



YURISPRUDENSIYA

HUQUQIY ILMIIY-AMALIY JURNALI

2024-yil 1-son

VOLUME 4 / ISSUE 1 / 2024

DOI: 10.51788/tsul.jurisprudence.4.1.



Crossref
Content
Registration

ISSN: 2181-1938

DOI: 10.51788/tsul.jurisprudence

MUNDARIJA

12.00.02 – KONSTITUTSIYAVIY
HUQUQ. MA’MURIY HUQUQ.
MOLIYA VA BOJXONA HUQUQI

- 5 HOSHIMXONOV AHROR MO’MINOVICH**
O‘zbekistonda boshqaruv tizimini takomillashtirish
istiqbollari
- 14 ERGASHEV IKROM ABDURASULOVICH**
Soliq nazorati tadbirlarini amalga oshirish orqali soliq
intizomini ta’minlashning nazariy-huquqiy mexanizmlari
- 24 ABDULLAYEVA MAFTUNA MUROT QIZI**
Huquq va qonun ustuvorligi konstitutsiyaviy-huquqiy
prinsip sifatida
- 31 MAXMUDOV FIRUZ BAXTIYOR O’G’LI**
Davlat xaridlari tizimida manfaatlar to’qnashuvining
oldini olishning tashkiliy-huquqiy jihatlarini
- 44 BOKIYEV JAHONGIR NURMATJON O’G’LI**
Sun’iy intellektni ta’lim olish jarayoniga tatbiq
etishning ayrim jihatlarini

12.00.03 – FUQAROLIK HUQUQI.
TADBIRKORLIK HUQUQI.
OILA HUQUQI.
XALQARO XUSUSIY HUQUQ

- 53 XAZRATQULOV ODILBEK TURSUNOVICH**
Raqamli moliyaviy xizmatlar tushunchasi, tarixiy
rivojlanish va huquqiy asoslari
- 64 АЪЗАМХУЖАЕВ УМИДХОН ШАВКАТ УГЛИ**
Национальные правовые аспекты реализации
функций государства при создании и развитии
международных транспортных коридоров
- 73 NAEEM ALLAHRAKHA**
Practices of the advertisement legislation of the
Republic of Uzbekistan

12.00.05 – MEHNAT HUQUQI.
IJTIMOIY TA’MINOT HUQUQI

- 91 JAVLIYEVA GULLOLA ABDURAHIM QIZI**
Raqamli iqtisodiyot sharoitida mehnat munosabatlari
transformatsiyasi va notipik mehnat munosabatlari

12.00.06 – TABIIY RESURLAR
HUQUQI. AGRAR HUQUQ.
EKOLOGIK HUQUQ

101 MAXKAMOV DURBEK NEMATOVICH

Flora qonunchiligini takomillashtirish istiqbollari va zamonaviy tendensiyalar

110 XAYITOV PANJI BUXAROVICH

“Yashil” energetikani rivojlantirishning huquqiy asoslari va istiqbollari

12.00.08 – JINOYAT HUQUQI.
HUQUQBUZARLIKLARNING
OLDINI OLISH.KRIMINOLOGIYA.
JINOYAT-IJROIYA HUQUQI.

117 KAMALOVA DILDORA GAYRATOVNA

Jinoyat sodir etishdan ixtiyoriy qaytish va majburan to'xtatish holatlari tahlili

127 MIRZARAIMOV SARDOR TAXIROVICH

Bezorilik: jinoiy-huquqiy kvalifikatsion muammolar

12.00.09 – JINOYAT PROTSESSI.
KRIMINALISTIKA,
TEZKOR-QIDIRUV HUQUQ VA
SUD EKSPERTIZASI

141 RASHIDOV BEHZOD NURBOEVICH

**ABDUVAHOBOV SHERZODBEK
ABDUVAHOBOVICH**

Jinoyat ishlarini tergov qilishda mutaxassisning protsessual maqomi

12.00.10 – XALQARO HUQUQ

149 BEGATOV JASURBEK NUMONJANOVICH

Mehnat munosabatlarida kamsitishning oldini olish bo'yicha rivojlangan davlatlar tajribasi (AQSh va Yaponiya misolida)

**160 ZAHMATKASH, FIDOIY, SIVILIST OLIM VA
USTOZ RUZINAZAROV SHUXRAT
NURALIYEVICHNING YORQIN VA IBRATLI
HAYOT YO'LI**

DOI: <https://dx.doi.org/10.51788/tsul.jurisprudence.4.1./CHIX2710>

UDC: 341.232:[339.565+656.02](045)(575.1)

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ФУНКЦИЙ ГОСУДАРСТВА ПРИ СОЗДАНИИ И РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Аъзамхужаев Умидхон Шавкат угли,
самостоятельный соискатель Университета
мировой экономики и дипломатии
ORCID: 0009-0004-0190-8261
e-mail: umid.uzbek@gmail.com

Аннотация. Создание международных транспортных коридоров в целях выхода на мировые рынки является одной из самых актуальных задач для всех стран мира, особенно стран, не имеющих выхода к морю, каковой является Узбекистан. Создание коридоров требует детального международно-правового регулирования между государствами, по территории которых проходит коридор, при этом отдельного внимания заслуживает национальное правовое регулирование каждого государства в отдельности. В статье рассмотрены вопросы, связанные с анализом компетенции государственных органов Узбекистана, чьи функции связаны с решением данной задачи. Предпринята попытка выявить аспекты, требующие правового вмешательства в целях повышения эффективности потенциала госрегулятора и применимости национального законодательства. Сделан вывод о том, что для обеспечения координации работ всех органов, устранения возможных пробелов и дублирования функций необходимо принять национальную концепцию развития международных транспортных коридоров, где будут определены функции государственных органов, а также основные приоритетные направления развития коридоров, принципы их создания, меры по увеличению пропускной способности на контрольно-пропускных пунктах и др.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, функции государства, государственные органы, координация деятельности государственных органов, концепция развития международных транспортных коридоров.

XALQARO TRANSPORT KORIDORLARINI YARATISH VA RIVOJLANTIRISHDA DAVLAT FUNKSIYALARINI AMALGA OSHIRISHNING MILLIY-HUQUQIY JIHATLARI

A'zamxo'jayev Umidxon Shavkat o'g'li,
Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya
universiteti mustaqil izlanuvchisi

Аннотатсия. Jahon bozorlariga chiqish uchun xalqaro transport yo'laklarini yaratish dunyoning barcha mamlakatlari, jumladan, O'zbekiston kabi dengizga chiqish imkoni bo'lmagan davlatlar uchun eng dolzarb vazifalardan biridir. Bu yo'laklarni yaratish yo'lak o'tadigan davlatlar o'rtasidagi munosabatlarni xalqaro-huquqiy jihatdan batafsil tartibga solishni taqozo etadi, shu bilan birga, har bir davlatning alohida milliy-huquqiy tartibga solinishi ham muhim hisoblanadi. Ushbu maqolada vazifalari koridorlar yaratish bilan bog'liq bo'lgan O'zbekiston davlat organlarini aniqlashga doir

masalalar muhokama qilinadi. Muallif ushbu yo'nalishdagi ishlar samaradorligini oshirish maqsadida huquqiy tartibga solishni talab qiladigan jihatlarni aniqlashga harakat qilgan. Muallif organlar ishini muvofiqlashtirishni ta'minlash, mumkin bo'lgan noaniqlik va funksiyalarning takrorlanishiga barham berish maqsadida xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirish milliy konsepsiyasini qabul qilish zarur, degan xulosaga keldi, unda nafaqat davlat organlarining funksiyalari belgilab qo'yiladi, balki yo'laklarni rivojlantirishning asosiy yo'nalishlarini, yo'laklarni yaratish tamoyillarini, yo'laklarning ustuvor yo'nalishlarini belgilashni, yo'nalish bo'ylab o'tkazish punktlarida o'tkazuvchanlikni oshirish chora-tadbirlarini va boshqalarni belgilab beradi.

Kalit so'zlar: xalqaro transport yo'lagi, davlat, davlat organlarining funksiyalari, davlat organlari faoliyatini muvofiqlashtirish, xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish konsepsiyasi.

NATIONAL LEGAL ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF STATE FUNCTIONS IN THE CREATION AND DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Azamkhujayev Umidkhon Shavkat ugli,
Independent researcher of
The University of Economy and Diplomacy

Abstract. *The creation of international transport corridors in order to enter world markets is one of the most urgent tasks for all countries in the world, especially for landlocked countries such as Uzbekistan. The creation of these corridors requires detailed international legal regulation between the states through whose territory the corridor passes, while the national legal regulation of each state separately also requires special attention. This article will discuss issues related to identifying government bodies of Uzbekistan whose functions are related to the creation of corridors. The author has made attempts to identify aspects that require legal regulation in order to increase the efficiency of work in this direction. The author concludes that in order to ensure coordination of the work of bodies and eliminate possible inaccuracies and duplication of functions, it is necessary to adopt a national concept for the development of international transport corridors, which will not only specify the functions of government bodies, but also determine the main directions for the development of corridors, the principles of creating corridors, the determination of priority directions of corridors, measures to increase capacity at checkpoints along the route, etc.*

Keywords: *international transport corridor, state, functions of the state, coordination of the activities of government bodies, concept for the development of international transport corridors.*

Введение

Мировое сообщество, единогласно признавая, что Центральная Азия – это важный торговый коридор между Восточной, Южной Азией и Европой, а также ворота в Азию из стран Европы и Ближнего Востока, готово развивать экономические связи, в том числе путём создания новых транспортных коридоров с регионом [1, 2]. Географическое расположение Узбекистана, как и любой другой страны Центральной Азии, не позволяет в одиночку реализовать крупномасштабные проекты по созданию транспортных коридоров.

Любой маршрут требует содействия нескольких, а в ряде случаев всех государств Центральной Азии.

Для стран, не имеющих доступа к морю, исключительно жизненно важной задачей является свободный доступ к морю. Право на транспортное сообщение для таких стран включает в себя больше, чем право въезда и пребывания в государстве. Мировая торговля также требует транзита товаров через государства. Выдающийся французский правовед Пол Рейтер (Paul Reuter) отмечал, что проблема транзита касается именно сообщения

по суше, главным образом для стран, находящихся в невыгодном географическом положении из-за отсутствия всех или некоторых видов выхода к морю [3].

Кишор Упрети (Kishor Uprety) полагает, что международное публичное право является развивающейся и динамичной, а не статичной сферой. Всякий раз, когда предлагаются более или менее последовательные решения той или иной проблемы, возникают новые вопросы, наряду с экономическими, политическими и социологическими данными, которые усложняют обсуждение и оставляют вопросы нерешёнными с точки зрения позитивного права. Страны, не имеющие доступа к морю, должны продвигать соглашения о сотрудничестве с транзитными государствами, чтобы сделать системы транзитных перевозок более эффективными [4].

Все страны Центральной Азии, включая Узбекистан, входят в список стран мира, не имеющих выхода к морю, в связи с чем сталкиваются с проблемами выхода на глобальные рынки. Узбекистан, принимая реалии международно-правовой практики, в своей внешней политике среди приоритетных задач упоминает создание договорно-правовой базы с транзитными странами касательно развития международных транспортных коридоров с выходом на морские порты.

Как известно, направление деятельности государства, оказывающее воздействие на различные сферы жизни, общественные процессы и связи посредством проводимых реформ, правового регулирования общественных отношений является функцией государства. Выполнение этих функций возлагается на государственные органы, их должностных лиц, государственные учреждения и организации. Это главные субъекты реализации функций государства. Одной из главных черт функции государства является её организационно-процессуальная форма, т.е. норма-

тивно регламентированная деятельность, имеющая определённую последовательность и конкретное, детализированное оформление [5].

Общепринятой является классификация функций государства по сферам деятельности: внутренние и внешние функции. К внешним относят обеспечение интеграции в мировую экономику, оборону страны, поддержание мирового порядка, сотрудничество с другими странами в различных сферах, в том числе в решении глобальных проблем современности. Внешние и внутренние функции тесно связаны между собой, действуют в определённом единстве, дополняя друг друга. При этом одной из важных внутренних и внешних функций государства является экономическая функция – интеграция в мировую экономику [6].

Узбекистан при реализации своей внешней функции (в части экономики) особое внимание уделяет вопросам создания международных транспортных коридоров с выходом на морские порты. К примеру, пункт 52 Стратегии «Узбекистан – 2030», утверждённой Указом Президента Республики Узбекистан от 11 сентября 2023 года № УП–158 [7] определяет цель – «углубление интеграции Республики Узбекистан в глобальные транспортно-логистические сети и повышение потенциала национальной транспортной системы». Пункт 92 Стратегии устанавливает цель – «развитие взаимовыгодных связей с традиционными партнёрами, расширение географии международного сотрудничества, присоединение к глобальным цепочкам производства и поставки». В частности, последняя цель подразумевает дальнейшее расширение имеющихся связей со странами регионов Южной Азии, Ближнего и Среднего Востока, Африки, налаживание взаимовыгодного сотрудничества в новых и перспективных направлениях, фор-

мирование транспортно-логистических коридоров, соединяющих регионы и создающих возможность для выхода Узбекистана на мировой рынок.

Материалы и методы

В исследовании для достижения поставленной цели использованы такие методы научного исследования, как: анализ, синтез, исторический, системный, формально-логический, сравнительно-правовой и прогнозный. Автор попытался дать оценку состоянию правового регулирования вопросов создания транспортных коридоров, проанализировать потребности и перспективы. При написании работы автором был использован метод системного анализа, позволивший выявить некоторые аспекты, требующие правового регулирования в целях повышения эффективности работ в данном направлении.

Результаты исследования

На сегодняшний день Узбекистан активно продвигает несколько проектов касательно создания и развития международных транспортных коридоров. Так, по инициативе Узбекистана совместно с Пакистаном и Афганистаном в 2021 году начата реализация исторического проекта по строительству железнодорожного коридора «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», что обеспечит самый близкий и дешёвый коридор, соединяющий Центральную и Южную Азию [8].

Кроме того, можно отметить такие крупные проекты, как строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», транспортный коридор «Европа – Азия – Кавказ» (ТРАСЕКА), Транскаспийский транспортный коридор в рамках Организации тюркских государств (ОТГ).

Все инициативы Узбекистана полностью соответствуют статье 56 Устава ООН [9], где определено, что все члены ООН обязуются предпринимать совмест-

ные и самостоятельные действия в сотрудничестве с ООН для достижения целей, указанных в статье 55, а именно: создание условий стабильности и благополучия, необходимых для дружеских отношений между нациями и экономического развития.

Узбекистан с трибуны Генеральной Ассамблеи ООН систематически поднимает вопрос о необходимости создания и развития международных транспортных коридоров. По инициативе Узбекистана приняты резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, отражающие важность транспортных коридоров для ускорения экономического роста, в том числе повышения эффективности торгово-экономических связей между странами Центральной и Южной Азии [10].

Узбекистан прилагает немалые усилия в создании и развитии международных транспортных коридоров. Однако остаётся открытым вопрос: кем именно реализуются функции государства в этой области. Как было сказано выше, выполнение функций государства возлагается на государственные органы, их должностных лиц, государственные учреждения и организации. Они главные субъекты реализации функций государства. В этой связи представляется целесообразным рассмотреть деятельность государственных органов при реализации внешней функции государства в части создания международных транспортных коридоров.

Государственное регулирование в области транспорта регулируется Законом Республики Узбекистан «О транспорте». В данном законе используется термин «транзитный транспортный коридор», где слово «транзитное» предполагает международный характер коридора. Статья 4 закона даёт следующее определение данному термину: «маршрут следования транспортных средств, на котором созда-

ются технические, технологические и организационные условия, указанные в паспорте транзитного транспортного коридора, для выполнения перевозок транзитных грузов и применяется упрощённый порядок совершения таможенных операций в отношении таких грузов и транспортных средств».

Однако часть 4 статьи 26 данного закона устанавливает, что начальным и конечным пунктами транзитного транспортного коридора являются соответствующие пункты пропуска через Государственную границу Республики Узбекистан. Это указывает на то, что закон при рассмотрении транзитного транспортного коридора подразумевает только отрезок международного транспортного коридора, пролегающего по территории Узбекистана.

Статья 7 данного закона определяет, что среди основных направлений государственной политики в области транспорта является развитие международного сотрудничества и интеграция транспортного комплекса в международную транспортную систему. Статья 9 закона гласит, что Кабинет Министров Республики Узбекистан обеспечивает реализацию государственной политики в области транспорта, тогда как статья 10 определяет Министерство транспорта Республики Узбекистан специальным уполномоченным органом государственного управления в области транспорта, который среди прочего осуществляет международное сотрудничество в области транспорта.

В соответствии с пунктом 12 Положения о Министерстве транспорта Республики Узбекистан, утверждённого постановлением Кабинета Министров от 19 апреля 2019 года № 336, выработка предложений и реализация мероприятий по развитию международных транспортных коридоров является одной из основных задач Министерства транспорта.

В соответствии с пунктом 13 Положения министерство вносит предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в области транспорта и дорожного хозяйства, эффективному использованию действующих и созданию новых международных транспортных коридоров.

Учитывая важность вопроса создания и развития международных транспортных коридоров было бы целесообразным дополнить Закон Республики Узбекистан «О транспорте» нормами касательно международных транспортных коридоров (далее – МТК), в частности необходимо дать определение понятию МТК и однозначно определить развитие МТК в качестве основного направления политики в области транспорта. Несмотря на отсутствие прямого упоминания о МТК в Законе Республики Узбекистан «О транспорте», следует констатировать, что создание и развитие МТК является объектом регулирования данного закона. Таким образом, министерство транспорта является главным государственным органом Узбекистана, отвечающим за реализацию государственной функции в части создания международных транспортных коридоров.

При реализации внешней функции государства в части создания и развития МТК существует ещё один государственный орган – Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан, которое является уполномоченным государственным органом, ответственным за координацию единой государственной политики в сфере международного экономического сотрудничества.

Согласно пункту 11 Положения о Министерстве инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан, утверждённого постановлением Кабинета Министров от 10 мая 2019 года № 390,

основной задачей министерства является продвижение вопросов развития внешнеторговой инфраструктуры, в частности по повышению уровня транзитного потенциала, совершенствованию логистики и транспортных коридоров, диверсификации экспортных маршрутов. Министерство разрабатывает предложения по вопросам внешнеторговой политики в области транспорта, транспортных коммуникаций и международной логистики. Для обеспечения этих функций в структуре министерства существует управление развития транспортных коридоров и логистики [10].

На первый взгляд может показаться, что существует определённая коллизия норм и дублирование функций ввиду наличия одинаковой функции в деятельности двух государственных органов – реализации мероприятий по развитию международных транспортных коридоров. Однако, на наш взгляд, функция Министерства транспорта подразумевает подход с точки зрения инфраструктурного (физического) создания МТК и тарифного регулирования перевозок, в то время как функция Министерства инвестиций, промышленности и торговли подразумевает подход с точки зрения развития МТК в рамках экономической интеграции, рассматривая вопросы тарифных и нетарифных барьеров, свободной торговли, транзитной торговли, установления различных режимов для иностранных государств, а также иные вопросы, необходимые для свободного передвижения товаров по МТК.

Вместе с тем, как утверждают некоторые авторы, в области международного права первичным компонентом (элементом) в создании МТК является политическая воля государств [11], по территории которых пролегает коридор. Принято считать, что политическая воля формируется на основании внешнеполитического курса

государства, который зависит от множества геополитических факторов [12]. Из постановления Президента Республики Узбекистан «Об организационных мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Министерства иностранных дел Республики Узбекистан» от 5 апреля 2018 года № ПП–3654 вытекает, что Министерство иностранных дел:

- является государственным органом, ответственным за эффективную реализацию единого внешнеполитического и внешнеэкономического курса Республики Узбекистан;

- осуществляет обеспечение реализации планов сотрудничества в политико-дипломатической, торгово-экономической, транспортно-коммуникационных сферах.

Таким образом, Министерство иностранных дел также выполняет внешние функции государства в части создания и развития международных транспортных коридоров. Известный правовед в международном праве по вопросам транзита Биатрис Мелгар (Beatriz Melgar) утверждает, что транзит должен быть согласован между странами, не имеющих выхода к морю, и соответствующими государствами транзита посредством двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений [13]. На наш взгляд, функции Министерства иностранных дел в первую очередь сводятся к выявлению точек соприкосновения интересов Узбекистана с транзитными государствами по поводу создания МТК в целях формирования договорно-правовой базы.

Рассматривая вопрос роли Министерства иностранных дел, хотелось бы обратить внимание на факт отсутствия закона, регулирующего дипломатическую службу. Может показаться, что дипломатическая служба не должна регулироваться отдельным законом в силу того, что дипломатическая служба является ча-

стью государственной гражданской службы, и все вопросы её организации должны решаться в рамках законодательства о государственной гражданской службе. При этом очевидно, что дипломатическая служба имеет свою особую специфику [14]. Именно по этой причине ряд государств имеет законы о дипломатической службе (США, Германия, Аргентина, Мексика, Армения, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Украина и др.) [15]. В качестве примера можно рассмотреть Закон Республики Казахстан «О дипломатической службе». Закон определяет задачи и функции органов дипломатической службы, в частности: осуществление внешнеэкономической политики и обеспечение дипломатическими средствами торгово-экономических интересов государства [16].

К слову, разработка Закона Республики Узбекистан «О дипломатической службе» была предусмотрена пунктом 315 Государственной программы по реализации Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах, утверждённой Указом Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП–4947. Учитывая, что политическая воля государств, на территории которых пролегал или будет пролегать маршрут МТК, это основополагающий элемент при создании МТК, считаем целесообразным принять Закон Республики Узбекистан «О дипломатической службе» с определением соответствующих функций органов дипломатической службы.

И наконец, рассмотрим ещё один важный вопрос при организации деятельности международных транспортных коридоров – пересечение грузов на таможенных границах. Для наиболее эффективной деятельности МТК крайне важно обеспечить быстрое прохождение таможенного контроля, который представляет собой весьма сложную систему.

В соответствии с пунктом 7 Положения о Государственном таможенном комитете Республики Узбекистан, утверждённого постановлением Кабинета Министров от 30 июля 1997 года № 374, одной из основных задач комитета является обеспечение таможенного контроля за товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу. Также Положением определено, что комитет осуществляет сотрудничество с таможенными органами иностранных государств, участвует в разработке международных договоров Республики Узбекистан, заключает в установленном порядке и в пределах своей компетенции международные соглашения и договоры по таможенным вопросам.

Таким образом, можно полагать, что создание и развитие МТК связано с деятельностью четырёх профильных государственных органов Узбекистана.

Однако законодательством не предусмотрена координация деятельности указанных государственных органов касательно создания и развития МТК. Отсутствует конкретизация функций и полномочий органов в части различных направлений деятельности МТК.

Работы, осуществляемые государственными органами касательно создания и развития МТК, должны осуществляться согласованно и скоординированно. К примеру, установление Таможенным комитетом эффективной системы таможенного контроля не даст ожидаемых результатов быстрого прохождения таможенных границ, если Министерство транспорта не обеспечит соответствующую инфраструктуру для увеличения пропускной способности и быстрого прохождения большого грузопотока, исключив многокилометровое скопление транспорта.

Попытки принятия нормативного документа, регулирующего комплексное развитие транспортной системы, имели

место. Так, в 2019 году Министерством транспорта был подготовлен проект постановления Президента «Об утверждении Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года». Второй раздел стратегии предусматривал развитие МТК.

Документ включал подробное описание действительного положения дел, детализированный анализ, перспективы, риски и прогнозы при создании Узбекистаном международных транспортных коридоров в различных направлениях. Стратегия предусматривала также мероприятия для достижения целей, однако, на наш взгляд, данные мероприятия не имели конкретики и в большинстве своём были похожи на общие цели без указания конкретных исполнителей каждой задачи.

Выводы

Резюмируя, можно сделать вывод, что основными функциональными государственными органами Узбекистана в части создания и развития международных транспортных коридоров являются: Министерство транспорта; Министерство инвестиций, промышленности и торговли; Министерство иностранных дел; Государственный таможенный комитет.

Создание и развитие МТК непосредственно прописано в функциях Министерства транспорта и Министерства инвестиций, промышленности и торговли. Функции Министерства иностранных дел включают в себя реализацию внешнеэкономического курса республики и обеспечение сотрудничества в транспортно-коммуникационной сфере, что обеспечивает первичный элемент МТК – политическую волю.

Функции Государственного таможенного комитета включают в себя обеспечение таможенного контроля на границах, что непосредственно связано с главной задачей МТК – перемещение грузов.

Для обеспечения координации соответствующих работ в части создания и развития МТК, устранения возможных неточностей и дублирования функций, на наш взгляд, необходимо принять концепцию развития международных транспортных коридоров, где будут не только конкретизированы полномочия государственных органов, но и определены основные направления развития МТК, включающие принципы их создания, определение приоритетных направлений, планы по развитию дорожной инфраструктуры, меры по увеличению пропускной способности на контрольно-пропускных пунктах по маршруту МТК и др.

Считаем, что функции Министерства иностранных дел по развитию транспортно-коммуникационной сферы и экономической интеграции в целом могут быть отражены в положениях проекта Закона «О дипломатической службе».

И наконец, термин «международный транспортный коридор» используется в подзаконных актах, аналитических материалах, докладах, в том числе на высшем уровне, однако не получил определения на законодательном уровне. В этой связи считаем целесообразным внести поправку в Закон Республики Узбекистан «О транспорте», предусматривающую определение термина. В качестве возможного варианта предлагается авторское определение, сформулированное нами в ранних исследованиях: международный транспортный коридор – это определённый маршрут, состоящий из транспортных путей двух и более государств, направленный на обеспечение регулярной международной перевозки и транзита грузов и пассажиров, обусловленный международно-правовым регулированием и сотрудничеством между государствами, по территории которых пролегает маршрут.

REFERENCES

1. On transit transport systems in landlocked Central Asian states and neighboring transit countries. Report of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) No. A/53/331, prepared in pursuance of UN General Assembly resolution 51/168 dated 16 December 1996.
2. European Union and Central Asia: a new partnership in action. Prepared by the General Secretariat of the Council of the EU. European Community 2009.
3. Seidl-Hohenveldten I. International Economic Law. 3rd ed. Kluwer Law International Publ., 1999, p. 107.
4. Uprety K. The transit regime for landlocked states. The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, 2006, p. 27.
5. Morozova L.A. Teoriya gosudarstva i prava [Theory of state and law]. Moscow, Eksmo Publ., 2011, pp. 86–88, 90–96.
7. The Priorities to Expand Trade and Economic Cooperation Identified. 2022, April 3. Available at: <https://president.uz/en/lists/view/5026>
9. United Nations Charter. UN official website. Available at: <https://www.un.org/ru/about-us/un-charter/full-text>
10. UN General Assembly Resolution A/RES/76/295 of July 11, 2022. Available at: <https://www.un.org/en/ga/76/resolutions.shtml>
11. Semonov D.V. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim transportnykh koridorov [International legal regime of transport corridors]. Abstract of PhD thesis. Moscow, 2011.
12. Kondratov A.I. Vneshnepoliticheskaya deyatel'nost' kak kategoriya teorii mezhdunarodnykh otnosheniy [Foreign policy activity as a category of the theory of international relations]. *Sociology of Power*, 2009, no. 7, pp. 158–166.
13. Melgar B.H. The Transit of Goods in Public International Law. Brill Hijhoff, 2015, p. 162.
14. Denisov A.V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya gosudarstvennoy diplomaticheskoy sluzhby v Rossiyskoy Federatsii [Features of legal regulation of the state diplomatic service in the Russian Federation]. *Society and Power*, 2012, no. 2 (34), pp. 62–66.
15. Zanko T.A. Pravovoye polozheniye diplomaticheskikh rabotnikov: obyazannosti, ogranicheniya, zaprety [Legal status of diplomatic workers: duties, restrictions, prohibitions]. *Bulletin of MGIMO University*, 2014, no. 4 (37), pp. 231–243.
16. Law of the Republic of Kazakhstan “On the Diplomatic Service of the Republic of Kazakhstan”. Available at: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1029703

YURISPRUDENSIYA

HUQUQIY ILMIY-AMALIY JURNALI

2024-YIL 1-SON

VOLUME 4 / ISSUE 1 / 2024

DOI: 10.51788/tsul.jurisprudence.4.1.

BOSH MUHARRIR:

Xodjayev Baxshillo Kamolovich

Ilmiy ishlar va innovatsiyalar bo'yicha prorektor, professor, yuridik fanlar doktori

BOSH MUHARRIR O'RINBOSARI:

J. Allayorov

Ilmiy boshqarma boshlig'i, yuridik fanlar bo'yicha falsafa doktori, dotsent

Mas'ul muharrir: N. Ramazonov

Muharrirlar: Sh. Jahonov, Y. Mahmudov, M. Sharifova,
Y. Yarmolik, E. Mustafayev

Musahhih: K. Abduvaliyeva

Texnik muharrirlar: U. Sapayev, D. Rajapov

Tahririyat manzili:

100047. Toshkent shahar, Sayilgoh ko'chasi, 35.

Tel.: (0371) 233-66-36, 233-41-09.

Faks: (0371) 233-37-48.

Veb-sayt: www.tsul.uz

E-mail: lawjournal@tsul.uz

Obuna indeksi: 1387.

Jurnal 26.03.2024-yilda tipografiyaga topshirildi.

Qog'oz bichimi: A4. Shartli bosma tabog'i 19,3.

Adadi: 100. Buyurtma raqami: 37.

TDYU tipografiyasida chop etildi.