

MUSTAQILLIKNING DASTLABKI YILLARIDA TEMIR YO'L TARMOQLARIDA NORMATIV-HUQUQIY BAZANING SHAKLLANISHI

Oybek Saydatov

O'zbekiston milliy pedagogika universiteti tadqiqotchisi

Annotatsiya: Mazkur tezisda O'zbekiston Respublikasi mustaqilligining dastlabki yillarida temir yo'l transporti sohasida normativ-huquqiy bazani shakllantirish jarayonlari tarixiy-huquqiy nuqtai nazardan tahlil qilingan. Sohani bozor iqtisodiyoti talablariga mos ravishda isloh qilish, davlat boshqaruvining yangi mexanizmlarini joriy etish hamda temir yo'l transporti faoliyatini tartibga soluvchi qonunlar, Prezident farmonlari, hukumat qarorlari va idoraviy me'yoriy hujjatlarning qabul qilinishi yoritilgan. Shuningdek, temir yo'l tarmoqlarini boshqarishning institutsional asoslari, transport xavfsizligi, xalqaro hamkorlik va milliy transport tizimini modernizatsiya qilishga xizmat qilgan huquqiy islohotlarning tarixiy ahamiyati ochib berilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti, normativ-huquqiy baza, transport siyosati, mustaqillik, huquqiy islohotlar, davlat boshqaruvi, transport qonunchiligi, institutsional rivojlanish, transport infratuzilmasi, O'zbekiston.

Аннотация: В данной статье рассматривается процесс формирования нормативно-правовой базы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан в первые годы независимости. На основе историко-правового анализа исследованы основные этапы реформирования отрасли в условиях перехода к рыночной экономике, создание новой системы государственного управления, а также принятие законов, указов Президента, постановлений Правительства и ведомственных нормативных актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта. Особое внимание уделено институциональным основам управления железнодорожной отраслью, обеспечению транспортной безопасности, развитию международного сотрудничества и значению правовых реформ в модернизации национальной транспортной системы.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, нормативно-правовая база, транспортная политика, независимость, правовые реформы, государственное управление, транспортное законодательство, институциональное развитие, транспортная инфраструктура, Узбекистан.

Abstract: This paper examines the formation of the regulatory and legal framework governing the railway sector of the Republic of Uzbekistan during the initial years of independence. Using a historical and legal approach, it analyzes the major stages of railway reform in the context of the transition to a market economy, the establishment of a new system of public administration, and the adoption of laws, presidential decrees, government resolutions, and departmental regulations governing railway operations. The study also highlights the institutional foundations of railway management, transport safety, international cooperation,

and the historical significance of legal reforms in the modernization of the national transport system.

Keywords: railway transport, regulatory and legal framework, transport policy, independence, legal reforms, public administration, transport legislation, institutional development, transport infrastructure, Uzbekistan.

Mustaqillikning dastlabki yillarida ishlab chiqarish aloqalarining uzilishi, tashqi iqtisodiy munosabatlarning qayta shakllanishi hamda transport infratuzilmasining texnik va boshqaruv jihatdan eskirganligi temir yo‘l sohasida mustahkam normativ-huquqiy asos yaratishni talab etdi.

Shu nuqtayi nazardan, temir yo‘l transportini tartibga soluvchi huquqiy mexanizmlarning shakllanishi nafaqat tarmoqning uzluksiz faoliyatini ta‘minlash, balki uni milliy iqtisodiyot manfaatlariga xizmat qiladigan strategik infratuzilma sifatida rivojlantirishga qaratildi. Davlat tomonidan qabul qilingan qonunlar, prezident farmonlari, hukumat qarorlari va idoraviy me‘yoriy hujjatlar temir yo‘l transportining mulkchilik shakli, boshqaruv tizimi, moliyaviy-iqtisodiy faoliyati hamda xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvini huquqiy jihatdan belgilab berdi. Mustaqillik yillarida temir yo‘l sohasidagi normativ-huquqiy baza bosqichma-bosqich shakllanib, dastlab tarmoqni saqlab qolish va barqarorlashtirishga, keyinchalik esa modernizatsiya va institutsional islohotlarni amalga oshirishga yo‘naltirildi.

1991-yil 6-dekabr sanasida respublika hududida yagona va uzluksiz temir yo‘l boshqaruv tizimini vujudga keltirish zaruratidan kelib chiqib, “O‘rta Osiyo temir yo‘li tarkibida Orolbo‘yi mintaqasiga mas‘ul alohida tarkibiy bo‘linmani tashkil etish haqida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti tomonidan farmonga imzoladi[1]. 1992-yil 1-yanvardan boshlab O‘rta Osiyo temir yo‘li tarkibida Orolbo‘yi mintaqasiga xizmat ko‘rsatuvchi alohida boshqaruv bo‘linmasi tashkil etildi[2]. Ushbu tarkibiy tuzilma tasarrufiga Qoraqalpog‘iston Respublikasi hamda Xorazm viloyati hududida joylashgan barcha temir yo‘l liniyalari birlashtirildi[3]. Mazkur bo‘lim tarkibiga 32 ta bekat hamda ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish bilan shug‘ullanuvchi korxonalar birlashtirildi.

O‘zbekiston Respublikasi birinchi Prezidentining 1992-yil 17-yanvardagi PF-320-sonli “O‘rta Osiyo temir yo‘lining Qarshi bo‘limini tashkil etish to‘g‘risida”[4] gi Farmoni qabul qilindi. Hujjatga muvofiq, Qarshi temir yo‘l bo‘limi O‘zbekiston janubiy hududlarida temir yo‘l transportini samarali boshqarish maqsadida tashkil etilib, uning tarkibi asosan Qashqadaryo va Samarqand viloyatlari temir yo‘l tarmoqlaridan shakllantirildi. Shu bilan birga, Samarqand va Buxoro viloyatlarining ayrim temir yo‘l uchastkalari ham bo‘lim ixtiyoriga o‘tkazildi. Bo‘lim tarkibiga 22 ta stansiya va razyezd (jumladan, Muborak, Koson, Qarshi, Sho‘rtan, G‘uzor, Kitob, Nishon va boshqalar) hamda 149, 148, 146, 151, 154-raqamli va Dasht razyezdlari kiritildi. Shuningdek, lokomotiv va vagon depolari, aloqa va signalizatsiya, elektr ta‘minoti korxonalari, yo‘l ta‘mirlash korxonalari, avtobazalar va omborlar yagona tizimga birlashtirildi. Qarshi temir yo‘l bo‘limi ixtiyoriga 700 km dan ortiq temir yo‘l liniyalari berilib, unda 5 mingga yaqin xodim faoliyat yuritgan[5].

1993-yilda Vazirlar Mahkamasi tomonidan Navoiy–Uchquduq–Sultonuvaystog‘–Nukus temir yo‘l liniyasini qayta qurish va yangi yo‘nalishlar barpo etish to‘g‘risida qaror qabul

qilindi[6]. Ushbu qaror temir yo‘l sohasida normativ-huquqiy bazani shakllantirishning muhim bosqichi bo‘lib, unda transport mustaqilligini ta‘minlash, yuk va yo‘lovchi tashish hajmini oshirish, tabiiy resurslarni o‘zlashtirish hamda hududiy rivojlanishni qo‘llab-quvvatlash kabi strategik vazifalar belgilandi.

Qabul qilingan huquqiy hujjatlar asosida 1994–2001-yillarda Navoiydan Nukusgacha bo‘lgan temir yo‘l qurilishi amalga oshirilib, mamlakatning yagona temir yo‘l tarmog‘ini shakllantirish yo‘lida muhim qadam qo‘yildi[7]. Natijada, ilgari qo‘shni davlat hududi orqali amalga oshirilgan qatnovlar ichki yo‘nalishga o‘tkazilib, transport xarajatlari va vaqt sezilarli darajada qisqartirildi. Shunday qilib, mustaqillikning ilk davrida qabul qilingan normativ-huquqiy hujjatlar temir yo‘l transporti tizimining institutsional asoslarini yaratib, uning barqaror rivojlanishi va milliy transport mustaqilligini ta‘minlashda muhim omil bo‘lib xizmat qildi.

1994-yil 7-noyabrda O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasini tashkil etish to‘g‘risidagi Farmoni qabul qilindi[8]. Ushbu farmon mustaqil milliy temir yo‘l boshqaruv tizimini shakllantirish, tarmoqni markazlashgan holda boshqarish hamda normativ-huquqiy asoslarni institutsional jihatdan mustahkamlashda muhim bosqich bo‘ldi. Shuningdek, 1995-yil 17-avgustda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “G‘uzor–Boysun–Qumqo‘rg‘on” yangi temir yo‘l liniyasini loyihalashtirish va qurish masalalari to‘g‘risidagi qarori temir yo‘l transportini davlat tomonidan tartibga solishning amaliy mexanizmlarini belgilab bergan muhim hujjatlardan biri bo‘ldi.

1996-yil yanvar holatiga ko‘ra, O‘zbekiston Respublikasi hududidagi temir yo‘llarning umumiy uzunligi 3685 kilometrni tashkil etib[9], bu esa respublikaning mintaqaviy transport tizimidagi o‘rni mustahkamlanib borayotganidan dalolat beradi.

1996-yil 29-avgustda qabul qilingan va 1997-yil 1-martdan kuchga kirgan O‘zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining ikkinchi qismi[10] transport shartnomalari, yo‘lovchi va yuk tashish munosabatlarini tartibga soluvchi asosiy huquqiy mexanizmga aylandi. Xususan, Fuqarolik kodeksining 39-bobi yo‘lovchi, bagaj va yuk tashish munosabatlarini tartibga solishga bag‘ishlangan bo‘lib, unda tashish shartnomasi, tashuvchining javobgarligi, tariflar, yuk va bagajning saqlanishi hamda yetkazib berish muddatlariga oid huquqiy mexanizmlar mustahkamlab qo‘yildi. Ushbu normalar temir yo‘l transportida tashish jarayonining barqaror va shaffof huquqiy asosda amalga oshirilishini ta‘minladi. Shuningdek, Fuqarolik kodeksining 40-bobida transport ekspeditsiyasi shartnomasi tartibga solinib, yuk tashish bilan bog‘liq qo‘shimcha xizmatlarni ko‘rsatish, ekspeditor va mijoz o‘rtasidagi majburiyatlar hamda javobgarlik masalalari huquqiy jihatdan belgilandi. Mazkur normalar mustaqillik yillarida temir yo‘l transporti sohasida bozor munosabatlarining shakllanishi va transport xizmatlari tizimining rivojlanishida muhim o‘rin tutdi[11].

“O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyatining boshqaruv tizimi ichki normativ-huquqiy hujjatlar asosida bosqichma-bosqich takomillashtirildi. Xususan, jamiyat rahbarining 1997-yil 23-apreldagi 28-sonli buyrug‘iga muvofiq fuqarolik inshootlari va suv ta‘minoti xizmati negizida texnik ishlar, turar joy va kommunal xo‘jalik hamda suv ta‘minoti bo‘limi tashkil etildi. Shuningdek, 1997-yil 12-iyunda kapital qurilish xizmati, 1998-yil 9-sentabrda

esa markaziy boshqaruv apparati tarkibida boshqaruv strukturasini takomillashtirish markazi faoliyati yo'lga qo'yildi[12]. Mazkur ichki normativ qarorlar temir yo'l tarmog'ini boshqarishning tashkiliy-huquqiy mexanizmlarini mustahkamlashga xizmat qildi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Рустамов С. Ўзбекистон темир йўллари истиқлол йилларида. – Тошкент: Шарқ, 2011. – Б.56.
2. Бахт йўли (1952–1992). – Урганч: Мураббий, 1992. - Б.14.
3. Elektron resurs: Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1991 йил 6 декабрдаги ПФ-299-сонли “Ўрта Осиё темир йўлининг Оролбўйи бўлимини ташкил этиш тўғрисида”ги Фармони // LexUZ. – URL: <https://lex.uz/docs/-234256>. Murojaat sanasi: 2024-yil 17 – aprel.
4. Elektron resurs: O'rta Osiyo temir yo'lining Qarshi bo'limini tashkil etish to'g'risida: PF-320-son farmon. –17.01.1992. // <https://lex.uz/uz/docs/-148587> Murojaat sanasi: 2023-yil 20 -avgust
5. Elektron resurs: Qashqadaryo viloyatiga temir yo'lni kirib kelishi tarixi <https://telegra.ph/Qashqadaryo-viloyatiga-temir-yolni-kirib-kelishi-tarixi-02-21>. Murojaat sanasi: 2025-yil 13 -iyul.
6. Elektron resurs: O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Navoiy–Uchquduq, Sultonuvaystog'–Nukus yo'nalishlaridagi temir yo'l liniyalarini elektrlashtirish to'g'risida” qarori, № 394. –06.08.1993. // <https://lex.uz/docs/-893029> Murojaat sanasi: 2024-yil 17-iyul.
7. O'zMA, M-92-fond, 1-ro'yxat, 6-yig'ma jild, 88-varaq.
8. Ўзбекистон темир йўллари давлат-акционерлик темир йўл компаниясини тузиш тўғрисида // “Темирйўлчи”. – 1994. – 12 ноябрь.
9. Ўз йўлинг, оидин йўлинг // Ўзбекистон овози. –1996. –№ –1 (21.922)
10. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси. – Тошкент: Адолат, 1996. – Б. 39 – 44; 705–707.
11. Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси. – Тошкент: Адолат, 1996. – Б. 39 – 44; 709–724.
12. “O'zbekiston temir yo'llari AJ” joriy arxivi materiallari. Ma'lumot olingan sana: 2021-yil 4-fevral.