

ҚАДИМГИ ВА ЎРТА АСРЛАРДА МОВАРОУННАХР ХУДУДИДА ТРАНСПОРТ МУНОСАБАТЛАРИНИ ХУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШНИНГ ГЕНЕЗИСИ

Азизхон Акмалхон ўғли ОППОҚХОНОВ

мустақил изланувчи

Тошкент давлат транспорт университети

Тошкент, Ўзбекистон

Аннотация

Ушбу мақолада қадимги ва ўрта асрларда Мовароуннахр ҳудудидаги транспорт муносабатларининг ҳуқуқий табиати ва генезиси таҳлил қилинган. Тадқиқотда Буюк Ипак йўли нафақат иқтисодий йўлак, балки транспорт ҳуқуқи институтлари шаклланган муҳим ҳудудий макон сифатида қаралган. Давлатнинг транспорт хавфсизлигини таъминлашдаги роли, одат ҳуқуқи (*lex mercatoria*) ва императив нормаларнинг синтези, шунингдек, қарвонсаройлардаги жавобгарлик масалалари Рим ҳуқуқи билан қиёсий таҳлил этилган. Транспорт муносабатларини тартибга солишнинг ўзига хос комплекс механизмлари қадимдан мавжуд бўлганлиги илмий асослаб берилган.

Таянч сўзлар: Буюк Ипак йўли, транспорт ҳуқуқи, Мовароуннахр, *lex mercatoria*, қарвонсарой, логистика, ҳуқуқий кафолат, тарихий тадриж, транспорт экспедицияси.

ГЕНЕЗИС ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ МАВЕРАННАХРА В ДРЕВНОСТИ И СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

Азизхон Акмалхон угли ОППОҚХОНОВ

независимый исследователь

Ташкентский государственный транспортный университет

Ташкент, Узбекистан

Аннотация

В данной статье анализируются правовая природа и генезис транспортных отношений на территории Мавераннахра в древности и в период средневековья. Исследование рассматривает Великий шелковый путь не только как экономический коридор, но и как важное территориальное пространство формирования институтов транспортного права. В статье проводится сравнительный анализ роли государства в обеспечении транспортной безопасности, синтеза обычного права (*lex mercatoria*) и императивных норм, а также вопросов ответственности в караван-сараях в сопоставлении с римским правом. Автор научно обосновывает существование уникальных комплексных механизмов регулирования транспортных отношений с древних времен.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, транспортное право, Мавераннахр, *lex mercatoria*, караван-сарай, логистика, правовая гарантия, историческая эволюция, транспортная экспедиция.

Мовароуннаҳр цивилизациясининг трансминтақавий транспорт ва логистика тугунлари марказида жойлашуви Буюк Ипак йўли доирасида нафақат товар айирбошлаш жараёнларини, балки мураккаб ҳуқуқий архитектуранинг шаклланишини ҳам тақозо этган. Транспорт ҳуқуқининг генезиси қадимги Шарқ ва антик давр иқтисодий эҳтиёжларидан сув ичиб, унда одат ҳуқуқи (*lex mercatoria*) ва давлатнинг суверен императивлари ўзаро синтезлашган ҳолда комплекс ҳуқуқий механизмларни вужудга келтирган. Ушбу жараёнда транспорт инфратузилмаси ва хавфсизлигини таъминлаш давлат сиёсатининг устувор йўналишига айланиши, антик давр давлатлари ва кейинчалик Темурийлар даври ренессансида давлатнинг юридик кафиллик институти сифатидаги ролини мустаҳкамлаган. Бинобарин, транспорт муносабатларининг тадрижий тараққиётини тадқиқ этиш, нафақат тарихий ретроспекция, балки замонавий трансчегаравий транспорт-логистика тизимларининг фундаментал асосларини англаш нуқтаи назаридан ҳам долзарб илмий аҳамият касб этади.

Қадимги ва ўрта асрларда Мовароуннаҳр худуди орқали ўтган трансминтақавий йўлаклар, энг аввало, Буюк Ипак йўли нафақат глобал иқтисодий ва маданий алмашинувнинг, балки трансчегаравий транспорт ва логистика муносабатларини ҳуқуқий тартибга солишнинг энг қадимий ўчоқларидан бири сифатида намоён бўлади. Транспорт ҳуқуқининг генезиси ва тадрижий тараққиёти бевосита қадимги Шарқ ва антик давр савдо-сотик эҳтиёжларидан келиб чиққан бўлиб, бу даврда адлия ва транспорт инфратузилмасининг ўзаро синтези илк бор амалий тасдиғини топган [1].

Маълумки, юк ва йўловчи ташиш жараёнлари юқори даражадаги хавф ва молиявий таваккалчилик билан боғлиқ бўлганлиги сабабли, қадимги карвон йўлларида дастлаб одат ҳуқуқи (*lex mercatoria*) нормалари, кейинчалик эса қадимги давлатларнинг императив қоидалари шаклланган. Қадимги дунё ва ўрта асрларда транспорт ҳуқуқининг ривожланишини тадқиқ этган олимлар Т.Л.Мигунова ва Т.Г.Минеева тўғри

таъкидлаганларидек, қадимги даврдаёқ транспорт соҳасида фуқаролик, жиноят, маъмурий ва меҳнат ҳуқуқи институтларини ўзида жамлаган ўзига хос комплекс ҳуқуқий механизмлар вужудга кела бошлаган эди [2]. Бу концепция Ўзбекистон ҳудудидаги қадимги давлатлар (Бактрия, Сўғдиёна, Хоразм) амалиётида ҳам ўз тасдиғини топади, зеро, бу давлатларда транспорт инфратузилмаси ва карвонлар хавфсизлигини таъминлаш бевосита давлат сиёсатининг устувор йўналишига айланган эди.

Буюк Ипак йўлидаги савдо хавфсизлиги ва карвонларни бошқариш тизимининг илк ҳуқуқий асосларини ўрганишда тарихчи ва ҳуқуқшунос олимлар ўртасида турли илмий қарашлар мавжуд. Масалан, тарихчи С.П.Толстов ўзининг фундаментал тадқиқотларида қадимги Хоразм ва Марказий Осиё савдо йўлларининг шаклланишини соф иқтисодий ва географик нуқтаи назаридан тушунтиришга ҳаракат қилиб, давлатнинг ролини фақатгина бож йиғишдан иборат, деб ҳисоблайди [3]. Бироқ, бизнингча, бу ёндашув биров тор ва фақат фискал моҳиятга эга бўлиб, транспорт муносабатларининг ҳуқуқий табиатини тўлиқ очиб бермайди. Назаримизда, антик давр ва илк ўрта асрларда Ўзбекистон ҳудудидаги давлатлар (масалан, Қорахонийлар, Темурийлар) транспорт хавфсизлигини таъминлаш мажбуриятини ўз зиммасига олган мустақил юридик кафил сифатида чиқишган [4]. Давлат ўзининг қуролли кучлари (соқчилари) ва инфратузилмаси (карвонсаройлар, қудуқлар, йўл кўрсаткичлари) орқали савдогарларга нафақат транзит ҳуқуқини, балки ҳаёти ва мулкнинг дахлсизлиги бўйича ўзига хос суверен кафолат тақдим этган.

Қадимги туркийлар ва уларнинг карвон йўлларини тадқиқ қилган Ю.А.Зуев эса бу жараёнда кўчманчи ва ўтроқ аҳоли ўртасидаги ноёб ҳуқуқий консенсуснинг аҳамиятига эътибор қаратади [5]. Олимнинг фаразларига кўра, карвон йўлларининг чўл ва дашт ҳудудларидан ўтувчи қисмларида савдогарлар ва маҳаллий қабила сардорлари ўртасида ўзига хос шартномавий-ҳуқуқий муносабатлар амал қилган. Масалан, қабилалар маълум бир тўлов эвазига карвонларни талончилардан ҳимоя қилиш

мажбуриятини (замонавий тил билан айтганда, транспорт экспедицияси ва кўриқлаш хизматини) ўз зиммасига олган [6]. Ушбу фикрларга қўшилган ҳолда шуни айтиш мумкинки, бундай амалиёт аслида хусусий кўриқлаш фаолиятининг ҳамда транспорт хизматларини кўрсатиш бўйича пудрат шартномаларининг энг архаик кўринишларидан бири бўлган. Карвонбошиларнинг ҳуқуқий мақоми ҳозирги кундаги юк ташувчилар ёки экспедиторлар мақомига тенглаштирилган бўлиб, улар буюртмачиларнинг, яъни савдогарларнинг юкларини белгиланган манзилга бутун ва шикастланмаган ҳолда етказиб бериш учун тўлиқ мулкый жавобгар бўлишган.

Транспорт ҳуқуқининг назарий асослари ва тарихий тадрижини таҳлил қилар эканмиз, маҳаллий одат ҳуқуқлари билан бир қаторда халқаро миқёсда эътироф этилган нормаларнинг қабул қилинишини ҳам кузатишимиз мумкин. Хусусан, Рим ҳуқуқида шаклланган ва юк ташувчиларнинг жавобгарлигини белгиловчи «*receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*» институти (кема, меҳмонхона ва отхона эгалари ўз мижозларининг мулки бут сақланиши учун) жавобгарликни зиммасига олишини англатади. Марказий Осиё карвонсаройлари амалиётида ҳам бу тартиб объектив зарурат сифатида мустақил равишда вужудга келган [7]. Карвонсарой эгалари (работийлар) савдогарларнинг от-уловлари ва қимматбаҳо юклари учун ўз айбидан қатъи назар, мутлақ жавобгарликни ўз зиммаларига олганлар, фақатгина енгиб бўлмас куч (форс-мажор) ҳолатлари бундан мустасно бўлган. Бу эса транспорт-логистика жараёнларида таваккалчиликни тақсимлашнинг минг йиллар аввал ҳам нақадар юксак ҳуқуқий мантиққа асосланганлигини исботлайди.

Айнан Буюк Ипак йўлида хавфсизликни таъминлаш ва талон-торожликка қарши курашиш масаласи қадимги давлатларнинг энг кескин ва муаммоли функцияларидан бири бўлган. Профессор Н.А.Духно транспорт ва транспорт ҳуқуқининг тарихий ўзаро боғлиқлигини ёритар экан, транспорт муносабатлари мураккаблашиб боргани сари уни ҳуқуқий тартибга солишга

бўлган эҳтиёж ҳам кучайиб, бу жараён комплекс тармоқни шакллантиришини таъкидлайди [8]. Буюк Ипак йўли мисолида бу фикр тўлиқ ўз тасдиғини топади. Жумладан, давлатлар карвонларни талончилардан (ўша даврдаги куруқликдаги қароқчилардан) ҳимоя қилиш учун махсус курулли отрядларни (замонавий транспорт полициясининг прототипларини) ташкил этишга мажбур бўлганлар. Бу борада йўллардаги жиноятчилик трансмиллий хусусият касб этганлиги боис, маҳаллий ҳокимлар ўртасида айбдорларни ушлаб бериш ва зарарни қоплаш бўйича ўзига хос халқаро ўзаро ёрдам ва экстрадиция шартномалари оғзаки ёки ёзма равишда тузилганини тарихий манбалар тасдиқлайди [9].

Шу ўринда тадқиқотчи В.М.Корякиннинг транспорт ҳукуқи генезиси бўйича ёндашуви ҳам диққатга сазовордир. У транспорт ҳукуқининг пайдо бўлиши ва ривожланиши бевосита транспорт турларининг (от-арава, юк ташувчи ҳайвонлар ва бошқалар) пайдо бўлиш босқичларига боғлиқ эканлигини қайд этади [10]. Ўзбекистоннинг қадимги ҳудудлари, биргина, масалан, Сурхондарё вилоятининг қадимги транспорт тизими тарихига назар ташласак, карвон йўлларининг тоғли ва чўл рельефларига мослаштирилганлиги, йўловчи ва юк ташиш қоидалари айнан маҳаллий табиий-жуғрофий шароитлар доирасида қатъий нормативлашганлигини кўрамиз [11]. Бу эса, транспорт ҳукуқи нормалари юқоридан (ҳукмдорлар томонидан) эмас, балки қуйидан, яъни амалий логистик эҳтиёжлар ва геофизик омиллар асосида табиий равишда яратилганлиги ҳақидаги назариямизни янада мустаҳкамлайди.

Буюк Ипак йўлида транзит савдонинг кенгайиши нафақат халқаро хусусий ҳуқуқ, балки халқаро оммавий ҳуқуққа доир муносабатларнинг ҳам эволюциясига олиб келди [12]. Маҳаллий ҳукмдорлар транзит йўлакларидан ўтувчи карвонлардан бож ва солиқлар (тамға, бож, йўл ҳақи) ундириш тизимини қонунийлаштирдилар. Бу солиқлар фақатгина ғазнани бойитиш мақсадида эмас, балки йўлларни таъмирлаш, карвонсаройлар ва кўприклар қуриш ҳамда савдогарлар хавфсизлигини таъминлашдек оммавий

мақсадларга йўналтирилганлиги сабабли, уларни замонавий йиғимлар ва автойўл солиқларининг тарихий аналоги сифатида баҳолаш мумкин. Агар давлат ушбу инфратузилмани лозим даражада сақлай олмаса ёки соқчилар ўз вазифасини бажармаса, карвонлар бошқа хавфсизроқ йўналишларга бурилиб кетган. Бу эса қадимги давлатларни транспорт қонунчилиги ва йўл хавфсизлиги стандартларини доимий такомиллаштириб боришга мажбур қилувчи ўзига хос иқтисодий санкция вазифасини ўтаган [13].

Ўзбекистон миллий ҳуқуқшунослигида транспорт ҳуқуқини мустақил тармоқ сифатида асослашга қаратилган замонавий тадқиқотлар муаллифи Д.Х. Юлдашев таъкидлаганидек, транспорт ҳуқуқи ўзида империтив ва диспозитив методларни мужассамлаштирган, фуқаролик, маъмурий ва халқаро муносабатларни қамраб олувчи мураккаб соҳадир [14]. Ушбу замонавий назарий ёндашувни қадимги даврга экстраполяция қилсак, Буюк Ипак йўлидаги ҳуқуқий муносабатлар ҳам айнан шундай дуалистик табиатга эга бўлганлигини кўрамиз, яъни, бир томондан, карвонбоши ва савдогар ўртасидаги диспозитив (шартномавий) муносабатлар, иккинчи томондан эса, карвон ва давлат (божхона, соқчилар) ўртасидаги императив (маъмурий) муносабатлар ёнма-ён ривожланган.

Шунингдек, транспорт муносабатларининг ҳуқуқий тартибга солинишида низоларни ҳал этиш механизми алоҳида илмий қизиқиш уйғотади. Савдогарлар турли давлатлар ва юрисдикцияларга мансуб бўлганликлари сабабли, улар ўртасида юз берган йўқотувлар, юкнинг бузилиши ёки талон-торож қилиниши билан боғлиқ низолар маҳаллий қозилар ёки махсус савдо арбитражлари (карвон оқсоқоллари) томонидан тезкорлик билан ҳал этилган [15]. Бу жараёнда далилларни баҳолаш, юк хатларининг (дастлабки коносаментлар ва товар-транспорт ҳужжатларининг қадимий шакллари) ҳақиқийлигини текшириш қоидалари ишлаб чиқилган. Ушбу прото-ҳуқуқий ҳужжатларсиз йирик миқёсдаги трансминтақавий юк ташиш операцияларини амалга ошириш мутлақо мумкин эмас эди, чунки

ишонч ва юридик кафолатсиз ҳеч бир инвестор ёки савдогар ўз сармоясини минглаб километрлик хатарли йўлга тикмаган бўларди [16].

Демак, қадимги ва ўрта асрларда Ўзбекистон ҳудудидаги транспорт муносабатлари тартибсиз жараён бўлмай, балки юксак даражада тизимлаштирилган ва институционаллашган ҳуқуқий ҳодиса бўлган, деб ҳисоблаймиз. Буюк Ипак йўлидаги карвон йўлларининг фаолияти оддий товар айирбошлаш доирасидан чиқиб, мураккаб логистик, суғуртавий, божхона ва ҳуқуқ-тартибот муносабатларини шакллантирди. Замонавий глобал транспорт йўлакларини ҳуқуқий тартибга солиш тизими ва транзит хавфсизлиги концепцияларининг фундаментал томирлари айнан ўша даврлардаги Ўзбекистон ҳудудида шаклланган карвон ҳуқуқи нормаларига, маҳаллий давлатларнинг транспорт инфратузилмасини ҳимоя қилиш кафолатларига ва савдогарлар ўртасидаги трансмиллий шартномавий мулоқот маданиятига бевосита бориб тақалади.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР:

1. Раҳманов З.О. Фарғона водийси археологик ёдгорликлари жойлашуви қонуниятларининг айрим муаммолари // Ўзбекистон тарихининг долзарб муаммолари ёш тадқиқотчилар талқинида // ЎЗР ФА Археология институти томонидан 2013 йил 27-28 март кунлари Самарқандда ўтказилган “Ёш олимлар Республика конференцияси материаллари” тўплами. – Самарқанд, 2013. – Б.110.

2. Мигунова Т.Л., Минеева Т.Г. История транспортного права. Ч. I. Древний мир и средние века: монография. – Н.Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2018. – С. 5-7.

3. Толстов С.П. Древний Хорезм. Опыт историко-археологического исследования. – Москва: Наука, 1948. – 352 с.

4. Эргашев А. Амир Темур ўн икки тузукининг бугунги кундаги аҳамияти // O‘zbekiston Respublikasi Jamoat xavfsizligi universiteti ijtimoiy-gumanitar fanlar va jinoiy huquqiy fanlar, 2022. – С. 520.

5. Зуев Ю.А. Ранние тюрки: очерки истории и идеологии. – Алматы: Дайк Пресс, 2002. – 338 с.
6. Ergashev J. Caravanserais and their importance on caravan routes //E3S Web of Conferences. – EDP Sciences, 2023. – Т. 458. – С. 07002.
7. Элькинбард Л. М., Гирина Т. С. Римское право как источник современного транспортного права // Научные проблемы водного транспорта, 2013. – №. 36. – С. 43-49.
8. Духно Н.А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // Мир транспорта, 2019. – Т. 17. – №. 3. – С. 56-70.
9. Шаруева М.В. Институт экстрадиции в России и странах СНГ: история, современное состояние и перспективы развития // Вестник РГГУ. Серия: Евразийские исследования. История. Политология. Международные отношения. – 2019. – №. 3. – С. 33-42.
10. Корякин В.М. Генезис транспортного права России // Аграрное и земельное право. – 2016. – №. 3 (135). – С. 28-36.
11. Турдиев Г.Я. История транспортной системы Сурхандарьинской области // Экономика и социум, 2025. – № 8(134). – С. 739-741.
12. Cubizol D. L’impact des Nouvelles Routes de la Soie sur le commerce international: revue de la littérature, limites et perspectives //Revue d'économie du développement. – 2025. – Т. 33. – №. 1. – P. 21-67.
13. Michienzi I. H. Les routes de la soie // Atlas des mondes musulmans médiévaux. – 2022. – P. 288-289.
14. Yuldashev D.X. Transport law as an independent branch of law: theoretical foundations, comparative analysis, and issues of improving Uzbekistan's legislation // Eurasian Journal of Law, Finance and Applied Sciences. – 2026. – Vol. 6, Issue 2. – P. 2-5
15. Жалалов Р.Ш. Инсон ҳуқуқлари ғоясининг шаклланиши // Eurasian Journal of Law, Finance and Applied Sciences, 2024. – Т. 4. – №. 10. – С. 97-103.

16. Нуриддинов С.Б. “Транспорт коридорлари” тушунчасининг келиб чиқиш тарихи, асосий элементлари // International scientific journal of Biruni, 2024. – Т. 3. – №. 2. – С. 202-207.