

**“TERMIZ ORQALI O‘TUVCHI XALQARO TRANSPORT
YO‘LAKLARI XAVFSIZLIGINI HUQUQIY TA‘MINLASH”**

Davlatova Shoira Shodavlatovna

Termiz davlat universiteti “Davlat va huquq asoslari kafedrası” katta o‘qituvchisi
PhD

Ibragimova Munisa Xakim qizi

munisaibragimova203@gmail.com

Termiz davlat universiteti Yuridik fakulteti (yurisprudensiya faoliyat turlari bo‘yicha)
4- kurs talabasi

Anotatsiya: Ushbu maqolada Termiz orqali o‘tuvchi xalqaro transport yo‘laklari xavfsizligini huquqiy ta‘minlash masalalari milliy va xalqaro huquqiy asoslar doirasida tahlil qilingan. Maqolada O‘zbekiston Respublikasining transport sohasidagi qonunchiligi, xususan “Transport to‘g‘risida”, “Avtomobil transporti to‘g‘risida” hamda “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi qonunlarning transport xavfsizligini ta‘minlashdagi o‘rni yoritilgan. Shuningdek, Jinoyat kodeksining transport xavfsizligi bilan bog‘liq normalari, terrorizm va noqonuniy yuk tashish xavflarining oldini olishga qaratilgan mexanizmlar tahlil etilgan.

Shuningdek, xalqaro huquqiy hujjatlar, jumladan CMR, TIR, ADR, Chicago va Montreal konvensiyalarining xalqaro transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashdagi ahamiyati ochib berilgan. Ayniqsa, Termiz-Hayraton-Mozori Sharif temir yo‘l yo‘nalishi hamda Transafg‘on transport koridorining mintaqaviy integratsiya, tranzit salohiyatini oshirish va Markaziy hamda Janubiy Osiyoni bog‘lashdagi strategik roli huquqiy jihatdan asoslab berilgan. Transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashda bojxona nazorati, elektron hujjatlashtirish, risklarni boshqarish tizimi va xalqaro hamkorlikning muhimligini ta‘kidlangan.

Kalit so‘zlar: xalqaro transport yo‘laklari, transport xavfsizligi, Termiz, Transafg‘on temir yo‘li, tranzit, CMR konvensiyasi, TIR tizimi, ADR konvensiyasi, bojxona nazorati, logistika, xalqaro huquq.

KIRISH. “Bu soha – iqtisodiyotning qon tomiri. Transport va logistikani yangi bosqichga olib chiqmasak, iqtisodiyotning barqaror rivojini ta‘minlay olmaymiz”.- dedi Shavkat Mirziyoyev¹.

¹ <https://www.gazeta.uz/oz/2022/09/29/transport/>

Hozirgi globallashuv va iqtisodiy integratsiya jarayonlari sharoitida xalqaro transport yo‘laklari davlatlar o‘rtasidagi savdo-iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishning asosiy omillaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda. Transport-kommunikatsiya tizimining samarali faoliyat yuritishi mamlakatlarning iqtisodiy taraqqiyoti, tashqi savdo hajmining oshishi hamda logistika jarayonlarining optimallashtirishiga bevosita ta‘sir ko‘rsatadi. Shu bilan birga, transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlash masalasi zamonaviy sharoitda milliy xavfsizlikning muhim tarkibiy qismi sifatida alohida ahamiyat kasb etmoqda. O‘zbekiston Respublikasi Markaziy Osiyoning markazida joylashgan bo‘lib, uning qulay geografik o‘rni mamlakatni xalqaro transport yo‘laklari kesishgan strategik hududga aylantiradi. Ayniqsa, Surxondaryo viloyatining Termiz shahri orqali o‘tuvchi transport yo‘nalishlari Markaziy va Janubiy Osiyo mintaqalarini bog‘lovchi muhim logistika markazi hisoblanadi. Ushbu yo‘laklar orqali yuk tashish hajmining ortib borishi, o‘z navbatida, transport xavfsizligini ta‘minlash, huquqiy tartibga solish mexanizmlarini takomillashtirish hamda zamonaviy xavf-xatarlarga moslashgan boshqaruv tizimini joriy etish zaruratini yuzaga keltirmoqda.

Sovet Ittifoqi davrida ² 1924 - 1991-yillarda transport tizimi SSSRning markazlashgan rejalashtirish siyosatiga to‘liq bog‘liq holda shakllangan bo‘lib, asosiy e‘tibor temir yo‘l transportini rivojlantirishga qaratilgan edi. Shu bilan birga, aviatsiya va avtomobil transporti tarmoqlari ham asta-sekin taraqqiy eta boshladi. Ayniqsa, temir yo‘l hamda sanoat transporti izchil rivojlandi, 1977-yilda Toshkent metropoliteni ishga tushirildi. Mazkur davrda transport infratuzilmasi asosan ichki iqtisodiy ehtiyojlarni qondirishga moslashtirilgan edi.

Mustaqillikdan keyingi 1991-2000-yillarda transport tizimi mustaqil boshqaruv tizimiga o‘tkazildi, biroq sobiq davrdan meros qolgan infratuzilma sezilarli darajada eskirgan edi. Shu bois, mavjud yo‘llarni ta‘mirlash va modernizatsiya qilish ustuvor vazifaga aylandi. 1994-yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyati tashkil etildi, yangi avtomobil yo‘llari hamda ko‘priklar qurilishi yo‘lga qo‘yildi. Shuningdek, mamlakat xalqaro transport tashkilotlari bilan hamkorlik aloqalarini yo‘lga qo‘ya boshladi.

Shundan so‘ng 2000-2016-yillar oralig‘ida transport tizimini modernizatsiya qilish va xalqaro integratsiyani kuchaytirish jarayoni jadallashdi. Transport infratuzilmasi texnik jihatdan yangilanib, xalqaro avtomobil va temir yo‘l yo‘laklarini rivojlantirishga alohida e‘tibor berildi. Aviatsiya sohasida ham sezilarli o‘sish kuzatildi. 2011-yilda Toshkent-Samarqand yo‘nalishida tezyurar poyezd qatnovi

² https://weconomist.tsue.uz/media/publications/International_Transport_-Corridors.pdf

yo'lga qo'yildi, xalqaro yuk tashish tizimi takomillashtirildi hamda aviakompaniyalar o'rtasida raqobat muhiti kuchaydi.

2017-yildan hozirgi kungacha bo'lgan davrda transport sohasida keng ko'lamli islohotlar amalga oshirilib, infratuzilmani modernizatsiya qilish jarayoni yanada jadallashdi. O'zbekiston Yevroosiyo transport koridorlarida faol ishtirok etib, o'z tranzit salohiyatini oshirib bormoqda. Xalqaro avtomobil va temir yo'l yo'nalishlari kengaytirildi, "Ochiq osmon"³ siyosati joriy etildi hamda zamonaviy logistika markazlarini rivojlantirishga katta e'tibor qaratilmoqda.

O'zbekiston Respublikasida transport yo'laklari xavfsizligini ta'minlashda amal qilayotgan milliy qonunchilik asoslarini tizimli va huquqiy jihatdan tahlil qilishga bag'ishlanadi. Transport yo'laklari xavfsizligi yuqorida ham ta'kidlab o'tilganidek transport tizimining uzluksiz, samarali va xavfsiz faoliyat yuritishini ta'minlashga qaratilgan huquqiy, tashkiliy va texnik chora-tadbirlar yig'indisidir. Ushbu tushuncha quyidagi asosiy elementlarni o'z ichiga oladi: transport infratuzilmasining xavfsizligi; yuk va yo'lovchilar harakatining himoyasi; terrorizm va noqonuniy aralashuvlarga qarshi choralar; bojxona va chegara nazoratining samaradorligi; ekologik va texnogen xavfsizlik. O'zbekiston Respublikasida transport yo'laklari xavfsizligini ta'minlash bir qator qonun va normativ-huquqiy hujjatlar orqali tartibga solinadi. Ularning asosiylari quyidagilardan iborat:

Transport tizimi nafaqat iqtisodiy rivojlanish omili, balki inson hayoti va xavfsizligi bilan bevosita bog'liq strategik soha hisoblanadi. Shu sababli O'zbekiston Respublikasida transport faoliyatini tartibga solishda asosiy e'tibor aynan xavfsizlikni ta'minlashga qaratilgan bo'lib, bu O'zbekiston Respublikasining 09.08.2021 yildagi O'RQ-706-son "Transport to'g'risida"gi Qonunida⁴ aniq ifoda etilgan. Mazkur qonunga ko'ra, transport xavfsizligi transport vositalari, infratuzilma va tashish jarayonlarini turli xavf-xatarlardan himoya qilishga qaratilgan kompleks huquqiy va tashkiliy choralar tizimini anglatadi. Eng muhim jihat shundaki, xavfsizlik faqat texnik masala emas, balki huquqiy nazorat va majburiyatlar tizimi orqali ta'minlanadi. Avvalo, transport vositalarining texnik sozligi xavfsizlikning asosiy sharti hisoblanadi. Qonun transport vositalarini muntazam texnik ko'rikdan o'tkazish, ularning standartlarga mosligini ta'minlashni majburiy etib belgilaydi. Bu esa avariya va texnogen xatarlarning oldini olishga xizmat qiladi. Shu bilan birga, harakat xavfsizligi

³ <https://daryo.uz/2023/10/18/ozbekistonda-ochiq-osmon-rejimi-joriy-etiladi/>

⁴ O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonuni <https://lex.uz/docs/-5563039>

ham muhim yoʻnalish boʻlib, unda yoʻl harakati qoidalariga rioya qilish, haydovchilarning malakasi va intizomi asosiy rol oʻynaydi.

Transport xavfsizligining yana bir muhim jihati bu favqulodda vaziyatlarga tayyorgarlik hisoblanadi. Qonunchilikda transport tizimida yuzaga kelishi mumkin boʻlgan avariya, tabiiy ofatlar yoki boshqa xavfli holatlarga tezkor javob berish mexanizmlari nazarda tutilgan. Bu orqali nafaqat xavfning oldi olinadi, balki uning oqibatlari ham minimal darajaga tushiriladi. Shuningdek, transport xavfsizligini taʼminlashda davlatning roli alohida ahamiyatga ega. Davlat organlari transport faoliyatini litsenziyalash, nazorat qilish va xavfsizlik talablariga rioya etilishini tekshirish orqali tizimli boshqaruvni amalga oshiradi. Bu esa transport sohasida yagona xavfsizlik standartlarini shakllantirish imkonini beradi. Xulosa qilib aytganda, transport xavfsizligi Oʻzbekiston transport siyosatining markaziy elementi boʻlib, u huquqiy, texnik va tashkiliy choralar uygʻunligi orqali taʼminlanadi.

Transport xavfsizligi masalasi inson hayoti va sogʻligʻini himoya qilish bilan bevosita bogʻliq boʻlgan ustuvor yoʻnalish hisoblanadi. Oʻzbekiston Respublikasida ushbu soha maxsus qonunchilik bilan tartibga solinadi, xususan Oʻzbekiston Respublikasining 674-I-son 29.08.1998-yilda qabul qilingan “Avtomobil transporti toʻgʻrisida”gi Qonuni⁵ hamda Oʻzbekiston Respublikasining 27.11.2024-yildagi OʻRQ-1006-son “Temir yoʻl transporti toʻgʻrisida”gi Qonuni⁶ transport xavfsizligini taʼminlashning asosiy huquqiy poydevorini tashkil etadi. Avtomobil transporti sohasida xavfsizlik masalalari qonunning bir qator moddalarida aniq belgilangan. Jumladan, mazkur qonunning 29-moddasiga koʻra, Avtomobil transportida xavfsizlik va ekologik meʼyorlarni taʼminlash ustuvor vazifa hisoblanadi. Tashuvchi yoʻlovchilar, bagaj va yuklarni tashishda fuqarolarning hayoti va sogʻligʻini muhofaza etishi, yoʻl harakati xavfsizligini taʼminlashi hamda atrof-muhitga salbiy taʼsirni kamaytirishi shart. Avtotransport korxonalarini, avtovokzallar va avtobekatlar hududida transport vositalari harakati, shuningdek yuk ortish-tushirish ishlari amalga oshiriladigan maydonlar oʻta xavfli zonalar hisoblanadi.

Ushbu hududlarda boʻlish va ishlarni bajarish tartibi amaldagi qonunchilik hujjatlari bilan qatʼiy belgilanadi. Zaharlovchi, portlovchi, yonuvchan, radioaktiv va boshqa xavfli yuklarni tashish faqat belgilangan maxsus qoidalariga muvofiq amalga oshirilishi lozim. Bunda tashuvchi ham, mijoz ham yuklarning xavfsiz ortilishi, tashilishi va tushirilishini taʼminlash uchun masʼuldir. Xavfli yuklarni qoʻriqlash va

⁵ Oʻzbekiston Respublikasining “Avtomobil transporti toʻgʻrisida”gi qonuni <https://lex.uz/docs/-22964>

⁶ Oʻzbekiston Respublikasining 27.11.2024-yildagi OʻRQ-1006-son “Temir yoʻl transporti toʻgʻrisida”gi Qonuni <https://lex.uz/uz/docs/-7239390>

kuzatib borish majburiy bo‘lib, u butun yo‘l davomida yukni jo‘natuvchi yoki qabul qiluvchi tomonidan ta‘minlanadi. Xavfli yuklar ro‘yxati hamda ularni tashish tartibi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlanadi⁷.

Temir yo‘l transportida xavfsizlik masalasi yanada kompleks va markazlashgan tarzda tartibga solinadi. O‘zbekiston Respublikasining “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonunining 38-moddasiga ko‘ra, **harakat xavfsizligini ta‘minlash, temir yo‘l transporti va boshqa texnik vositalardan foydalanish**, temir yo‘l transporti korxonalarini va tashuvchilar yo‘lovchilar hayoti va sog‘lig‘i, yuklar hamda jo‘natmalarni xavfsiz tashishni, poyezdlar harakati xavfsizligini va xodimlar mehnati hamda atrof-muhit muhofazasini ta‘minlaydi. Harakat xavfsizligini nazorat qiluvchi va avariya oqibatlarini bartaraf etuvchi maxsus bo‘linmalar tashkil etilishi mumkin. Xavfsizlik buzilishi bilan bog‘liq hodisalarni hisobga olish va tekshirish tartibi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan belgilanadi. Shuningdek, **39-moddaga muvofiq temir yo‘lda tashish xavfsizligini ta‘minlashga qaratilgan davlat nazorati** ichki ishlar organlari, Davlat xavfsizlik xizmati va vakolatli organlar tomonidan amalga oshiriladi⁸

Transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashda jinoyat-huquqiy normalar muhim o‘rin tutadi. Xususan, O‘zbekiston Respublikasi “Jinoyat kodeksi”⁹ning 251¹-moddasi uchinchi qismi kuchli ta‘sir qiluvchi yoki zaharli moddalarni noqonuniy muomalaga kiritish bilan bog‘liq harakatlar uchun javobgarlikni belgilaydi. Ushbu norma transport xavfsizligi nuqtai nazaridan shuni anglatadiki, xalqaro transport yo‘laklari orqali bunday moddalarni olib kirish, olib chiqish yoki tashish jinoyat sifatida baholanadi. Ayniqsa, tranzit hududlar masalan, chegara punktlari, logistika markazlari orqali noqonuniy yuklarning harakati transport xavfsizligiga bevosita tahdid soladi.

Mazkur modda quyidagi jihatlar orqali transport xavfsizligi bilan uzviy bog‘liq hisoblanadi: noqonuniy yuk oqimini aniqlash va oldini olish; transport vositalaridan jinoyat sodir etish vositasi sifatida foydalanishga qarshi kurash; logistika tizimida xavfli moddalar aylanmasini cheklash.

Shu bilan birga, Jinoyat kodeksining 155-moddasi¹⁰ (terrorizm bilan bog‘liq normalar) transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashda alohida ahamiyatga ega. Mazkur norma transport infratuzilmasidan terroristik maqsadlarda foydalanish,

⁷ O‘zbekiston Respublikasining “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi qonuni <https://lex.uz/docs/>

⁸ O‘zbekiston Respublikasining 27.11.2024-yildagi O‘RQ-1006-son“Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonuni <https://lex.uz/uz/docs>

⁹ O‘zbekiston Respublikasi “Jinoyat kodeksi”<https://lex.uz/docs/-111453>

¹⁰ O‘zbekiston Respublikasi “Jinoyat kodeksi”<https://lex.uz/docs/-111453>

portlashlar yoki boshqa xavfli harakatlarni amalga oshirishni jinoyat deb belgilaydi. Bu esa, strategik transport obyektlarini yo‘llar, ko‘priklar, chegara punktlarini himoya qilish; xalqaro tashuvlarda xavfsizlikni kuchaytirish; transport tizimining barqaror ishlashini ta‘minlash kabi vazifalarni huquqiy jihatdan mustahkamlaydi.

So‘nggi yillarda O‘zbekistonda ishbilarmonlik va investitsiya muhitini yaxshilashga qaratilgan islohotlar transport sohasiga ham bevosita ta‘sir ko‘rsatmoqda. Byurokratik to‘siqlarni qisqartirish, bojxona va chegara tartib-taomillarini soddalashtirish bir tomondan yuk tashish tezligini oshirsa, ikkinchi tomondan xavfsizlikni ta‘minlash uchun zamonaviy nazorat mexanizmlarini joriy etishni talab etadi. Shu nuqtai nazardan, jinoyat-huquqiy normalar va iqtisodiy liberallashtirish siyosati o‘zaro muvozanatda bo‘lishi zarur. Jinoyat kodeksining yuqoridagi moddolari transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashda profilaktika (oldini olish), javobgarlik va himoya mexanizmi sifatida xizmat qiladi. Ular orqali nafaqat noqonuniy moddalar aylanmasi, balki transport tizimidan terroristik va boshqa xavfli maqsadlarda foydalanishning ham oldi olinadi.

Bugungi kunda xalqaro transport yo‘laklari davlatlar iqtisodiy rivojlanishining ajralmas qismiga aylanib bormoqda. Ayniqsa, O‘zbekiston kabi tranzit salohiyati yuqori bo‘lgan davlatlar uchun transport tizimining samarali va xavfsiz ishlashi nafaqat iqtisodiy manfaat, balki milliy xavfsizlik masalasi ham hisoblanadi. Shu nuqtai nazardan, transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlashda ma‘muriy-huquqiy mexanizmlarning o‘rni tobora ortib bormoqda.

Xalqaro transport yo‘laklari xavfsizligini ta‘minlash bir qancha xalqaro normalar asosida tartibga solingan bir qancha konvensiyalar mavjud:

Xalqaro avtomobil transporti orqali yuk tashish jarayonlari ko‘plab davlatlar hududidan o‘tishi sababli yagona huquqiy tartibga ehtiyoj seziladi. Shu nuqtai nazardan, 1956-yilda qabul qilingan **CMR konvensiyasi**¹¹ xalqaro avtomobil tashuvlarida yuk tashish shartnomalarini tartibga soluvchi muhim xalqaro hujjat hisoblanadi. Mazkur konvensiya tashuvchi, yuk jo‘natuvchi va yuk qabul qiluvchining huquq va majburiyatlarini aniq belgilab, transport jarayonida huquqiy aniqlikni ta‘minlaydi.

CMR konvensiyasining asosiy mazmuni xalqaro yuk tashish shartnomasini yagona standart asosida tartibga solishdan iborat. Ushbu konvensiyaga ko‘ra, yuk tashish jarayonida CMR yuk xati (consignment note) rasmiylashtiriladi. Bu hujjat yukning turi, miqdori, jo‘natuvchi va qabul qiluvchi haqidagi ma‘lumotlarni o‘z ichiga

¹¹ https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf

oladi hamda tashish jarayonining huquqiy asosini tashkil etadi. Muhimi shundaki, CMR yuk xati barcha ishtirokchi davlatlar tomonidan tan olinadi va nizolar yuzaga kelganda asosiy dalil sifatida xizmat qiladi. Konvensiyaning muhim jihatlaridan biri - tashuvchining javobgarligini aniq belgilab berishidir. Agar yuk yo'qolsa, shikastlansa yoki kechikib yetkazilsa, tashuvchi belgilangan tartibda moddiy javobgar bo'ladi. Shu orqali yuk egalari manfaatlari himoya qilinadi va transport jarayonida intizom kuchayadi. Bundan tashqari, konvensiya fors-major holatlari va tashuvchini javobgarlikdan ozod etuvchi shartlarni ham aniq ko'rsatib beradi.

O'zbekiston CMR konvensiyasiga 1995-yilda qo'shilgan bo'lib ¹², bu mamlakatda xalqaro avtomobil tashuvlarini huquqiy jihatdan tartibga solishda muhim bosqich bo'ldi. Natijada milliy qonunchilik xalqaro standartlarga moslashtirildi va tashuvchilar uchun aniq huquqiy kafolatlar yaratildi. Bu esa O'zbekistonning xalqaro transport yo'laklaridagi ishtirokini kuchaytirishga xizmat qilmoqda. Zamonaviy bosqichda CMR konvensiyasi ham raqamlashtirish jarayonidan chetda qolmayapti. Xususan, e-CMR ¹³ (elektron yuk xati) tizimi joriy etilmoqda. Bu tizim qog'oz hujjatlarni elektron shaklga o'tkazish orqali hujjat aylanishini tezlashtiradi, shaffoflikni oshiradi va inson omilini kamaytiradi.

Xalqaro avtomobil transporti to'g'risidagi Konvensiya (TIR)¹⁴ 1975-yilda Jenevada, Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi tashabbusi bilan qabul qilingan. O'zbekiston bu konvensiyaga 1995-yilda qo'shilgan. U avtomobil transporti orqali xalqaro yuk tashish jarayonlarini soddalashtirish, bojxona protseduralarini yengillashtirish va davlatlar o'rtasidagi savdo-sotiqni rivojlantirish uchun qulay huquqiy muhit yaratish maqsadida ishlab chiqilgan. Ushbu konvensiya yuk tashishda bojxona nazoratini minimallashtirish orqali yuklarning tezkor va samarali yetkazib berilishini ta'minlaydi. TIR tizimi orqali yuklarni bir davlatdan boshqasiga tashishda chegara bojxonasida yukni qayta tekshirish talab etilmaydi, bu esa transport jarayonini sezilarli darajada tezlashtiradi, xarajatlarni kamaytiradi va savdo aloqalarini mustahkamlaydi.

Xalqaro yuk tashish jarayonlarida TIR CARNET kitobchasi¹⁵ 1975-yildan beri qo'llanib kelinayotgan bo'lsa-da, ushbu yo'nalishda ilmiy tadqiqotlar yetarli darajada olib borilmagan. Bu masala yuzasidan amalga oshirilgan tadqiqotlar tahlili shuni ko'rsatadiki, ular asosan MDH davlatlari doirasida olib borilgan. Jumladan,

¹² <https://mintrans.uz/ru/news/elektron-yuk-xati-e-cmr-to-g-risidagi-bayonnoma-o-zbekiston-uchun-kuchga-kiradi>

¹³ <https://www.mintrans.uz/news/elektron-yuk-xati-e-cmr-to-g-risidagi-bayonnoma-o-zbekiston-uchun-kuchga-kiradi>.

¹⁴ https://unece.org/sites/default/files/2021-02/TIR_Convention_Uzbekistan.pdf

¹⁵ <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-logistikasida-tir-karnet-kitobchasi-qo'llanilishining-xalqaro-yuk-tashuvlardagi-ahamiyati>

tadqiqotchilar K.V. Xolopov va O.V. Sokolova o‘z ilmiy ishlarida Yevroosiyo Iqtisodiy Ittifoqining (keyingi o‘rinlarda YeII) yagona transport hududini shakllantirish hamda savdo-iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda kitobchaning roli va ahamiyatini tahlil qilganlar¹⁶.

ADR Konvensiyasi¹⁷ 1957-yilda Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa iqtisodiy komissiyasi tomonidan qabul qilingan bo‘lib, 1968-yilda kuchga kirgan, hozirda 50 dan ortiq davlat a‘zo hisoblanadigan xavfli yuklarni xalqaro avtomobil transportida tashishga oid Yevropa bitimi hisoblanadi. Ayrim istisnolardan tashqari, mazkur kelishuv belgilangan talablar bajarilgan taqdirda avtomobillar orqali xalqaro miqyosda xavfli yuklarni tashishga ruxsat beradi. Yo‘l transportida muhim ahamiyat kasb etadigan O‘zbekiston Respublikasi ADR konvensiyasiga ham qo‘shilgan va xalqaro darajada qabul qilingan sifat me‘yorlariga muvofiq xavfli yuklarni tashishda qo‘llaniladigan sisternalar, konteynerlar hamda qadoqlash vositalarini ishlab chiqarish uchun ishonchli xizmatlar ko‘rsatish tizimi hisoblanadi..Shu bois, xavfli yuklarni tashish doimo ehtiyotkorlikni talab qiladigan, maxsus jihozlar majmuasi va alohida transport standartlariga asoslangan jarayon hisoblanadi.

ADRning asosiy maqsadi xalqaro avtomobil tashuvlarida xavfsizlik darajasini oshirish. BMTning xavfli yuklarni tashish bo‘yicha tavsiyalariga muvofiq, boshqa transport turlariga uyg‘un holda xavfli yuklar, jumladan xavfli chiqindilarni tasniflash, qadoqlash, belgilash va sinovdan o‘tkazish qoidalari belgilab berilgan. Shuningdek, avtomobil orqali xavfli yuklarni tashuvchi transport vositalarini loyihalash, jihozlash va ulardan foydalanish shartlari ham aniqlashtirilgan. Konvensiyaga ko‘ra, barcha xavfli moddalar maxsus sinflarga ajratiladi, masalan, portlovchi moddalar, gazlar, yonuvchan suyuqliklar va boshqalar. Har bir sinf uchun alohida xavfsizlik talablari belgilangan. Xususan, yuklar maxsus qadoqlanishi, transport vositalari tegishli texnik holatda bo‘lishi hamda ular maxsus ogohlantiruvchi belgilar bilan jihozlanishi shart.

Xalqaro Fuqarolik Aviatsiyasi Konvensiyasi 1944-yilda imzolangan (Chicago Konvensiyasi) bu boradagi asosiy hujjat bo‘lib, u xalqaro havo transporti uchun huquqiy asosni tashkil etadi. Konvensiya, aviatsiya xavfsizligini ta‘minlash uchun zarur bo‘lgan asosiy tamoyillarni belgilaydi va aviatsiya sohasidagi xalqaro huquqiy nizolarni hal qilish uchun yagona normativ bazani yaratadi. Ushbu konvensiya 191 ta davlat tomonidan tasdiqlangan va unda aviasiya xavfsizligini oshirish, samolyotlar va aeroportlarning xavfsizligini, shuningdek, huquqiy masalalarni hal qilish bo‘yicha aniq

¹⁶ Холопов К.В., Соколова О.В. “Использование системы МДП во внешней торговле ЕАЭС”. Российский внешнеэкономический вестник. №3. 2018 й. 84-96 бетлар

¹⁷ ADR/konvensiyasi.pdf file:///C:/Users/user/Desktop

qoidalar belgilangan. Aviasiya xavfsizligini ta'minlash uchun ICAO "International Civil Aviation Organization" tomonidan qabul qilingan Annex 17 Aviation Security "Aviatsiya xavfsizligi" ham muhim ahamiyatga ega. Ushbu hujjat, aviasiya xavfsizligini ta'minlash uchun zarur bo'lgan choralar, xususan, terrorizm va boshqa xavf-xatarlarga qarshi kurashish, samolyotlarning xavfsizligini oshirish bo'yicha qoidalarni belgilaydi. Annex 17, aeroportlarda va havo transportida xavfsizlikni kuchaytirish uchun zarur bo'lgan barcha xavfsizlik choralari va protseduralarini ishlab chiqilgan.

Montreal Konvensiyasi¹⁸ (Yo'lovchi tashish va xavfsizlik) zamonaviy xalqaro havo huquqining eng muhim hujjatlaridan biri bo'lib, u global aviatsiya tizimida yagona va izchil qoidalarni shakllantirishga xizmat qiladi. 1999-yilda International Civil Aviation Organization "Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti" tashabbusi bilan qabul qilingan ushbu Konvensiya ilgari amal qilgan Warsaw Convention¹⁹ (Varshava Konvensiyasi) tizimini takomillashtirish va zamonaviy ehtiyojlarga moslashtirish zaruratidan kelib chiqqan.

Xalqaro havo tashuvlari tobora kengayib borayotgan bir davrda turli davlatlar o'rtasida yagona huquqiy me'yorlarning mavjud bo'lishi muhim ahamiyat kasb etadi. Montreal konvensiyasi aynan shu ehtiyojni qondiradi. U yo'lovchilar, bagaj va yuklarni haq evaziga xalqaro tashish jarayonida yuzaga keladigan munosabatlarni tartibga soladi. Konvensiya "xalqaro tashuv" tushunchasiga aniq ta'rif berib, turli yurisdiksiyalar o'rtasidagi nizolarni kamaytirishga xizmat qiladi. Shu orqali aviatsiya sohasida huquqiy aniqlik va barqarorlik ta'minlanadi.

O'zbekiston Respublikasi o'zining Markaziy Osiyodagi strategik geografik joylashuvi orqali xalqaro tranzit tizimiga integratsiyalashishda muhim ahamiyat kasb etuvchi transport-kommunikatsiya infratuzilmasini rivojlantirishda yetakchi o'rinni egallaydi. Bugungi kunda respublika eksport yuklarini global bozorga yetkazish uchun 9 ta asosiy temir yo'l va avtomobil yo'nalishidan foydalanmoqda²⁰.

1. Afg'oniston (Mozori Sharif) yo'nalishi G'alaba chegara punkti orqali amalga oshadi. Bu yo'lining umumiy uzunligi 933 km bo'lib, 858 km O'zbekiston hududiga, 75 km esa Afg'oniston (Xayraton-Mozori Sharif) hududiga to'g'ri keladi. Yuk yetkazib berishning o'rtacha muddati 4 kunni tashkil qiladi.

2. Bandar Abbos (Eron) porti orqali tranzit Turkmaniston orqali o'tadi. Ushbu yo'nalish orqali yuklar Fors ko'rfazi portlari (BAA - Jebel Ali, Ummon - Sohar,

¹⁸<https://www.iata.org/en/programs/passenger/Montreal/Convention/establishes/,injury/baggage>

¹⁹ <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/local/at/dhl-global-forwarding/documents/pdf/at-global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf>

²⁰ <https://mintrans.uz/useful-articles/o-zbekiston-respublikasining-xalqaro-transport-yo-laklari>

Pokiston - Karachi, Hindiston - Mumbai, Bangladesh - Chittagong) va Janubi-Sharqiy Osiyo (Tailand, Malayziya, Indoneziya, Vetnam) davlatlariga yetkaziladi. Yo‘l uzunligi 2827 km, o‘rtacha transport muddati 13 kun bo‘lib, iqtisodiy jihatdan nisbatan tejamli variant hisoblanadi.

3. Xitoy yo‘nalishi orqali yuklar Lianyungang portigacha Do‘stlik chegara punkti orqali (Qozog‘iston orqali) yuboriladi. Yo‘l uzunligi 5908 km bo‘lib, yetkazib berish 14 kunni tashkil etadi.

4. Rossiyaning Uzoq Sharqidagi Naxodka porti yo‘nalishi orqali Qozog‘iston va Rossiya hududlaridan o‘tib, 8683 km masofani bosib o‘tiladi. Yetkazib berish vaqti - 22 kun.

5. Janubi-Sharqiy Osiyo va Xitoyning Sharqiy portlariga yetkazishda Oltinkol/Xorgos chegarasi orqali multimodal konteyner tashuvlari amalga oshiriladi. Xorgosgacha bo‘lgan yo‘l - 1292 km, Lianyunganggacha - 4900 km, yetkazib berish muddati - 13 kun.

6. TRASEKA yo‘nalishi (Transkavkaz yo‘lagi) orqali Turkmaniston, Kaspiy dengizi, Ozarbayjon va Gruziya (Poti, Batumi) portlariga yuk yetkaziladi. Yo‘nalish uzunligi - 2667 km, transport vaqti - 14 kun.

7. Yevropa Ittifoqiga olib boruvchi yo‘nalishlar - Chop (Ukraina) va Brest (Belorussiya) chegaralaridan o‘tadi. Masofa mos ravishda 4779 km (18 kun) va 4385 km (14 kun).

8. Boltiq portlariga olib boruvchi yo‘nalishlar - Klaypeda (Litva), Riga va Liepaya (Latviya), Tallinn (Estoniya) kabi portlarga yo‘naladi. Masofa 4263-4603 km oralig‘ida bo‘lib, yuk yetkazish muddati 14-16 kun.

9. Il‘ichevsk (Ukraina) va Novorossiysk (Rossiya) portlariga Qozog‘iston va Rossiya orqali tranzit bilan o‘tish ko‘zda tutilgan. Masofa - 4239 km, yetkazib berish muddati - 15 kun.

Tarixan Markaziy Osiyo “Buyuk Ipak yo‘li” orqali yirik xalqaro bozorlarni bog‘lab kelgan muhim geostrategik hudud hisoblanadi. Zamonaviy sharoitda esa mintaqaning global transport yo‘laklari tizimiga integratsiyasini kuchaytirish maqsadida davlatlar o‘rtasidagi hamkorlikni kengaytirish alohida ahamiyat kasb etadi. Mavjud transport yo‘nalishlari katta salohiyatga ega bo‘lsa-da, Janubiy va Sharqiy Osiyoni Yevrosiy davlatlari bilan bog‘lovchi yanada qisqa va samarali yo‘laklarni shakllantirish zarurati mavjud. BMT ekspertlari baholashlariga ko‘ra, Afg‘oniston va boshqa davlatlar o‘rtasida samarali transport hamkorligi yo‘lga qo‘yilsa, mintaqaviy YAIM yaqin o‘n yil ichida kamida ikki baravarga oshishi mumkin. Xususan, Afg‘oniston Markaziy va Janubiy Osiyoni bog‘lovchi tranzit mamlakat sifatida muhim

rol o'ynashi ta'kidlandi. Mintaqalararo yuk ayirboshlash hajmini oshirish ishonchli transport yo'llari infratuzilmasisiz imkonsizdir. Ekspertlarning fikricha, Mozori Sharif - Kobul - Peshovar temir yo'l liniyasini qurish orqali O'zbekiston va Pokiston o'rtasidagi savdoni sezilarli kengaytirish mumkin.

Dengiz portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati yo'q bo'lgan Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun bu kabi quruqlikdagi transport yo'llari nihoyatda muhimdir. Bu hudud transport aloqalaridagi cheklovlar sababli global integratsiyada chetda qolmoqda. Suvaysh kanalining vaqtincha yopilishi, Fors ko'rfazi va Bob al-Mandeb bo'g'ozidagi xavfsizlik muammolari, G'arbiy Osiyo portlarining haddan tashqari yuklanganligi, Hind okeanidagi qaroqchilik xavfi va dengiz yoqilg'isi narxining o'sishi quruqlikdagi alternativ yo'llarga bo'lgan ehtiyojni kuchaytirmoqda. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev o'z nutqlarida transport yo'laklarini rivojlantirish masalasiga alohida urg'u berib, "Markaziy va Janubiy Osiyo o'rtasida ishonchli transport yo'laklarini yaratish bu nafaqat iqtisodiy, balki strategik barqarorlik omilidir" deb ta'kidlagan.

Prezident Shavkat Mirziyoyev Birlashgan Millatlar Tashkiloti Bosh Assambleyasining ketma-ket sessiyalarida Afg'oniston masalasini muntazam ravishda ko'tarib kelmoqda. 2025 yil sentabr oyida bo'lib o'tgan 80-sessiyada u shunday degan edi: "Biz ushbu mamlakatda yirik iqtisodiy va infratuzilma loyihalarini amalga oshirish niyatidamiz. Afg'oniston hududi orqali o'tuvchi xalqaro ahamiyatga ega transport va energetika yo'laklarini rivojlantirish bo'yicha alohida BMT rezolyutsiyasini qabul qilishni taklif etamiz."²¹

Hairatan-Mozori Sharif temir yo'l liniyasi²² (Hairatan-Mazar-i-Sharif railway) Afg'oniston hududida qurilgan birinchi yirik umumiy tashuvchi temir yo'l loyihasi sifatida mintaqaviy transport tizimida muhim burilish yasadi. Mazkur loyiha Afg'onistonni Markaziy Osiyo bilan bog'lash, uning tranzit salohiyatini oshirish hamda xalqaro yuk oqimlarini jadallashtirish maqsadida amalga oshirildi.

Loyiha qurilishi 2010-yil yanvar oyida boshlanib, shu yilning noyabr oyida yakunlandi. Sinov ishlari muvaffaqiyatli o'tkazilgach, temir yo'l liniyasi 2011-yil avgust oyida rasman foydalanishga topshirildi. Umumiy uzunligi 75 kilometrni tashkil etuvchi ushbu temir yo'l O'zbekiston Respublikasining Surxondaryo viloyatidagi Termiz shahri orqali chegaraga yaqin joylashgan Hairatan punktidan boshlanib, Afg'oniston Islom Respublikasining shimoliy qismidagi Mozori Sharif shahrigacha

²¹ <https://president.uz/oz/lists/view/8525>

²² <https://www.railway-technology.com/projects/hairatanuzbekistanra>

yetib boradi. Shu tariqa, mazkur yo‘nalish ikki davlat o‘rtasidagi to‘g‘ridan-to‘g‘ri temir yo‘l aloqasini ta‘minladi.

Loyiha ikki asosiy davlat - O‘zbekiston va Afg‘oniston hamkorligida amalga oshirildi. Qurilish ishlarini O‘zbekiston Respublikasining davlat temir yo‘l kompaniyasi - O‘zbekiston temir yo‘llari olib bordi. Ushbu kompaniya mintaqada bunday murakkab infratuzilma loyihalarini amalga oshirish tajribasiga ega yagona yirik operator sifatida tanlandi. Loyiha umumiy qiymati taxminan 170 million AQSh dollarini tashkil etib, uning asosiy qismi - 165 million dollar Asian Development Bank (Osiyo taraqqiyot banki) tomonidan kredit sifatida ajratildi. Qolgan 5 million dollar Afg‘oniston hukumati tomonidan moliyalashtirildi. Shu jihatdan loyiha xalqaro moliyaviy institutlar va milliy hukumatlar hamkorligining yorqin namunasi hisoblanadi.

Transafg‘on temiryo‘li loyihasi ²³ 2021-2025-yillar davomida bosqichma-bosqich shakllangan muhim mintaqaviy tashabbusdir. 2021-yil fevral oyida Tashkent shahrida O‘zbekiston, Afg‘oniston va Pokiston o‘rtasida temiryo‘l qurilishi bo‘yicha “yo‘l xaritasi” imzolanishi bilan loyiha boshlandi.

2022-yil 18-iyulda Afg‘oniston hududida texnik-iqtisodiy asos (TIA) ishlab chiqish uchun ekspeditsiya ishlari boshlandi. 2023-yil 18-iyul kuni Islamabad shahrida temiryo‘lning yakuniy yo‘nalishi - Termizdan Peshovargacha bo‘lgan marshrut kelishib olindi. Shu yilning o‘zida Boshtransloyiha²⁴ va Ernst-Young hamkorligida dastlabki TIA (Texnik-iqtisodiy asosnoma) ishlab chiqildi.

2025-yil 17-iyulda Kobul shahrida uch davlat O‘zbekiston, Afg‘oniston va Pokiston o‘rtasida Transafg‘on temiryo‘lining to‘liq texnik-iqtisodiy asosini ishlab chiqish bo‘yicha uch tomonlama bitim imzoladi. Hujjatni O‘zbekiston transport vaziri, Afg‘oniston jamoat ishlari vaziri va Pokiston temir yo‘llari vaziri har uch mamlakat tashqi ishlar vazirlari ishtirokida imzoladilar. Shu tariqa loyiha amaliy bosqichga o‘tib, Markaziy va Janubiy Osiyoni bog‘lovchi strategik transport yo‘lagiga aylanish yo‘lida rivojlanmoqda.

O‘zbekiston-Afg‘oniston-Pokiston Trans-Afg‘oniston temir yo‘li “butun Yevroosiyo uchun strategik ahamiyatga ega. Ushbu koridor savdoni kuchaytiradi, Afg‘onistonning iqtisodiy tiklanishini qo‘llab-quvvatlaydi va Janubiy portlar orqali jahon bozorlariga yangi kirish imkoniyatini ochadi”, - dedi tashqi ishlar vaziri Baxtiyor Saidov²⁵.

²³ <https://www.gazeta.uz/oz/2025/07/18/trans-afghan-railway/>

²⁴ https://boshtrans.uz/assets/files/Strategiya/Strateg_BTL_2022_2026.pdf

²⁵ <https://www.gazeta.uz/en/2025/07/18/trans-afghan-railway/>

Mazkur yoʻnalishning huquqiy asoslari faqat xalqaro konvensiyalar bilan cheklanmaydi. Oʻzbekiston va Afgʻoniston oʻrtasida tuzilgan hukumatlararo bitimlar ham muhim rol oʻynaydi. Ushbu bitimlar temir yoʻl liniyasidan foydalanish, ekspluatatsiya qilish, texnik xizmat koʻrsatish hamda tranzit yuk tashish tartiblarini aniq belgilab beradi. Xususan, temir yoʻlni boshqarish va xizmat koʻrsatish Oʻzbekiston temir yoʻllari tomonidan amalga oshirilishi logistika jarayonlarining yagona standart asosida tashkil etilishini taʼminlaydi. Yuklarni olib oʻtish tartibi bosqichma-bosqich amalga oshiriladi. Dastlab, yuklar Oʻzbekiston hududida eksport yoki tranzit bojxona deklaratsiyasi asosida rasmiylashtiriladi va temir yoʻl vagonlariga yuklanadi. Shundan soʻng ular Termiz orqali Hayratan chegara punktiga yetkaziladi. Chegarada bojxona va chegara nazorati amalga oshirilib, yuk hujjatlari tekshiriladi, plombalar koʻzdan kechiriladi. Agar yuk TIR tizimi asosida tashilayotgan boʻlsa, qoʻshimcha bojxona tekshiruvlari minimal darajaga tushiriladi.

Afgʻoniston hududiga kirishda esa yuklar bojxona rasmiylashtiruvidan oʻtadi. Agar yuk tranzit rejimida boʻlsa, u soddalashtirilgan tartibda keyingi manzilga yoʻnaltiriladi. Import rejimida esa tegishli bojxona toʻlovlari undiriladi. Mozori Sharifga yetib kelgach, yuklar temir yoʻl orqali tushiriladi va zaruratga qarab avtomobil transporti orqali mamlakat ichkarisiga yoki boshqa davlatlarga joʻnatiladi. Bojxona va chegara tartib-taomillarining zamonaviy mexanizmlari oldindan deklaratsiya qilish, risklarni boshqarish tizimi, elektron hujjatlashtirish va plombalash tizimi - ushbu yoʻnalishda keng qoʻllaniladi. Bu esa nafaqat yuk tashish tezligini oshiradi, balki korrupsiya va ortiqcha byurokratik toʻsiqlarni kamaytirishga ham xizmat qiladi. Termiz - Mozori Sharif temir yoʻl yoʻnalishi xalqaro tranzit huquqi prinsiplari, TIR Convention 1975 va CMR Convention 1956 kabi konvensiyalar, shuningdek ikki tomonlama hukumatlararo bitimlar asosida faoliyat yuritadi. Ushbu huquqiy mexanizmlar uygʻunligi mazkur transport yoʻlagining samarali ishlashini taʼminlab, uni mintaqadagi eng muhim logistika yoʻnalishlaridan biriga aylantiradi.

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, xalqaro transport yoʻlaklari xavfsizligini taʼminlash bugungi globallashtirish sharoitida davlatning iqtisodiy barqarorligi, milliy xavfsizligi va xalqaro integratsiyasining muhim omillaridan biri hisoblanadi. Oʻzbekiston Respublikasining geostrategik joylashuvi, ayniqsa Termiz orqali oʻtuvchi transport yoʻnalishlari Markaziy va Janubiy Osiyoni bogʻlovchi muhim tranzit hudud sifatida alohida ahamiyat kasb etadi. Shu sababli mazkur transport yoʻlaklarining samarali va xavfsiz faoliyat yuritishini taʼminlash davlat siyosatining ustuvor yoʻnalishlaridan biri boʻlib qolmoqda.

Tahlillar shuni ko'rsatadiki, O'zbekistonda transport xavfsizligini ta'minlash bo'yicha mustahkam huquqiy baza shakllantirilgan. "Transport to'g'risida", "Avtomobil transporti to'g'risida", "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi qonunlar hamda Jinoyat kodeksining tegishli normalari transport infratuzilmasi, yuk va yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlash, terrorizm, noqonuniy yuk tashish va boshqa xavf-xatarlarga qarshi kurashishda muhim huquqiy asos vazifasini bajarmoqda. Shu bilan birga, CMR, TIR, ADR, Chicago va Montreal konvensiyalari kabi xalqaro huquqiy hujjatlar bilan uyg'unlik transport tizimining xalqaro standartlar asosida rivojlanishiga xizmat qilmoqda. Ayniqsa, Termiz-Hayraton-Mozori Sharif temir yo'li hamda Transafg'on transport koridori nafaqat iqtisodiy, balki geosiyosiy va strategik jihatdan ham katta ahamiyatga ega. Ushbu loyihalar orqali O'zbekistonning tranzit salohiyati oshib, mamlakatning xalqaro logistika tizimidagi o'rnini mustahkamlanmoqda. Shu bilan birga, transport yo'laklari xavfsizligini ta'minlashda raqamlashtirish, elektron hujjatlashtirish, bojxona va chegara nazoratini soddalashtirish, risklarni boshqarish tizimlarini joriy etish kabi zamonaviy mexanizmlarni keng qo'llash zarur hisoblanadi.

Kelgusida xalqaro transport yo'laklari xavfsizligini yanada kuchaytirish uchun milliy qonunchilikni xalqaro standartlarga mos ravishda takomillashtirish, transport xavfsizligi bo'yicha maxsus kodeks yoki yagona kompleks huquqiy mexanizm ishlab chiqish, shuningdek mintaqaviy hamkorlikni kengaytirish muhim ahamiyat kasb etadi. Bu esa O'zbekistonning xalqaro transport tizimidagi raqobatbardoshligini oshirish, tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va mintaqaviy barqarorlikni ta'minlashga xizmat qiladi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. <https://www.gazeta.uz/oz/2022/09/29/transport/>
2. https://weconomist.tsue.uz/media/publications/International_Transport_-_Corridors.pdf
3. <https://daryo.uz/2023/10/18/ozbekistonda-ochiq-osmon-rejimi-joriy-etiladi/>
4. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonuni <https://lex.uz/docs/-5563039>
5. O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil transporti to'g'risida"gi qonuni <https://lex.uz/docs/-22964>
6. O'zbekiston Respublikasining 27.11.2024-yildagi O'RQ-1006-son "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi Qonuni <https://lex.uz/uz/docs/-7239390>
7. O'zbekiston Respublikasi "Jinoyat kodeksi"<https://lex.uz/docs/-111453>

8. https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf
9. <https://mintrans.uz/ru/news/elektron-yuk-xati-e-cmr-to-g-risidagi-bayonnoma-o'zbekiston-uchun-kuchga-kiradi>
10. <https://www.mintrans.uz/news/elektron-yuk-xati-e-cmr-to-g-risidagi-bayonnoma-o'zbekiston-uchun-kuchga-kiradi>
11. https://unece.org/sites/default/files/2021-02/TIR_Convention_Uzbekistan.pdf
12. <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-logistikasida-tir-karnet-kitobchasi-qo'llanilishining-xalqaro-yuk-tashuvlardagi-ahamiyati>
13. Холопов К.В., Соколова О.В. “Использование системы МДП во внешней торговле ЕАЭС”. Российский внешнеэкономический вестник. №3. 2018 й. 84-96 бетлар
14. ADR/konvensiyasi.pdf file:///C:/Users/user/Desktop
15. Montreal/Convention <https://www.iata.org/en/programs/passenger/global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf>
16. [global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf](https://www.iata.org/en/programs/passenger/global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf)
17. o'zbekiston-respublikasining-xalqaro-transport-yo'laklari
18. <https://president.uz/oz/lists/view/8525>
19. <https://www.railway-technology.com/projects/hairatanuzbekistanra>
20. <https://www.gazeta.uz/oz/2025/07/18/trans-afghan-railway/>
21. https://boshtrans.uz/assets/files/Strategiya/Strateg_BTL_2022_2026.pdf
22. <https://www.gazeta.uz/en/2025/07/18/trans-afghan-railway/>