

АМИР ТЕМУР ВА ТЕМУРИЙЛАР ДАВРИДА МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ МУНОСАБАТЛАРИНИ ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШ

Оппоқхонов Азизхон Акмалхон ўғли

Тошкент давлат транспорт университети
мустақил изланувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20811633>

Аннотация: Ушбу мақола Амир Темур ва Темурийлар даврида Марказий Осиёда транспорт ва транзит муносабатларини ҳуқуқий тартибга солишнинг институционал ва норматив асосларини таҳлил қилади. Тадқиқотда ём тизимининг ҳарбий-маъмурий ва транспорт-экспедиция органи сифатидаги мақоми, карвонсаройларнинг транзит-логистика хаблари сифатидаги ҳуқуқий хусусиятлари ҳамда транспорт инфратузилмасини молиялаштиришда вақф мулкининг ўзига хос ўрнига баҳо берилган. Шунингдек, маҳаллий ҳокимларнинг савдогарлар мулки хавфсизлиги учун мутлақ жавобгарлиги, солиқ ва божхона йиғимларининг қатъий регламентацияси ҳамда хорижий савдогарларга берилган дипломатик иммунитет ва транзит рухсатномалари каби масалаларга алоҳида эътибор қаратилган. Хулоса ўрнида, махсус ҳуқуқ-тартибот тузилмалари фаолиятига таянган ушбу даврдаги логистика ва транспорт ҳуқуқи замонавий глобал тизимларнинг тарихий прототипи сифатида хизмат қилиши асосланган.

Калит сўзлар: Амир Темур ва Темурийлар даври, транспорт ҳуқуқи, транзит, ём тизими, карвонсарой, вақф институти, дипломатик иммунитет, солиқ сиёсати, халқаро логистика.

Abstract: This article analyzes the institutional and normative foundations of the legal regulation of transport and transit relations in Central Asia during the era of Amir Temur and the Timurids. The study evaluates the status of the "yam" system as a military-administrative and transport-expeditionary body, the legal features of caravanserais as transit-logistics hubs, and the unique role of "waqf" property in financing transport infrastructure. Furthermore, special attention is paid to the absolute liability of local rulers for the security of merchants' property, the strict regulation of tax and customs duties, and the diplomatic immunity and transit permits granted to foreign merchants. In conclusion, it is substantiated that the logistics and transport law of this period, supported by the activities of special law enforcement structures, served as a historical prototype for modern global systems.

Keywords: Amir Temur and Timurid era, transport law, transit, yam system, caravanserai, waqf institution, diplomatic immunity, tax policy, international logistics.

Аннотация: В данной статье анализируются институциональные и нормативные основы правового регулирования транспортных и транзитных отношений в Центральной Азии в эпоху Амира Темура и Темуридов. В исследовании оцениваются статус системы «ям» как военно-административного и транспортно-экспедиционного органа, правовые особенности караван-сараев как транзитно-логистических хабов, а также уникальная роль вакуфного имущества в финансировании транспортной инфраструктуры. Кроме того, особое внимание уделяется абсолютной ответственности местных правителей за сохранность имущества купцов, строгой регламентации налоговых и таможенных сборов, а также вопросам дипломатического иммунитета и транзитных разрешений, выдаваемых иностранным торговцам. В качестве вывода обосновывается, что логистика и транспортное право этого периода, опиравшиеся на деятельность специальных правоохранительных структур, послужили историческим прототипом современных глобальных систем.

Ключевые слова: Эпоха Амира Темура и Темуридов, транспортное право, транзит, система ям, караван-сарай, институт вакф, дипломатический иммунитет, налоговая политика, международная логистика.

Марказий Осиё тарихида Амир Темур ва Темурийлар даври транспорт ва транзит муносабатларини ҳуқуқий тартибга солиш соҳасида мисли кўрилмаган институционал ва норматив чўққига эришган фундаментал босқич ҳисобланади. Тарқоқ ҳудудларни марказлашган империя остида бирлаштириш жараёни шариат, Ясо ва Тузуклар асосида бошқариладиган, бутун минтақани қамраб олувчи мустаҳкам ва хавфсиз транспорт-коммуникация инфратузилмасини яратишни тақозо этди. Бу даврда давлат транспорт тармоғини геосиёсий барқарорликнинг асосий кафолати сифатида қараб, ушбу тизим марказида фақатгина жосуслик ёки ҳарбий мақсадларни эмас, балки кенг қамровли фуқаролик-ҳуқуқий ва логистик функцияларни ҳам ўзида мужассам этган комплекс “ём” тизимини яратди. Натижада, давлат томонидан юридик кафолатланган транзит савдоси ҳамда мулк дахлсизлигини муҳофаза қилишнинг оммавий-ҳуқуқий механизмлари шаклланиб, замонавий транспорт ҳуқуқининг энг ёрқин тарихий прототиплари майдонга келди.



Марказий Осиё ҳудудида транспорт ва транзит муносабатларини ҳуқуқий тартибга солишнинг илк ўрта асрлардаги, хусусан, Амир Темур ва Темурийлар давридаги босқичи минтақа тарихида институционал ва норматив жиҳатдан энг юксак даражага кўтарилган давр ҳисобланади¹. XIV асрнинг иккинчи ярмида тарқоқ ва ўзаро низолар гирдобига ботган ҳудудларни ягона марказлашган давлат остида бирлаштириш жараёни ўзига хос мустаҳкам, узлуксиз ва хавфсиз ишлайдиган транспорт-коммуникация инфратузилмасини яратишни талаб этди. Бу даврда транспорт тизимининг ҳуқуқий мақоми шариат нормалари, туркий-мўғул одат ҳуқуқи (Ясо) ва бевосита давлат раҳбарининг фармонларини (Тузукларни) ўзида мужассам этган мураккаб юридик механизм асосида шаклланди. Давлат бутун империя бўйлаб карвон йўлларининг узлуксиз ишлашини нафақат иқтисодий эҳтиёж, балки геосиёсий барқарорликнинг бош кафолати сифатида баҳолаб, транспорт муносабатларини соф маъмурий-ошкора ҳуқуқ доирасида қатъий тартибга солди².

Темурийлар даврида транспорт инфратузилмасининг энг марказий ва ўзига хос юридик мақомга эга бўлган институти бу – “ям” ёки “ём”³ (бекат, почта-алоқа ва йўловчи ташиш) тизимидир⁴. Ём тизими шунчаки логистик тармоқ бўлмай, балки фаолияти қатъий давлат монополияси ва махсус низомлар билан тартибга солинадиган ҳарбий-маъмурий ва транспорт-коммуникация органи эди. Ушбу тизимнинг ҳуқуқий асосларини тадқиқ этишда тарихчи ва ҳуқуқшунос олимлар ўртасида турли хил баҳсли қарашлар мавжуд. Хусусан, шарқшунос академик В.В.Бартольд ўзининг фундаментал асарларида Темурийлар давридаги ём тизимини асосан мўғулларнинг чўл одат ҳуқуқидан кўчган, фақатгина ҳарбий жосуслик ва солиқ йиғиш мақсадларига хизмат қилган репрессив аппарат сифатида баҳолайди⁵. Бироқ, бизнинг қарашимизга кўра, бундай ёндашув масаланинг фақат бир томонини қамраб олади ва Темурийлар давридаги транспорт ҳуқуқининг цивилистик (фуқаролик) жиҳатларини инкор этади. Амир Темур даврида ём тизими нафақат давлат чопарлари ва ҳарбий элита учун, балки маълум миқдордаги бож (тўлов) эвазига йирик савдогарлар ва

¹ Керен Л. Садов А. Амир Темур ва Франция / Тўлдирилган ва қайта ишланган иккинчи нашр. – Тошкент: «Адолат», 2016. – 560 б.

² Сайфуддинова Р.А. Автомобиль йўлларининг ривожланиш тарихи ва алоқа йўллари. Профессор Қ.Ҳ.Азизов таҳрири остида. –Т.: ТАЙЛҚЭИ, 2020. – 154 б.

³ Ём (ёки Ям) тизими — бу ўрта асрларда Евроосиё қитъасида кенг тарқалган, дастлаб Чингизхон ва мўғуллар империяси томонидан яратилган ва кейинчалик бошқа давлатларда (жумладан, Темурийлар давлати ва Россия империясида) такомиллаштирилган қадимий почта, алоқа ва транспорт-эстафета тизимидир.

⁴ Гурлянд И. Я. Ямская гоньба в Московском государстве до конца XVII века. – Ярославль, 1900. – С. 29, 37.

⁵ Бартольд В.В. Сочинения. Т. II. Ч. 2. Работы по отдельным проблемам истории Средней Азии. – М.: Наука, 1964. – 969 с.



дипломатик миссияларнинг транзит ҳаракатланиши учун ҳам юридик хизмат кўрсатувчи комплекс транспорт-экспедиция институтига айлантирилган эди.

Рус олимларидан Т.Л.Мигунова ва Т.Г.Минееваларнинг қайд этишича, ўрта асрларда транзит савдонинг ривожланиши давлатларни мулк дахлсизлигини кафолатловчи махсус оммавий-ҳуқуқий нормаларни ишлаб чиқишга мажбур қилган⁶. Бу назария Амир Темур амалиётида ўзининг энг ёрқин ифодасини топади. “Темур тузуклари”да белгилаб қўйилган императив нормага кўра, савдо карвонларининг хавфсизлиги учун ўша ҳудуднинг ҳокими (беги ёки доруғаси) тўғридан-тўғри ва мутлақ жавобгар ҳисобланган. Агар бирор савдогарнинг юки йўлда ўғирланса ёки талон-торож қилинса, маҳаллий ҳоким нафақат жиноятчини топиши, балки йўқотилган мулкнинг қийматини ўз ёнидан (шахсий мулки ҳисобидан) тўлиқ қоплаб бериши шарт бўлган. Бу эса ҳозирги замон транспорт суғуртаси ва экспедиторларнинг объектив жавобгарлиги институтининг илк ўрта асрлардаги мукамал ва ўта қаттиққўл кўриниши бўлиб, маъмурий ҳуқуқбузарлик ва фуқаровий-мулкый жавобгарлик нормаларининг ўзида намоён қилган⁷.

Профессор Н.А.Духно транспорт ва давлат бошқарувининг тарихий ўзаро боғлиқлигини таҳлил қилар экан, транспорт тизимининг мураккаблашуви муқаррар равишда марказлашган ҳуқуқий бошқарув аппаратларининг пайдо бўлишига олиб келишини асослаб беради⁸. Темурийлар даврида бундай бошқарув марказлашуви савдо йўллариининг геометрик жиҳатдан аниқ режалаштирилишида ва карвонсаройлар мақомининг қонунлаштирилишида кўринади. Карвонсаройлар оддий тунаш жойлари эмас, балки экстерриториал мақомга яқин бўлган, ўз ички тартиб-қоидалари, қўриқлаш хизмати ва ҳаттоки низоларни ҳал қилувчи вакиллари (муҳтасиблар) мавжуд бўлган транспорт-логистика хаблари вазифасини бажарган. Карвонсарой мутасаддилари ва савдогарлар ўртасидаги ҳуқуқий муносабатлар аниқ келишувлар ва одат ҳуқуқи асосида тартибга солиниб, сақлаш учун топширилган юкнинг бутунлиги кафолатланган⁹.

⁶ 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.48-50.

⁷ Temur tuzuklari / Amir Temur Ko'ragon. – Т.: "IJOD-PRESS" nashriyoti, 2019. – 160 b.

⁸ Духно Н. А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы //Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – №. 3. – С. 57.

⁹ Ostonova G.R. Tarixiy obidalarimiz ma'naviy va madaniy merosimizdir.(Buxoro karvonsaroylari) // Образование наука и инновационные идеи в мире. – 2025. – Т. 83. – №. 6. – Б. 311-315.



Транспорт тизимини молиялаштириш ва йўл қурилиши соҳасидаги муносабатларнинг ҳуқуқий ечими ҳам бу даврнинг ноёб кашфиётларидан биридир. Кўпгина тарихчилар Темурийлар давридаги муҳташам кўприклар ва тош йўлларнинг қурилишини фақатгина давлат бюджети ёки ҳашар билан боғлайдилар¹⁰. Аммо юридик нуқтаи назардан чуқурроқ таҳлил қилинса, транспорт инфратузилмасини сақлаш ва ривожлантиришда ислом ҳуқуқининг «вақф» институти фаол қўлланилганлигини кўриш мумкин. Йирик савдогарлар, амалдорлар ва ҳукмдорлар ўз мулкларидан тушадиган даромадларни алоҳида кўприклар, қудуқлар ва карвонсаройларни таъмирлаш учун вақф мулки сифатида бириктириб қўйганлар. Бу эса транспорт инфратузилмасини узлуксиз молиялаштиришнинг барқарор хусусий-ҳуқуқий ва диний-ҳуқуқий механизмини яратди ҳамда йўлларнинг фақат давлат ғазнасига қарам бўлиб қолишининг олдини олди¹¹.

Транзит савдоси ва транспорт ҳаракатини солиққа тортиш, хусусан, фискал ҳуқуқ масалалари Темур ва Темурийлар қонунчилигининг энг баҳсли ва мураккаб йўналишларидан бири бўлган. Олим В.М.Корякин транспорт ҳуқуқи генезисида транспорт воситалари эгаларидан ундириладиган йиғимлар тизимининг тадрижий ривожини давлатнинг иқтисодий қудратини белгилаб берганлигини қайд этади¹². Темурийлар даврида бу йиғимлар «тамға», «бож» ва «тарғу» каби турларга бўлинган бўлиб, уларнинг миқдори ва ундириш тартиби қатъий регламентация қилинган¹³. Амир Темур ўз қонунларида маҳаллий беклар томонидан савдогарлардан белгиланганидан ортиқча ёки ноқонуний солиқ ундиришни қатъиян тақиқлаган ва бундай хатти-ҳаракатларни давлат жинояти даражасига кўтарган. Масалан, Тарихий манбаларга кўра, 1404 йили Амир Темурнинг етти йиллик ҳарбий юришидан қайтиши чоғида (Мурғоб дарёси яқинида) Чичикту аҳолиси доруғаларнинг ноқонуний солиқ сиёсатидан норози бўлиб шикоят қилган. Халққа нисбатан адолатсизлик қилган ушбу мансабдор шахс Амир Темурнинг қатъий буйруғи билан зудлик билан дорга осиб ўлдирилган¹⁴. Шу тариқа, транзит божларининг сунъий равишда камайтирилиши ва тартибга солиниши бугунги кун тили билан айтганда, миллий логистика йўлақларининг

¹⁰ Насритдинов Қ.М. Халқ қурилишлари: тарихи ва таҳлили // Андижон давлат университети илмий хабарномаси, 2009 йил 4-сон. – Б.39-41.

¹¹ Муқимов З. Ўзбекистон давлати ва ҳуқуқи тарихи. Олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. – Т.: “Адолат”, 2003. – 280 б.

¹² Корякин В.М. Генезис транспортного права России //Аграрное и земельное право. – 2016. – №. 3(135). – С.21.

¹³ Хамидова З.А. Хунармандчилик фаолиятини давлат томонидан қўллаб-қувватлашнинг замонавий ва ретроспектив жиҳатлари (Амир Темур даври мисолида). – Т.:“DIMAL”нашриёти, 2022. – Б.37.

¹⁴ Абдуллаев М. Ғ. Амир Темур ва Темурийлар даврида аграр муносабатларда солиқ сиёсати //





халқаро майдондаги жозибадорлигини оширишга қаратилган прагматик транспорт-иқтисодий сиёсатнинг ёрқин намунаси, деб ҳисоблаймиз.

Халқаро транспорт муносабатлари ва дипломатик иммунитет масалалари ҳам илк бор айнан шу даврда ўзининг мукаммал ҳуқуқий шаклига эга бўлди. Европа эчилари (масалан, Руи Гонсалес де Клавихо) ва хорижий савдогарларга берилган махсус давлат ёрлиқлари ва пайзалар (белгилар) аслида замонавий халқаро транспорт визалари ва транзит рухсатномаларининг қадимий кўриниши эди¹⁵. Бу ҳужжатлар ўз эгасига нафақат империя ҳудудида эркин ҳаракатланиш, балки ём бекатларидаги от-уловлардан ва озиқ-овқат захираларидан устувор равишда фойдаланиш, шунингдек, ҳар қандай маҳаллий солиқлардан озод бўлиш (иммунитет) ҳуқуқини кафолатлаган¹⁶. Бу орқали Темурийлар давлати халқаро транспорт-логистика муносабатларида хорижий ташувчиларга нисбатан энг кўп қулайлик яратиш тамойилини минг йиллар аввалроқ амалиётга жорий қилган десак, муболаға бўлмайди.

Темурийлар даврида давлат йўлларнинг хавфсизлиги, ём бекатларининг ишлаши ва божларнинг ундирилиши устидан мутлақ императив назоратни ўрнатган бўлса-да, савдогарлар, карвонбошилар ва экспедиторлар ўртасидаги юк ташиш, суғурта, зарарни тақсимлаш (масалан, йўлда ҳалок бўлган ҳайвонлар ёки бузилган товарлар учун жавобгарлик) каби муносабатларни диспозитив тарзда, яъни тарафларнинг эркин келишуви ва анъанавий савдо одатларига (*lex mercatoria*) топшириб қўйган. Шунингдек, транспорт инфратузилмасини ҳимоя қилишда махсус ҳуқуқ-тартибот тузилмаларининг роли алоҳида ажралиб туради. Савдо йўлларини кўриқлаш учун жалб қилинган «тутқовул» ва «рахдор» деб номланган махсус қуролли гуруҳларнинг фаолияти бевосита ҳозирги транспорт полицияси ва йўл-патрул хизматларининг функцияларини такрорлаган¹⁷. Улар нафақат карвонларни талончилардан ҳимоя қилган, балки йўллардаги ҳаракатланиш тартибини назорат қилган, контрабанда ва қурол-яроғларнинг ноқонуний транзитига қарши курашган. Бизнинг фикримизча, уларнинг фаолияти фақат жисмоний куч ишлатишга эмас, балки аниқ ҳужжатли назоратга (йўл хатлари ва тамғаларни текширишга)

¹⁵ Исоков Л.Х. Миграция ҳуқуқи тарихи [Монография] – Тошкент: Ўзбекистон Республикаси Ҳуқуқни муҳофаза қилиш академияси, 2026. – Б.61.

¹⁶ Сайфуддинова Р.А. Автомобиль йўлларининг ривожланиш тарихи ва алоқа йўллари. Профессор Қ.Х.Азизов таҳрири остида. –Т.: ТАЙЛҚЭИ, 2020. – 154 б.

¹⁷ Ўзбекистон дипломатияси тарихи (қадимги замонлардан ҳозирги кунгача) 6-жилд. – Тошкент: «O‘zbekiston», 2019. – Б.196.



асосланганлиги, транспорт хавфсизлиги соҳасидаги ҳуқуқни муҳофаза қилиш фаолиятининг институционаллашувидан далолат беради.

Шу аснода, Амир Темури ва Темурийлар даврида Ўзбекистон ҳудудида транспорт муносабатлари стихияли ва тарқоқ ҳолатдан чиқиб, юксак даражада марказлашган, давлат томонидан юридик кафолатланган ва қатъий молиявий-маъмурий низомларга бўйсундирилган яхлит ҳуқуқий тизимга айланди. Ушбу даврдаги транзит хавфсизлиги, солиқ имунитетлари, инфратузилмани молиялаштиришнинг ноанъанавий усуллари ҳамда давлат ва хусусий ташувчилар ўртасидаги ҳуқуқий мувозанат каби омиллар замонавий логистика ва транспорт ҳуқуқининг кўплаб концептуал асослари учун тарихий прототип вазифасини ўтади. Бу эса, ўз навбатида, миллий транспорт ҳуқуқимиз тарихи шунчаки Европа ёки Россия қонунчилигининг такрорланиши эмас, балки ўзининг чуқур, мустақил ва жаҳон цивилизациясига таъсир кўрсатган буюк тарихий илдизларига эга эканлигини илмий жиҳатдан тасдиқлайди.

