинг илмий таҳлилларига кўра, урушдан кейинги йилларда Ўзбекистон автомобил транспортида кескин ривожланиш даври кузатилди, янги автомобил саройлари қурилди ва йўналишлар кенгайтирилди, энг асосийси, шу даврда Ўзбекистон ССР Автомобиль транспорти вазирлиги ташкил этилди¹¹. Бу институционал ўзгариш ҳуқуқий нуқтаи назардан улкан аҳамиятга эга бўлиб, илк бор республика даражасида автомобиль транспорти соҳасидаги ички норматив актларни, йўналишлар тарифини ва маҳаллий йўл ҳаракати қоидаларини ишлаб чиқиш ваколати Ўзбекистоннинг ўзига муайян чегаралар доирасида берилганлигини

⁸ 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.

⁹ Кодинцев А.Я. ИСТОРИОГРАФИЯ ТРУДОВЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СССР В 1930-1950-Е ГОДЫ //Петербургский исторический журнал. – 2022. – №. 3 (35). – С. 90-109.

¹⁰ Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы //Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – №. 3. – С. 56-70.

¹¹ Ruziyeva L.Y. Changes in the field of transport in the Uzbekistan after World War II. (1946-1967 Years). (2023). Zien Journal of Social Sciences and Humanities, 24, 39-40.

англатар эди. Бироқ, бу нисбий мустақиллик барибир Иттифок режа кўмитасининг (Госплан) қатъий назорати остида бўлган.

Авиация соҳасида эса 1946-1950 йилларда фуқаролик авиациясининг янги авлоди шакллана бошлади. Тадқиқотчи олим А.Тўхтабоевнинг мақолаларида таъкидланганидек, урушдан кейинги даврда Ўзбекистон фуқаролик ҳаво флоти бошқармаси янги авлод самолётлари (хусусан, Ил-12 ва кейинчалик Ил-14) билан таъминланди, бу эса йўловчи ва юк ташиш ҳажмининг кескин ўсишига олиб келди¹². Шу билан бирга, парвозлар хавфсизлигини ҳуқуқий таъминлаш механизмлари ҳам мураккаблашди. 1940-йилларнинг охирига келиб қабул қилинган авиация қоидаларида учувчиларнинг малакасига, техник хизмат кўрсатиш стандартларига ва аэродромлар инфратузилмасига нисбатан қатъий талаблар белгиланди. Бу даврдаги авиация ҳуқуқининг марказий муаммоси – ҳаво кемаси бортидаги фавқулодда ҳолатларда экипаж сардорининг мутлақ ваколатларини (маъмурий юрисдикциясини) кенгайтириш ва йўловчилар устидан қатъий назоратни қонунлаштиришдан иборат бўлди.

Демак, бу даврдаги қонунчилик гарчи транспорт тизимининг техник ва миқдорий жиҳатдан улкан ўсишига ҳуқуқий замин яратган бўлса-да, унинг ичидаги фуқаровий-ҳуқуқий муносабатларни, ташувчиларнинг эркинлигини ва йўловчиларнинг истемолчилик ҳуқуқларини тоталитар тизим қурбонига айлантирди. Бу эса совет транспорт ҳуқуқининг узок йиллар давомида ривожланишдан ортда қолишига ва муайян қолишларга тушиб қолишига сабаб бўлган асосий тарихий-ҳуқуқий омилдир.

¹² Тўхтабоев А. История воздушного транспорта в Узбекистане (1950–1980-е гг.). (2022). Общество и инновации, 3(3/S), 162-166.