

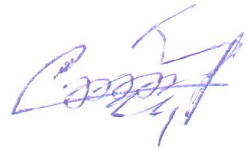
ДОНИШГОҶИ МИЛЛИИ ТОҶИКИСТОН

ВБД: 351.811.12(575.3)

ТКБ: 39.311(2Т)

С-80

Бо ҳуқуқи дастнавис



СУЛТОНЗОДА ШОҲКАРИМ СУЛТОН

ТАНЗИМИ ҲУҚУҚИИ ФАЪОЛИЯТИ СОҲИБКОРӢ ДАР БАХШИ СОХТМОНИ РОҲҲОИ АВТОМОБИЛГАРД ДАР ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии номзади илмҳои
ҳуқуқшиносӣ аз рӯи ихтисоси 5.5.3. Ҳуқуқи маданӣ; ҳуқуқи соҳибкорӣ;
ҳуқуқи оилавӣ; ҳуқуқи байналхалқии хусусӣ

Душанбе – 2026

Диссертатсия дар кафедраи ҳукуки соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон иҷро гардидааст.

Рохбари илмӣ:

Мирзозода Парвон Зайналобуди – доктори илмҳои ҳуқуқшиносӣ, профессор, декани факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон.

Муқарризони расмӣ:

Меликов Умрилло Асадуллоевич – доктори илмҳои ҳуқуқшиносӣ, профессори кафедраи ҳуқуки факултети ҳуқуқ ва гумруки Донишгоҳи байналмилалии сайёҳӣ ва соҳибкории Тоҷикистон;

Абдуллозода Ёқуб Маҳмадисуф – номзади илмҳои ҳуқуқшиносӣ, сармутахассис-масъули парвандаҳои махсусан муҳимми Раёсати кадрҳо ва корҳои махсуси Суди Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон.

Муассисаи пешбар:

Муассисаи таълимии таҳсилоти олии касбии «Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон» (ш. Душанбе).

Ҳимояи диссертатсия санаи «14» апрели соли 2026, соати 09⁰⁰ дар чаласаи шурои диссертатсионии 6D.KOA-018 назди Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (734025, ш. Душанбе, к. Буни Ҳисорак, бинои 11, ошёнаи 1, толори шурои диссертатсионии факултети ҳуқуқшиносии ДМТ) баргузор мегардад.

Суроға: Қодиров Н.А. master.nek@mail.ru. (тел: 905808686).

Бо мазмуни диссертатсия дар сомонаи www.tnu.tj ва Китобхонаи марказии илмии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон бо нишони 734025, ш. Душанбе, хиёбони Рӯдакӣ 17, шинос шудан мумкин аст.

Автореферат «___» _____ соли 2026 тавзеъ шудааст.

**Котиби илмии шурои диссертатсионӣ,
номзади илмҳои ҳуқуқшиносӣ, дотсент**



Қодиров Н.А.

МУҚАДДИМА

Мубрамии мавзӯи таҳқиқот. Бо дарназардошти хусусиятҳои ҷуғрофии Тоҷикистон, ки 93% қаламравашро кӯҳҳо фаро гирифтаанд ва танҳо 7%-ро заминҳои ҳамвор ташкил медиҳанд, эҳтиёҷ ба сохтмони роҳҳои муосири автомобилгард беш аз пеш муҳим аст. Таъмиру барқарорсозӣ ва навсозии ин роҳҳо яке аз вазифаҳои меҳвари давлат ба шумор меравад. Тавре ки дар Паёми Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон мухтарам Эмомалӣ Раҳмон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» зикр гардидааст: «Бо мақсади раҳо намудани кишвар аз бунбасти коммуникатсионӣ ва ба кишвари транзитӣ табдил додани он Ҳукумати мамлакат аз нахустин солҳои соҳибистиклолӣ, бо вучуди вазъи душвори иқтисодиву молиявӣ, тамоми захираву имкониятҳоро сафарбар намуд. Дар даврони соҳибистиклолӣ дар кишвар 58 лоиҳаи сармоягузори давлатӣ дар самти сохтмону таҷдиди роҳҳои мошингард ва роҳи оҳан, бунёди инфрасохтори онҳо ва таҳким бахшидани иқтидори техникии соҳа ба маблағи 37,9 миллиард сомонӣ амалӣ гардида, ҳоло корҳо дар ин самт бомаром идома доранд.

Дар ояндаи наздик роҳҳои Тоҷикистон ба сифати долони транзитӣ ва иқтисодии «Чин, Тоҷикистон, Афғонистон» ва «Чин, Тоҷикистон, Ўзбекистон, Туркменистон, Эрон, Туркия, Аврупо», инчунин, «Тоҷикистон, Чин, Покистон» истифода хоҳанд шуд [5].

Танҳо дар соли 2025, 23 километр роҳҳои мошингард ба маблағи 5.4 миллиард сомонӣ бо талаботи байналмилалӣ бунёд гардида, ба истифода дода шуданд. Дар се соли оянда дар шаҳри Душанбе 40 километр роҳҳои мошингард бо 7 эстакада бо арзиши умумии зиёда аз 3 миллиард сомонӣ сохта, ба истифода дода мешаванд.

Қобили зикр аст, ки солҳои охир сохтмон ва ба истифода додани роҳҳои маҳаллӣ вусъати тоза гирифта, танҳо дар соли 2026 сохтмону азнавсозии 300 километр роҳҳои автомобилгарди байналмилалӣ ба маблағи умумии 3 миллиард сомонӣ оғоз мегардад» [5].

Барои панҷ-шаш соли минбаъда, нақшаи мушаххасе тарҳрезӣ шудааст, то роҳҳои байналмилалӣ ва дохилии кишвар ба стандартҳои ҷаҳонӣ мувофиқ гарданд. Ин иқдом имкон медиҳад, ки Тоҷикистон ба як кишвари транзитӣ мубаддал гашта, заминаи мустақкам барои рушди иқтисод ва бехбуди сатҳи зиндагии мардумро фароҳам созад. Дар баробари ин, нигохдории самаранок ва истифодаи дурусти роҳҳои навсохташуда яке аз масъалаҳои муҳим боқӣ мемонад [6].

Раванди босамари роҳсозӣ дар пешрафти иқтисод ва ҷаҳолияти соҳибкорӣ нақши бориз дорад. Гарчанде дар солҳои охир ҷаҳолияти

соҳибкорон, дар ин самт густариш, маблағгузорӣ афзоиш ёфта, кори ширкатҳои сохтмонӣ пурзӯр шудааст, мушкилоти зиёде ҳанӯз боқист, ки ҳалли онҳо ба ислоҳоти қонун ниёз дорад. Аз ҷумла, бояд речаи ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард мушаххас шавад: оё онҳо ашёи манкуланд ё ғайриманқул, ҷузъи маҷмуи ягонаи инфрасохтор ҳастанд ё объекти ҳаттӣ? Оё роҳҳо метавонанд ба моликияти хусусӣ гузаранд ва тартиби идоракунии онҳо чӣ гуна бояд бошад? Ин саволҳо то ҳол бечавоб мондаанд.

Масъалаи дигар, мутобиқати роҳҳо ба талаботи иқтисоди бозор аст. Имрӯз, ширкатҳои ғайридавлатӣ дар соҳаҳои, ки қаблан танҳо дар дасти давлат буданд, нақши муҳим доранд ва дар рушди иқтисод саҳми онҳо назаррас аст. Дар баҳши роҳсозӣ низ фаъолияти онҳо афзоиш ёфтааст. Таҷриба нишон медиҳад, ки нигоҳдории роҳҳо аз ҷониби ташкилотҳои хусусӣ, ҳатто агар пулакӣ бошад, барои ҳар ду ҷониб судманд аст ва талабот ба чунин ширкатҳо нисбат ба муассисаҳои давлатӣ бештар мешавад.

Замин ҳамчун моликияти давлат бояд ба таври мақсаднок истифода шавад ва яке аз самтҳои муҳимми он бунёди роҳҳои автомобилгард аст, ки ба манфиати мардум хидмат мекунад.

Сиёсати давлатӣ ва адабиётҳои ҳуқуқӣ собит месозанд, ки замин дар оянда низ ҳамчун моликияти истисноии давлат, тавре ки дар Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон омадааст, боқӣ хоҳад монд [1]. Бо вучуди ин, қонунгузорӣ роҳҳои мухталифиро барои кафолати истифодаи замин ба манфиати мардум пешниҳод мекунад. Яке аз самтҳои муҳимми истифодаи замин бунёди роҳҳои автомобилгард аст, ки ҳамчун афзалият дар истифодаи захираҳои замин эътироф шудааст. Дар ин замина, омӯзиши ҳолати ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард торафт аҳаммияти бештар пайдо мекунад.

Истифодаи оқилонаи заминҳое, ки барои сохтмони роҳҳо чудо шудаанд, дар рушди иқтисоди кишвар саҳми бузург дорад. Бо густариши муносибатҳои бозоргонӣ ва пайдоиши моликияти хусусӣ, аз ҷумла имкони соҳибӣ кардани роҳҳои автомобилгард аз ҷониби шахсони алоҳида, зарурати таҳлили ҳуқуқии ин масъала боз ҳам муҳимтар мегардад. Зеро ҳам нафарони алоҳида ва ҳам ширкатҳо метавонанд бо роҳҳои гуногун аз ин дороии давлатӣ истифода баранд. Аз ин рӯ, танзими ҳуқуқии ин раванд ва баррасии он аз нигоҳи илмӣ ниҳоят зарур аст.

Дар Тоҷикистон беш аз 90% мусофиркашонӣ ва 70% боркашонӣ тавассути роҳҳои автомобилгард сурат мегирад. Дар солҳои охир, беш аз 38 лоиҳаи сармоягузори хориҷӣ баҳри бунёди роҳҳо ҷалб шуда, зиёда аз 2000 километр роҳ ба истифода дода шуд. Афзоиши сармоягузорӣ ва тавсеаи муносибатҳо дар ин соҳа мушкилоти навро ба миён овардааст, зеро роҳҳои

автомобилгард дигар танҳо дар ихтиёри давлат нестанд ва метавонанд аз ҷониби субъектҳои дигар низ идора ё истифода шаванд [27]. Баъзе аз монеаҳои мавҷуда инҳоянд: нокифоягии қонунгузорӣ, нарасидани таҳқиқоти ҷиддии илмӣ, рушд наёфтани шуури иқтисоди бозор, такмил наёфтани тартиби интиқоли ҳуқуқи моликият ба шахсони ғайридавлатӣ, бақайдгирӣ ва назорати ҷунин объектҳо.

Омузиши амики роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқӣ, унсури муносибатҳои соҳибкорӣ ва дороии қобили муомилаи маданӣ яке аз масъалаҳои асосии ин таҳқиқот аст. Баррасии ин мавзӯ аз нигоҳи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва ҳуқуқи маданӣ бисёр муҳим аст.

Дар шароити муосир масъалаҳои истифодаи роҳҳои автомобилгард ва ба иҷора додани онҳо дар низоми сиёсати давлатӣ ва фаъолияти иқтисодӣ аҳамияти хосса касб намуда, зарурати такмили заминаи меъёрӣ-ҳуқуқиро дар ин соҳа пешакӣ муайян менамоянд.

Гарчанде Қонуни махсус «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ» [4] дар Ҷумҳурии Тоҷикистон қабул шуда бошад ҳам, ҳолигҳои қонунгузорӣ дар ин самт ҳанӯз зиёданд, баҳусус бо дарназардошти тағйироти босуръати муносибатҳои муосир. Қонунгузорӣ танҳо мафҳуми умумии роҳҳоро муайян карда, имкони соҳибӣ қардани онҳоро аз ҷониби субъектҳои ҳусусӣ пешбинӣ намудааст, аммо ҷузъиёти ин равандро мушаххас накардааст. Ин боиси пайдоиши ихтилофот дар қонунгузорӣ ва рушд наёфтани танзими ҳуқуқии роҳҳо шудааст. Таҳлили илмӣ ва баррасии ҷиддии ин масъала метавонад заминаро барои рушди дурусти ин муносибатҳо фароҳам созад.

Бо ба даст овардани истиқлолият ва қабули барномаҳо, стратегияҳо ва концепсияҳои гуногун ҷиҳати раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ, ташаккули тижорати дохилӣ, рушди сайёҳӣ ва пешрафти маҳалҳо, сохтмони роҳҳои автомобилгард суръати тоза гирифт. Санадҳои муҳим, аз қабили Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон дар бораи “Қоидаҳои истифодаи роҳҳои автомобилгард дар Ҷумҳурии Тоҷикистон” [3], Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 [6] ва Барномаи мақсадноки давлатии рушди маҷмааи нақлиёти ҚТ то соли 2025 [2], дар ин раванд қабул шудаанд.

Субъектҳои муносибатҳои соҳибкорӣ вобаста ба намуди фаъолиятшон гуногунанд ва ҳуқуку уҳдадорихои мухталиф доранд. Объектҳои ин муносибатҳо низ фарқ мекунанд: масалан, дар баҳши қарздиҳӣ онҳо аъсор ё коғазҳои қиматноканд, дар ҳоле ки дар соҳаи роҳсозӣ, роҳҳои автомобилгард ва маводи истифодашаванда дар сохтмон объектҳои асосӣ мебошанд.

Муносибатҳо дар ин бахш мураккаб буда, бо соҳаҳои мухтасифи ҳуқуқ танзим мешаванд. Танзими ҳуқуқии роҳсозӣ ҷанбаҳои гуногун дорад: танзими давлатӣ ҳанӯз ҳам бартарӣ дорад, аммо танзими хусусӣ, бахусус дар сохтмони инфрасохтори иқтисодӣ ва мудофиавӣ, рӯ ба афзоиш аст. Ин бештар дар шартномаҳои, ки ба бунёди роҳҳои автомобилгард нигаронида шудаанд, мушоҳида мешавад.

Аз нигоҳи қонунгузорӣ ва назарияи ҳуқуқ, мафҳуми роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти мушаххаси ҳуқуқи маданӣ ҳанӯз қомилан муайян нашудааст. Нокифоягии тарҳрезии Қонуни ҚТ “Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ” боиси тафсирҳои гуногун дар санадҳои зерқонунӣ ва амалияи ҳуқуқӣ гашта, муомилоти роҳҳоро дар доираи ҳуқуқи маданӣ душвор сохтааст.

Ба назар мерасад, ки роҳҳои автомобилгард бояд ҳамчун дороии мустақили ғайриманқул, ки аз маҷмуи моликият иборат аст, муайян шаванд.

Дар ин соҳа мушкilotи зиёд вучуд дорад, аз ҷумла рақобати шадид, ки барои соҳибкорони нав ворид шудан ба ин бозорро мушкil мегардонад.

Бо вучуди ин, дар Тоҷикистон барои фаъолият дар соҳаи роҳсозӣ то андозае шароит фароҳам аст. Сохтмони босуръати роҳҳо, зиёд будани лоиҳаҳои амалишаванда ва маблағгузориҳои бесобиқа соҳибкоронро ба таъсиси ширкатҳои паймонкорӣ барои бунёди роҳҳо ҳавасманд мекунад.

Новобаста аз он ки дар ҚТ масъалаи боркашонӣ тавассути роҳҳои нақлиётӣ баррасӣ гардидааст, таҳлили заминҳои таъиноташон гуногун мавриди таҳқиқи олимони қарор гирифтааст, аммо то ҳол замин, ки дар он роҳҳои автомобилгард бунёд мегарданд, ё ин ки ҳолати ҳуқуқии ҳуди роҳҳои автомобилгард дар сатҳи қонунгузорӣ ҷои худро наёфтааст. Аз ин рӯ, аз нигоҳи илмӣ-назариявӣ таҳқиқоти диссертатсионии мазкур муҳим ба ҳисоб меравад.

Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ. Асоси назариявии диссертатсияро қорҳои илмӣ-таҳқиқотӣ ташкил медиҳанд, ки ба масъалаҳои умумии объекти ҳуқуқ, таърихи он, шартномаи консессионӣ ва иҷораи қитъаи замин бахшида шудаанд. Аз ҷумла, қорҳои илмӣ олимони ватанӣ: Ш.К. Ғаюризода [19], А.Д. Ғафурзода [8], Э.С. Насриддинзода [12], Ф.М. Нодиров [20], С. Нарзулаев [25], М.А. Маҳмудзода [11], П.З. Мирзозода [24], В.А. Ойгензихт [13], М.З. Раҳимзода [14], Д.Ш. Сангинзода (Сангинов) [15], Ф.С. Сулаймонов [17], Ф.Т. Тоҳиров [10], Ш.Т. Тағойназаров [21], Р.Ш. Шарофзода (Сотиволдиев) [16], Н. Шонасридинов [20] ва дигарон фарогири масъалаҳои зикргардида мебошанд. Мавзӯи таҳқиқоти диссертатсионӣ аз мадди назари олимони хориҷӣ низ берун намондааст. М.И. Брагинский [7], Г.М. Заяханов [22], Н.В. Курамжина [23], А.Т. Наниев [26], П.С. Озеров [18],

А.П. Сергеев [9] ва чанде дигарон оид ба паҳлӯҳои гуногуни мавзуи мазкур таҳқиқот анҷом додаанд. Аммо дар Ҷумҳурии Тоҷикистон то ҳол таҳқиқоти диссертатсионии алоҳида дар ин самт анҷом дода нашудааст. Аз ҷумла, аксарияти ҷанбаҳои роҳҳои автомобилгард, ки танзими махсусро талаб менамоянд, ҳанӯз коркард нашудаанд. Диссертатсияи мазкур баҳри бартараф намудани ин ҳолигӣ дар илми ҳуқуқшиносии Тоҷикистон равона гардидааст.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо ва ё мавзӯҳои илмӣ. Таҳқиқоти диссертатсионӣ дар доираи мавзуи кори илмӣ-таҳқиқотии кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (минбаъд – ДМТ) дар мавзӯҳои «Танзими шартномавӣ ва иҷрои уҳдадорӣ дар баҳши соҳибкорӣ» барои солҳои 2016-2020 ва «Таҳқиқи назариявӣ ва амалии танзими ҳуқуқи муносибатҳои соҳибкорӣ ва сайёҳӣ» барои солҳои 2021-2025 анҷом дода шудааст.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади таҳқиқот. Мақсади таҳқиқоти диссертатсионӣ омӯзиши масъалаҳои назариявӣ, амалӣ ва муқаррароти ҳуқуқие мебошад, ки ҳолати ҳуқуқи роҳҳои автомобилгард ва гардиши онҳоро дар муомилоти маданӣ ба тартиб мебарорад. Ин таҳқиқот ба ҷустуҷӯи роҳҳои ҳалли мушкилот ва пешниҳоди тавсияҳо барои беҳтар кардани конунгузорӣ нигаронида шудааст.

Вазифаҳои таҳқиқот. Бо мақсади расидан ба ин ҳадафҳо, муаллиф дар чараёни таҳқиқ вазифаҳои зеринро пеш гузоштааст:

- шарҳи куллии хусусиятҳои муносибатҳои соҳибкорӣ дар самти бунёди роҳҳои автомобилгард;
- баррасии низомии идоракунии давлатӣ дар фаъолияти соҳибкорӣ марбут ба сохтмони роҳҳои автомобилгард;
- муайян кардани пояҳои таърихӣ эволютсияи конунгузорӣ дар бораи рушд ва сохтмони роҳҳои автомобилгард дар давраҳои мухталиф, ҳамроҳ бо таҳлили сарчашмаҳои танзимкунандаи ин соҳа;
- ташаккул додани тасаввуроти мушаххас ва асоснок кардани эътирофи роҳҳои автомобилгард ҳамчун унсuri ҳуқуқӣ;
- таҳқиқ ва арзёбии шартномаҳои паймонкорӣ дар доираи сохтмони роҳҳои автомобилгард ва роҳҳои ҳалли монеаҳои марбут ба онҳо;
- тавзеҳи ҳуқуқ ва уҳдадорӣҳои ҷонибҳои шартномаи паймонкорӣ дар ин бахш, инчунин омӯзиши мақоми ҳуқуқи онҳо;

– кушодани мушкilotи марбут ба масъулияти молиявӣ ва молумулкӣ дар сурати нақзи шартҳои шартномаи паймонкорӣ дар чараёни бунёди роҳҳои автомобилгард;

– омода кардани пешниҳодҳо ва тавсияҳо ҷиҳати тақмили қонунгузорӣ ва беҳсозии амалияи татбиқи ҳуқуқ дар соҳаи сохтмони роҳҳои автомобилгард.

Объекти таҳқиқот. Объекти таҳқиқотро муносибатҳои ҷамъияти ташкил медиҳанд, ки дар чараёни сохтмони роҳҳои автомобилгард ба вучуд меоянд.

Мавзӯи (предмет) таҳқиқот. Мавзӯи таҳқиқоти диссертатсиониро андешаву назари олимони оид ба танзими ҳуқуқи сохтмони роҳҳои автомобилгард, муқаррароти қонунгузорӣ ва амалияи ҳуқуқтатбиқсозӣ дар ин соҳа ташкил медиҳад.

Марҳила, макон ва давраи таҳқиқот (доираи таърихӣ таҳқиқот). Таҳқиқоти илмӣ мазкур доираи таърихӣ ба худ ҳос дорад, чунки аз марҳилаи тасдиқи мавзӯ, ҷамъоварии маводҳои таҳлилӣ, тасвӣб, амалинамоии натиҷаҳои ҳосилшуда ва муҳокимаи он дар ҷаласаҳои кафедра мебошад. Макони таҳқиқоти мазкур кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ буда, заминаҳои инсонӣ, моддӣ-техникӣ ва зеҳнӣ вучуддошта, барои анҷоми ин таҳқиқоти муҳим мусоидат намуданд. Давраи омода намудани таҳқиқоти мазкур фарогири солҳои 2018 – 2025 мебошад.

Асосҳои назариявии таҳқиқот. Асосҳои назариявии таҳқиқоти диссертатсияро қорҳои илмӣ-назариявии олимони ватанӣ хориҷӣ, аз ҷумла В.А. Ойгензихт, Ф.Т. Тоҳиров, Ш.Т. Тағойназаров, Ш.К. Ғаюризода, Р.Ш. Шарофзода, М.З. Раҳимзода, Д.Ш. Сангинзода, М.А. Маҳмудзода, Н. Шонасридинов, А.Д. Ғафурзода, Ф.М. Нодиров, П.З. Мирзозода, Г.М. Заяханов, Н.В. Курамжина, П.С. Озеров, А.П. Сергеев ва дигарон ташкил медиҳанд.

Асосҳои методологии таҳқиқот. Дар диссертатсия усулҳои умумиилмӣ ва махсуси илмӣ мавриди қорбаст қарор гирифтааст. Аз ҷумла, усулҳои умумиилмӣ, диалектикӣ, функционалӣ, таҳлили низомнок, пешгӯии илмӣ ва усулҳои мантиқии мушоҳида, таҳлил ва синтез дар диссертатсия истифода шудаанд. Аз усулҳои махсуси илмӣ бошад, усули шаклӣ-мантиқӣ, таърихӣ-ҳуқуқӣ ва муқоисавӣ-ҳуқуқӣ бештар ба қор бурда шудаанд.

Заминаҳои эмпирикӣ. Заминаи меъёрии таҳқиқоти диссертатсияро Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон “Дар бораи роҳҳои

автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ” ва дигар санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ ташкил медиҳанд. Дар диссертатсия консепсия, стратегия, барномаҳои давлатӣ ва дигар санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ истифода шудаанд.

Навгониҳои илмӣ таҳқиқоти диссертатсионӣ дар он ифода меёбад, ки нахустин пажӯҳиши мукаммали илмӣ оид ба проблемаҳои танзими ҳуқуқии муносибатҳо дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард ва ҳуди фаъолият доир ба сохтмони роҳҳои автомобилгард дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳисоб меравад. Дар диссертатсия тамоми паҳлуҳои танзими ҳуқуқии сохтмони роҳҳои автомобилгард таҳқиқ шудаанд.

Чунончи, муаллиф маҷмуи масъалаҳои зеринро баррасӣ намудааст, ки дар илми ҳуқуқшиносии муосир навгонӣ маҳсуб меёбад:

- ташаккул ва рушди танзими ҳуқуқӣ оид ба сохтмони роҳҳои автомобилгард дар марҳилаҳои мухталифи таърих, аз ҷумла дар замони муосир муайян карда шудааст;

- хусусиятҳои ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ таҳлил карда шудаанд;

- хусусиятҳои танзими шартномавии муносибатҳои паймонкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард муайян карда шудааст;

- тавсифи умумии иштирокчиёни муносибатҳои ҷамъиятии аз иҷрои шартномаи паймонкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард бавҷудмеомада баррасӣ гардидааст;

- ҷавобгариҳои тарафҳо барои вайрон намудани уҳдадориҳои шартномавӣ таҳлил гардида, ҳолатҳо ва асосҳои, ки сабаби қатъ гардидани шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард мегарданд, асоснок карда шудааст.

Нуктаҳои илмӣ ба ҳимоя пешниҳодшаванда. Ба ҳимоя нуктаҳои зерин пешниҳод мегарданд, ки онҳо навгониҳои таҳқиқоти диссертатсиониро ифода мекунанд:

1. Муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши бунёди роҳҳои автомобилгард маҷмуи муносибатҳои ҷамъиятианд, ки дар натиҷаи сабти давлатӣ, идоракунии ва назорати фаъолияти субъектҳои соҳибкорӣ шакл мегиранд. Ин робитаҳо баҳри сохтмони босифати роҳҳо дар минтақаҳои дорои релефи печида, истифодаи мақсадноки қитъаҳои замин, ҳифзи саломатии аҳоли ва ҳамчунин чараҳои иҷрои корҳои соҳибкорӣ, аз қабili омодагии геодезӣ бо истифода аз аксбардории топографӣ, омӯзиши сохтори рельеф, хок, ковокиҳои замин ва манбаъҳои об дар он минтақа нигаронида шудаанд.

Муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳо дорои вижагиҳои хосанд:

а) инҳо дар чараҳои гирифтани иҷозатномаҳо ташаккул меёбад;

б) пойбандӣ ба шартҳои иҷозатнома заминаи асосии фаъолияти соҳибкориро ташкил медиҳад, аз ин рӯ, мақомоти давлатӣ пайваста ва бемайлони иҷрои онҳоро зерин назар қарор медиҳанд;

в) ин муносибатҳо дар заминаи моликияти истисноии давлат ба вуҷуд меоянд;

г) масъулияти соҳибкор дар ин муносибатҳо ҳатто пас аз анҷоми кор ва қабули он аз ҷониби фармоишгар ба муддати тулонӣ боқӣ мемонад;

д) ин муносибатҳо аз лиҳози иқтисодӣ ва стратегӣ аҳаммияти бузург доранд.

2. Таърихи инкишофи қонунгузорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард аз 5 марҳила иборат аст: марҳилаи аввал аз пайдоршавии Ҳокимияти Шуравӣ то соли 1929, ки дар ин давра қонунгузории баҳши роҳҳои автомобилгард аз санадҳои иборат буд, ки аслан ба идоракунии давлатии роҳҳои автомобилгард равона гардида буд; марҳилаи дувум, ки аз барномаи бузурги сохтмонӣ дар ҷумҳурӣ маншаъ гирифта, солҳои бунёди аввалин роҳҳо бо сангфаршшударо дар бар мегирад ва ба таҳияи нақшаи панҷсолаи якум ва дуум рост меояд; марҳилаи сеюм – солҳои Ҷанги Бузурги Ватанӣ дар бар мегирад, ки дар он солҳо афзалияти аввалиндараҷа ба ҳатти ҷабҳа дода мешуд, аз ин рӯ, бунёди роҳҳои автомобилгард дар зинаи дуум қарор гирифт; марҳилаи чорум солҳои 1946 то 1990-ро дар бар мегирад, ки аз шаклирии Вазорати нақлиёти автомобилҳои ҶШС Тоҷикистон то ҷалби колхозҳову совхозҳо дар сохтмони роҳҳои автомобилгардро дар назар дорад. Дар ин давра фаъолияти қонунҷодкунӣ ба ташкили ҳамкориҳои баҳши давлатӣ ва ҷамъиятӣ равона равона шуда буд; марҳилаи панҷум дар даврони Истиқлоли давлатӣ, ки дар он сохтмони роҳҳои автомобилгард тобиши нав касб намуданд, чунки яке аз ҳадафҳои стратегияи давлат маҳз баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ ба ҳисоб меравад.

3. Танзими давлатӣ дар баҳши муносибатҳои соҳибкорӣ марбут ба бунёди роҳҳои автомобилгард, як маҷмуи тадбирҳои ҳуқуқӣ, ки хусусияти иҷроӣ, ҳавасмандсозӣ ва назоратиро дар бар гирифта, баҳри расидан ба ҳадафҳои дурнамои стратегӣ ва иҷтимоию иқтисодӣ нигаронида шудааст. Ин раванд аз тарафи ниҳодҳои масъули давлатӣ масъул нисбат ба субъектҳои соҳибкорӣ татбиқ мегардад.

Идоракунии давлатӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳои автомобилгард маънои даҳолати мақсадноки давлат ба муносибатҳои соҳибкориро дорад, ки ин даҳолат дар ҷаҳорҷӯи муқаррароти қонун аз ҷониби мақомоти салоҳиятдор амалӣ мешавад. Мавзӯи идоракунии давлатии ин соҳа муносибатҳои мебошанд, ки ба омӯзиши қитъаҳои замин ва баланд

бардоштани самаранокӣи роҳҳои автомобилгард рабт доранд. Ҳадафи калидии идоракунии давлатии ин соҳа ноил шудан ба дурнамои стратегии Ҷумҳурии Тоҷикистон, аз қабili раҳӣ аз анклавҳои коммуникатсионӣ, тавсеаи фаъолияти соҳибкорӣ ва инкишофи робитаҳои тиҷоратӣ байни минтақаҳои наздик ва дур мебошад. Бархилофи дигар намудҳои таъсиррасонии давлатӣ, идоракунии давлатии муносибатҳои соҳибкорӣ дар ин бахш нисбат ба он субъектҳои нигаронида шудааст, ки бо моликияти истисноии давлат, ба замин, сарукардоранд.

4. Ба зиммаи ташкилоти масъул барои нигоҳдории сифати дахлдории роҳҳои автомобилгард вазифаҳои иловагӣ гузоштан роиҷ аст, аз ҷумла пешниҳоди гузориши солона ба ниҳодҳои марбути давлатӣ дар бораи ҳаҷм, навъ, хароҷоти анҷомшуда, сифати роҳҳо ва дурнамои ояндаи онҳо, ки ин ба истифодаи босамар ва мақсадноки роҳҳои автомобилгард мусоидат хоҳад кард. Дар иртибот бо ҳолати кунунии роҳҳои автомобилгард дар кишвар, пешниҳод мегардад, ки масъулияти нигоҳдории ин роҳҳо то муддати муайян ва дар ҷаҳорҷӯбаи шартномаи консессионӣ бештар бар дӯши субъектҳои ғайридавлатӣ, аз ҷумла паймонкорон, вогузор шавад. Ин равиш аз он ҷиҳат муфид аст, ки масъулияти паймонкорро ҳам дар марҳилаи сохтмон ва ҳам дар давраи нигоҳдории баъдӣ ҷиҳати таъмини сифати хуби роҳҳо боз ҳам баландтар мебардорад.

Дар асоси натиҷаҳои таҳқиқоти гузаронидашуда, мо пешниҳодҳои амалии зеринро манзур намудем, ки ба баргарафсозии камбудҳои ҳуқуқӣ ва баланд бардоштани самаранокӣи танзими ҳуқуқии фаъолияти соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард нигаронида шудаанд:

– ба қисми 1 моддаи 141 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон ҳамчун маҷмуаи томи ғайриманкул дар баробари роҳи оҳан, хати интиқоли барқ, хати кубур, инчунин «роҳҳои автомобилгард» ҳамроҳ карда шавад. Ин тадбир имкон медиҳад, ки муносибатҳои марбут ба истифода ва идоракунии чунин инфрасохтор дар сатҳи конунӣ ба таври возеҳ ва муассир танзим шаванд.

– ба моддаи 2-и Кодекси шаҳрсозии Ҷумҳурии Тоҷикистон мафҳуми нав бо чунин мазмун ҷой дода шавад: «Объектҳои хаттӣ – иншоотҳои, аз қабili хати интиқоли барқ, хати кубур, роҳҳои автомобилгард ва дигар сохторҳои ҳамсон».

– дар қисми 13 моддаи 1-и Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ», мафҳуми «роҳҳои автомобилгард» дар шакли зерин сабт карда шавад: «Роҳҳои автомобилгард – маҷмуаи томи ғайриманкул, ки барои ҳаракати воситаҳои нақлиёт пешбинӣ шуда, дарбаргирандаи қитъаҳои замини атрофаш, унсурҳои

рӯбино ва зербинои он, таҷҳизоти роҳии қисмати технологии он, таҷҳизоти муҳофизатии роҳӣ, таҷҳизотҳои сунъии роҳӣ, объектҳои истехсоли ва унсурҳои дигари роҳи автомобилгард, ки ҳаракати мунтазаму беҳатари автомобилҳо ва дигар воситаҳои нақлиётро вобаста ба суръат, иқтидори сарборӣ ва андозаҳои муқарраршуда таъмин менамояд, ба ҳисоб меравад».

– ба мақсади самаранок истифода намудани роҳҳои автомобилгард пешниҳод карда мешавад, ки ба номи моддаи 24-и Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ», калимаи «кафолат» ба тариқи зайл илова карда шавад: «Лоиҳақашӣ, сохтмон ва кафолати роҳҳои автомобилгард».

– ба моддаи 24-и Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ» қисми 6 бо мазмунӣ зайл илова карда шавад: «Муҳлати кафолат барои роҳҳои автомобилгарди навбунёд дар ҳама ҳолатҳо набояд аз 20 (бист) сол камтар бошад».

Аҳамияти назариявӣ ва амалии таҳқиқот. Натиҷаҳои бадастовардаи мо аз ҷиҳати назариявӣ ба рушди муносибатҳои сохтмон ва истифодаи минбаъдаи роҳҳои автомобилгард мусоидат карда, сабаби тақмили яке аз падидаҳои ҷавон ва муҳимми илми ҳуқуқ – сохтмони роҳҳои автомобилгард мегарданд.

Хулоса, пешниҳод ва дастовардҳои мо барои тақмили қонунгузорӣ, фаъолияти мақомоти давлатӣ ва рушди соҳа заминаи хубе ба ҳисоб меравад. Ҳамзамон, онҳо метавонанд, ҳангоми таҳия ва татбиқи барнома, стратегия ва консепсияҳои давлатӣ истифода шаванд.

Маводи диссертатсия ҳангоми тадриси фанни таълимии ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорат, ҳуқуқи маданӣ, ҳуқуқи замин, курсҳои махсуси ҳуқуқи шартномавӣ, ҳангоми иҷрои корҳои мустақилона, навиштани рисолаҳои таҳассусии хатм, магистрӣ, диссертатсияҳо метавонад ба таври васеъ мавриди қорбаст қарор гирад.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот. Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот бо истифодаи маҷмӯи усулҳои умумии илмӣ ва махсуси илмӣ, мутабиқати онҳо ба мақсад ва вазифаҳои таҳқиқот, инчунин бо таҳлили ҳамаҷонибаи муқаррароти қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон дар соҳаи фаъолияти соҳибкорӣ, сохтмон ва истифодаи роҳҳои автомобилгард таъмин гардидааст.

Эътимоднокии хулосаҳо бо омӯзиш ва таҳлили санадҳои меъёрии ҳуқуқии соҳавӣ, аз ҷумла қонунгузории маданӣ, соҳибкорӣ, замин, шаҳрсозӣ ва роҳсозӣ, инчунин санадҳои зерқонунӣ, стандартҳои техникаӣ ва меъёрҳои сохтмонӣ асоснок карда шудааст. Дар раванди таҳқиқот таҷрибаи ҳуқуқтабиқкунандаи мақомоти давлатӣ, мақомоти маҳаллӣ, ташкилотҳои

паймонкорӣ ва субъектҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард ба таври муфассал мавриди таҳлил қарор гирифтааст.

Мутобикати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Мавзӯ ва мазмуни таҳқиқоти диссертатсионӣ ба шиносномаи ихтисоси илмӣ 5.5.3. Ҳуқуқи маданӣ, ҳуқуқи соҳибкорӣ, ҳуқуқи оилавӣ ва ҳуқуқи байналмилалӣ хусусӣ, ки аз ҷониби Комиссияи олии аттестатсионӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тасдиқ гардидааст, пурра мутобикат менамояд.

Саҳми шахсии довталаби дараҷаи илмӣ. Саҳми шахсии муаллифи диссертатсия бо сатҳи навгонии илмӣ диссертатсия, нуктаҳои илмӣ, ки ба ҳимоя пешниҳод мешаванд, мақолаҳои илмӣ, маърузаҳо дар семинарҳои назариявӣ ва конференсияҳои илмӣ-амалӣ собит мегардад. Ҳамзамон, тарзи навишт, масъалагузорӣ ва услуби диссертатсия саҳми шахсии муаллифи диссертатсияро нишон медиҳад.

Тасвӣ ва амалисозии натиҷаҳои таҳқиқот. Диссертатсияи мазкур дар кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ омода гардида, дар ҷаласаҳои он чандин маротиба муҳокима ва ба ҳимоя тавсия карда шудааст. Ҳамчунин, натиҷаҳои таҳқиқоти диссертатсионӣ дар конференсияҳои зерин ироа гардидаанд:

а) байналмилалӣ:

– конференсияи байналмилалӣ илмию амалӣ доир ба «Бехатарии иқтисодии давлатҳо дар шароити ҷаҳонишавӣ» дар Донишгоҳи давлатии иқтисодии Урал, бо маъруза дар мавзӯи «Нақши роҳҳои автомобилгард дар таъмини бехатарии иқтисодӣ». Екатеринбург 2023;

– конференсияи байналмилалӣ илмию амалӣ дар мавзӯи «Низомии ҳуқуқи ҚТ ва давлатҳои ИДМ: таҳлил падидаҳо ва дурнамои инкишоф» – бо маъруза дар мавзӯи «Танзими давлатии фаъолияти соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард» Душанбе (24-25 октябри соли 2023)»;

– конференсияи байналмилалӣ илмию амалӣ дар мавзӯи «Низомии ҳуқуқи ҚТ ва давлатҳои ИДМ: таҳлил падидаҳо ва дурнамои инкишоф» – бо маъруза дар мавзӯи «Таснифбандии роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори ҚТ» Душанбе (25 октябри соли 2024)»;

– конференсияи илмӣ-амалии байналмилалӣ дар мавзӯи «Конститутсия – асоси низомии сиёсӣ, ҳуқуқӣ ва иҷтимоӣ-иқтисодии ҷумҳурӣ» - бо маъруза дар мавзӯи «Рушди фаъолияти соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард» Душанбе (4 ноябри соли 2024);

– конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи «Масоили ҳуқуқии танзими зехни сунъӣ дар шароити иқтисоди рақамӣ ва нақши он ба рушди соҳибкорӣ» дар ҳошияи қабули Қатъномаи маҷмаи

умумии СММ «Нақши зеҳни сунъӣ дар фароҳам овардани имконоти навин барои рушди устувор дар Осиёи Марказӣ «аз 25 июли соли 2025 бо ибтикори ҚТ ва эълони солҳои 2025-2030 «Солҳои рушди иҷтисоди рақамӣ ва инноватсия» – бо маъруза дар мавзуи «Ҷавобгариӣ молумулкии иштирокчиёни шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард» Душанбе (24 октябри соли 2025).

б) ҷумҳуриявӣ:

– конференсияи ҷумҳуриявии илмию назариявии ҳайати устодону кормандони ДМТ бахшида ба «Солҳои рушди деҳот, сайёҳӣ ва хунаҳои мардумӣ – 2019-2021) ва «400-солагии Миробид Сайидо Насафӣ» – бо маъруза дар мавзуи «Таърихи пайдоиши роҳҳои автомобилгард дар Тоҷикистон» (23-уми апрели соли 2019 ш. Душанбе);

– конференсияи ҷумҳуриявии илмию назариявии ҳайати устодони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тижорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ бахшида ба «75-солагии ДМТ», «115-солагии академик Бобочон Ғафуров, «Соли 2023 – соли забони русӣ» ва «соли 2025 – Соли байналмилалӣ хифзи пирияхҳо» – бо маъруза дар мавзуи «Танзими ҳуқуқи роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ» 23.04.2023, ш.Душанбе;

– конференсияи илмӣ назариявии профессорону омӯзгорони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тижорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ бахшида ба «30-юмин солагарди қабули Конститутсияи ҚТ» ва эълон гардидани Соли 2024 «Соли маърифати ҳуқуқӣ» – бо маъруза дар мавзуи «Танзими ҳуқуқи роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ» 24.04.2024, ш.Душанбе;

– конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандони факултети ҳуқуқшиносии ДМТ бахшида ба «30-юмин солагарди қабули Конститутсияи ҚТ» – бо маъруза дар мавзуи «Речаи ҳуқуқи роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори ҚТ» 2024, ш.Душанбе.

Интишорот аз рӯи мавзуи диссертатсия. Доир ба мавзуи диссертатсия ва моҳияти он унвонҷӯ 2 воситаи таълимӣ, 15 мақолаҳои илмӣ, аз ҷумла 4 адади онҳоро дар маҷаллаҳои тақризшавандаи тавсиянамудаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти ҚТ ва 11 мақола дар нашрияҳои дигар ба таъби расонидааст.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз муқаддима, се боб, ҳафт зербоб, хулоса ва феҳристи сарчашмаҳои истифодашуда иборат мебошад, ки ба мақсад, вазифа ва муҳтавои таҳқиқот асос ёфтаанд. Ҳаҷми умумии диссертатсия 178 саҳифаро ташкил медиҳад.

ҚИСМҲОИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ (ФИШУРДА)

Дар **мукаддимаи** диссертатсия зарурати илмӣ таҳқиқи танзими ҳукуки фаъолияти соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард асоснок карда мешавад. Тавре нишон дода мешавад, рушди инфрасохтори нақлиёти кишвар ва ташаккули муносиботи соҳибкорӣ дар ин соҳа, тақмили механизмҳои ҳуқуқӣ, бартарафсозии холиғҳои меъёрӣ ва мутобик намудани амалияи ҳуқуқи талаб менамоянд.

Дар мукаддима, инчунин дараҷаи таҳқиқи мавзӯ дар илмӣ ҳуқуқ, ҳадаф ва вазифаҳои асосии диссертатсия, объект ва предмети таҳқиқ, заминаи назариявӣ ва меъёрӣ, навоҳии илмӣ, аҳамияти назариявӣ ва амалӣ, инчунин асосноккунӣ сохтори кор ба таври мухтасар инъикос меёбанд.

Боби аввали таҳқиқот: «**Тавсифи умумии муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард**» се зербобро дар бар мегирад.

Зербоби якуми боби якум – «**Мафҳум ва таркиби муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард**» ба таҳлили назариявӣ, ҳуқуқӣ ва сохтори муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард баҳшида шуда, моҳият ва ҷанбаҳои асосии ташаккули ин муносибатҳо мавриди баррасии илмӣ қарор мегиранд. Муайян карда мешавад, ки муносибатҳои соҳибкорӣ дар ин соҳа маҷмуи муташаккили робитаҳои иҷтимоӣ мебошанд, ки дар марҳилаҳои сабти давлатӣ, оғози фаъолият, иҷозатдиҳӣ, амалисозии қорҳои сохтмонӣ, назорати давлатӣ ва супоридани объект ба истифода ба вучуд омада, тағйир ёфта, қатъ мегарданд.

Ин робитаҳо дорои хусусияти ҳоси байнисоҳавӣ буда, аз ҳамгироии меъёрҳои ҳуқуқи маданӣ, замин, шаҳрсозӣ, маъмури, хоҷагидорӣ ва иҷозатдиҳӣ таъсир мегиранд.

Дар ин зербоб таъкид мегардад, ки муносибатҳои соҳибкорӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳои автомобилгард дорои сохтори бисёрқабата буда, чандин сатҳҳои ба ҳам алоқамандро дар бар мегиранд. Ба онҳо муносибатҳои дохил мешаванд, ки бо таъсис ва бақайдгирии давлатии субъекти соҳибкорӣ вобастаанд, муносибатҳои, ки дар қараёни бевоситаи анҷом додани фаъолияти истеҳсолӣ, иҷрои қорҳо ва расонидани хизматрасониҳо ба вучуд меоянд, инчунин муносибатҳои, ки аз танзими давлатии соҳа бармеоянд ва дар доираи онҳо давлат ҳамчун ташкилкунандаи тартиботи ҳуқуқӣ, муқарраркунандаи талаботи меъёрӣ ва кафили ҳифзи манфиатҳои оммавӣ ва хусусӣ баромад мекунад. Илова бар ин, ба сохтори ин муносибатҳо

робитаҳои дохиликорпоративӣ низ шомил мешаванд, ки дар дохили ташкилотҳо ва ширкатҳои роҳсозӣ ташаккул меёбанд.

Дар зербоб муайян карда мешавад, ки таркиби ин муносибатҳо аз се унсурҳои асосӣ: субъект, объект ва мазмун иборат аст. Субъектҳои онҳо ширкатҳои роҳсозӣ, соҳибкорон, фармоишгарон, мақомоти иҷозатдиҳӣ ва назоратӣ мебошанд. Объекти ин муносибатҳо: роҳҳои автомобилгард, ҳамчун маҷмуи инфрасохторӣ ва техникаи дорой унсурҳои гуногуни муҳандисӣ, қитъаҳои замин, таҷхизот ва иншооти ҳамрадиқ муайян мешаванд. Мазмуни робитаҳо бошад, маҷмуи ҳуқуқи уҳдадорихоии тарафхоро дар тамоми марҳилаҳои лоиҳакашӣ, сохтмон, назорати давлатӣ, супориш ва истифодаи роҳҳои автомобилгардро дар бар мегирад.

Яке аз масъалаҳои муҳимми таҳқиқ — мақоми ҳуқуқи роҳи автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқи маданӣ мебошад. Дар зербоб нишон дода мешавад, ки номуайяни дар муайянкунии қонунии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти молу мулки ғайриманқул, мушкilotи зиёдеро дар муомилоти маданӣ, шартномабандӣ, иҷозатдиҳӣ, баҳодихии дорой ва механизми сармоягузорӣ ба вуҷуд меорад. Чамъбасти таҳлили ҳуқуқӣ нишон медиҳад, ки роҳи автомобилгард ҳамчун маҷмуи унсурҳои ба ҳам вобаста: қитъаи замин, рӯйпӯши роҳ, иншооти муҳандисӣ ва инфрасохторӣ ба меъёрҳои молу мулки ғайриманқул ҷавобгӯ мебошад. Ин ҳолат зарурати мустаҳкам намудани мақоми он дар қонунгузорӣ ҳамчун маҷмуи ягонаи объектҳои ғайриманқуло пешбинӣ менамояд.

Дар зербоб хусусиятҳои хоси муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши роҳсозӣ тавсиф мешаванд: вобастагии зиёди фаъолияти соҳибкорӣ аз низоми иҷозатдиҳӣ ва сертификатсия; таъсири қавии танзими давлатӣ дар робита ба аҳамияти стратегӣ доштани роҳҳои автомобилгард; таваккали баланди иқтисодӣ ва масъулияти дарозмуддати паймонкор барои сифати корҳои анҷомшуда; зарурати риояи қатъии меъёрҳои муҳандисӣ, техникаи сохтмон ва талаботи амниятӣ; инчунин ҳузури манфиатҳои чамъиятӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ, ки дар тамоми марҳилаҳои фаъолияти соҳибкорӣ таъсир мегузоранд.

Зербоб, инчунин хусусиятҳои технологӣ ва муҳандисии чараёни сохтмони роҳхоро инъикос мекунад. Таҳқиқоти геодезӣ, тайёрсозии қитъаи замин, иқтисоди молиявӣ, таъмини масолеҳи сохтмонӣ, риояи тартиботи техникаи сохтмон, насби таҷхизоти роҳдорӣ ва супоридани ниҳони объект марҳилаҳои пайдарпайи ин чараён буда, ҳар яке талаботи ҳуқуқӣ ва танзими худро дорад. Ин ҳолат мақоми махсуси муносибатҳои соҳибкориро дар соҳаи роҳсозӣ таъкиқ медиҳад.

Бо назардошти таҳлили илмӣ ва амалии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқи маданӣ, муаллиф мафҳуми муносибатҳои соҳибкориро дар ин бахш чунин тафсир менамояд:

“Муносибатҳои соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард маҷмуи муносибатҳои ҷамъиятӣ мебошанд, ки дар натиҷаи бақайдгирии давлатӣ, назорат ва танзими давлатии фаъолияти субъектони соҳибкорӣ вобаста ба сифатнок сохтани роҳҳои автомобилгард дар шароити релефи мураккаб, истифодабарии мақсадноки китъаи замин ва ҳифзи саломатии аҳоли, инчунин дар чараёни амалӣ намудани фаъолияти соҳибкорӣ дар раванди сохтмони роҳҳои автомобилгард анҷом додани корҳои геодезӣ аз ҷониби паймонкор бо истифода аз банаворгирии топографӣ, омӯзиши рельеф ва хоки замин, омӯхтани ковокии замин ва оби дар ин минтақа мавҷудбуда ба вучуд меоянд, тағйир меёбанд ва қатъ мегарданд”.

Муносибатҳои тиҷоратӣ дар соҳаи бунёди роҳҳои автомобилгард дорои хусусиятҳои зерин мебошанд:

- а) ин робитаҳо дар чараёни дарёфти иҷозатномаҳо шакл мегиранд;
- б) риояи шартҳои иҷозатнома заминаи асосии чунин фаъолиятро таъмин мекунад. Дар натиҷа, мақомоти салоҳиятдори давлатӣ пайваستا ба бидуни танаффус иҷрои ин шартҳоро санчида, назорат мебаранд;
- в) пайдоиши ин муносибатҳо ба моликияти истисноии давлатӣ будани замин вобаста аст;
- г) дар доираи ин робитаҳо, масъулияти соҳибкор ҳатто пас аз итмоми кор ва тасдиқи он аз ҷониби супоришгар барои муддати дароз боқӣ мемонад;
- д) ин муносибатҳо аз лиҳози иқтисодӣ ва стратегӣ аҳаммияти бузург доранд.

Зербоби 1.2. – «Инкишофи қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард» номгузорӣ шудааст. Зербоби мазкур ба таҳлили ташаккул, такмил ва марҳилаҳои асосии инкишофи қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард баҳшида шудааст. Дар ин зербоб таъкид мегардад, ки фаъолияти иқтисодӣ ва соҳибкорӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳо наметавонад бе танзими ҳуқуқии давлатӣ ба таври устувор рушд кунад, зеро роҳсозӣ соҳаест, ки бо манфиатҳои ҷамъиятӣ, иқтисодӣ ва амниятӣ зич алоқаманд аст.

Дар оғоз мафҳуми «қонунгузорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард» дар ду маънои васеъ ва маҳдуд шарҳ дода шуда, зикр мегардад, ки тибки қонунгузории муосир, танзими муносибатҳои роҳсозӣ аз маҷмуи санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқии сатҳҳои гуногун, аз ҷумла Конститутсия, қонунҳо, санадҳои зерқонунӣ ва созишномаҳои

байналмилалии эътирофшуда иборат аст. Ин дар маҷмӯъ ба танзими ҳадафмандонаи муносибатҳои тичоратӣ, маъмурӣ, сармоягузорӣ ва технологӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳо мусоидат менамояд.

Дар зербооб инчунин муайян карда мешавад, ки инкишофи қонунгузори соҳаи роҳсозӣ ҳалқаи ҷудонашавандаи ташаккули инфрасохтори нақлиётии кишвар мебошад. Мухимияти махсус ба он равона шудааст, ки роҳҳои автомобилгард аз замони қадим то имрӯз яке аз омилҳои асосии рушди иқтисодӣ, тичорат ва иртиботот будаанд. Аз ҷумла, таърихи Роҳи Бузурги Абрешим нишон медиҳад, ки шабакаи роҳҳо то ҷӣ андоза дар рушди минтақаҳо ва ташаккули муомилоти иқтисодии байналмилалӣ таъсиргузор буд.

Аз таҳлили маводи таърихӣ бармеояд, ки дар Тоҷикистон низ ин раванд марҳила ба марҳила ташаккул ёфтааст. Дар даврони Шуравӣ инкишофи роҳҳои автомобилгард ба чанд давра тақсим мешавад:

- давраи пойдоршавии ҳокимияти Шуравӣ то соли 1929, ки дар он роҳҳои автомобиллии муосир қариб вучуд надоштанд;

- солҳои татбиқи нақшаҳои панҷсолаи якум ва дуюм, ки бунёди аввалин роҳҳои сангфаршшуда ва ташкили мақомоти идоракунии роҳсозиро дар бар мегирад;

- давраи Ҷанги Бузурги Ватанӣ, ки дар он сохтмони роҳҳо аҳамияти дувуминдараҷа дошт;

- солҳои 1946–1990, бо ташкили сохторҳои зинавии роҳдорӣ, иштироки колхозҳо ва совхозҳо дар сохтмон, тақмили кадрҳо ва афзоиши механизатсия. Дар ин давра фароҳам овардани инфрасохтори муосир, таъсиси факултетҳои роҳсозӣ ва сохтмони роҳҳо дар минтақаҳои мушкилгузар ба амал омад.

Қисми муҳими таҳлил ба давраи Истиқлолияти давлатӣ бахшида шудааст. Дар ин давра, ҳамчун ҳадафи стратегияи миллӣ, баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ ва рушди инфрасохтори роҳсозӣ аҳамияти махсус пайдо кард. Тибқи санадҳои мақомоти давлатӣ, аз ҷумла қарорҳои Ҳукумат ва барномаҳои давлатии сармоягузорӣ, роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти афзалиятноки сиёсати иқтисодии миллӣ муайян шуданд.

Дар зербооб доираи васеи санадҳои меъёрӣ-ҳуқуқӣ баррасӣ гардиданд, ки ба танзими бунёд, нигоҳдорӣ ва наवсозии роҳҳо равона шудаанд. Масалан:

- қарорҳои марбут ба таъсиси муассисаҳои давлатӣ оид ба нигоҳдории роҳҳо, ки масъалаҳои замин, маблағгузорӣ ва сохтори ташкилии онҳоро муайян мекунанд;

– санадҳои танзимкунандаи татбиқи лоиҳаҳои бузурги таҷдид ва сохтмони роҳҳои воқеан муҳим, ба мисли Душанбе – Чанак, Душанбе – Турсунзода, Душанбе – Қўлоб – Қалъаихумб ва дигарҳо;

– қарордодҳои байналмилалӣ бо ташкилотҳои молиявӣ (Бонки Осиёи Русӣ, Фонди ОПЕК, Бонки Ҷаҳонӣ), ки бо онҳо шароити қарз, тартиби татбиқ, шартҳои техникӣ ва ухдадорӣҳои тарафҳо муайян мешаванд.

Ҳамзамон, дар зербоб нишон дода шудааст, ки таҷрибаи ҳуқуқӣ дар соҳаи замин, ҳамчун асоси бунёди роҳҳои автомобилгард нақши калидӣ дорад. Қарорҳои марбут ба ёддошти ҷуброни замин, тартиби гузаронидани ташхис, ҷудо намудани қитъаҳои мувофиқ ва сабти ҳуқуқ ба ин қитъаҳо ба таҳкими амнияти ҳуқуқии сохторҳои роҳсозӣ мусоидат мекунанд.

Дар зербоб, инчунин, инкишофи меъёрҳои ҳуқуқӣ оид ба тарҳрезӣ ва сохтмон, аз ҷумла Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон оид ба «Тартиби лоиҳакашӣ ва сохтмони роҳҳои автомобилгард», таҳлил шудааст. Дар ин санад раванди интиҳоби паймонкор тавассути тендер, вазифаҳои машваратчи мустақил, мазмунӣ лоиҳакашӣ-сметавӣ ва меъёрҳои сохтмон муқаррар карда шудаанд. Муқаррароти мазкур ба баланд шудани шаффофият, рақобатпазирӣ ва сифатнокии сохтмон мусоидат менамоянд.

Марҳилаи муҳим дар рушди қонунгузори соҳа қабули Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи роҳҳои автомобилгард» (соли 2021) мебошад. Ин қонун дар посух ба мураккабшавии муносибатҳои ҷамъиятӣ ва иқтисодӣ дар соҳаи роҳдорӣ қабул шуда, танзими фаъолияти роҳдорон, моликияти роҳҳо, сохторҳои нигоҳдорӣ, масъулият, масъалаҳои сармоягузорӣ, роҳҳои пулакӣ ва ҳамкорӣ бо ташкилотҳои байналмилалӣ ро фаро мегирад. Қонун ба муқоиса бо санадҳои қаблӣ доираи васеътар дошта, ба пешрафти босуботи шабакаи роҳҳои ҷумҳурӣ равона шудааст.

Дар асоси таҳлили таърихӣ ва ҳуқуқӣ муаллиф хулоса мекунанд, ки аҳамияти иқтисодии роҳҳои автомобилгард дар таърихи Тоҷикистон нақши беназир гузоштааст. Ҳар як марҳилаи мавҷудбуда дар инкишофи иқтисодӣ, иҷтимоӣ, сиёсӣ ва фарҳангии давлатамон нақши ҳудро гузоштааст. Дар сатҳи қонунгузорӣ танзим намудани сохтмони роҳҳои автомобилгард низ аз аҳамияти аввалиндараҷаи онҳо бармеояд.

Муаллиф таърихи инкишофи сохтмони роҳҳои автомобилгардро ба панҷ давра тақсим намудааст: марҳилаи якум пайдоршавии Ҳокимияти Шӯравӣ то соли 1929, ки дар ин давра қонунгузори бахши роҳҳои автомобилгард аз санадҳои иборат буд, ки аслан ба идоракунии давлатии роҳҳои автомобилгард равона гардида буд; марҳилаи дувум, ки аз барномаи бузурги сохтмонӣ дар ҷумҳурӣ маншаъ гирифта, солҳои бунёди аввалин роҳҳои сангфаршшударо дар бар мегирад, ва ба таҳияи нақшаи панҷсолаи

якум ва дуом рост меояд; марҳилаи навбатӣ солҳои Чанги Бузурги Ватаниро дар бар мегирад, ки дар он солҳо афзалияти аввалиндараҷа ба ҳатти ҷабҳа дода мешуд. Таҳияи санадҳои ҳуқуқӣ дар ин марҳила баҳри расидан ба ҳадафҳои ҳарбӣ ва ҳаракати сарбозону логистика равона шуда буд, аз ин рӯ, бунёди роҳҳои автомобилгард дар зинаи дуом қарор гирифт; марҳилаи ҷорум солҳои 1946 то 1990-ро дар бар мегирад, ки шаклгирии Вазорати нақлиёти автомобилҳои ҶШС Тоҷикистон, то ҷалби колхозхӯву совхозҳо дар сохтмони роҳҳои автомобилгардро дар назар дорад. Дар ин давра фаъолияти қонунҷодкунӣ ба ташкили ҳамкориҳои бахши давлатӣ ва ҷамъиятӣ равона равона шуда буд; марҳилаи панҷум – дар даврони Истиқлоли давлатӣ, ки дар он сохтмони роҳҳои автомобилгард тобиши нав касб намурад, чунки яке аз ҳадафҳои стратегияи давлат маҳз баромадан аз бумбасти коммуникатсионӣ ба ҳисоб меравад.

Зербои 1.3. – «Танзими давлатии муносибатҳои соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард» ба таҳлили моҳият, зарурат ва механизмҳои танзими давлатӣ дар соҳаи муносибатҳои соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард бахшида шудааст. Дар зербои таъкид мегардад, ки дар шароити ҷаҳонишавӣ, кушода шудани бозорҳо, афзоиши рақобат, вуруди сармояи хориҷӣ ва эҳтиёҷоти рӯзафзунӣ ҷомеа ба инфрасохтори босифат, танзими давлатӣ ҳамчун унсӯри асосии равандҳои иқтисодӣ ҷойи калидӣ пайдо мекунад. Бидуни даҳолати мақсадноки давлат, таъмини суботи иқтисодӣ, ҳифзи манфиатҳои истеъмолкунандагон, таъмини амният, ҳифзи муҳити зист ва рушди устувори соҳавӣ имконнопазир ба назар мерасад.

Дар зербои таъкид мешавад, ки иқтисоди бозорӣ худтанзимшаванда буда метавонад, аммо дар шароити воқеии кишварҳои дар ҳоли гузариш нақши давлат дар танзими равандҳои бозорӣ бетағйир мемонад. Давлат нақши иқтисодиро тавассути фишангҳои ҳуқуқӣ, молиявӣ, маъмурӣ ва иттилоотӣ амалӣ мекунад. Дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, ки иқтисод аз низоми маъмурӣ-фармонбардор ба бозор табдил ёфта истодааст, ин нақш аҳаммияти вижа касб менамояд. Хусусан бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард, ки бо истифодаи моликияти истисноии давлат – қитъаҳои замин вобастагии мустақим дорад, ба танзими муассир ва ҳамоҳанг ниёзманд аст.

Муаллиф дар ин зербои шаклҳои асосии танзими давлатиро муайян мекунад, ки аз бақайдгирии давлатӣ, иҷозатномадиҳӣ, назорати техникӣ, андозбандӣ, муқаррар кардани меъёрҳо ва тартиботи ҳатмӣ, таъмини стандартҳо, сертификатсия, танзими тарифҳо, ҳавасмандгардонӣ ё маҳдудкунии фаъолияти соҳибкорӣ иборатанд. Ин шаклҳо ҳамчун воситаҳои ташкилии таъсири давлат ба субъектҳои хоҷагидор баромад

карда, ба устувории бозор, ҳимояи рақобат, сифати хизматрасонӣ ва амнияти ҳаракати роҳ мусоидат мекунад.

Мавқеи марказиро дар ин қисмати рисола масъалаи иҷозатномадиҳӣ ишғол мекунад. Иҷозатнома ҳамчун речаи махсуси ҳуқуқӣ-маъмурий муайян карда мешавад, ки давлат тавассути он назорат ва танзими самараноки фаъолияти роҳсозиро амалӣ менамояд. Мутобиқи қонунгузорӣ, фаъолиятҳое, ки метавонанд ба амнияти давлат, саломатии аҳоли, муҳити зист ё инфрасохтори нақлиётӣ таъсири манфӣ расонанд, танҳо дар асоси иҷозатнома рухсат дода мешаванд. Аз ин лиҳоз, моҳияти низомии иҷозатномадиҳӣ махсус барои соҳаи сохтмон аҳаммияти калидӣ дорад, зеро он кафолати риояи талаботи техникӣ, экологӣ ва амниятиро таъмин мекунад.

Дар зербоб таъкид мегардад, ки танзими давлатӣ танҳо ба таври маъмурий сурат намегирад. Он аз маҷмуи тадбирҳои иқтисодӣ, ҳуқуқӣ ва ташкилӣ иборат аст, ки дар санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ мустақкам шудаанд. Давлат бо истифода аз ин тадбирҳо фаъолияти соҳибкориро на танҳо маҳдуд ё танзим, балки дар ҳолатҳои зарурӣ ҳавасманд ва дастгирӣ низ мекунад. Барномаҳои махсуси давлатӣ, санадҳои стратегӣ ва нақшаҳои рушди инфрасохтор аз ҷумлаи ин механизмҳо мебошанд.

Муаллиф ба як масъалаи муҳим тавачҷуҳ медиҳад: танзими давлатӣ бояд тавозуни манфиатҳои давлат, соҳибкорон ва истеъмолкунандагонро таъмин намояд. Нобаробарии иқтисодии тарафҳо дар соҳаи бунёди роҳҳо, ки одатан субъектҳои хусусӣ аз нигоҳи иқтисодӣ нисбат ба фармоишгарони давлатӣ заиф буда метавонанд, зарурати даҳолати давлатро бештар мегардонад. Истеъмолкунандагони роҳҳо – аҳоли ва ташкилотҳо низ гурӯҳи осебпазире мебошанд, ки сифати пасти сохтмон, набудани стандартҳо ва хатоҳои техникӣ ба манфиатҳои онҳо зарари ҷиддӣ мерасонад.

Аз ин рӯ, муаллиф ду вазифаи стратегиро барои давлат муайян мекунад: назорати қатъии иҷрои меъёрҳои сохтмон ва ҳифзи ҳуқуқи истеъмолкунандагон.

Дар зербоб инчунин самтҳои муҳимми танзими давлатӣ муайян карда мешаванд: танзими моликият, танзими ҳуқуқи истифодабарии замин, танзими рақобат, ҳифзи муҳити зист, танзими амнияти сохтмон ва ҳаракати роҳ, назорати фаъолияти субъектҳои соҳибкорӣ, шароити ҳамкории байналмилалӣ ва дастрасии сармоя. Давлат инчунин вазифадор аст, ки инфрасохтори ҳуқуқӣ ва иқтисодиро барои рушди соҳибкорӣ дар ин соҳа тақмил диҳад.

Муаллиф сабабҳои мушкilotи мавҷударо таҳлил мекунад: норасоии қонунгузории соҳавӣ, мавҷудияти санадҳои танзимии сершумор ва беасоси

зерқонунӣ, даҳолати зиёди маъмурӣ аз ҷониби мақомоти назоратӣ, нокифоя будани системаҳои дастгирии молиявии соҳибкорон, мушкилоти қарзгирӣ, набудани стандартҳои ягонаи техникӣ ва паст будани сатҳи рақобат. Ҳамаи ин омилҳо боис мешаванд, ки фаъолият дар соҳаи сохтмони роҳҳои автомобилгард ба таври пурра самаранок амалӣ нашавад.

Бо назардошти таҳлил, дар зербоб пешниҳодот мегарданд, ки барои такмили танзими давлатӣ зарур мебошанд: такмили низоми идоракунӣ дар соҳаи роҳсозӣ; таҳияи Барномаи ягонаи таъминоти ҳуқуқии рушди соҳибкорӣ дар соҳаи роҳсозӣ; такмили қонунгузорӣ оид ба иҷозатномадиҳӣ ва назорат; ҳамоҳангсозии қонунгузориҳои миллий бо меъёрҳои байналмилалӣ; баланд бардоштани ҳимояи ҳуқуқи истеъмолкунандагон.

Дар охир муаллиф хулоса мекунад, ки танзими давлатии муносибатҳои соҳибкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард як низоми тадбирҳои қонунгузорист, ки дорои хусусиятҳои иҷроӣ, ҳавасмандкунанда ва назоратӣ буда, баҳри расидан ба ҳадафҳои стратегӣ ва иҷтимоӣ-иқтисодӣ нигаронида шудааст ва аз ҷониби мақомоти салоҳиятдори давлатӣ нисбат ба субъектҳои соҳибкорӣ татбиқ мегардад. Ин танзим дорои хусусиятҳои зерин аст:

а) он таъсири давлатро ба муносибатҳои соҳибкорӣ дар ин бахш дар назар дорад, ки мувофиқи муқаррароти қонунгузорӣ аз ҷониби мақомоти ваколатдор амалӣ мешавад;

б) объекти он муносибатҳои мебошанд, ки бо омӯзиши китъаҳои замин ва самаранокӣ роҳҳои автомобилгард алоқаманданд;

в) ҳадафи асосии он ноил шудан ба мақсадҳои стратегияи Тоҷикистон, аз қабилӣ раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ, рушди соҳибкорӣ ва таҳкими робитаҳои байниминтақавӣ аст;

г) дар тафовут аз дигар намудҳои таъсири давлатӣ, танзими давлатӣ ба субъектҳои соҳибкорӣ, ки бо моликияти истисноии давлат – китъаҳои замин саруқордоранд, нигаронида шудааст.

Боби 2 “Танзими шартномавии муносибатҳои молумулкӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард” номгузорӣ шуда, ду зербобро дар бар гирифтааст.

Дар зербоби 2.1. «Нақши шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард» нақши калидӣ ва моҳияти шартномаи паймонкорӣ ҳамчун абзори асосии ҳуқуқӣ дар танзими муносибатҳои молумулкӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард мавриди таҳлили ҳамаҷониба қарор гирифтааст. Дар шароити гузариши иқтисоди миллий

ба модели бозорӣ, ин намуди шартнома ба яке аз воситаҳои муҳимми муомилотӣ ва ташкилӣ табдил меёбад, зеро маҳз тавассути он тартиб, ҳаҷм, сифат, муҳлат ва арзиши корҳои сохтмонӣ ба таври возеҳ ва ҳуқуқӣ муайян карда мешаванд.

Дар зербооб таъкид мегардад, ки иқтисоди бозорӣ ба як низоми худтанзимкунандаи иқтисод таъя мекунад, аммо самаранокӣ он танҳо дар ҳолате таъмин мегардад, ки робитаҳои хоҷагидорӣ тавассути механизмҳои қонунӣ, аз ҷумла шартномаҳо, ба танзим оварда шаванд. Шартнома имкон медиҳад, ки робитаи соҳибкорон дар доираи принципҳои озодии шартнома, баробарии тарафҳо ва масъулияти мутақобила шакл гирад. Дар ин замина, шартномаи паймонкорӣ яке аз шаклҳои муосир ва динамикии танзими муносибатҳои иқтисодӣ ба шумор меравад.

Муаллиф таъкид менамояд, ки шартномаи паймонкорӣ, тибқи Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, созишест, ки дар он паймонкор уҳдадор мегардад дар муҳлати муайян тибқи супориши фармоишгар объекти муайян, аз ҷумла иншооти роҳсозиро бунёд ё навсозӣ намояд. Фармоишгар бошад, бояд барои иҷрои корҳо шароити зарурӣ фароҳам орад, натиҷаро қабул кунад ва арзиши онро пардозад. Дар ҳамин робита, дар сохтмони роҳҳои автомобилгард, ин шартнома ҳамчун воситаи фундаменталӣ барои ба ҳам пайвастании манфиатҳои иқтисодӣ, ҳуқуқӣ ва техникаӣ ҷонибҳо баромад мекунад.

Дар зербооб унсурҳои классикии шартнома: субъект, объект ва мазмун ба таври васеъ тавсиф мешаванд. Субъектҳои шартнома: фармоишгар ва паймонкор нақши калидӣ доранд. Фармоишгар, ҳамчун ташаббускори сохтмон, масъули ташкили шароити кор, назорат, таъмини мавод ва ҳамоҳангсозии ҳуҷҷатҳои техникаӣ мебошад. Паймонкор бошад вазифадор аст, ки корҳои сохтмониву васлкуниро мутобиқи ҳуҷҷатҳои лоиҳакашӣ ва талаботи техникаӣ анҷом диҳад. Нақши фармоишгар дар ин шартнома аз дигар шартномаҳо фарқ мекунад, зеро иштироки доимии ӯ дар раванди сохтмон вобаста ба ҳадафи ниҳони лоиҳа зарур аст.

Дар зербооб объекти шартномаи паймонкорӣ ҳамчун маҷмуи корҳое, ки ба сохтмони объектҳои дорои хусусияти ғайриманқул равона шудаанд, тавсиф мешавад. Бунёди роҳҳои автомобилгард, ки ба қитъаи замин алоқаманданд ва аз унсурҳои муҳандисӣ инфрасохторӣ иборатанд, хусусияти хоси объектро муайян мекунад. Ҳамин хусусияти ғайриманқулӣ, муҳлатнокӣ ва арзиши бузурги сохтмон, паймонкориро аз дигар шартномаҳои муомилоти маданӣ ҷудо месозад.

Мазмуни шартнома маҷмуи ҳукуку уҳдадориҳои тарафхоро дар бар мегирад. Танзими шартномавӣ имконият медиҳад, ки тарафҳо тартиби иҷрои корҳо, сифати мавод, стандарти сохтмон, тартиби таҳвили қабул, кафолатҳо, муҳлатҳо ва дигар шартҳои муҳимми ҳукукиро бо ҳам мувофиқа кунанд. Иродаи тарафҳо дар шартнома ба қонун баробар ҳисобида мешавад ва иҷрои он бо қувваи маҷбуркунандаи давлатӣ таъмин мегардад.

Муаллиф дар зербоб ба хусусиятҳои хоси шартномаи паймонкорӣ дар сохтмон таваҷҷуҳи махсус медиҳад. Аз ҷумла, ба зарурати риояи ҳуҷҷатҳои техникий тасдиқшуда, истифодабарии мавод ва технологияҳои ба талаботи меъёрии давлатӣ ҷавобгӯ, ҷалби мутахассисони соҳибтаҷриба ва муқаррар намудани масъулияти техникий паймонкор барои сифати кори анҷомёфта. Дар сохтмони роҳҳо, ки бо истифодаи техникаи вазнин, таҳқиқоти геодезӣ, таҳияи лоиҳаҳои муҳандисӣ ва назорати доимии давлатӣ анҷом меёбад, ин хусусиятҳо аҳамияти ҷандкарата пайдо мекунанд.

Дар зербоб, инчунин, фарқияти шартномаи паймонкорӣ аз дигар шартномаҳои муомилотӣ, аз ҷумла шартномаи хариду фурӯш, хизматрасонӣ ва иҷора таҳлил карда мешавад. Тавре қайд шудааст, шартномаи хариду фурӯш ба таҳвили объект равона шудааст, дар ҳоле ки дар паймонкорӣ объект дар раванди иҷрои корҳо ба вучуд меояд. Шартномаҳои хизматрасонӣ, бар хилофи шартномаи паймонкорӣ, ба ҳосили моддӣ оварда намебаранд. Ҳамин тавр, фарқият бояд аз рӯйи мақсад, раванди иҷро ва натиҷаи ҳукукӣ муайян шавад.

Дар зербоб ба хусусияти музднокии шартнома низ ишора мешавад. Гарчанде қонун имконияти бастанӣ шартномаҳои бемуздро истисно намекунад, моҳияти шартномаи паймонкорӣ, хусусан дар сохтмони роҳҳо, пардохтнок буданро тақозо мекунад. Ин аз табиати тичоратӣ ва иқтисодии фаъолияти роҳсозӣ сарчашма мегирад.

Дар қисматҳои ҷамъбастии зербоб хусусиятҳои махсуси шартномаи паймонкор дар сохтмони роҳҳо ҷудо карда мешаванд, ки аз ҷумла иҷрои корҳо дар объектҳои, ки бо қитъаи замин алоқаи зич доранд; вобастагии иҷрои корҳо аз ҳуҷҷатгузориҳои техникӣ ва лоиҳавӣ; равона будани шартнома барои ба вучуд овардани натиҷаи моддӣ (иншоот); иштироки фаъоли фармоишгар дар раванди иҷрои корҳо; инчунин зарурати риояи қатъии меъёрҳои баландпояи муҳандисӣ ва техникӣ мебошанд.

Дар анҷом, муаллиф чунин мафҳуми шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгардро пешниҳод месозад:

«Ин шартномаест, ки дар асоси фаъолиятҳои фармоишгар таҳия шуда, мувофиқи он иҷрокунанда муваззаф аст қорҳои сохтмонӣ ва васлкуниро, ки бо санадҳои техникии муайян қардида ва ба эҷоди қомил ё навосии иншоот ниқаронида шудааст, анҷом диҳад; фармоишгар бошад, уҳдадор аст дар раванди иҷрои ин қорҳо фаъолана ширкат варзида, арзиши онҳоро пардохт намояд».

Зербоби 2.2. – «Тавсифи умумии иштирокчиёни муносибатҳои қамъиятие, ки аз иҷрои шартномаи паймонқорӣ дар сохтмони қорҳои автомобилқард ба вучуд меояд», ба таҳлили ҳамаҷонибаи мақоми ҳуқуқӣ, доираи салоҳиятҳо, уҳдадориҳо ва вазифаҳои иштирокчиёни асосии муносибатҳои қамъиятие баҳшида шудааст, ки дар натиҷаи бастан ва иҷрои шартномаи паймонқорӣ дар сохтмони қорҳои автомобилқард ба вучуд меоянд. Мазмун ва сохтори ин муносибатҳо аз он шаҳодат медиҳад, ки ҳар як иштирокчи: фармоишгар, паймонқор, зерпаймонқор, сармояқузор ва диқар субъектҳои қалбшуда дорои нақши ҳуқуқии мушаххас ва масъулияти ба таври қонунӣ муайяншуда мебошад.

Муаллиф таъқид менамояд, ки фармоишгар меҳвари ин муносибатҳо ба ҳисоб қарфта, нақши ташқиливу стратегиро мебозад. Фармоишгар метавонад сармояқузор, қарандаи манфиати иқтисодӣ, шахси воқеӣ ё ҳуқуқӣ, ё мақомоти давлатӣ бошад. Ӯ ҳамчун ташаббусқори лоиҳа, ташқилқунандаи раванди сохтмон, интиҳобқунанда ва назоратқунандаи иҷрои қорҳо қаромад қарда, масъулияти қароҳам овардани тамоми шароити зарурӣ қарои оғози сохтмон, пешниҳоди қитъаи замин, асноди ҳуқуқӣ ва ҳуҷқатҳои техниқиро ба зимма меқирад.

Дар зерқоб нишон дода мешавад, ки таъмини фармоишгар бо қитъаи замини мувофиқ яке аз уҳдадориҳои асосии ӯст. Ин амр аз ду қузъ иборат мебошад:

- а) пешниҳоди ҳуҷқатҳои қонунӣ оид ба қитъаи замин;
- б) озод қардани он аз иншоот ва монеаҳои техниқӣ.

Агар ин уҳдадориҳо иҷро нашлаванд, оғози қорҳо номумқин меқардад ва ҳавфи аз муҳлатҳо ақиб мондан афзоиш меёбад. Дар ин ҳолат, ҳам қонун ва ҳам шартнома талаб меқунанд, ки фармоишгар сабабҳои монеаро қартараф намояд.

Уҳдадориҳои муҳимми диқари фармоишгар – таъмини паймонқор бо ҳуҷқатҳои техниқиву лоиҳавӣ мебошад, ки ҳақм, тарқиб, ҳусусиятҳои муҳандисӣ, меъёрҳои сохтмонӣ ва сметаи хароҷотро муайян меқунанд. Ин аснод асоси ҳуқуқӣ ва техниқӣ қарои иҷрои қорҳо буда, тағйироти онҳо метавонад ба муҳлат, арзиш, тартиби иҷро ва ҳақми қорҳо таъсири

мустақим расонад. Аз ин рӯ, қонунгузорӣ барои тағйири ҳуччатҳои лоиҳавӣ маҳдудиятҳо пешбинӣ менамояд, аз ҷумла зарурати тартиб додани сметаи иловагӣ ва пардохти хароҷоти зиёдшуда аз ҷониби фармоишгар.

Дар зербооб нақши назорати фармоишгар низ тавсеа меёбад. Фармоишгар ҳуқуқ дорад иҷрои қорҳоро дар ҳама марҳилаҳо назорат кунад, сифати маводро санҷад, мутобиқати қорро ба меъёрҳои СНиП, стандартҳо ва шартнома муайян созад, аммо наметавонад ба ғаъолияти хоҷагидорӣ ва амалиётҳои паймонқор даҳолат намоад. Дар ҳолати ошқор шудани қамбудихо, ӯ муваззаф аст паймонқорро ғавраи хабардор намоад, дар акси ҳол ҳуқуқи эътироз аз қамбудихоро дар оянда аз даст медиҳад.

Паймонқор, ҳамқун иҷроқунандаи бевоситаи қорҳои соҳтмонӣ, субъекти асосии ин муносибатҳо ба ҳисоб меравад. Паймонқор муваззаф аст қорҳои соҳтмонӣ ва васлуқуниро мутобиқи шартнома, ҳуччатҳои лоиҳавӣ, меъёрҳои соҳтмонӣ ва муҳлатҳои муайяншуда иҷро намоад. Мувофиқи қонунгузорӣ, ӯ бояд барои сифатнок, беҳатар ва мувофиқ ба меъёрҳои техникаи давлатӣ будани қорҳо масъул бошад. Ин масъулият ҳатто ба давраи қағолатии баъди супоридани объект тул мекашад.

Аз ҷумла, моддаи 818 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон муқаррар мекунад, ки таваққали нобудшавии тасодуфии объект то қабули он аз ҷониби фармоишгар бар дӯши паймонқор аст. Ин амр аз он шаҳодат медиҳад, ки қонунгузор масъулияти паймонқорро нисбат ба ҳифзи объект ба таври қатъӣ ба ӯ вогузор мекунад.

Паймонқор, инқунин вазиғадор аст, ки дар ҳолати зарурат қорҳои иловагиро агар онҳо барои ҳифзи объект ё риояи меъёрҳои техникаи зарур бошанд, анқом диҳад ва дар ин бора фармоишгарро огоҳ созад. ӯ метавонад талаб кунад, ки ба смета тағйирот ворид қарда шавад ва арзиши қорҳо аз нав ҳисоб қарда шавад.

Сармоягузор, агар ҳамқун иштирокчии мустақил дар муносибатҳои соҳтмон ҳузур дошта бошад, маблағгузории лоиҳаро ба зимма меғирад. Қонуи Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи сармоя ва ҳавасмандгардонии ғаъолияти сармоягузорӣ» доираи васеи субъектҳои сармоягузор: шахсони воқеӣ, ҳуқуқӣ, соҳмонҳои байналмилалӣ ва ҳатто давлатҳои хориҷиро дар бар меғирад. Сармоягузор метавонад иштироки мустақим дар бунёди объект надошта бошад, аммо бо фармоишгар ва паймонқор муносибатҳои шартномавӣ дорад.

Дар зербооб табақаи маҳсуи иштирокчиён, зерпаймонқорон низ тавзеҳ дода мешавад. Зерпаймонқор бо супориши паймонқор қисмати

муайяни корро ичро мекунад ва мақоми ӯ аз маҷмуи шартҳои байни паймонкор ва фармоишгар вобаста аст. Дар амалия, зерпаймонкор ба зиммаи паймонкори генералӣ таъсири мустақим надорад, аммо барои иҷрои босифати корҳои ба ӯ супурдашуда мустақилона ҷавоб медиҳад.

Дар арзёбии ухдадориҳои тарафҳо, зербоб таъкид мекунад, ки ҳуқуқи ухдадориҳои асосӣ вобаста ба муҳтавои шартнома, қонунгузори соҳавӣ ва хусусиятҳои техникий сохтмони роҳҳои автомобилгард муайян мешаванд.

Фармоишгар ҳуқуқ дорад талаб намояд, ки корҳо дар муҳлати муқарраршуда анҷом ёбанд, объект тибқи меъёрҳо ғаёл гардонда шавад ва дар ҳолати камбудии аз паймонкор ислоҳи онҳоро бихоҳад. Паймонкор бошад ҳуқуқ дорад талаб кунад, ки фармоишгар корҳои худро бетартиб иҷро кунад, бунак ва маблағҳоро сари вақт пардохт намояд, ҳуҷҷатҳои заруриро мунтазам пешниҳод кунад ва монеаҳоро баргараф созад.

Дар ин зербоб ухдадориҳои ҳуқуқии марбут ба суғуртаи объект, ҷуброни зарар, риояи талаботи экологӣ, ҳифзи меҳнат ва бехатарии сохтмон низ мавриди таҳлил қарор мегиранд. Мувофиқи қонун, суғуртаи иншооти дар ҳоли сохтмон қарордошта, аз ҷумла аз хавфҳои табиӣ, техникий ногаҳонӣ ва зарари шахсони сеюм ухдадориҳои ҳатмии паймонкор мебошад. Ин меёр ба таҳкими кафолати ҳуқуқии фармоишгар ва истифодабарандагони роҳ мусоидат мекунад.

Дар анҷоми зербоб муаллиф ба ҳулоасе меояд, ки дар муносибатҳои паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард, иштирокчиён бо вучуди гуногунии мақоми ҳуқуқӣ як системаи ягонаи мутақобилан вобаста ва ба иҷрои ҳадафи мушаххас нигаронидашударо ташкил медиҳанд. Танзими равшани ҳуқуқи ҳар як ҷониб, механизми ҳамкорӣ, тартиби назорат ва масъулият барои иҷрои корҳои имконият медиҳад, ки раванди сохтмон бо сифати баланд, мутобиқ ба меъёрҳои техникий ва риояи манфиатҳои давлатӣ ва хусусӣ амалӣ гардад.

Боби 3. «Ҷавобгариҳои тарафҳои шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард» номгузорӣ шуда, ба таҳлили пешниҳодҳои назариявӣ ва амалии ҷавобгариҳои маданӣ-ҳуқуқии тарафҳои шартномаи паймонкорӣ дар соҳаи сохтмони роҳҳои автомобилгард бахшида шудааст.

Дар зербоби 3.1. “Ҷавобгариҳои молумулкиҳои тарафҳои шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард” махсусан масъалаи ҷавобгариҳои молумулкӣ дар робита ба иҷро накардан ё

номуносиб ичрои уҳдадориҳои шартномавӣ мавриди омӯзиши амик қарор мегирад.

Дар ин зербоб зикр мегардад, ки яке аз масъалаҳои асосие, ки то ҳол дар илми ҳуқуқи маданӣ пурра ҳал нашудааст, ин муайян намудани лаҳзаи ба вучуд омадани ҳуқуқи моликияти фармоишгар ба натиҷаи қорҳои сохтмони анҷомшуда мебошад. Тибқи моддаи 290 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи бақайдгирии давлатии молу мулкӣ ғайриманқул ва ҳуқуқҳо ба он», ҳуқуқи моликият ба объектҳои навбунёд танҳо аз замони ба қайди давлатии расмӣ даромадан пайдо мешавад. Аз ин рӯ, то лаҳзаи супоридани объект ва бақайдгирии расмӣ он, паймонкор соҳиби ҳуқуқҳои уҳдадории объект буда, ҳавфи нобудшавии онро то супориши ниҳой бар дӯш мегирад.

Муаллиф баён медорад, ки ҷавобгариӣ молумулкӣ дар муносибатҳои паймонкорӣ аз табиати уҳдадориҳои сарчашма мегирад: иҷро накардан, таъхири иҷро, иҷрои ғайримуносиб, сифати пасти қор, ҳуччатҳои нодуруст, истифодаи маводи пастсифат, иваз кардани ҳадафи лоиҳавӣ ва ғайра. Чи тавре ки муқаррар шудааст, ҷавобгарӣ дар шакли уҳдадориҳои иловагӣ нисбат ба ҳуқуқвайронкунанда татбиқ мегардад ва ҳадафи он барқарор намудани ҳуқуқи зарардида ва ҷуброни талафоти бамиеномада мебошад.

Муаллиф зикр мекунад, ки ҷавобгариӣ ҳуқуқӣ-маданӣ аз дигар воситаҳои таъсиргузори ҳуқуқӣ фарқ мекунад, зеро дар ин ҷо сухан дар бораи вогузоштани уҳдадориҳои нави молӣ, ҷаримаҳо, ҷуброни зарар ё ғоизҳои меравад, на аз барқарорсозии моликияти дар шакли ибтидоӣ. Масалан, талаботи баргардондани қарз ҷавобгарӣ ҳисоб намешавад, дар ҳоле ки ҷуброни зарар, ҳамчун натиҷаи вайрон кардани уҳдадории шартномавӣ ҷавобгариӣ молумулкӣ мебошад.

Дар зербоб гуфта мешавад, ки ҷавобгариӣ паймонкор ба сифат ва иҷрои қор то супориши объект, мутобиқати он ба лоиҳа, риояи меъёрҳои сохтмонӣ (СНиП), истифодаи маводи мувофиқ, таъмини устуворӣ, беҳатарӣ ва барои истифода омода будан вобаста аст. Тибқи моддаи 797 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, паймонкор уҳдадор аст қорро мувофиқи ҳадафҳои дар шартнома пешбинишуда ба анҷом расонад. Ҳар гуна қамбӯдӣ, ки ин ҳадафро ҳалалдор мекунад, метавонад ба ҷавобгариӣ молумулкӣ оварда расонад.

Дар зербоб хусусиятҳои ҷавобгариӣ молумулкӣ дар соҳаи роҳсозӣ махсус таъкид мешаванд, зеро сохтмони роҳҳои автомобилгард объекти ғайриманқул, мураккаб ва дорои хатарҳои зиёд мебошад. Хатарҳо

метавонанд дар рафти корҳои заминӣ муҳандисӣ, тағйири шароити геологӣ, вайрон шудани объект пеш аз супориш, норасоии маблағгузорӣ ва оқибатҳои техникӣ рух диҳанд. Тибқи моддаи 818 ҚТ, паймонкор таваккали нобудшавии тасодуфии объектро то қабули он бар дӯш мегирад. Ин мавқеи ҳуқуқӣ яке аз асосҳои муҳимтарини ҷавобгарии ўст.

Дар зербоб, инчунин, муқаррароти марбут ба ҷуброни зарар ба таври муфассал шарҳ дода мешавад. Зарар аз ду унсур иборат аст: зиёни воқеӣ (харочоти ислоҳи нуксонҳо, харочоти мавод, нобудшавии ашё, зарари ба муҳити зист расида, истифодаи таҷҳизоти иловагӣ ва ғайра) ва ғоидаи аздастрафта.

Ҳангоми муайян кардани зарар, меъёрҳои қонунии баҳодихӣ ва амалияи судӣ ба назар гирифта мешаванд. Агар фармоишгар худ ба афзоиши зарар мусоидат карда бошад ё барои кам кардани он чорае андешида набошад, мувофиқи моддаи 465 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, суд метавонад андозаи зарари аз паймонкор талабшавандаро коҳиш диҳад.

Вазифаҳои махсуси паймонкор: суғуртаи объекти сохтмонӣ, суғуртаи таваккуфи қор, суғуртаи зарари эҳтимолӣ ба шахсони сеюм мавриди таҳлил қарор гирифтааст. Суғурта яке аз механизмҳои калидии паст кардани таваккал ва ҷуброн кардани зарари эҳтимолӣ пеш аз сар задани баҳсҳо мебошад.

Муаллиф, инчунин, ба масъалаи ҷаримаҳо ва ноустуворона (пеня) таваҷҷуҳ мекунад. Ноустуворона метавонад аз ҷониби қонун ё шартнома муқаррар гардад ва ба сифати ҷораи мустақили ҷавобгарӣ татбиқ мешавад. Афзалияти ноустуворона дар он аст, ки фармоишгар набояд зарарро исбот кунад: ҷарима баъди ҳар вайронкунии уҳдадорӣ талаб карда мешавад. Ноустуворона ҳамчун воситаи пешгирии таъхир, бадсифат анҷом додани қор ё иҷрои қисмате аз уҳдадорӣ хизмат мекунад.

Муаллиф, инчунин, масъалаи ҷавобгарии паймонкор дар давраи қафолатро шарҳ медиҳад. Тибқи моддаи 833 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, агар дигар муҳлат пешбинӣ нашуда бошад, давраи қафолат барои объектҳои сохтмонӣ даҳ солро ташкил медиҳад. Дар ин муддат, тамоми нуксонҳои пайдошуда, агар онҳо натиҷаи фарсудашавии табиӣ набоянд ва бо ғуноҳи фармоишгар робита надошта бошанд, аз ҷониби паймонкор бартараф карда мешаванд.

Муаллиф масъалаи муҳими қувваи рафънопазирро низ ба таври амиқ баррасӣ менамояд. Қонун вазъиятҳои фавқулодаеро, ки шахс наметавонад пешгирӣ ё бартараф кунад, ҳамчун асос барои озодкунӣ аз ҷавобгарӣ эътироф менамояд. Аммо ҳеҷ гуна ҳолатҳое, ки дар натиҷаи

бепарвой, омодагии нокифоя ё техникаи номувофик ба вучуд омадаанд, ба қувваи рафънопазир дохил намешаванд.

Дар охир, муаллиф таъкид менамояд, ки ҷавобгарии молумулкӣ дар шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард дорои хусусиятҳои соҳавӣ мебошад. Ин гуна ҷавобгарӣ на танҳо ба ҳимояи манфиатҳои фармоишгар, балки ба амнияти инфрасохтор, бехатарии ҳаракати нақлиёт, сифат ва эътимоднокии роҳ хизмат мекунад. Аз ин рӯ, тақмили механизмҳои ҳукукӣ, равшан кардани меъёрҳои ҷуброни зарар, пурзӯр намудани талаботҳои кафолатӣ ва дақиқ намудани масъулияти ҳар як тараф дар қонунгузорию маданӣ ва шахрсозӣ вазифаи муҳим ва саривақтӣ ба ҳисоб меравад.

Дар зербоби 3.2. «Ҷуброни зарари маънавӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард» баён мегардад, ки масъалаи ҷуброни зарари маънавӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард яке аз самтҳои то ҳол пурра таҳқиқнашуда ва аз лиҳози назариявӣ амалӣ мубрам мебошад. Ба андешаи муаллиф, татбиқи ин институт дар раванди сохтмони инфрасохторӣ, ки бо маҳдудшавии ҳукукҳои шахрвандӣ, гирифтани қитъаҳои замин, маҳдуд шудани ҳукуқи молумулкӣ, таҳдид ба муҳити зист ва таъсир ба шароити зиндагии аҳоли алоқаманд мебошад, аҳамияти махсус пайдо мекунад.

Механизми ҳукукии ҷуброни зарари маънавӣ бояд мутобиқи меъёрҳои Конституцияи Ҷумҳурии Тоҷикистон ва меъёрҳои ҳукуқи байналмилалӣ ташаккул дода шавад, зеро ҳукукҳои шахсӣ ва ғайримолумулкӣ, аз ҷумла шаъну шараф, эътибори қорӣ, дахлнопазирии ҳаёти шахсӣ ва ҳукуқ ба саломатӣ, аз ҷониби қонунгузор ҳамчун неъматҳои бегонашаванда эътироф шудаанд. Диссертант таъкид мекунад, ки вайрон кардани ин ҳукуқҳо метавонад ба ҳолати равонӣ, имкониятҳои иҷтимоӣ ва сатҳи зиндагии шахрванд таъсири манфӣ расонад ва ба ин далел, зарурати таҳияи асосҳои қавии ҳукукӣ ва судӣ дар соҳаи ҷуброни зарари маънавӣ ҳатмӣ мебошад.

Муаллиф ба ин андеша аст, ки дар илм ва қонунгузорию Тоҷикистон мафҳуми “зарари маънавӣ” солҳои дароз баҳсбарангез буд ва дар давраи Шуравӣ ин институт ҳамчун падидаи бегона пазируфта мешуд. Бо гузашти вақт ва ташаккули қонунгузорию миллий, зарурати ҳимояи ҳукукҳои шахсӣ ва ҷуброни зарари маънавӣ ҳамчун ҷузъи муҳимми низоми ҳукуқи маданӣ соҳибмақом гардид.

Мафҳуми зарари маънавӣ, тибқи қонунгузорию амалкунанда, бо азобу шиканҷаи руҳӣ ва ҷисмонӣ алоқаманд буда, дар ҳолатҳои вайрон шудани ҳукукҳои шахсии ғайримоддӣ, аз ҷумла ҳаёт, саломатӣ, шаъну шараф,

эътибори корӣ ва ҳуқуқҳои дахлнопазирии шахсӣ ба миён меояд. Ба андешаи муаллиф, хусусияти ғайримоддии ин ҳуқуқҳо боис мегардад, ки андозаи ҷубронпулии зарари маънавӣ танҳо дар заминаи баҳогузории субъективӣ, таҳлили ҳолатҳои мушаххас ва баҳои судӣ муайян карда шавад.

Муаллиф баён медорад, ки дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард зарари маънавӣ метавонад дар шакли аз даст додани манзил ё қитъаи замин, маҳдуд шудани шароити зиндагӣ, афзоиши садо, заҳролудшавӣ ва дигар омилҳои ҳассос ба муҳити зист ифода ёбад. Ба андешаи муаллиф, чунин ҳолатҳо дар амалия вучуд доранд, аммо қонунгузорӣ ва таҷрибаи судӣ ҳанӯз низомии равшани муайян кардани зарари маънавӣ дар сохтмони роҳҳо ташаккул надидаанд.

Диссертант махсус таъкид мекунад, ки моддаи 836 Кодекси маданияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, ки товори зарари маънавиро тибқи шартномаи паймонкорӣ дар сохтмон муқаррар менамояд, танҳо ба муносибатҳои хусусӣ дахл дорад, дар ҳоле ки фармоишгари лоиҳаҳои роҳсозӣ аксаран давлат мебошад. Дар чунин ҳолат зарари маънавии шаҳрвандон дар раванди ҷуброни зарари молумулкӣ ба таври ғайримустақим ҷуброн карда мешавад, аммо ин равиш на ҳамеша адолатманд аст ва зарурати тақмили мустақили ҳуқуқи ҷуброни зарари маънавӣ ба миён меояд.

Нишон дода мешавад, ки мушкilotи асосии татбиқи институт инҳоянд: набудани меъёрҳои мушаххас оид ба ҷуброни зарари маънавӣ дар сохтмони роҳҳо; тафовути назаррас дар таҷрибаи судӣ; муаррифӣ нашудани механизми баҳодиҳии азобу шиканҷаи равонӣ; бартарияти арзёбии молумулкӣ нисбат ба ҷуброни маънавӣ; мушкilotи исботи ҳолати равонии ҷабрида.

Муаллиф чунин мешуморад, ки барои ҳалли ин камбудҳои зарур аст:

– таҳияи меъёрҳои махсуси ҳуқуқӣ барои ҷуброни зарари маънавӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард;

– таъсиси маҳакҳои меъёрӣ ва методии баҳодиҳии зарари маънавӣ;

– баланд бардоштани нақши экспертизаҳои тиббӣ ва равонӣ;

– тақмили таҷрибаи судӣ ва тайёр кардани тавсияҳои методӣ барои судҳо;

– муайян кардани ҳадди ақали ҷуброни зарари маънавӣ дар ҳолатҳои гирифтани манзил ё қитъаи замини шаҳрвандон барои эҳтиёҷоти давлатӣ.

Муаллиф баён медорад, ки ҷуброни зарари маънавӣ бояд ҳамчун воситаи воқеии барқарорсозии адолати ҳуқуқӣ ва таъмини тавозуни манфиатҳои давлат ва шаҳрванд баромад кунад. Рушди инфрасохтори

роҳсозӣ набояд боиси поймол гардидани ҳуқуқҳои шаҳрвандон гардад, ва ҷуброни зарари маънавӣ яке аз кафолатҳои асосии ҳимояи ҳуқуқҳои шахсӣ дар ин раванд мебошад.

Дар ҷамъбаст, ҳулосабарорӣ шудааст, ки товони зарари маънавӣ дар баҳши соҳтмони роҳҳои автомобилгард яке аз унсурҳои муҳими ҳимояи ҳуқуқ ба ҳисоб меравад, ки таносубро байни манфиатҳои давлат ва шахсӣ таъмин менамояд. Бо назардошти ташаккули маҳзани қонунгузорӣ институти мазкур ба ташаккул ниёз дорад, ба монанди муқаррар намудани маҳакҳои муайян намудани товони зарари маънавӣ ва мустаҳкам намудани таҷибаи судӣ. Дар оянда чунин тадбирҳо метавонанд ба сиёсати шаҳрсозӣ ҷиҳати ба инобат гирифтани манфиати шаҳрвандон нақши муҳим дошта бошанд.

ХУЛОСА

Дар натиҷаи таҳқиқоти диссертатсионӣ, ҳулосаҳои зерин пешкаш мегарданд:

1. Дар тури таърих ва раванди таҳаввул, шакл ва ҳуқуқи моликият ба роҳҳои автомобилгард диғаргун шуда, танзими ҳуқуқи онҳо, махсусан барои субъектҳои, ки дар ҷараёни бунёди ин роҳҳо ба ҷаъолияти тиҷоратӣ машғуланд, аз нав дида бароида шудааст. Бо дарназардошти санадҳои ҳуқуқи таърихӣ ва шаклгирии иқтисоди Тоҷикистон, рушди падидаи соҳтмони роҳҳои автомобилгардро метавон ба панҷ марҳилаи асосӣ тақсим кард:

- марҳилаи таҳкими Ҳокимияти Шуравӣ то соли 1929;
- марҳилаи дуум, ки аз барномаи густурдаи соҳтмонӣ дар ҷумҳурӣ сарчашма гирифта, бунёди нахустин роҳҳо бо рӯйпӯши сангинро дар бар мегирад ва нақшаҳои панҷсолаи аввал ва дуумро фаро мегирад;
- марҳилаи баъдӣ, ки ба давраи Ҷанги Бузурги Ватанӣ рост меояд ва дар он аҳамияти аввалиндараҷа ба фронт дода шуда, соҳтмони роҳҳои автомобилгард мавқеи дуумдараҷа дошт;
- марҳилаи ҷорум, ки солҳои 1946 то 1990-ро дар бар мегирад, аз таъсиси Вазорати нақлиёти автомобилии ҶШС Тоҷикистон то ҷалби қолхозҳо ва совхозҳо ба бунёди роҳҳои дар назар дорад;
- марҳилаи панҷум, дар замони истиқлоли давлатӣ, бунёди роҳҳои автомобилгард самти нав гирифт, зеро яке аз ҳадафҳои қалидӣ раҳӣ аз бунбасти қоммуникатсионӣ буд.

Ҳар яке аз ин марҳилаҳо ҳусусиятҳои ҳоси ҳудро дошта, дар онҳо бо дарназардошти вазъияти он давра, соҳтмон ва ҷаъолияти тиҷоратӣ дар самти роҳсозӣ таракқӣ кардааст [8-М].

2. Роҳи автомобилгард зерсохтори моддии иншоотҳои нақлиётӣ буда, муносибатҳои маданӣ-ҳуқуқиро дар бар мегирад. Роҳҳои автомобилгарди истифодаи умумӣ ва маҳдуд, ки ба моликияти шахсони воқеӣ ва ҳуқуқӣ тааллуқ доранд, таҳти танзими меъёрҳои маданӣ-ҳуқуқӣ қарор мегиранд. Барои сабти давлатии ҳуқуқи моликият ба роҳи автомобилгард, бояд хусусиятҳои техникий зерини онро ҷудо кард:

- роҳи автомобилгард махсус барои ҳаракати мошинҳо сохта шуда, хатҳои дуқабата дошта, дорои сатҳи техникий муайян аст;

- замин, ки барои бунёди роҳ ҷудо шудааст, рӯйпӯши он ва ҳимояи он як воҳиди техникийро ташкил медиҳад;

- унсурҳои сохтори роҳ ва таҷҳизоти марбут ба он, ки бо замин ва воситаҳои техникий пайвастаанд, як низоими ягонаи сохтмони ба вучуд меоранд.

3. Роҳи автоомбилгард ҳамчун объекти ягонаи ғайриманкул аз маҷмуи объектҳои бо ҳам алоқаманд иборат аст, ки дар таркиби он роҳи автомобилгард, инчунин дигар объектҳои инфрасохтори роҳ шомиланд: пулҳо, нақбҳо, нуқтаҳои хизматрасонии воситаҳои нақлиётӣ, нуқтаҳои ситонидани маблағ аз соҳибони воситаҳои нақлиёт, чароғакҳо, лавҳадеворҳои иттилоотӣ ва ғайра.

Равише, ки мутобиқи он роҳи автомобилгард танҳо ҳамчун объекти алоҳидаи молу мулки ғайриманкул тасниф мегардад, моҳияти воқеӣ ва функционалии онро пурра инъикос намекунад. Роҳи автомобилгард низоми муттаҳидшудаи унсурҳои бо ҳам вобаста мебошад, ки бо таъиноти ягона ва мантиқи технологӣ-истифодабарии умумӣ муттаҳид гардидаанд. Маҳз ба ҳамин сабаб табиати ҳуқуқии он дар дараҷаи бештар ба сохтори маҷмуи ягонаи объектҳои молу мулки ғайриманкул мутобикат мекунад [12-М].

4. Дар айни замон қитъаи замин, ки барои ҷойгир намудани роҳи автомобилгард истифода мешавад, ба таркиби он ҳамчун объекти молу мулки ғайриманкул дохил намегардад. Чунин сохтор ба қонунгузори амалкунанда мутобикат дошта, инчунин бо амалияи бақайдгирии давлатӣ тасдиқ мегардад, ки тибқи он ҳуқуқ ба қитъаи замин ва ҳуқуқ ба роҳи автомобилгард ба таври мустақилона ба қайди давлатӣ гирифта мешаванд, ки ба ҷудокунии ҳуқуқ ба биноҳо ва қитъаҳои замин шабоҳат дорад. Муҳимияти зиддияти ошкоргардида дар он ифода меёбад, ки меъёрҳои ҳуқуқӣ қитъаҳои заминеро, ки дар ҳудуди роҳи автомобилгард ҷойгиранд, ҳамчун унсури таркибии он баррасӣ менамоянд, дар ҳоле ки амалияи воқеӣ имконияти истифодаи қитъаҳои замини ба иҷора гирифташударо хангоми сохтмони роҳҳои автомобилгард иҷозат

медихад. Ин ҳолат аз мавҷуд будани номувофиқатӣ миёни танзими ҳуқуқӣ ва таъбиқи амалии он шаҳодат медиҳад [13-М].

5. Тархрезии нокифоя дар Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ» тафсири гуногуни онро дар санадҳои зерқонунӣ ва таҷрибаи ҳуқуқтатбиқсозӣ имконпазир гардонида, муомилоти роҳи автомобилгардро дар муомилоти маданӣ мураккаб месозад. Ба назар чунин мерасад, ки роҳи автомобилгард бояд ҳамчун объекти мустақили молу мулкӣ ғайриманқул, ки аз маҷмуи молу мулк иборат аст, муаррифӣ гардад. Дар адабиётҳои хориҷӣ низ муқаррарот доир ба роҳҳои автомобилгард шаффоф пешниҳод нагардидааст, аз ҷумла ғайриманқул будан ё набудани он. Дар қонунгузориҳои давлатҳои хориҷӣ низ масъалаи мазкур ҳалли худро наёфтааст [15-М].

6. Дар қонунгузориҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон «объектҳои хаттӣ» мавҷуд буда, ба таври мушаххас муқаррар нашудаанд, инчунин аз ҷониби ягон олим таҳлил нагардидаанд. Дар давлатҳои ҳамсоя бошад, аз ҷумла Федератсияи Руссия чунин объектҳо дар сатҳи қонунгузорӣ ба таври мушаххас муқаррар гардидаанд. Дар ҳолати муқаррар намудани чунин объектҳо мушкилӣ доир ба таври аниқ муайян намудани ҳолати ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард аз байн меравад.

7. Яке аз масъалаҳои, ки хангоми ба роҳ мондани сохтмони роҳҳои автомобилгард ба миён меояд, ин масъулияти паймонкорон ба ҳисоб меравад, ки пас аз ба истифода додани роҳ дар давоми муҳлати кӯтоҳ он фарсуда мегардад. Аз ин рӯ хуб мешуд, ки дар сатҳи қонунгузорӣ масъулияти паймонкорон барои объектҳои махсус ба монанди (роҳҳои автомобилгард) ҷорӣ мешуд.

8. Бо дарназардошти зарурати тақмили танзими ҳуқуқӣ ва бартараф намудани унсурҳои номуайяни ва худсарӣ дар муайян намудани ҳолати ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард, мақсаднок ва асоснок ба назар мерасад, ки дар қонунгузорӣ таснифи ҳуқуқии онҳо ҳамчун объектҳои мустақили молу мулкӣ ғайриманқул: маҷмуи ягонаи молу мулкӣ ғайриманқул мустақкам карда шавад. Дар робита ба ин пешниҳод мегардад, ки моддаи 1 Қонуни ҚТ «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ» дар таҳрири зерин баён карда шавад: «Роҳҳои автомобилгард – маҷмуи томи ғайриманқул, ки барои ҳаракати воситаҳои нақлиёт пешбинӣ шуда ба ҳисоб меравад, ки дарбаргирандаи қитъаҳои заминӣ атрофаш, унсурҳои рӯбино ва зербинои он, таҷҳизоти роҳии қисмати технологияи он, таҷҳизоти муҳофизатии роҳӣ, таҷҳизотҳои сунъии роҳӣ, объектҳои истехсолӣ ва унсурҳои дигари роҳи

автомобилгард, ки ҳаракати мунтазаму беҳатари автомобилҳо ва дигар воситаҳои нақлиётро вобаста ба суръат, иқтидори сарборӣ ва ба андозаҳои муқарраршуда таъмин менамояд».

9. Одатан роҳҳои автомобилгард дар ҷойҳои бунёд мегардад, ки воситаҳои коммуникатсия мавҷуд нест ва ҷиҳозонидани онҳо ҳамчун шартӣ шартномаи паймонкорӣ ба ҳисоб меравад. Дар ҳолати мавҷуд будани иншоот, низ баргараф намудани он ба уҳдадорҳои иҷрокунанда шомил мешавад. Аслан дар таҷриба ташкилотҳои паймонкорӣ баҳри рақобатпазир буданашон ҳамаи ин ҳолатҳоро ба қисми таркибии шартномаи паймонкорӣ дар сохтмон дохил мекунанд. Пас аз анҷом додани корҳои сохтмонӣ дар объекти сохташуда паймонкор бояд огози таъмини истифодабарии онро тибқи тартиби муқарраршуда анҷом диҳад. Талаботҳои мазкур яқраи намоиш, чунки бо дарназардошти талаботи бозор меъёрҳои иҷроии корҳои сохтмонӣ низ дучори таҳаввул мегарданд. Таҳаввулоти муносибатҳои паймонкорӣ ба он оварда расонд, ки мавзӯи иҷроии шартнома ҳар ҷи бештар на танҳо сохтмони объекти муайян, балки ба фармоишгар супоридани маҷмуи аз лиҳози функционалӣ пурра анҷомёфтаре дар бар мегирад, ки унсурҳои зарурӣ, корҳои иҷрошуда ва хизматрасониҳои ҳамроҳро фаро гирифта, истифодаи комилу самараноки онро таъмин менамояд. Чунин тағйирот ба таври назаррас ба мундариҷа ва ҳаҷми уҳдадорҳои паймонкор таъсир мерасонанд. Дар қонунгузори амалкунанда бояд ҳолатҳои муқаррар гарданд, ки паймонкор уҳдадор мешавад танҳо он объектҳои супорад, ки дар онҳо корҳои сохтмонӣ-вазлгарой пурра анҷом дода шудаанд ва барои истифодабарӣ тайёранд. Дар ҳолатҳои ки объект қисман супорида мешавад, агар қисми аллакай супоридашуда то анҷом ёфтани сохтмони роҳи автомобилгард ба таври пурра фарсуда гардад, муҳлати кафолат ба инобат гирифта мешавад. Воқеан агар паймонкор то муҳлати ба истифода додани қор тамоми камбудихоро аз ҳисоби худ баргараф намудааст, пас ягон ҷавобгарӣ ба вуқӯ намеояд. Метавон баргарафнамоии камбудихоро ҳамчун қораи ҷавобгарии маданӣ-ҳуқуқӣ муқаррар намуд, инчунин метавон онро ҳамчун қораи ҷавобгарии маданӣ-ҳуқуқӣ напасируфт, чунки супоридани қор тибқи шартҳои шартнома на ҷавобгарӣ, балки уҳдадорӣ ба ҳисоб меравад, ҳатто бо вучуди он ки иҷроии номатлуби қор боиси ҷавобгарӣ мегардад. Баргараф намудани камбудихо вақти зиёдатӣ, маҳсулоти зиёдатӣ ва қувваи қорини изофиро талаб менамояд, аммо ба андешаи муаллиф ин ҷавобгарии молумулкӣ намебошад [6-М].

10. Корҳо тибки шартномаи паймонкорӣ бояд ба шартҳои шартнома мутобиқ бошанд ва дар ҳолати мавҷуд набудани чунин шартҳо, ба талабот ва меъёрҳои маъмулӣ, ки нисбат ба корҳои ҳаммонанд татбиқ мегарданд, ҷавобгӯ бошанд. Натиҷаи корҳо бояд барои истифода дар муҳлати оқилона мувофиқ буда, ба мақсадҳои шартнома мутобиқат намояд. Паймонкори соҳибкор вазифадор аст талаботи ҳатмии меъёрии ҳукукиро риоя намояд ва ҳамзамон ҳуқуқ дорад уҳдадорӣ оид ба иҷрои корҳо бо сифати баландтарро ба зимма гирад. Ҷавобгарии молумулкии тарафҳо бояд таъсири сифати масолах, ҳуччатгузорӣ ва дараҷаи таҳассуси иҷрокунандагонро ба назар гирад.

11. Дар қонунгузории амалкунанда ҷавобгарӣ барои иваз намудани маҳсулоти босифат бо маҳсулоти бесифат ба таври мустақим пешбинӣ нашудааст. Бо дарназардошти гуфтаҳои боло, мувофиқи мақсад аст, ки дар сатҳи қонунгузорӣ ҷавобгарии молумулкӣ барои таъмини сохтмон бо масолеҳи дорои сифати номатлуб муқаррар карда шавад. Дар сурати мавҷуд набудани танзими дигар, фармоишгар ҳуқуқ дорад вобаста ба камбудии сифати корҳои иҷрошуда талабот пешниҳод намояд, агар чунин камбудӣ дар муҳлатҳои муқарраргардида ошкор карда шаванд. Агар муҳлати кафолатӣ пешбинӣ нашуда бошад, чунин талабот метавонанд дар муҳлати оқилона пас аз ошкор гардидани камбудӣ, аммо на дертар аз ду сол аз рӯзи супоридани натиҷаи корҳо пешниҳод карда шаванд. Ин меёр ба фармоишгар имконият медиҳад, ки сифати корҳоро дар доираи муҳлатҳои муқарраршуда арзёбӣ намуда, дар ҳолати ошкор гардидани нуқсонҳо аз ҳуқуқи худ барои бартараф намудани онҳо истифода барад. Ин аҳамияти бунёди дорад, зеро сифати корҳои сохтмонӣ, махсусан ҳангоми бунёди роҳҳои автомобилгард, на танҳо ба устуворӣ ва дарозумрии иншоот, балки ба амният ва самаранокии истифодаи он низ таъсири мустақим мерасонад. Дар шароити мавҷуд набудани муҳлати кафолатии муайян, маҳз давраи дузола вазифаи кафолати асосии ҳифзи манфиатҳои фармоишгарро иҷро намуда, ба ӯ имкон медиҳад, ки дар муҳлати кофӣ камбудӣҳоро ошкор ва талаботи бартараф намудани онҳоро пешниҳод намояд [16-М].

12. Бояд қайд кард, ки муҳлати дузола дар ҳолати набудани кафолат як меъёри умумист, ки дар қонунгузорӣ ҳамчун ҳадди ниҳии ҳимояи фармоишгар муқаррар шудааст. Аммо ин муҳлат метавонад тағйир ёбад, агар дар қонунҳо, шартнома ё урфу одатҳои тичоратӣ давраи дигаре пешбинӣ шуда бошад. Ин имконият ба тарафҳо озодии бештар медиҳад, то муносибатҳои ҳудро мувофиқи хусусиятҳои қори

мушаххас ва шароити он танзим кунанд. Масалан, дар сохтмони роҳҳои автомобилгард, ки як иншооти дорой умри дароз ва хусусиятҳои истифодаи махсус аст, муҳлати кафолат метавонад аз ду сол бештар бошад, то фармоишгар имкони санҷиши дарозмуддати сифатро дошта бошад. Дар ин замина, набояд фаромӯш кард, ки ҳуқуқи фармоишгар барои пешниҳоди талабот дар бораи сифати кор на танҳо як имтиёз, балки як воситаи муҳим барои таъмини устуворӣ ва амнияти иншоот аст. Масалан, агар дар давоми ду сол нуқсонҳое ба мисли шикастани рӯйпӯши роҳ ё ноустувории он ошкор гардад, фармоишгар метавонад ислоҳи онҳоро талаб кунад, ба шарте ки ин камбудиҳо дар муҳлати муайяншуда мушоҳида шуда бошанд. Ин равиш ба фармоишгар имкон медиҳад, ки манфиатҳои худро ҳифз кунад ва паймонкорро ба риояи сифат ҳавасманд созад. Аз ғизои амалӣ, ин муқаррарот ба танзими муносибатҳои байни тарафҳо мусоидат карда, масъулияти паймонкорро барои сифати кор таъкид мекунад ва ҳамзамон ба фармоишгар имконият медиҳад, ки дар муддати муайян аз натиҷаи кор боварӣ ҳосил кунад. Ин муҳлат ҳамчун як навъ "пӯйгоҳи амният" барои фармоишгар амал мекунад, ки дар он ӯ метавонад нуқсонҳоро ошкор ва барои бартарафсозии онҳо чора андешад, хусусан дар сохтмони роҳҳои автомобилгард, ки сифати онҳо ба амнияти умум ва самаранокии иқтисодӣ таъсири мустақим дорад [5-М].

13. Дар муқоиса ба заминҳои саноат, алоқа, кубурҳои магистралӣ, заминҳои нақлиёти автомобилӣ хусусиятҳои хоси худро дороянд, чунки речаи ҳуқуқи роҳҳо ҳамчун объекти мустақили ҳуқуқи маданӣ то ҳол мушаххас нест. Зеро заминҳое, ки барои бунёди роҳҳои автомобилгард ҷудо шудаанд, шароит ва меъёрҳои вижаи худро талаб мекунанд, ки қоидаҳои умумӣ наметавонанд ба таври комил онҳоро фаро гиранд.

ТАВСИЯҲО ОИД БА ИСТИФОДАИ АМАЛИИ НАТИҶАҲОИ ТАҲҚИҚОТ

1. Дар низоми қонунгузори ҚТ бояд ба объектҳои хаттӣ (тарҳӣ) таваҷҷуҳи вижа зоҳир гардад ва танзими ҳуқуқи маҷмуи томи ғайриманкул, ки ҳам унсурҳои манкул ва ҳам ғайриманкулро дар бар мегирад, ба роҳ монда шавад. Ба гурӯҳи объектҳои хаттӣ, ғайр аз роҳҳои автомобилгард, инчунин хатҳои интиқоли неруи барқ, хатҳои муҳабирот, кубурҳои обгузар, роҳҳои оҳан ва ғайра дохил мешаванд. Мафҳумҳои нави ба қонунгузорӣ воридгардида, аз қабili «маҷмуи

ягонаи ғайриманкул», ки ҳам дороиҳои манкул ва ҳам ғайриманкулро фаро мегирад ва ҳамчунин «объектҳои хаттӣ», ки роҳҳои автомобилгардро ҳамчун як намуди он муаррифӣ мекунад, метавонад барои гардиши минбаъдаи ҳуқуқӣ ва тиҷоратии роҳҳои автомобилгард заминаи мувофиқ эҷод намояд. Ин иқдом имкон медиҳад, ки муносибатҳои марбут ба истифода ва идоракунии чунин инфрасохтор дар сатҳи қонунӣ ба таври возеҳ ва муассир танзим шаванд [3-М].

2. Номгузори намудани моддаи 826 КМ ҚТ ҳамчун ухдадориҳои иловагии фармоишгар низ қобили қабул нест, чунки фароҳам овардани шароит баҳри фаъолияти паймонкор, маҳз ухдадориҳои асосии фармоишгар ба ҳисоб меравад. Мушкилии дигар, ки ҳангоми ба роҳ мондани сохтмони роҳҳои автомобилгард ба миён меояд, ин масъулияти паймонкор ба ҳисоб меравад, ки пас аз ба истифода додани роҳ дар давоми муҳлати кӯтоҳ роҳи мазкур фарсуда мегардад.

3. Шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгардро метавон чунин тавсиф кард: «Ин шартномаест, ки дар асоси фаъолиятҳои фармоишгар таҳия шуда, мувофиқи он иҷрокунанда мувазаф аст қорҳои сохтмонӣ ва васлкуниро, ки бо санадҳои техникӣ муайян гардида, ба эҷоди комил ё навсозии иншоот нигаронида шудааст, анҷом диҳад; фармоишгар бошад, ухдадор аст дар раванди иҷрои ин қорҳо фаъолона ширкат варзида, арзиши онҳоро пардохт намояд» [16-М].

4. Роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқи маданӣ ба ҳисоб рафта, ба меъёрҳои «ҷудоии возеҳ, пайванди ҳуқуқӣ ва тартиботи муайян» мувофиқат мекунад. Ин роҳҳо пойгоҳи моддии инфрасохтори нақлиётро ташкил дода, робитаҳои ҳуқуқии маданиро дар худ ҷой медиҳанд. Роҳҳои автомобилгард, ки ҳам барои истифодаи умумии хусусӣ ва ҳам барои мақсадҳои маҳдуд пешбинӣ шудаанд, метавонанд ба моликияти шахсони воқеӣ ё ҳуқуқӣ тааллуқ дошта бошанд ва зери низоми қоидаҳои ҳуқуқи маданӣ идора шаванд [4-М].

5. Аз нигоҳи амалӣ, муҳим аст, ки дар сатҳи қонунгузорӣ – махсусан дар боби 41-уми Кодекси маданияи ҚТ бо ворид намудани моддаи алоҳида – масъулияти паймонкорон нисбат ба иншоотҳои хос, аз қабili роҳҳои автомобилгард, мушаххас гардад. Давомнокии кафолат барои роҳҳои автомобилгард бо назардошти шароити мушаххас бояд ба таври дақиқ муайян шавад ва дар ҳама ҳолатҳо ин муддат набояд аз 20 (бист) сол камтар бошад [11-М].

ФЕҲРИСТИ ИНТИШОРОТИ ИЛМИИ ДОВТАЛАБИ ДАРАҶАИ ИЛМӢ

I. Монография ва маҷмуаи таълимӣ-методӣ

[1-М]. Sanginov, D.Sh., Shabonov Sh.S. Business law [Text]: Text lecture / D.Sh. Sanginov, Sh.S. Shabonov. – Dushanbe: «TNU publishing house», 2020. – 131 p.

[2-М]. Mirzozoda, P.Z., Shabonov Sh.S. Financial and tax law of the Republic of Tajikistan [Text]: Text lecture / P.Z. Mirzozoda, Sh.S. Shabonov. – Dushanbe: «TNU publishing house», 2025. – 134 p.

II. Мақолаҳое, ки дар маҷаллаҳои тақризшаванда ва тавсиякардаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба таъъ расидаанд:

[3-М]. Шабонов, Ш.С. Табиати ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон/ – 2019. – №6. –С. 205-208; ISSN 2413-5151

[4-М]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии базе масъалаҳои гардишпазирии роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2022. – № 4 (28). – С. 176-181; ISSN 2414-9217

[5-М]. Шабонов, Ш.С.. Нақши шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2023. – № 4. – С. 153-160; ISSN 2414-9217

[6-М]. Мирзозода, П.З., Шабонов Ш.С. Тавсифи умумии иштирокчиёни шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард: таҳлили муқоисавӣ-ҳуқуқӣ [Матн] / П.З. Мирзозода, Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2024. – № 1. – С. 147-156. ISSN 2414-9217

III. Мақолаҳои илмие, ки дар маҷмуаҳо ва дигар нашрияҳои илмӣ-амалӣ ҷоп шудаанд:

[7-М]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгарди пулакӣ дар Тоҷикистон ва ҷаҳон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2018. – Т. 12. – № 4. – С. 113-118.

[8-М]. Шабонов, Ш.С. Таърихи пайдоиши роҳҳои автомобилгард дар Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи ҷумҳуриявӣ илмию назариявӣ ҳайати устодону кормандони ДМТ бахшида ба «Солҳои рушди деҳот, сайёҳӣ ва

хунарҳои мардумӣ 2019-2021) ва «400-солагии Миробид Сайидо Насафӣ». – Душанбе: «Матбаи ДМТ», 2019. – С. 133-136.

[9-М]. Шабонов, Ш.С. Сохтмони роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти танзими ҳуқуқӣ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Дар маҷмӯаи доир ба «Масъалаҳои муносибкунӣ танзими ҳуқуқии муносибатҳо дар бахши соҳибкорӣ» Баҳшида ба ҷашни 30-солагии Истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва 40 солагии таъсисёбии кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ. – Душанбе – 2021. – С. 182-187.

[10-М]. Шабонов, Ш.С. Проблемы экономической безопасности страны в условиях глобализации [Матн] / Ш.С. Шабонов // Материалы XIII Евразийского экономического форума молодежи. Том 2. Уральский государственный экономический университет. – Екатеринбург. – 2023. – С. 245-246.

[11-М]. Шабонов, Ш.С. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере строительство автомобильных дорог [Матн] / Ш.С. Шабонов // XI Международная научно-практическая конференция «Национальная правовая система Республики Таджикистан и стран СНГ: анализ тенденций и перспектив развития». – Душанбе, – 2023. – С. 107-111.

[12-М]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи ҷумҳуриявии илмию назариявии ҳайати устодони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ баҳшида ба «75-солагии Донишгоҳи Миллии Тоҷикистон», «115 – солагии академик Бобочон Ғафуров, «Соли 2023 – соли забони русӣ» ва «Соли 2025-Соли байналмилалӣ ҳифзи пирияхҳо». – Душанбе, 2023. – С. 115-120.

[13-М]. Шабонов, Ш.С. Ҳуқуқи моликият ба роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори Ҷумҳурии Тоҷикистон. [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводи конференсияи илмӣ назариявии профессорону омӯзгорони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон баҳшида ба «30 – юмин солагарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва эълон гардидани соли 2024 «Соли маърифати ҳуқуқӣ». – Душанбе, 2024. – С. 170 – 177.

[14-М]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгарди пулакӣ дар Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводи конференсияи илмӣ назариявӣ таҳти унвони «Паём – Роҳнамои

зиндагии шоиста» Бобати шарҳу тавзеҳи нуқтаҳои паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2024. – С. 106 – 110.

[15-М]. Шабонов, Ш.С. Речаи ҳуқукии роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи умумидонишгоҳии илмӣ-назариявӣ ҳайати устодону кормандони факултети ҳуқуқшиносии ДМТ баҳшида ба «30-юмин солгарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон». – Душанбе, 2024. – С. 214-217.

[16-М]. Шабонов, Ш.С. Ҷавобгарии молумулкии иштирокчиёни шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард. [Матн] / Ш.С. Шабонов // Конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи «Масоили ҳуқуқии танзими зеҳни сунъӣ дар шароити иқтисоди рақамӣ ва нақши он ба рушди соҳибкорӣ» дар ҳошияи қабули Қатъномаи маҷмааи умумии СММ нақши зеҳни сунъӣ дар фароҳам овардани имконоти навин барои рушди устувор дар Осиёи Марказӣ «аз 25 июли соли 2025 бо ибтикори Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва эълони солҳои 2025-2030 «Солҳои Рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия». – Душанбе, 2025. – С. 231-239.

[17-М]. Шабонов, Ш.С. Рушди фаъолияти соҳибкорӣ дар баҳши сохтмони роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Конференсияи илмӣ-амалии байналмилалӣ дар мавзӯи «Конститутсия – асоси низоми сиёсӣ, ҳуқуқӣ ва иҷтимоӣ-иқтисодии ҷумҳурӣ». – Душанбе, 2025. – С. 230-239.

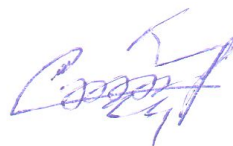
ТАДЖИКСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

УДК:351.811.12(575.3)

ББК: 39.311(2Т)

С-80



СУЛТОНЗОДА ШОХКАРИМ СУЛТОН

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук
по специальности 5.5.3. Гражданское право, предпринимательское право,
семейное право и международное частное право

Душанбе – 2026

Диссертация выполнена на кафедре предпринимательского и коммерческого права юридического факультета Таджикского национального университета.

Научный руководитель: Мирзозода Парвон Зайналобуди́н – доктор юридических наук, профессор, декан юридического факультета Таджикского национального университета.

Официальные оппоненты: Меликов Умрилло Асадуллоевич - доктор юридических наук, профессор кафедры права факультета права и таможен Международного университета туризма и предпринимательство Таджикистана;

Абдуллозода Ёқуб Махмадисуф – кандидат юридических наук, главный специалист по особым важным делам Департамента кадров и специальных дел Верховного суда Республики Таджикистана

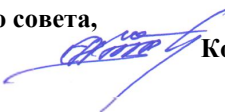
Ведущее учреждение: Образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия государственного управления при Президенте Республики Таджикистан» (г. Душанбе).

Защита диссертации состоится «14» апреля 2026 г., в 09⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA-018 при Таджикском национальном университете (734025, г. Душанбе, ул. Буни Хисорак, корпус 11, 1 этаж, зал диссертационного совета юридического факультета ТНУ).
Адрес: Кодиров Н.А. master.nek@mail.ru. (тел: 905808686).

С диссертацией можно ознакомиться на сайте www.tnu.tj и в Центральной научной библиотеке Таджикского национального университета по адресу: 734025, г. Душанбе, пр. Рудаки, 17.

Автореферат разослан: « » _____ 2026 года.

**Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат юридических наук**

 **Кодиров Н.А.**

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Учитывая географические особенности Таджикистана, 93% территории которого занимают горы и лишь 7% составляют равнинные земли, необходимость строительства современных автомобильных дорог становится всё более актуальной. Ремонт, реконструкция и модернизация этих дорог являются одной из ключевых задач государства. Как отмечается в Послание Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан уважаемого Эмомали Рахмона «Об основных направлениях внутренней и внешней политики страны»: «С целью освобождения страны от коммуникационной изоляции и превращения её в транзитную страну Правительство страны с первых лет независимости, несмотря на тяжёлое экономическое и финансовое положение, мобилизовало все ресурсы и возможности. В период независимости в стране реализовано 58 государственных инвестиционных проектов в направлении строительства и реконструкции автомобильных и железных дорог, строительства инфраструктуры и укрепления технического потенциала отрасли на сумму 37,9 млрд сомони, в настоящее время ведутся работы в этом направлении.

В ближайшее время дороги Таджикистана будут использованы в качестве транзитно - экономического коридора «Китай, Таджикистан, Афганистан» и «Китай, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турция, Европа», а также «Таджикистан, Китай, Пакистан» [5].

Только в 2025 году, 23 километра автомобильных дорог общей стоимостью 5,4 миллиарда сомони в соответствии с международными требованиями было введено в эксплуатацию. В течение следующих трёх лет в Душанбе будут построены и сданы в эксплуатацию 40 километров автомобильных дорог с 7 эстакадами общей стоимостью более 3-х млрд сомони.

Стоит отметить, что в последние годы строительство и ввод в эксплуатацию местных дорог набрали обороты, и только в 2026 году будет объявлено о строительстве и реконструкции 300 километров международных и национальных автомобильных дорог на общую сумму 3 миллиарда сомони» [5].

На последующие пять-шесть лет разработан конкретный план, направленный на то, чтобы международные и внутренние дороги страны соответствовали мировым стандартам. Эта мера позволит Таджикистану превратиться в транзитное государство и создать прочную основу для экономического развития и повышения уровня жизни населения. Вместе с тем эффективное содержание и правильная эксплуатация вновь построенных дорог остаются одной из важных задач [6].

Эффективный процесс дорожного строительства играет значительную роль в экономическом прогрессе и предпринимательской деятельности. Несмотря на то, что в последние годы деятельность предпринимателей в данной сфере расширилась, объёмы финансирования увеличились, работа строительных

компаний активизировалась, остаётся множество нерешённых проблем, устранение которых требует совершенствования законодательства. В частности, необходимо определить правовой режим автомобильных дорог: являются ли они движимыми или недвижимыми вещами, составной частью единой инфраструктурной системы или линейным объектом? Могут ли дороги находиться в частной собственности, и каким должен быть порядок их управления? Эти вопросы по-прежнему остаются открытыми.

Другой важный вопрос, соответствия автомобильных дорог требованиям рыночной экономики. Сегодня негосударственные компании занимают значимое место в тех сферах, которые ранее находились исключительно в руках государства, и их вклад в экономическое развитие страны весьма существенен. В дорожном строительстве их активность также заметно возросла. Практика показывает, что содержание дорог частными организациями, даже если оно осуществляется на платной основе, является выгодным для обеих сторон, и спрос на такие компании уже превосходит потребности в государственных учреждениях.

Земля как государственная собственность должна использоваться целевым образом, и одним из важнейших направлений её использования является строительство автомобильных дорог, которое служит интересам населения.

Государственная политика и правовая литература подтверждают, что земля и в дальнейшем останется исключительной собственностью государства, как это закреплено в Конституции Республики Таджикистан [1]. Вместе с тем законодательство предусматривает различные механизмы, обеспечивающие использование земель в интересах общества. Одним из приоритетных направлений такого использования является строительство автомобильных дорог, которое признано важным в системе рационального землепользования. В этой связи изучение правового статуса автомобильных дорог приобретает всё большее значение.

Рациональное использование земельных участков, выделяемых под строительство дорог, играет существенную роль в экономическом развитии страны. С расширением рыночных отношений и появлением частной собственности, включая потенциальную возможность принадлежности автомобильных дорог отдельным лицам, необходимость правового анализа данного вопроса становится ещё более актуальной. Это связано с тем, что как граждане, так и организации могут использовать этот государственный ресурс различными способами. Поэтому правовое регулирование данного процесса и его научное осмысление являются крайне важными и востребованными.

В Республике Таджикистан свыше 90% пассажирских и около 70% грузовых перевозок осуществляются по автомобильным дорогам. В последние годы в целях развития дорожной инфраструктуры были привлечены более 38 иностранных инвестиционных проектов, в рамках которых введено в эксплуатацию свыше 2000

километров автомобильных дорог. Рост объёмов инвестиций и расширение хозяйственных связей в данной сфере порождают новые правовые и организационные проблемы, поскольку автомобильные дороги перестают быть исключительно государственным объектом и могут находиться в управлении или пользовании иных субъектов [27]. К числу существующих препятствий относятся: недостаточная развитость законодательства, нехватка комплексных научных исследований, недостаточный уровень рыночного правосознания, несовершенство порядка передачи прав собственности негосударственным лицам, а также проблемы регистрации и контроля таких объектов.

Глубокое исследование автомобильных дорог как правового объекта, элемента предпринимательских отношений и имущества, вовлечённого в гражданский оборот, является одной из ключевых задач настоящего исследования. Рассмотрение данного комплекса вопросов с позиций предпринимательского и гражданского права представляется особенно актуальным.

В современных условиях вопросы эксплуатации автомобильных дорог и их передачи в аренду приобретают особую значимость в системе государственной политики и экономической деятельности, что предопределяет необходимость совершенствования нормативно-правовой базы в данной области.

Несмотря на то что в Республике Таджикистан был принят специальный Закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» [4], законодательные пробелы в данной сфере до сих пор остаются значительными, особенно с учётом стремительных изменений современных общественных отношений. Законодательство определяет лишь общее понятие дорог и предусматривает возможность их нахождения в собственности частных субъектов, однако не уточняет детали данного процесса. Это приводит к возникновению противоречий в законодательстве и недостаточному развитию правового регулирования автомобильных дорог. Научный анализ и серьёзное изучение данного вопроса могут создать основу для правильного развития этих отношений.

После обретения независимости и принятия различных программ, стратегий и концепций, направленных на выход из транспортной изоляции, формирование внутренней торговли, развитие туризма и прогресс регионов, строительство автомобильных дорог получило новый импульс. В этом процессе были приняты важные документы, такие как Постановление Правительства Республики Таджикистан «Правила пользования автомобильными дорогами в Республике Таджикистан» [3], Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года [6] и Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года [2].

Субъекты предпринимательских правоотношений варьируются в зависимости от вида осуществляемой ими деятельности и обладают различными правами и обязанностями. Объекты этих правоотношений также отличаются: например, в

сфере кредитования объектами выступают валюта или ценные бумаги, тогда как в области дорожного строительства основными объектами являются автомобильные дороги и используемые в строительстве материалы.

Правоотношения в данной сфере имеют сложный характер и регулируются нормами различных отраслей права. Правовое регулирование дорожного строительства носит многогранный характер: государственное регулирование по-прежнему занимает доминирующее положение, однако роль частного регулирования, особенно в строительстве экономической и оборонной инфраструктуры, постепенно возрастает. Наиболее отчётливо это проявляется в договорных конструкциях, направленных на строительство автомобильных дорог.

С точки зрения законодательства и теории права, понятие автомобильных дорог как самостоятельного объекта гражданско-правовых отношений до настоящего времени не получило полного и однозначного определения. Недостаточная проработанность Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» обусловила неоднозначность его толкования в правоприменительной практике, что затрудняет гражданско-правовой оборот автомобильных дорог.

Представляется целесообразным рассматривать автомобильные дороги как самостоятельный объект недвижимого имущества – единый имущественный комплекс.

В данной сфере сохраняется ряд существенных проблем, среди которых высокая степень конкуренции, затрудняющая вход на рынок для новых субъектов предпринимательской деятельности.

Вместе с тем в Таджикистане в определённой степени созданы условия для осуществления деятельности в сфере дорожного строительства. Интенсивные темпы возведения автомобильных дорог, большое количество реализуемых проектов и беспрецедентный объём финансирования стимулируют предпринимателей к созданию подрядных организаций, занимающихся строительством дорог.

Несмотря на то что в Республике Таджикистан отдельные вопросы, связанные с осуществлением грузоперевозок автомобильным транспортом, получили отражение в научной литературе, а анализ земель различного целевого назначения становился предметом исследований, до настоящего времени земельные участки, на которых возводятся автомобильные дороги, равно как и правовой статус самих автомобильных дорог, не получили должного нормативно-правового закрепления. В связи с этим представленное диссертационное исследование является актуальным как с научной, так и с теоретико-практической точки зрения.

Степень изученности темы исследования. Теоретическую основу диссертации составляют научно-исследовательские труды, посвящённые общим вопросам объекта права, его истории, коммерческой концессии и аренды

земельного участка. В частности, научные работы отечественных учёных: Ш.К. Гаюрзода [19], А.Д. Гафурзода [8], Э.С. Насриддинзода [12], Ф.М. Нодирова [20], С. Нарзулаева [25], М.А. Махмудзода [11], П.З. Мирзозода [24], В.А. Ойгензихта [13], М.З. Рахимзода [14], Д.Ш. Сангинзода (Сангинова) [15], Ф.С. Сулаймонова [17], Ф.Т. Тохирова [10], Ш.Т. Тагойназарова [21], Р.Ш. Шарофзода (Сотиволдиева) [16], Н. Шонасурдинова [20] и других охватывают указанные проблемные вопросы. Тема диссертационного исследования не осталась без внимания и зарубежных учёных: М.И. Брагинский [7], Г.М. Заяханов [22], Н.В. Курамжина [23], А.Т. Наниев [26], П.С. Озеров [18], А.П. Сергеев [9] и другие провели исследования по различным аспектам рассматриваемой темы. Однако в Республике Таджикистан до настоящего времени отдельного диссертационного исследования в данной области не осуществлено. В частности, многие аспекты автомобильных дорог, требующие специального правового регулирования, ещё не разработаны. Настоящая диссертация направлена на устранение данного пробела в юридической науке Таджикистана.

Связь исследования с программами и научной тематикой. Диссертационное исследование выполнено в рамках темы научно-исследовательской работы кафедры предпринимательского и коммерческого права юридического факультета Таджикского национального университета (далее – ТНУ) по темам «Договорное регулирование и исполнение обязательств в сфере предпринимательства» на 2016–2020 годы и «Теоретическое и практическое исследование правового регулирования предпринимательских и туристических отношений» на 2021–2025 годы.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Цель исследования. Цель диссертационного исследования заключается в изучении теоретических, практических и правовых вопросов, регулирующих правовой статус автомобильных дорог и их обращение в гражданском обороте. Данное исследование направлено на поиск путей решения существующих проблем и выработку рекомендаций по совершенствованию законодательства.

Задачи исследования. Для достижения указанных целей автор в ходе исследования поставил следующие задачи:

- дать общее описание особенностей предпринимательских отношений в сфере строительства автомобильных дорог;
- рассмотреть систему государственного управления в предпринимательской деятельности, связанной со строительством автомобильных дорог;
- определить исторические основы эволюции законодательства о развитии и строительстве автомобильных дорог в различные периоды, а также проанализировать источники, регулирующие данную сферу;
- сформировать конкретное представление и обосновать признание автомобильных дорог в качестве правового элемента;

- изучить и оценить договоры подряда в области строительства автомобильных дорог, а также определить пути устранения препятствий, связанных с ними;
- раскрыть права и обязанности сторон договора подряда в данной сфере, а также исследовать их правовой статус;
- выявить проблемы, связанные с имущественной и финансовой ответственностью при нарушении условий договора подряда в процессе строительства автомобильных дорог;
- подготовить предложения и рекомендации по совершенствованию законодательства и улучшению правоприменительной практики в сфере строительства автомобильных дорог.

Объект исследования. Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе строительства автомобильных дорог.

Предметом исследования. Предмет диссертационного исследования составляют научные взгляды и подходы учёных к правовому регулированию строительства автомобильных дорог, а также нормы законодательства и правоприменительная практика в данной сфере.

Этап, место и период исследования (исторические рамки исследования). Данное научное исследование имеет собственные хронологические рамки, поскольку охватывает этапы утверждения темы, сбора и анализа материалов, апробации, практического внедрения полученных результатов, а также их обсуждения на заседаниях кафедры. Местом проведения исследования является кафедра предпринимательского и коммерческого права юридического факультета ТНУ, где имеющиеся кадровые, материально-технические и интеллектуальные ресурсы способствовали выполнению данного значимого исследования. Период подготовки настоящего исследования охватывает 2018–2025 годы.

Теоретическая основа исследования. Теоретическую основу диссертационного исследования составляют научно-теоретические труды отечественных и зарубежных учёных, например В.А. Ойгензихта, Ф.Т. Тохирова, Ш.Т. Тагойназарова, Ш.К. Гаюрзода, Р.Ш. Шарофзода, М.З. Рахимзода, Д.Ш. Сангинзода, М.А. Махмудзода, Н. Шонасурдинова, А.Д. Гафурзода, Ф.М. Нодирова, П.З. Мирзозода, Г.М. Заяханов, Н.В. Курамжина, П.С. Озеров, А.П. Сергеев и других.

Методологические основы исследования. В диссертации применены общенаучные и специальные научные методы исследования. К общенаучным методам относятся диалектический, функциональный, системно-аналитический, метод научного прогнозирования, а также логические методы наблюдения, анализа и синтеза. Из специальных научных методов наиболее широко использованы формально-логический, историко-правовой и сравнительно-правовой методы.

Эмпирическая предпосылка. Нормативную основу диссертационного исследования составляют Конституция Республики Таджикистан, Гражданский

кодекс Республики Таджикистан, Закон Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», а также иные нормативные правовые акты. В работе также использованы государственные концепции, стратегии, программы и другие нормативные документы, имеющие отношение к рассматриваемой проблематике.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что оно представляет собой первое комплексное научное исследование проблем правового регулирования отношений в сфере строительства автомобильных дорог и самой деятельности по строительству автомобильных дорог в Республике Таджикистан. В диссертации всесторонне изучены основные аспекты правового регулирования дорожного строительства.

Автором рассмотрен широкий круг вопросов, которые в современной юридической науке могут быть отнесены к числу новаторских, в частности:

- определено формирование и развитие правового регулирования строительства автомобильных дорог в исторической ретроспективе и на современном этапе;
- анализируется правовая характеристика автомобильных дорог как самостоятельного объекта регулирования;
- выявлена специфика договорного регулирования подрядных отношений в сфере дорожного строительства;
- рассмотрена общая характеристика участников общественных отношений, возникающих при исполнении договора подряда в дорожном строительстве;
- изучено ответственность сторон за нарушение договорных обязательств и правовые механизмы прекращения договора подряда при строительстве автомобильных дорог.

Положения, выносимые на защиту. На защиту выносятся следующие научные положения, отражающие новизну диссертационного исследования:

1. Предпринимательские отношения в сфере строительства автомобильных дорог представляют собой совокупность общественных связей, формирующихся в процессе государственной регистрации, управления и контроля деятельности субъектов предпринимательства. Эти процессы направлены на обеспечение качественного строительства дорог в регионах со сложным рельефом, целевое и рациональное использование земельных участков, защиту здоровья населения, а также на выполнение комплекса работ предпринимательского характера, включая геодезическую подготовку с использованием топографической съёмки, изучение структуры рельефа, почвы, подземных пустот и водных источников рассматриваемой территории.

Предпринимательские отношения в данной сфере обладают рядом характерных особенностей:

а) формируются в процессе получения необходимых разрешительных документов;

б) соблюдение условий разрешений является базовой основой предпринимательской деятельности, вследствие чего государственные органы осуществляют постоянный и неослабный контроль за их исполнением;

в) данные отношения возникают на основе исключительной государственной собственности;

г) ответственность предпринимателя сохраняется длительное время, включая период после завершения работ и их приёмки заказчиком;

д) указанные отношения имеют значительную экономическую и стратегическую важность.

2. История развития строительства автомобильных дорог в Таджикистане охватывает пять основных этапов: первый этап – период от установления Советской власти до 1929 года, в этот период законодательство в дорожном секторе состояло из документов которые в первую очередь направлены на государственное управление дорогами; второй этап, связанный с началом крупной строительной программы в республике, который охватывает возведение первых каменно-грунтовых автомобильных дорог и соответствует реализации первого и второго пятилетних планов; третий этап - период Великой Отечественной войны, когда первоочередное внимание уделялось обеспечению фронта, в связи с чем строительство автомобильных дорог отодвигалось на второй план; четвёртый этап - годы с 1946 по 1990, характеризующиеся формированием Министерства автомобильного транспорта Таджикской ССР и активным привлечением колхозов и совхозов к строительству автомобильных дорог, в указанный период законодательная деятельность была ориентирована на формирование взаимодействия государственного и общественного секторов; пятый этап – в период Государственной независимости строительство автомобильных дорог приобрело новое содержание, поскольку одной из стратегических задач страны стало преодоление коммуникационной изолированности.

3. В сфере строительства автомобильных дорог государственное воздействие на предпринимательские отношения осуществляется через систему правовых механизмов управленческого, стимулирующего и надзорного характера, направлены на обеспечение устойчивого социально-экономического развития. Эти механизмы реализуются государственными органами в отношении хозяйствующих субъектов.

Государственное управление в данной сфере предполагает целенаправленное вмешательство государства в предпринимательские отношения, осуществляемое уполномоченными органами в пределах, установленных законодательством. Объектом указанного управления являются отношения, связанные с изучением земельных участков и обеспечением повышения эффективности автомобильных

дорог. Ключевой целью данного регулирования является достижение стратегических ориентиров Республики Таджикистан, включая ликвидацию транспортной изолированности, расширение предпринимательской активности и развитие торгово-экономических связей между близкими и отдалёнными регионами. В отличие от иных форм государственного воздействия, управление предпринимательскими отношениями в рассматриваемой сфере направлено на субъектов, деятельность которых непосредственно связана с объектом исключительной государственной собственности – землёй.

4. Целесообразно возложить на организацию, ответственную за обеспечение качества автомобильных дорог, дополнительные обязанности, включая ежегодное представление в уполномоченные государственные органы отчёта о выполненных объёмах работ, их видах, понесённых расходах, качестве дорожного покрытия и перспективах дальнейшего развития. Это будет способствовать эффективному и целевому использованию автомобильных дорог. На основе анализа современного состояния автомобильных дорог в стране предлагается возложить ответственность за их содержание в большей степени на негосударственных субъектов, включая подрядные организации, на определённый срок и в рамках договора концессионного договора. Такой подход представляется целесообразным, поскольку он обеспечивает двойную ответственность подрядчика: как на этапе строительства, так и в последующий период эксплуатации и обслуживания дороги, что способствует повышению качества автомобильных дорог.

На основе результатов проведённого исследования нами сформулированы следующие практические предложения, направленные на устранение выявленных правовых пробелов и повышение эффективности правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере строительства автомобильных дорог:

- в часть 1 статьи 141 Гражданского кодекса Республики Таджикистан в качестве единого имущественного комплекса наряду с железной дорогой, линией электропередачи и трубопроводом целесообразно включить также «автомобильную дорогу». Данная мера позволит обеспечить более чёткое и эффективное нормативное регулирование отношений, связанных с использованием и управлением такой инфраструктурой на законодательном уровне.

- статью 2 Градостроительного кодекса Республики Таджикистан предлагается дополнить новым понятием следующего содержания: «Линейные объекты – сооружения, такие как линии электропередачи, электрические сети, автомобильные дороги и иные аналогичные инфраструктурные конструкции».

- в части 13 статьи 1 Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» предлагается закрепить понятие «автомобильные дороги» в следующей редакции:

«Автомобильные дороги – единый комплекс недвижимого имущества, предназначенный для движения транспортных средств, включающий прилегающие земельные участки, элементы надземной и подземной инфраструктуры, дорожное оборудование его технологической части, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты и иные элементы автомобильной дороги, обеспечивающие регулярное и безопасное движение автомобилей и иных транспортных средств с учётом установленных параметров скорости, грузоподъёмности и габаритов».

– в целях обеспечения эффективного использования автомобильных дорог предлагается дополнить наименование статьи 24 Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» словом «гарантия», изложив его в следующей редакции: «Проектирование, строительство и гарантия автомобильных дорог».

– статью 24 Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» предлагается дополнить частью 6 следующего содержания: «Гарантийный срок для вновь построенных автомобильных дорог во всех случаях не должен быть менее 20 (двадцати) лет».

Теоретическая и практическая значимость исследования. Полученные результаты исследования в теоретическом плане способствуют дальнейшему развитию отношений, связанных со строительством и последующей эксплуатацией автомобильных дорог, и вносят вклад в формирование одного из молодых и перспективных направлений юридической науки - правового регулирования строительства автомобильных дорог.

Сформулированные выводы, предложения и научные положения создают надёжную основу для совершенствования законодательства, оптимизации деятельности компетентных государственных органов и развития соответствующей отрасли. Наряду с этим, результаты исследования могут быть использованы при разработке и реализации государственных программ, стратегий и концепций.

Материалы диссертации могут широко применяться при преподавании учебных дисциплин по предпринимательскому и коммерческому праву, гражданскому праву, земельному праву, специальных курсов по договорному праву, а также при выполнении самостоятельных работ, подготовке дипломных, магистерских и диссертационных исследований.

Степень достоверности результатов исследования. Степень достоверности результатов исследования обеспечена применением совокупности общенаучных и специальных научных методов, их соответствием цели и задачам исследования, а также всесторонним анализом положений законодательства Республики Таджикистан в сфере предпринимательской деятельности, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Достоверность выводов обоснована изучением и анализом отраслевых нормативных правовых актов, включая гражданское, предпринимательское, земельное, градостроительное и дорожное законодательство, а также подзаконных нормативных актов, технических стандартов и строительных норм. В процессе исследования детально проанализирована правоприменительная практика государственных органов, органов местного самоуправления, подрядных организаций и субъектов предпринимательства в сфере строительства автомобильных дорог.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема и содержание исследования соответствуют паспорту научной специальности 5.5.3. Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право, утверждённому Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан.

Личный вклад соискателя ученой степени. Личный вклад автора диссертации подтверждается уровнем научной новизны исследования, положениями, выносимыми на защиту, опубликованными научными статьями, докладами на теоретических семинарах и научно-практических конференциях. Наряду с этим, характер изложения, постановка проблем и авторская манера научного анализа также демонстрируют личный вклад автора диссертации.

Апробация и применение результатов исследования. Данная диссертация выполнена на кафедре предпринимательского и коммерческого права юридического факультета ТНУ и неоднократно обсуждалась на её заседаниях. Кроме того, результаты диссертационного исследования были апробированы и представлены на следующих конференциях:

а) международные:

– международной научно-практической конференции на тему «Экономическая безопасность государств в условиях глобализации» в Уральском государственном экономическом университете с докладом на тему «Роль автомобильных дорог в обеспечении экономической безопасности», г. Екатеринбург, 2023 г.;

– международной научно-практической конференции на тему «Правовая система Республики Таджикистан и государств СНГ: анализ явлений и перспективы развития» с докладом на тему «Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере строительства автомобильных дорог», г. Душанбе (24–25 октября 2023 г.);

– международной научно-практической конференции на тему «Правовая система Республики Таджикистан и государств СНГ: анализ явлений и перспективы развития» с докладом на тему «Классификация автомобильных дорог по законодательству Республики Таджикистан», г. Душанбе (25 октября 2024 г.);

– международной научно-практической конференции на тему «Конституция – основа политической, правовой и социально-экономической системы республики»

с докладом на тему «Развитие предпринимательской деятельности в сфере строительства автомобильных дорог», г. Душанбе (4 ноября 2024 г.);

– международной научно-теоретической конференции на тему «Правовые проблемы регулирования искусственного интеллекта в условиях цифровой экономики и его роль в развитии предпринимательства», проведённой в рамках принятия Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН «Роль искусственного интеллекта в создании новых возможностей для устойчивого развития в Центральной Азии» от 25 июля 2025 года, по инициативе Республики Таджикистан и в связи с объявлением 2025–2030 годов «Годами развития цифровой экономики и инноваций», с докладом на тему «Имущественная ответственность участников подрядного договора при строительстве автомобильных дорог», г. Душанбе (24 октября 2025 г.).

б) республиканские:

– республиканской научно-теоретической конференции профессорско-преподавательского состава и сотрудников ТНУ, посвящённой «Годам развития села, туризма и народных ремёсел (2019–2021)» и «400-летию Миробида Сайидо Насафи», с докладом на тему «История возникновения автомобильных дорог в Таджикистане» (23 апреля 2019 г., г. Душанбе);

– республиканской научно-теоретической конференции профессорско-преподавательского состава кафедры предпринимательского и коммерческого права юридического факультета ТНУ, посвящённой «75-летию ТНУ», «115-летию академика Бободжона Гафурова», «2023 году – Году русского языка» и «2025 году – Международному году сохранения ледников», с докладом на тему «Правовое регулирование автомобильных дорог как объекта права» (23 апреля 2023 г., г. Душанбе);

– научно-теоретической конференции профессоров и преподавателей кафедры предпринимательского и коммерческого права юридического факультета ТНУ, посвящённой «30-летию принятия Конституции Республики Таджикистан» и объявлению 2024 года «Годом правового просвещения», с докладом на тему «Правовое регулирование автомобильных дорог как объекта права» (24 апреля 2024 г., г. Душанбе);

– общеуниверситетской научно-теоретической конференции профессорско-преподавательского состава и сотрудников юридического факультета ТНУ, посвящённой «30-летию принятия Конституции Республики Таджикистан», с докладом на тему «Правовой режим автомобильных дорог по законодательству Республики Таджикистан» (2024 г., г. Душанбе).

Публикации по теме диссертации. По теме диссертационного исследования и её основному содержанию соискателем опубликованы 2 учебных пособия и 15 научных статей, из которых 4 статьи размещены в рецензируемых научных

журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан, и 11 статей опубликованы в иных научных изданиях.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трёх глав, семи параграфов, заключения и списка использованных источников, содержание которых соответствует цели, задачам и предмету исследования. Общий объём диссертации составляет 178 страниц.

ОСНОВНОЕ ЧАСТИ ИССЛЕДОВАНИЯ (КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ)

Во **введении** диссертации обосновывается научная необходимость исследования правового регулирования предпринимательской деятельности в сфере строительства автомобильных дорог. Подчёркивается, что развитие транспортной инфраструктуры страны и формирование предпринимательских отношений в данной области требуют совершенствования правовых механизмов, устранения нормативных пробелов и приведения правоприменительной практики в соответствие с современными потребностями.

Во **введении** также кратко отражены степень разработанности темы в юридической науке, цель и основные задачи диссертационного исследования, объект и предмет исследования, его теоретическая и нормативная база, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, а также обоснование структуры работы.

Первая глава исследования: «Общая характеристика предпринимательских отношений в сфере строительства автомобильных дорог» включает три параграфа.

В первом параграфе главы – «Понятие и структура предпринимательских отношений в сфере строительства автомобильных дорог» проводится теоретико-правовой и структурный анализ предпринимательских отношений в данной области, раскрываются их сущность и ключевые аспекты формирования. Установлено, что предпринимательские отношения в сфере дорожного строительства представляют собой упорядоченную систему общественных связей, возникающих, изменяющихся и прекращающихся на этапах государственной регистрации, начала деятельности, получения разрешений, выполнения строительных работ, осуществления государственного контроля и ввода объекта в эксплуатацию.

Эти отношения обладают межотраслевым характером и формируются под воздействием норм гражданского, земельного, градостроительного, административного, хозяйственного и разрешительного права.

В данном параграфе подчёркивается, что предпринимательские отношения в сфере строительства автомобильных дорог обладают многослойной структурой и включают в себя несколько взаимосвязанных уровней. К ним относятся отношения, связанные с созданием и государственной регистрацией субъекта

предпринимательства, отношения, возникающие в процессе непосредственного осуществления производственной деятельности, выполнения работ и оказания услуг, а также отношения, обусловленные государственным регулированием, в рамках которых государство выступает организатором правового порядка, установителем нормативных требований и гарантом защиты публичных и частных интересов. Кроме того, в структуру данных отношений входят внутрикорпоративные связи, формирующиеся внутри организаций и дорожных строительных компаний.

В данном параграфе устанавливается, что структура этих отношений включает три основных элемента: субъект, объект и содержание. Субъектами выступают дорожностроительные компании, предприниматели, заказчики, а также разрешительные и надзорные органы. Объектом данных отношений являются автомобильные дороги, рассматриваемые как инфраструктурно-технический комплекс, включающий различные инженерные элементы, земельные участки, оборудование и сопутствующие сооружения. Содержание отношений представляет собой совокупность прав и обязанностей сторон на всех этапах проектирования, строительства, государственного контроля, приёмки и эксплуатации автомобильных дорог.

Одним из ключевых вопросов исследования является правовой статус автомобильной дороги как объекта гражданского права. В параграфе подчёркивается, что отсутствие чёткого законодательного определения автомобильной дороги как объекта недвижимого имущества порождает значительные трудности в гражданском обороте, заключении договоров, разрешительной деятельности, оценке активов и механизмах инвестирования. Обобщение правового анализа показывает, что автомобильная дорога как совокупность взаимосвязанных элементов: земельного участка, дорожного покрытия, инженерных и инфраструктурных сооружений отвечает критериям недвижимого имущества. Это обуславливает необходимость её прямого закрепления в законодательстве в статусе единого комплекса объектов недвижимости.

В данном параграфе раскрываются специфические особенности предпринимательских отношений в сфере дорожного строительства. В числе характерных признаков следует выделить доминирующее влияние разрешительных и сертификационных механизмов на предпринимательскую деятельность, а также усиленное государственное регулирование, обусловленное стратегической ролью автомобильных дорог, повышенные экономические риски и длительная ответственность подрядчика за качество выполненных работ, необходимость строгого соблюдения инженерных, технических и строительных норм и требований безопасности, а также присутствие общественных,

экономических и социальных интересов, влияющих на все этапы предпринимательской деятельности.

Параграф также отражает технологические и инженерные особенности процесса дорожного строительства. Геодезические исследования, подготовка земельного участка, наличие финансовых ресурсов, обеспечение строительными материалами, соблюдение технической последовательности строительных работ, установка дорожного оборудования и окончательная сдача объекта - это последовательные этапы указанного процесса, каждый из которых связан с определёнными правовыми и регулятивными требованиями. Указанные обстоятельства подтверждают особый характер предпринимательских отношений в сфере дорожного строительства.

С учётом теоретического и практического анализа автомобильных дорог как объекта гражданского права автор предлагает следующее толкование предпринимательских отношений в данной сфере:

«Предпринимательские отношения в области строительства автомобильных дорог представляют собой совокупность общественных связей, возникающих в результате государственной регистрации, государственного контроля и регулирования деятельности субъектов предпринимательства, связанной с качественным строительством автомобильных дорог в условиях сложного рельефа, целевым использованием земельных участков и обеспечением охраны здоровья населения. Эти отношения формируются также в процессе осуществления предпринимательской деятельности при строительстве автомобильных дорог, что включает выполнение подрядчиком геодезических работ с использованием топографической съёмки, изучение рельефа, почвы, подземных пустот и водных ресурсов территории. Указанные отношения возникают, изменяются и прекращаются в установленном порядке».

Коммерческие отношения в сфере строительства автомобильных дорог обладают следующими характерными особенностями:

- а) они формируются в процессе получения разрешительных документов;
- б) соблюдение условий разрешения является основой осуществления такой деятельности, вследствие чего уполномоченные государственные органы осуществляют постоянный и непрерывный контроль за их исполнением;
- в) возникновение данных отношений обусловлено исключительной государственной собственностью на землю;
- г) в рамках этих отношений ответственность предпринимателя сохраняется длительное время, включая период после завершения работ и их утверждения заказчиком;
- д) данные отношения имеют значительную экономическую и стратегическую важность.

Параграф 1.2. «Развитие законодательства Республики Таджикистан в сфере строительства автомобильных дорог». Данный параграф посвящён анализу формирования, совершенствования и основных этапов развития законодательства Республики Таджикистан в области строительства автомобильных дорог. В параграфе подчёркивается, что экономическая и предпринимательская деятельность в сфере дорожного строительства не может устойчиво развиваться без государственного правового регулирования, поскольку дорожное строительство является областью, тесно связанной с общественными, экономическими и обеспечительными интересами государства.

В начале параграфа раскрывается понятие «законодательство в сфере строительства автомобильных дорог» в широком и узком смыслах, подчёркивается, что в соответствии с современным правовым подходом регулирование дорожного строительства осуществляется посредством совокупности нормативных правовых актов различных уровней, включая Конституцию, законы, подзаконные акты и признанные международные соглашения. Этот комплекс обеспечивает целенаправленное регулирование предпринимательских, административных, инвестиционных и технологических отношений в сфере строительства автомобильных дорог.

В параграфе также отмечается, что развитие законодательства в области дорожного строительства является неотъемлемым звеном формирования транспортной инфраструктуры страны. Особый акцент делается на том, что автомобильные дороги на протяжении всей истории: от древних времён до современности выступали одним из ключевых факторов экономического роста, торговли и коммуникаций. Так, история Великого Шёлкового пути наглядно показывает, насколько значимую роль развитая дорожная сеть играла в экономическом и культурном взаимодействии регионов и в формировании международного экономического обмена.

Анализ исторических материалов показывает, что аналогичный процесс поэтапного развития дорожной сети имел место и в Таджикистане. В советский период эволюция автомобильных дорог условно подразделяется на несколько этапов:

- период укрепления Советской власти до 1929 года, когда современная автомобильная инфраструктура практически отсутствовала;
- годы реализации первого и второго пятилетних планов, характеризующиеся строительством первых каменно-грунтовых дорог и формированием органов управления дорожным хозяйством;
- период Великой Отечественной войны, когда строительство дорог имело второстепенное значение;
- 1946–1990 годы, ознаменованные созданием многоуровневых структур дорожного хозяйства, участием колхозов и совхозов в строительстве, подготовкой

кадров и увеличением степени механизации работ. В этот период происходило формирование современной инфраструктуры, создание дорожностроительных факультетов и развитие строительства дорог в труднодоступных районах.

Значительная часть анализа посвящена периоду Государственной независимости. В этот этап выход из транспортной изолированности и развитие дорожной инфраструктуры приобрели статус национальной стратегической цели. Согласно государственным актам, в том числе постановлениям Правительства и государственным инвестиционным программам, автомобильные дороги были определены как приоритетный объект национальной экономической политики.

В данном параграфе рассматривается широкий спектр нормативных правовых актов, регулирующих строительство, содержание и реконструкцию автомобильных дорог. В их числе:

- постановления, связанные с созданием государственных учреждений, ответственных за содержание автомобильных дорог, которые определяют вопросы земельного обеспечения, финансирования и организационной структуры этих учреждений;
- нормативные акты, регулирующие реализацию крупных проектов реконструкции и строительства значимых транспортных магистралей, таких как Душанбе–Чанак, Душанбе–Турсунзода, Душанбе–Куляб–Калаи-Хумб и других;
- международные соглашения с финансовыми организациями (Азиатским банком развития, Фондом ОПЕК, Всемирным банком), которые определяют условия кредитования, порядок реализации проектов, технические требования и обязательства сторон.

Одновременно в параграфе подчёркивается, что правовое регулирование в области земельных отношений, как основы строительства автомобильных дорог играет ключевую роль. Постановления, касающиеся порядка возмещения стоимости земель, проведения экспертиз, выделения подходящих участков и регистрации прав на такие участки, способствуют укреплению правовой защищённости дорожностроительных структур.

В данном параграфе также анализируется развитие правовых норм, регулирующих проектирование и строительство автомобильных дорог, включая Постановление Правительства Республики Таджикистан «О порядке проектирования и строительства автомобильных дорог». В указанном документе закреплены процедуры выбора подрядчика через тендер, функции независимого консультанта, содержание проектно-сметной документации и строительные стандарты. Эти положения способствуют повышению прозрачности, конкурентоспособности и качеству строительных работ.

Важным этапом в развитии отраслевого законодательства стало принятие Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах» (2021 года). Данный закон был разработан в ответ на усложнение общественных и

экономических отношений в сфере дорожного хозяйства и охватывает вопросы регулирования деятельности дорожных организаций, форм собственности на дороги, функционирования структур по их содержанию, ответственности, инвестиционной деятельности, платных дорог и сотрудничества с международными организациями. По сравнению с ранее действующими актами закон имеет более широкий охват и направлен на устойчивое развитие сети автомобильных дорог республики.

На основании историко-правового анализа автор приходит к выводу, что экономическое значение автомобильных дорог в истории Таджикистана является исключительным. Каждый этап их развития сыграл свою роль в экономическом, социальном, политическом и культурном прогрессе государства. Необходимость законодательного регулирования строительства автомобильных дорог напрямую вытекает из их первостепенной важности для страны.

Автор выделяет пять основных этапов развития строительства автомобильных дорог: первый этап, период укрепления Советской власти до 1929 года, в этот период законодательство в дорожном секторе состояло из документов которые в первую очередь направлены на государственное управление дорогами; второй этап, связанный с реализацией крупномасштабной строительной программы в республике, включающий возведение первых каменно-грунтовых дорог и соответствующий первому и второму пятилетним планам; следующий этап – период Великой Отечественной войны, когда приоритеты были сосредоточены на обеспечении фронта, вследствие чего строительство автомобильных дорог приобрело второстепенное значение; четвёртый этап охватывает 1946–1990 годы и характеризуется формированием Министерства автомобильного транспорта Таджикской ССР, а также привлечением колхозов и совхозов к строительству автомобильных дорог; в указанный период законотворческая деятельность была ориентирована на формирование взаимодействия государственного и общественного секторов; пятый этап – в период Государственной независимости строительство автомобильных дорог приобрело новое содержание, поскольку одной из ключевых стратегических задач стало преодоление транспортной изолированности страны.

Параграф 1.3. «Государственное регулирование предпринимательских отношений в сфере строительства автомобильных дорог» посвящён анализу сущности, необходимости и механизмов государственного регулирования в данной области. В параграфе подчёркивается, что в условиях глобализации, открытости рынков, усиления конкуренции, привлечения иностранного капитала и возрастающих требований общества к качественной инфраструктуре государственное регулирование становится ключевым элементом экономических процессов. Без целенаправленного вмешательства государства обеспечение экономической стабильности, защита интересов потребителей, гарантирование

безопасности, охрана окружающей среды и устойчивое развитие отрасли оказываются невозможными.

В параграфе подчёркивается, что рыночная экономика способна к саморегулированию, однако в условиях реальности для стран с переходной экономикой роль государства в регулировании рыночных процессов остаётся неизменной. Государство осуществляет свою экономическую функцию посредством правовых, финансовых, административных и информационных инструментов. В Республике Таджикистан, где экономика продолжает переход от административно-командной модели к рыночной, эта роль приобретает особое значение. Особенно это касается сферы строительства автомобильных дорог, которая непосредственно связана с использованием объекта исключительной государственной собственности – земельных участков, и поэтому требует эффективного и скоординированного государственного регулирования.

Автор определяет основные формы государственного регулирования, включающие государственную регистрацию, лицензирование, технический надзор, налогообложение, установление обязательных норм и процедур, обеспечение стандартов, сертификацию, тарифное регулирование, а также меры стимулирования или ограничения предпринимательской деятельности. Эти формы выступают в качестве организационных инструментов воздействия государства на хозяйствующие субъекты и способствуют устойчивости рынка, защите конкуренции, качеству предоставляемых услуг и безопасности дорожного движения.

Центральное место в данном параграфе занимает вопрос лицензирования. Лицензия определяется как специальный административно-правовой режим, посредством которого государство осуществляет контроль и эффективное регулирование деятельности в сфере дорожного строительства. В соответствии с законодательством те виды деятельности, которые могут повлиять на государственную безопасность, здоровье населения, окружающую среду или транспортную инфраструктуру, допускаются только при наличии лицензии. В этой связи сущность лицензионной системы имеет ключевое значение для строительной отрасли, поскольку она обеспечивает соблюдение технических, экологических и безопасностных требований.

Отмечается также, что государственное регулирование не ограничивается административными методами. Оно представляет собой комплекс экономических, правовых и организационных мер, закреплённых в нормативных правовых актах. Используя данные инструменты, государство не только ограничивает или регулирует предпринимательскую деятельность, но в необходимых случаях также стимулирует и поддерживает её. К числу таких механизмов относятся специальные государственные программы, стратегические документы и планы развития инфраструктуры.

Автор обращает внимание на важный аспект: государственное регулирование должно обеспечивать баланс интересов государства, предпринимателей и потребителей. Экономическое неравенство участников в сфере дорожного строительства, где частные субъекты зачастую могут быть экономически слабее государственных заказчиков, усиливает необходимость государственной поддержки и контроля. Потребители автомобильных дорог - население и организации, также относятся к уязвимой группе, поскольку низкое качество строительства, отсутствие стандартов и технические ошибки наносят существенный ущерб их интересам.

В связи с этим автор выделяет две стратегические задачи государства: строгий контроль за соблюдением строительных норм и надлежащее обеспечение защиты прав потребителей.

В данном параграфе также определяются ключевые направления государственного регулирования: регулирование собственности, регулирование права пользования землёй, антимонопольное регулирование, охрана окружающей среды, обеспечение строительной и дорожной безопасности, контроль деятельности субъектов предпринимательства, создание условий для международного сотрудничества и обеспечение доступа к инвестициям. Государство также обязано совершенствовать правовую и экономическую инфраструктуру для развития предпринимательства в данной сфере.

Автор анализирует причины существующих проблем: недостаточность отраслевого законодательства, наличие многочисленных и необоснованных подзаконных актов, избыточное административное вмешательство со стороны контрольных органов, недостаточность финансовых механизмов поддержки предпринимателей, сложности кредитования, отсутствие единых технических стандартов и низкий уровень конкуренции. Все эти факторы приводят к тому, что деятельность в сфере строительства автомобильных дорог не достигает необходимой эффективности.

На основе проведённого анализа в параграфе предлагается усилить эффективность государственного регулирования путём: совершенствования системы управления в сфере дорожного строительства; разработки Единой программы правового обеспечения развития предпринимательства в области дорожного строительства; совершенствования законодательства о лицензировании и государственном контроле; гармонизации национального законодательства с международными нормами; повышения уровня защиты прав потребителей.

В завершение автор делает вывод о том, что государственное регулирование предпринимательских отношений в строительстве автомобильных дорог представляет собой систему законодательных мер, обладающих исполнительным, стимулирующим и контрольным характером, направленных на достижение стратегических, социально-экономических целей и реализуемых

уполномоченными государственными органами в отношении субъектов предпринимательства. Данное регулирование обладает следующими особенностями:

а) оно предполагает воздействие государства на предпринимательские отношения в данной сфере, осуществляемое уполномоченными органами в соответствии с законодательством;

б) его объектом являются отношения, связанные с изучением земельных участков и повышением эффективности автомобильных дорог;

в) его ключевая цель: достижение стратегических ориентиров Республики Таджикистан, включая преодоление транспортной изолированности, развитие предпринимательства и укрепление межрегиональных связей;

г) в отличие от иных форм государственного воздействия, данная модель регулирования направлена на субъектов предпринимательства, деятельность которых связана с объектом исключительной государственной собственности - земельными участками.

Глава 2 носит название «Договорное регулирование имущественных отношений в сфере строительства автомобильных дорог» и включает два параграфа.

В параграфе 2.1. «Роль договора подряда в строительстве автомобильных дорог» всесторонне анализируются ключевое значение и сущность договора подряда как основного правового инструмента регулирования имущественных отношений в данной сфере. В условиях перехода национальной экономики к рыночной модели данный вид договора становится одним из важнейших механизмов гражданского оборота и организационной деятельности, поскольку именно посредством него чётко и юридически определяются порядок, объём, качество, сроки и стоимость строительных работ.

В параграфе подчёркивается, что рыночная экономика опирается на само регулирующий хозяйственный механизм, однако его эффективность обеспечивается лишь при условии, что хозяйственные отношения упорядочены посредством правовых инструментов, прежде всего договоров. Договор позволяет формировать взаимоотношения хозяйствующих субъектов на основе принципов свободы договора, равенства сторон и взаимной ответственности. В этом контексте договор подряда выступает одной из современных и динамичных форм регулирования экономических отношений.

Автор отмечает, что в соответствии с Гражданским кодексом Республики Таджикистан договор подряда представляет собой соглашение, по которому подрядчик обязуется в установленный срок по заданию заказчика построить или реконструировать определённый объект, включая дорожное сооружение. Заказчик, в свою очередь, обязан создать необходимые условия для выполнения работ, принять результат и произвести оплату. В сфере строительства автомобильных

дорог данный договор выполняет роль фундаментального инструмента, объединяющего экономические, правовые и технические интересы сторон.

В параграфе подробно раскрываются классические элементы договора: субъект, объект и содержание. Субъектами договора являются заказчик и подрядчик, при этом их роль имеет ключевое значение. Заказчик, выступая инициатором строительства, несёт ответственность за организацию условий выполнения работ, осуществление контроля, обеспечение необходимыми материалами и согласование технической документации. Подрядчик, в свою очередь, обязан выполнить строительные и монтажные работы в соответствии с проектной документацией и техническими требованиями. Особенность роли заказчика в данном договоре заключается в том, что его постоянное участие в строительном процессе является необходимым условием достижения конечной цели проекта, что отличает данный вид договора от иных гражданско-правовых соглашений.

В параграфе также подчёркивается, что объектом договора подряда является совокупность работ, направленных на строительство объектов недвижимого характера. Возведение автомобильных дорог, связанных с конкретным земельным участком и включающих инженерные и инфраструктурные элементы, определяет специфику объекта договора. Именно данное сочетание признаков недвижимого имущества, продолжительности строительного процесса и высокой стоимости работ выделяет договор подряда в сфере дорожного строительства из числа других договоров гражданского оборота.

Содержание договора охватывает совокупность прав и обязанностей сторон. Договорное регулирование позволяет участникам определить порядок выполнения работ, качество используемых материалов, строительные стандарты, процедуру сдачи и приёмки объекта, гарантии, сроки и иные существенные условия. Воля сторон, выраженная в договоре, приравнивается к закону, а его исполнение обеспечивается государственной принудительной силой.

Автор уделяет особое внимание специфическим характеристикам договора подряда в строительной сфере. В частности, подчёркивается необходимость строгого соблюдения утверждённой технической документации, использования материалов и технологий, соответствующих государственным нормативным требованиям, привлечения квалифицированных специалистов и установления технической ответственности подрядчика за качество выполненных работ. В дорожном строительстве, где работы выполняются с применением тяжёлой техники, геодезических исследований, инженерного проектирования и находятся под постоянным государственным контролем, указанные особенности приобретают многократно возрастающее значение.

В данном параграфе также анализируется отличие договора подряда от иных гражданско-правовых договоров, включая договор купли-продажи, договор

возмездного оказания услуг и договор аренды. В договоре купли-продажи предметом обязательства выступает существующий объект, подлежащий передаче, тогда как договор подряда ориентирован на создание нового объекта в процессе выполнения работ. Договоры оказания услуг, в отличие от договора подряда, не приводят к возникновению материального результата. Таким образом, различия между указанными договорами должны определяться по цели, характеру исполнения и юридическому результату.

В параграфе подчёркивается также признак возмездности договора. Хотя законодательство не исключает возможность заключения безвозмездных договоров, сущность договора подряда, особенно в сфере дорожного строительства, предопределяет необходимость его возмездного характера. Это обусловлено коммерческой и экономической природой дорожностроительной деятельности.

В заключительных частях параграфа выделяются специальные особенности договора подряда в дорожном строительстве, которые включают: выполнение работ на объектах, тесно связанных с земельным участком; зависимость работ от технической и проектной документации; направленность договора на создание материального результата (сооружения); активное участие заказчика в процессе выполнения работ; необходимость строгого соблюдения высоких инженерных и технических стандартов.

В завершение автор предлагает следующее определение договора подряда в строительстве автомобильных дорог:

«Это договор, разрабатываемый на основе деятельности заказчика, согласно которому исполнитель обязан выполнить строительные и монтажные работы, определённые технической документацией и направленные на создание либо реконструкцию сооружения; в то время как заказчик обязан активно участвовать в процессе выполнения работ и оплатить их стоимость».

Параграф 2.2 «Общая характеристика участников общественных отношений, возникающих из исполнения договора подряда при строительстве автомобильных дорог» посвящён всестороннему анализу правового статуса, объёма полномочий, обязанностей и функций основных участников общественных отношений, формирующихся в результате заключения и исполнения договора подряда в сфере дорожного строительства. Содержание и структура этих отношений свидетельствуют о том, что каждый участник: заказчик, подрядчик, субподрядчик, инвестор и иные привлечённые субъекты обладает определённой правовой ролью и юридически закреплённой ответственностью.

Автор подчёркивает, что заказчик является центральной фигурой данных отношений и выполняет организационную и стратегическую роль. Заказчиком может выступать инвестор, носитель экономического интереса, физическое или юридическое лицо, либо государственный орган. Он является инициатором

проекта, организатором строительного процесса, осуществляет выбор исполнителя и контроль за выполнением работ, а также несёт обязанность по созданию всех необходимых условий для начала строительства, предоставлению земельного участка, правоустанавливающих документов и технической документации.

В параграфе отмечается, что обеспечение заказчиком соответствующего земельного участка является одной из его основных обязанностей. Данное обязательство состоит из двух элементов:

а) предоставление юридически оформленных документов на земельный участок;

б) освобождение участка от построек и технических препятствий.

Невыполнение этих обязанностей делает начало строительных работ невозможным и повышает риск нарушения сроков. В таких случаях как законодательство, так и условия договора требуют от заказчика устранить возникшие препятствия.

Ещё одной важной обязанностью заказчика является обеспечение подрядчика технической и проектной документацией, которая определяет объём, состав, инженерные характеристики, строительные нормы и смету затрат. Эти документы служат правовой и технической основой для выполнения работ, и любые их изменения могут непосредственно повлиять на сроки, стоимость, порядок выполнения и объём работ. В связи с этим законодательство предусматривает ограничения на изменение проектной документации, включая необходимость составления дополнительной сметы и возмещения заказчиком увеличивающихся расходов.

В параграфе расширенно рассматривается и контрольная функция заказчика. Заказчик имеет право осуществлять контроль за выполнением работ на всех этапах, проверять качество материалов, устанавливать соответствие работ строительным нормам, СНиПам, стандартам и условиям договора, однако он не вправе вмешиваться в хозяйственную и операционную деятельность подрядчика. В случае выявления недостатков заказчик обязан незамедлительно уведомить подрядчика, иначе он утрачивает право ссылаться на данные недостатки в дальнейшем.

Подрядчик, являясь непосредственным исполнителем строительных работ, выступает основным субъектом данных отношений. Он обязан выполнять строительные и монтажные работы в соответствии с условиями договора, проектной документацией, строительными нормами и установленными сроками. Согласно законодательству, подрядчик несёт ответственность за то, чтобы выполненные работы были качественными, безопасными и соответствовали государственным техническим требованиям. Эта ответственность распространяется и на гарантийный период после сдачи объекта.

В частности, статья 818 Гражданского кодекса Республики Таджикистан устанавливает, что риск случайной гибели объекта до его принятия заказчиком

несёт подрядчик. Это свидетельствует о том, что законодатель возлагает на него строгую обязанность по обеспечению сохранности объекта.

Подрядчик также обязан при необходимости выполнять дополнительные работы, если они требуются для сохранения объекта или соблюдения технических норм, и уведомлять об этом заказчика. Он вправе требовать внесения изменений в смету и пересмотра стоимости работ при возникновении таких обстоятельств.

Инвестор, если он выступает самостоятельным участником строительных отношений, принимает на себя обязанность по финансированию проекта. Закон Республики Таджикистан «Об инвестициях и стимулировании инвестиционной деятельности» охватывает широкий круг субъектов инвестиционной деятельности: физических и юридических лиц, международные организации и даже иностранные государства. Инвестор может не участвовать непосредственно в строительстве объекта, однако он вступает в договорные отношения с заказчиком и подрядчиком.

Отдельное внимание в параграфе уделено правовому положению субподрядчиков как особых участников подрядных отношений. Их участие заключается в выполнении части работ по заданию подрядчика, а правовой статус зависит от условий основного договора между заказчиком и подрядчиком. В практическом плане субподрядчик не обладает возможностью влиять на решения генерального подрядчика, однако несёт самостоятельную ответственность за надлежащее выполнение возложенных на него обязательств.

При этом подчёркивается, что распределение прав и обязанностей сторон формируется на основе договорных условий, требований специального законодательства и технической специфики дорожного строительства.

Заказчик имеет право требовать выполнения работ в установленный срок, приведения объекта в соответствие с нормативными требованиями, а также устранения выявленных недостатков. Подрядчик, в свою очередь, вправе требовать от заказчика надлежащего исполнения своих обязательств, своевременной оплаты выполненных работ и авансов, регулярного предоставления необходимых документов и устранения препятствий, мешающих нормальному ходу работ.

В параграфе рассматриваются также юридические обязанности, связанные со страхованием объекта, возмещением ущерба, соблюдением экологических требований, охраной труда и безопасностью строительства. В соответствии с законодательством страхование объекта, находящегося в процессе строительства, в том числе от природных рисков, технических аварий и ущерба третьим лицам, является обязательством подрядчика. Эта норма способствует укреплению правовых гарантий заказчика и будущих пользователей автомобильной дороги.

В заключение параграф автор приходит к выводу, что в подрядных отношениях при строительстве автомобильных дорог участники, несмотря на различие их правового статуса, образуют единую взаимозависимую систему, ориентированную на достижение общего результата. Чёткое правовое регулирование прав и

обязанностей каждой стороны, механизмы взаимодействия, порядок контроля и ответственность за выполнение работ обеспечивают возможность качественного, соответствующего техническим нормам и учитывающего государственные и частные интересы осуществления строительного процесса.

Глава 3. «Ответственность сторон договора подряда в строительстве автомобильных дорог» посвящена анализу теоретических и практических аспектов гражданско-правовой ответственности участников договорных отношений в сфере дорожного строительства.

В параграфе 3.1. «Имущественная ответственность сторон договора подряда в строительстве автомобильных дорог» подробно рассматривается вопрос имущественной ответственности в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением договорных обязательств.

Отмечается, что одной из ключевых проблем, которая до сих пор не получила окончательного решения в гражданском праве, является определение момента возникновения права собственности заказчика на результат выполненных строительных работ. В соответствии со статьёй 290 Гражданского кодекса Республики Таджикистан и Законом Республики Таджикистан «О государственной регистрации недвижимого имущества и прав на него» право собственности на вновь созданный объект возникает только с момента его официальной государственной регистрации. Следовательно, до сдачи объекта и его официальной регистрации подрядчик остаётся носителем обязательственных прав в отношении объекта и несёт риск его случайной гибели вплоть до окончательной передачи заказчику.

Автор указывает, что имущественная ответственность в подрядных отношениях вытекает из природы обязательств и может быть обусловлена: неисполнением, просрочкой исполнения, ненадлежащим выполнением работ, низким качеством результата, ошибками в документации, использованием некачественных материалов, изменением целевого назначения проекта и другими нарушениями. Как установлено законодательством, ответственность применяется в форме дополнительных обязательств к правонарушителю и направлена на восстановление нарушенных прав потерпевшей стороны и возмещение причинённого ущерба.

Автор подчёркивает, что гражданско-правовая ответственность отличается от иных форм юридического воздействия, поскольку её содержание связано не с восстановлением первоначального имущественного положения сторон, а с возложением новых имущественных обязанностей: взысканием штрафов, убытков, неустоек или процентов. Так, требование о возврате долга не считается мерой ответственности, в то время как возмещение убытков, возникших вследствие нарушения договорного обязательства, представляет собой именно имущественную ответственность.

В параграфе отмечается, что ответственность подрядчика охватывает качество и выполнение работ до момента сдачи объекта, их соответствие проектной документации, соблюдение строительных норм (СНиП), применение надлежащих материалов, обеспечение устойчивости, безопасности и готовности объекта к эксплуатации. В соответствии со статьёй 797 Гражданского кодекса Республики Таджикистан подрядчик обязан выполнить работу таким образом, чтобы она соответствовала целям, установленным договором. Любой недостаток, который препятствует достижению этих целей, может повлечь наступление имущественной ответственности.

В параграфе особо подчёркиваются особенности имущественной ответственности в сфере дорожного строительства, поскольку строительство автомобильных дорог связано с созданием сложного, недвижимого и высокорискового объекта. Риски могут возникать при выполнении земляных и инженерных работ, изменении геологических условий, повреждении объекта до его сдачи, недостаточном финансировании, а также в результате технических последствий. В соответствии со статьёй 818 Гражданского кодекса Республики Таджикистан подрядчик несёт риск случайной гибели объекта вплоть до его принятия заказчиком. Данная правовая позиция является одним из ключевых оснований его ответственности.

В параграфе также подробно разъясняются нормы, касающиеся возмещения убытков. Убытки состоят из двух элементов: реальный ущерб (расходы на устранение недостатков, стоимость материалов, уничтожение имущества, вред окружающей среде, необходимость использования дополнительного оборудования и др.); упущенная выгода.

При определении размера убытков учитываются установленные законом критерии оценки и судебная практика. Если заказчик сам способствовал увеличению размера ущерба или не предпринял мер для его уменьшения, то согласно статье 465 Гражданского кодекса Республики Таджикистан суд вправе уменьшить сумму убытков, взыскиваемых с подрядчика.

В параграфе анализируются специальные обязанности подрядчика: страхование объекта строительства, страхование риска приостановления работ, страхование возможного ущерба, причинённого третьим лицам. Страхование рассматривается как один из ключевых механизмов снижения рисков и предварительного возмещения возможного ущерба до возникновения споров.

Автор уделяет внимание и вопросам штрафов и неустойки (пени). Неустойка может быть установлена законом или договором и применяется как самостоятельная мера ответственности. Её преимущество заключается в том, что заказчику не требуется доказывать размер причинённых убытков: штраф подлежит взысканию после каждого нарушения обязательства. Неустойка выступает

эффективным инструментом предупреждения задержек, низкого качества выполнения работ и частичного исполнения обязательств.

Автор также раскрывает вопрос ответственности подрядчика в гарантийный период. Согласно статье 833 Гражданского кодекса Республики Таджикистан, если иные сроки не предусмотрены договором, гарантийный срок для строительных объектов составляет десять лет. В течение этого периода подрядчик обязан устранить все выявленные недостатки, если они не являются результатом естественного износа и не обусловлены поведением заказчика.

В параграфе глубоко анализируется и понятие непреодолимой силы. Закон признаёт обстоятельства чрезвычайного характера, которые лицо не может предвидеть или предотвратить, основанием для освобождения от ответственности. Однако ситуации, возникшие вследствие небрежности, недостаточной подготовки или использования несоответствующей техники, не относятся к непреодолимой силе и не освобождают подрядчика от ответственности.

В заключение автор подчёркивает, что имущественная ответственность по договору подряда в строительстве автомобильных дорог обладает отраслевой спецификой. Такая ответственность направлена не только на защиту интересов заказчика, но и на обеспечение безопасности инфраструктуры, безопасности дорожного движения, качества и надёжности автомобильных дорог. Поэтому совершенствование правовых механизмов, уточнение норм возмещения ущерба, усиление гарантийных требований и конкретизация ответственности каждой стороны в гражданском и градостроительном законодательстве является важной и своевременной задачей.

В параграфе 3.2. «Возмещение морального вреда в сфере строительства автомобильных дорог» подчёркивается, что вопрос компенсации морального вреда в данной области остаётся недостаточно исследованным и представляет собой как теоретически, так и практически актуальное направление правового анализа. По мнению автора, применение этого института приобретает особое значение в инфраструктурных строительных процессах, которые сопряжены с ограничением гражданских прав, изъятием земельных участков, уменьшением объёма правомочий собственности, угрозой окружающей среде и воздействием на условия жизни населения.

Автор отмечает, что правовой механизм возмещения морального вреда должен формироваться в соответствии с нормами Конституции Республики Таджикистан и международного права, поскольку личные и нематериальные права, такие как честь и достоинство, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни и право на здоровье признаны законодателем как неотчуждаемые блага. Нарушение этих прав способно негативно сказаться на психологическом состоянии гражданина, его социальных возможностях и уровне жизни, что обуславливает

необходимость разработки прочных правовых и судебных основ института компенсации морального вреда.

Автор подчёркивает, что в таджикской юридической науке и законодательстве понятие «моральный вред» долгое время было дискуссионным, а в советский период этот институт воспринимался как чуждый правовой системе. Однако с развитием национального законодательства и укреплением системы защиты личных прав компенсация морального вреда заняла достойное место как важнейший элемент гражданско-правового регулирования.

В параграфе автор подчёркивает, что понятие морального вреда в соответствии с действующим законодательством связано с физическими и психическими страданиями и возникает в случаях нарушения личных неимущественных прав, таких как право на жизнь, здоровье, честь и достоинство, деловую репутацию и неприкосновенность частной жизни. По мнению автора, нематериальный характер этих прав обуславливает тот факт, что размер компенсации морального вреда может быть установлен только на основе субъективной оценки, анализа конкретных обстоятельств и судебного усмотрения.

Автор отмечает, что в сфере строительства автомобильных дорог моральный вред может проявляться в виде утраты жилья или земельного участка, ухудшения условий жизни, повышения уровня шума, загрязнения окружающей среды и других экологически чувствительных факторов. По мнению автора, такие ситуации имеют место в практике, однако действующее законодательство и судебная практика пока не выработали чёткого механизма определения размера морального вреда в контексте дорожного строительства.

Диссертант особо подчёркивает, что статья 836 Гражданского кодекса Республики Таджикистан, регулирующая компенсацию морального вреда по договору подряда в строительстве, применяется лишь к частноправовым отношениям, тогда как заказчиком дорожностроительных проектов в большинстве случаев выступает государство. По мнению автора, в таких ситуациях моральный вред граждан фактически компенсируется опосредованно в рамках возмещения имущественного ущерба. Однако этот подход не всегда является справедливым, что порождает необходимость разработки самостоятельного правового механизма компенсации морального вреда.

Отмечается, что основными проблемами применения данного института являются: отсутствие специальных норм о компенсации морального вреда в дорожном строительстве; существенные различия в судебной практике; отсутствие разработанного механизма оценки психических страданий; доминирование имущественного подхода над компенсацией неимущественного вреда; сложности доказательства психологического состояния потерпевшего.

Автор считает, что для устранения существующих недостатков необходимо предпринять следующие меры:

- разработать специальные правовые нормы, регулирующие компенсацию морального вреда в области строительства автомобильных дорог;
- создать нормативные и методические критерии оценки морального вреда;
- усилить роль медицинской и психологической экспертизы;
- совершенствовать судебную практику и подготовить методические рекомендации для судов;
- установить минимальный размер компенсации морального вреда в случаях изъятия жилья или земельного участка граждан для государственных нужд.

Автор подчёркивает, что компенсация морального вреда должна выступать реальным механизмом восстановления юридической справедливости и обеспечения баланса интересов государства и гражданина. По мнению автора, развитие дорожной инфраструктуры не должно приводить к нарушению прав граждан, и компенсация морального вреда является одним из ключевых гарантийных инструментов защиты личных прав в этом процессе.

В заключение делается вывод о том, что возмещение морального вреда в сфере строительства автомобильных дорог является важным элементом защиты прав, обеспечивающим соотношение государственных и частных интересов. Учитывая продолжающееся формирование национальной законодательной базы, данный институт нуждается в дальнейшем развитии, в частности, в создании критериев определения размера морального вреда и укреплении судебной практики. В перспективе такие меры могут сыграть значимую роль в градостроительной политике, ориентированной на учёт интересов граждан.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведённого диссертационного исследования сформулированы следующие выводы:

1. На протяжении исторического развития форма и правовой режим собственности на автомобильные дороги неоднократно изменялись, а их правовое регулирование, особенно в отношении субъектов, осуществляющих предпринимательскую деятельность в процессе строительства дорог, претерпело существенную эволюцию. Учитывая это, а также основываясь на анализе исторических правовых актов и этапов формирования экономики Таджикистана, развитие института строительства автомобильных дорог представляется возможным классифицировать на пяти основных этапов:

- этап укрепления Советской власти до 1929 года;
- второй этап, связанный с началом масштабной строительной программы в республике, включающий возведение первых автомобильных дорог с твёрдым покрытием и охватывающий первый и второй пятилетние планы;

- последующий этап, приходящийся на период Великой Отечественной войны, когда первостепенное значение уделялось фронту, вследствие чего строительство автомобильных дорог имело второстепенный характер;

- четвёртый этап, охватывающий 1946–1990 годы – от создания Министерства автомобильного транспорта Таджикской ССР до привлечения колхозов и совхозов к строительству дорог;

- пятый этап, в период государственной независимости строительство автомобильных дорог получило новое направление, поскольку одной из ключевых целей стало преодоление транспортной изолированности.

Каждый из этих этапов имеет собственные особенности, и в каждом из них, с учётом социально-экономических условий соответствующего времени, развивались строительство и предпринимательская деятельность в сфере дорожного хозяйства [8-А].

2. Автомобильная дорога является материальной инфраструктурой транспортных сооружений и охватывает гражданско-правовые отношения. Автомобильные дороги общего и ограниченного пользования, находящиеся в собственности физических и юридических лиц, подлежат регулированию нормами гражданского права. Для государственной регистрации права собственности на автомобильную дорогу необходимо учитывать её следующие технические особенности:

- автомобильная дорога специально предназначена для движения транспортных средств, имеет двухслойное строение и определённые технические параметры;

- земельный участок, выделенный под строительство дороги, её покрытие и защитные элементы образуют единый технический объект;

- конструктивные элементы дороги и связанное с ней оборудование, объединённые с земельным участком и техническими средствами, формируют единую строительную систему.

3. Автомобильная дорога представляет собой единый объект недвижимого имущества, объединяющий автомобильную дорогу и совокупность вспомогательных сооружений, обеспечивающих её функционирование, включая мосты, тоннели, объекты обслуживания транспортных средств, пункты взимания платы, светосигнальные и информационные системы и другие.

Подход, при котором автомобильная дорога квалифицируется исключительно как отдельный объект недвижимости, не отражает её реальной имущественной и функциональной сущности. Автомобильная дорога представляет собой интегрированную систему взаимосвязанных элементов, объединённых единым назначением и технологической логикой эксплуатации.

Именно поэтому её правовая природа в наибольшей степени соответствует конструкции единого комплекса недвижимого имущества [12-А].

4. В настоящее время земельный участок, используемый для размещения автомобильной дороги, не включается в её состав как объекта недвижимости. Такая конструкция соответствует действующему законодательству и подтверждается регистрационной практикой, в рамках которой права на земельный участок и на дорогу подлежат самостоятельной государственной регистрации, аналогично разграничению прав на здания и земельные участки. Существенность выявленного противоречия заключается в том, что нормативные положения рассматривают земельные участки, расположенные в границах автомобильной дороги, как элемент её состава, тогда как фактическая практика допускает использование арендованных земель при строительстве автомобильных дорог. Это свидетельствует о несоответствии между правовым регулированием и его реализацией [13-А].

5. Недостаточная детализация положений Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» порождает множественность подходов к его применению в подзаконных актах и правоприменительной практике, что препятствует полноценному вовлечению автомобильных дорог в гражданский оборот. В этих условиях автомобильную дорогу следует рассматривать как самостоятельный объект недвижимого имущества, включающий совокупность имущественных элементов. В зарубежной литературе нормы, касающиеся правового статуса автомобильных дорог, также не получили однозначного и прозрачного закрепления, в частности в части признания их недвижимым имуществом или отказа от такого подхода. В законодательстве иностранных государств данный вопрос также остаётся нерешённым [15-А].

6. В законодательстве Республики Таджикистан указаны «линейные объекты» но не определены должным образом. Данные объекты также не получили разработки в научных трудах отечественных исследователей. Между тем в ряде соседних государств, в частности в Российской Федерации, такие объекты должным образом закреплены на уровне законодательства. Введение подобных категорий в национальное право позволило бы устранить существующие сложности, связанные с точным определением правового статуса автомобильных дорог.

7. Одной из проблем, возникающих при организации строительства автомобильных дорог, является ответственность подрядчиков, поскольку в ряде случаев дорога приходит в негодность в относительно короткий срок после её ввода в эксплуатацию. В этой связи представляется целесообразным законодательно закрепить специальную ответственность подрядчиков в отношении таких объектов, как автомобильные дороги.

8. С учётом необходимости обновления правового регулирования и устранения элементов неопределённости и произвольности в определении статуса автомобильных дорог, представляется обоснованным закрепление в законодательстве их правовой квалификации как самостоятельных объектов недвижимости: единых комплексов недвижимого имущества. В этой связи предлагается изложить статью 1 Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» в следующей редакции: «Автомобильные дороги – единый комплекс недвижимого имущества, предназначенный для движения транспортных средств, включающий прилегающие земельные участки, элементы надземной и подземной инфраструктуры, дорожное оборудование его технологической части, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты и иные элементы автомобильной дороги, обеспечивающие регулярное и безопасное движение автомобилей и иных транспортных средств с учётом установленных параметров скорости, грузоподъёмности и габаритов».

9. Как правило, автомобильные дороги строятся в местностях, где отсутствуют средства коммуникации, и их обустройство относится к числу условий договора подряда. Если на участке имеются сооружения, их удаление также входит в обязанности подрядчика. На практике подрядные организации, стремясь быть конкурентоспособными, включают все такие обязательства в состав договора подряда на строительство дороги. После завершения строительных работ на объекте подрядчик обязан обеспечить ввод его в эксплуатацию в установленном порядке. Данные требования не являются неизменными, поскольку в зависимости от условий рынка и развития строительных технологий нормы выполнения строительных работ также претерпевают изменения. Эволюция подрядных отношений привела к тому, что предмет исполнения договора всё чаще охватывает не только возведение объекта строительства, но и передачу заказчику законченного в функциональном отношении комплекса, включающего необходимые элементы, выполненные работы и сопутствующие услуги, обеспечивающие его полноценное использование. Такие изменения существенно влияют на содержание и объём обязательств подрядчика. В действующем законодательстве должны быть закреплены положения, предусматривающие обязанность подрядчика передавать заказчику только те объекты, по которым строительно-монтажные работы полностью завершены и которые готовы к эксплуатации. В случаях частичной сдачи объекта, если уже переданная часть до завершения строительства автомобильной дороги полностью изнашивается, гарантийный срок подлежит учёту. Действительно, если подрядчик до момента сдачи объекта в эксплуатацию устранил все недостатки за свой счёт, то

оснований для привлечения его к ответственности не возникает. Устранение недостатков может рассматриваться как мера гражданско-правовой ответственности, но его можно и не относить к мерам ответственности, поскольку передача результата работ в соответствии с условиями договора является не мерой ответственности, а обязанностью подрядчика, даже несмотря на то, что ненадлежащее исполнение этой обязанности само по себе является основанием для ответственности. Устранение недостатков требует дополнительного времени, материалов и трудовых ресурсов, однако, по мнению автора, не образует имущественной ответственности [6-А].

10. Работы по договору подряда должны соответствовать условиям договора, а при их отсутствии, обычным требованиям и стандартам, применяемым к аналогичным работам. Результат работ должен быть пригоден для использования в разумный срок и соответствовать договорным целям. Подрядчик-предприниматель обязан соблюдать обязательные нормативные требования, при этом вправе принять на себя обязательство по выполнению работ с повышенным качеством. Имущественная ответственность сторон должна учитывать влияние качества материалов, документации и квалификации исполнителей.

11. В действующем законодательстве ответственность за замену качественной продукции на некачественную прямо не предусмотрена. С учётом изложенного представляется целесообразным закрепить на законодательном уровне имущественную ответственность за обеспечение строительства материалами ненадлежащего качества. При отсутствии иного регулирования заказчик вправе предъявлять требования по поводу недостатков качества выполненных работ, если они обнаружены в установленные сроки. Если гарантийный срок не предусмотрен, такие требования могут быть заявлены в разумный срок после обнаружения недостатков, но не позднее двух лет со дня передачи результата работ. Данная норма предоставляет заказчику возможность оценить качество работ в пределах установленных сроков и, в случае выявления проблем, воспользоваться своим правом на их устранение. Это имеет принципиальное значение, поскольку качество строительных работ, особенно при возведении автомобильных дорог, влияет не только на долговечность сооружения, но и на безопасность и эффективность его эксплуатации. При отсутствии установленного гарантийного срока именно двухлетний период выполняет функцию базовой гарантии защиты интересов заказчика, позволяя ему в достаточный срок выявить недостатки и потребовать их устранения [16-А].

12. Следует отметить, что двухлетний срок при отсутствии установленной гарантии является общим нормативным пределом, предусмотренным законодательством в качестве минимальной меры защиты интересов заказчика.

Однако этот срок может быть изменён, если законом, договором или торговыми обычаями установлены иные временные рамки. Такая возможность предоставляет сторонам большую свободу для согласования условий договора в соответствии со спецификой конкретных работ и особенностями их выполнения. Например, при строительстве автомобильных дорог – объектов с длительным сроком службы и особыми условиями эксплуатации гарантийный срок может превышать два года, обеспечивая заказчику возможность более длительного контроля качества. В этом контексте необходимо подчеркнуть, что право заказчика предъявлять требования о качестве выполненных работ является не только его привилегией, но и важным инструментом обеспечения устойчивости и безопасности объекта. Так, если в течение двух лет будут выявлены такие недостатки, как разрушение дорожного покрытия или его неустойчивость, заказчик вправе требовать их устранения, при условии, что данные дефекты обнаружены в пределах установленного срока. Такой подход позволяет заказчику защищать свои интересы и стимулирует подрядчика обеспечивать высокое качество выполняемых работ. С практической точки зрения данная норма способствует упорядочению отношений между сторонами, подчёркивает ответственность подрядчика за качество выполненных работ и одновременно предоставляет заказчику возможность убедиться в надёжности результата в течение определённого периода. Этот срок выполняет функцию своеобразной «зоны безопасности» для заказчика, в рамках которой он может выявить недостатки и принять меры по их устранению, особенно учитывая, что качество автомобильных дорог оказывает прямое влияние на общую безопасность и экономическую эффективность их эксплуатации [5-А].

13. По сравнению с землями промышленности, связи и магистральных трубопроводов, земли автомобильного транспорта обладают своими специфическими особенностями, поскольку правовой режим автомобильных дорог как самостоятельного объекта гражданского права до настоящего времени не имеет чёткого определения. Это обусловлено тем, что земельные участки, отведённые под строительство автомобильных дорог, требуют особых условий и специальных нормативных требований, которые не могут быть в полной мере охвачены общими правилами.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРАКТИЧЕСКОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. В системе законодательства Республики Таджикистан необходимо уделить особое внимание линейным объектам и обеспечить правовое регулирование единого имущественного комплекса, включающего как движимые, так и недвижимые элементы. К числу линейных объектов, помимо автомобильных дорог, относятся также линии электропередачи, линии связи,

водопроводные и иные трубопроводы, железные дороги и другие аналогичные объекты. Новые понятия, введённые в законодательство, такие как «единый комплекс недвижимости», охватывающий как движимое, так и недвижимое имущество, а также «линейные объекты», в рамках которых автомобильные дороги рассматриваются как самостоятельный вид, способно создать надлежащую правовую основу для дальнейшего гражданско-правового и хозяйственного оборота автомобильных дорог. Данная мера позволит обеспечить более чёткое и эффективное нормативное регулирование отношений, связанных с использованием и управлением указанной инфраструктурой на законодательном уровне [3-А].

2. Наименование статьи 826 Гражданского кодекса Республики Таджикистан как «дополнительные обязанности заказчика» не представляется обоснованным, поскольку создание условий для осуществления деятельности подрядчика является основной обязанностью заказчика. Ещё одной проблемой, возникающей при строительстве автомобильных дорог, является ответственность подрядчика в случаях, когда после ввода дороги в эксплуатацию в течение короткого срока происходит её преждевременный износ.

3. Договор подряда в сфере строительства автомобильных дорог может быть охарактеризован следующим образом: «Это договор, заключаемый на основе активной деятельности заказчика, в соответствии с которым исполнитель обязан выполнить строительно-монтажные работы, определённые технической документацией и направленные на создание нового либо реконструкцию существующего объекта; заказчик, в свою очередь, обязан активно участвовать в процессе выполнения указанных работ и оплатить их стоимость» [16-А].

4. Автомобильные дороги являются объектом гражданского права и отвечают критериям определённой обособленности, правовой связи и установленного правового режима. Они образуют материальную основу транспортной инфраструктуры и опосредуют гражданско-правовые отношения. Автомобильные дороги, предназначенные как для частного общего пользования, так и для ограниченных целей, могут находиться в собственности физических или юридических лиц и регулироваться нормами гражданского права [4-А].

5. С практической точки зрения представляется необходимым на законодательном уровне, в частности, в главе 41 Гражданского кодекса Республики Таджикистан путём введения специальной нормы конкретизировать ответственность подрядчиков в отношении объектов особого характера, к которым относятся автомобильные дороги. Срок гарантии на автомобильные дороги с учётом их специфики должен быть чётко определён и во всех случаях не может составлять менее 20 (двадцати) лет [11-А].

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

I. Монография и учебно-методический комплекс

[1-А]. Sanginov, D.Sh., Shabonov Sh.S. Business law [Text]: Text lecture / D.Sh. Sanginov, Sh.S. Shabonov. – Dushanbe: «TNU publishing house», 2020. – 131 p.

[2-А]. Mirzozoda, P.Z., Shabonov Sh.S. Financial and tax law of the Republic of Tajikistan [Text]: Text lecture / P.Z. Mirzozoda, Sh.S. Shabonov. – Dushanbe: «TNU publishing house», 2025. – 134 p.

II. Статьи, опубликованные в рецензируемых и рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан журналах:

[3-А]. Шабонов, Ш.С. Табиати ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон/ – 2019. – №6. – С. 205-208; ISSN 2413-5151

[4-А]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии базе масъалаҳои гардишпазирии роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2022. – № 4 (28). – С. 176-181; ISSN 2414-9217

[5-А]. Шабонов, Ш.С.. Нақши шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2023. – № 4. – С. 153-160; ISSN 2414-9217

[6-А]. Мирзозода, П.З., Шабонов Ш.С. Тавсифи умумии иштирокчиёни шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард: таҳлили муқоисавӣ-ҳуқуқӣ [Матн] / П.З. Мирзозода, Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2024. – № 1. – С. 147-156. ISSN 2414-9217

III. Научные статьи, опубликованные в сборниках и других научно-практических изданиях:

[7-А]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгарди пулакӣ дар Тоҷикистон ва ҷаҳон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маҷаллаи илмӣ-амалӣ давлатшиносӣ ва ҳуқуқи инсон. – 2018. – Т. 12. – № 4. – С. 113-118.

[8-А]. Шабонов, Ш.С. Таърихи пайдоиши роҳҳои автомобилгард дар Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи ҷумҳуриявӣ илмию назариявӣ ҳайати устодону кормандони ДМТ бахшида ба «Солҳои рушди деҳот, сайёҳӣ ва ҳунароҳои мардумӣ 2019-2021) ва «400-солагии Миробид Сайидо Насафӣ». – Душанбе: «Матбаи ДМТ», 2019. – С. 133-136.

[9-A]. Шабонов, Ш.С. Сохтмони роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти танзими ҳуқуқӣ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Дар маҷмӯа доир ба «Масъалаҳои муносибкунӣ танзими ҳуқуқии муносибатҳо дар баҳши соҳибкорӣ» Баҳсида ба ҷашни 30-солагии Истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва 40 солагии таъсисёбии кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ. – Душанбе – 2021. – С. 182-187.

[10-A]. Шабонов, Ш.С. Проблемы экономической безопасности страны страны в условиях глобализации [Матн] / Ш.С. Шабонов // Материалы XIII Евразийского экономического форума молодежи. Том 2. Уральский государственный экономический университет. – Екатеринбург. – 2023. – С. 245-246.

[11-A]. Шабонов, Ш.С. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере строительство автомобильных дорог [Матн] / Ш.С. Шабонов // XI Международная научно-практическая конференция «Национальная правовая система Республики Таджикистан и стран СНГ: анализ тенденций и перспектив развития». – Душанбе, – 2023. – С. 107-111.

[12-A]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгард ҳамчун объекти ҳуқуқ [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи ҷумҳуриявӣ илмию назариявӣ ҳайати устодони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии ДМТ баҳсида ба «75-солагии Донишгоҳи Миллии Тоҷикистон», «115 – солагии академик Бобочон Ғафуров, «Соли 2023- соли забони русӣ» ва «соли 2025-Соли байналмилалӣ ҳифзи пиряхҳо». – Душанбе, 2023. – С. 115-120.

[13-A]. Шабонов, Ш.С. Ҳуқуқи моликият ба роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори Ҷумҳурии Тоҷикистон. [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводи конференсияи илмӣ назариявӣ профессорону омӯзгорони кафедраи ҳуқуқи соҳибкорӣ ва тичорати факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи миллии Тоҷикистон баҳсида ба «30 – юмин солагарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва эълон гардидани соли 2024 «Соли маърифати ҳуқуқӣ». – Душанбе, 2024. – С. 170 – 177.

[14-A]. Шабонов, Ш.С. Танзими ҳуқуқии роҳҳои автомобилгарди пулакӣ дар Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводи конференсияи илмӣ назариявӣ таҳти унвони «Паём – Роҳнамои зиндагии шоиста» Бобати шарҳу тавзеҳи нуқтаҳои паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикстон. – Душанбе, 2024. – С. 106 – 110.

[15-А]. Шабонов, Ш.С. Речаи ҳуқуқи роҳҳои автомобилгард тибқи қонунгузори Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Ш.С. Шабонов // Маводҳои конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандони факултети ҳуқуқшиносии ДМТ бахшида ба «30-юмин солагарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон». – Душанбе, 2024. – С. 214-217.

[16-А]. Шабонов, Ш.С. Ҷавобгарии молумулкии иштирокчиёни шартномаи паймонкорӣ дар сохтмони роҳҳои автомобилгард. [Матн] / Ш.С. Шабонов // Конференсияи байналмиллалии илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи «Масоили ҳуқуқи танзими зеҳни сунъӣ дар шароити иқтисоди рақамӣ ва нақши он ба рушди соҳибкорӣ» дар ҳошияи қабули Қатъномаи маҷмааи умумии СММ нақши зеҳни сунъӣ дар фароҳам овардани имконоти навин барои рушди устувор дар Осиёи Марказӣ «аз 25 июли соли 2025 бо ибтикори Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва эълони солҳои 2025-2030 «Солҳои Рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия». – Душанбе, 2025. – С. 231-239.

[17-А]. Шабонов, Ш.С. Рушди фаъолияти соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард [Матн] / Ш.С. Шабонов // Конференсияи илмӣ - амалии байналмиллалӣ дар мавзӯи «Конститутсия - асоси низоми сиёсӣ, ҳуқуқӣ ва иҷтимоӣ – иқтисодии ҷумҳурӣ». – Душанбе, 2025. – С. 230-239.

НОМГҶҲИ АДАБИЁТ (МАЪХАЗҲО)

1. Санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ ва ҳуҷҷатҳои расмӣ:

[1]. Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 6 ноябри соли 1994 бо тағйиру иловаҳо аз 26 сентябри соли 1999, 22 июни соли 2013 ва 22 майи соли 2016 (бо забонҳои тоҷикӣ ва русӣ) [Матн]. – Душанбе: Ганҷ, 2016. – 137.

[2]. Барномаи мақсадноки давлатии рушди рушди маҷмааи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025 // [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: <https://mmih.adlia.tj/SEARCH/DocumentView?DocumentId=36400> (санаи муроҷиат: 20.0.2025).

[3]. Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон дар бораи “Қоидаҳои истифодаи роҳҳои автомобилгард дар Ҷумҳурии Тоҷикистон” аз 26.04.2022, [Матн] // Ахбори Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон. – 2022. – № 182.

[4]. Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон “Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ” [Матн] // Ахбори Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон. – 2021. – № 1794

[5]. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» аз 26.12.2025 [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: URL: //https://president.tj/event/missives/36370 (санаи муроҷиат: 30.12.2025)

[6]. Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 // [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://mmk.tj/file/стратегияи-миллии-рушди-ҷумҳурии-тоҷикистон-барои-давраи-то-соли-2030pdf-2 (санаи муроҷиат: 20.0.2025).

II. Монографияҳо, китобҳои дарсӣ, васоити таълимӣ:

[7]. Брагинский, М.И. Договор подряда и подобные ему договоры [Текст] / М.И. Брагинский. – Москва: Статут, 1999. – 252 с.

[8]. Фафурзода, А.Д., Рустамзода, Қ.Ю. Ҳуқуқи молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон: китоби дарсӣ. [Матн] / А. Д. Фафурзода., Қ. Ю. Рустамзода. – Душанбе: Матбааи АИДНПҚТ 2022. – 360 с.

[9]. Гражданское право: Том 2 [Текст]: учебник / под редакцией профессора А.П. Сергеева, профессора Ю.К. Толстого. – Издание 3-е, переработанное и дополненное. – Проспект, 2000. – 736 с.

[10]. История государства и права Таджикистана [Текст] / Ф.Т. Тахиров; Ин-т философии и права Акад. наук Респ. Таджикистан. Юрид. фак. Таджик. гос. нац. ун-та. – Душанбе: Амри илм, Т. 2, ч. 1: 1917-1929. Т. 2, ч. 1. - 2001. – 492 с

[11]. Маҳмудов, М.А., Тағойназаров Ш.Т., Бобочонов И.Х., Бадалов Ш.К. Тафсири Кодекси граждании Ҷумҳурии Тоҷикистон (қисми якум) [Матн] / М.А. Маҳмудов, Ш.Т. Тағойназаров, И.Х. Бобочонов, Ш.К. Бадалов. – Душанбе: ЭР-граф, 2010 – 1000 с.

[12]. Насриддинзода, Э.С. Назарияи давлат ва ҳуқуқ: воситаи таълимӣ. – Нашри 2-юм. [Матн] / Э.С.Насриддинзода. – Душанбе, Адиб, 2022. – 224 с.

[13]. Ойгензихт, В.А. Имущественная ответственность в хозяйственных договорах. Учебное пособие. Министерство высшего и среднего собиального образования Таджикский ССР;

Таджикский государственный университет им [Текст] / В.И. Ленина. – Душанбе, 1980. – 111 с

[14]. Раҳимзода, М.З. Фаъолияти соҳибкорӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон: назария ва танзими ҳуқуқӣ [Матн]: монография / М.З. Раҳимзода. – Душанбе: 2018. – 392 с.

[15]. Сангинов, Д.Ш. Ҳуқуқи соҳибкориҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон: Китоби дарсӣ. [Матн] / Д. Ш. Сангинов. – Душанбе: «Андалеб-Р», 2019. – 619 с.

[16]. Сотиволдиев, Р.Ш. Проблемаҳои назарияи давлат ва ҳуқуқ: китоби дарсӣ. – Ҷилди 2. [Матн] / Р. Ш. Сотиволдиев. – Душанбе: «Империял – групп» 2010. – 654 с.

[17]. Сулаймонов, Ф.С. Ҳуқуқи ашёӣ [Матн]: монография / Ф.С. Сулаймонов. – Душанбе: Матбааи ДМТ, 2015. – 248 с.

[18]. Теория броневой защиты [Текст]: (Конспект курса) / П.С. Озеров; Воен. акад. механизации и моторизации РККА им. т. Сталина. - Москва: изд-во Акад., 1935-1936. - 1 т.; 23 см. Тема 1. – 1935. – 54 с.

[19]. Ҳуқуқи граждании Ҷумҳурии Тоҷикистон. Китоби дарсӣ. Қисми якум [Матн] / Муҳаррирони масъул: проф. Ғаюров Ш.К., дотсент Ф.С. Сулаймонов. – Душанбе, Эр-граф. 2013. – С. 320.

[20]. Шонасридинов, Н., Нодиров, Ф.М. Ҳуқуқи соҳибкорӣ. Васоити таълимӣ. Қисми 1. [Матн] / Н. Шонасридинов, Ф.М. Нодиров. – Душанбе: Погрес, 2009. – 473с.

III. Мақолаҳо ва маърузаҳо:

[21]. Тағойназаров, Ш.Т. Право на честь, достоинство и деловой репутации [Текст] / Ш.Т. Тағойназаров // Давлат ва ҳуқуқ. – 2000. – №3. – С. 29-33

IV. Диссертатсия ва авторефератҳо:

[22]. Заяханов, Г.М. Договор строительного подряда в российском гражданском праве [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Заяханов Григорий Михайлович. – Екатеринбург 2009. – 189 с.

[23]. Курамжина, Н.В. Договор подряда на строительство торговых и офисных центров [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Курамжина Надежда Валериановна. – М., 2005. – 197 с.

[24]. Мирзоев, П.З. Внедоговорная ответственность государства за вред, причиненный предпринимателям [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Мирзоев Парвона Зайналобудинович. – Душанбе, 2012. – 23 с.

[25]. Назруллаев, С. Из истории дорожного строительства и развития транспорта в Таджикистане (1917-1941 гг.) [Текст]: дис ... канд. истории наук: 07.00.02 / Назруллаев Садулло. – Душанбе, 1973. – 178 с.

[26]. Наниев, А.Т. Автомобильные дороги как объект гражданских прав [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Наниев Александр Таймуразович. – Калининград, 2017. – 210 с.

[27]. Юсуфи, Ш. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX века-начала XX века [Текст]: автореф. дис. ... кан. ист. наук: 07.00.02 / Юсуфи Шодипур. - Душанбе, 1992.

АННОТАТСИЯ

ба диссертатсияи Султонзода Шохкарим Султон дар мавзуи «Танзими ҳукукии фаъолияти соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард дар Ҷумҳурии Тоҷикистон»

Калидвожаҳо: роҳҳои автомобилгард, сохтмони роҳҳои автомобилгард, танзим, шартномаи паймонкорӣ, шартҳо, мавзуи шартнома, тарафҳои шартнома, ҳуқуқ, уҳдадориҳо, тарафҳо, ашё, сифат, сармоягузорӣ, манкул, ғайриманкул, ҷавобгарӣ, ҷуброни зарар.

Таҳқиқоти диссертатсионии Султонзода Ш.С. ба яке аз масъалаҳои муҳим фаъолияти соҳибкорӣ дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард, баррасии низоми идоракунии давлатӣ дар фаъолияти соҳибкорӣ марбут ба сохтмони роҳҳои автомобилгард, таҳқиқ ва арзёбии шартномаҳои паймонкорӣ дар доираи сохтмони роҳҳои автомобилгард ва роҳҳои ҳалли монеаҳои марбут ба онҳо ва тавзеҳи ҳуқуқ ва уҳдадориҳои ҷонибҳои шартномаи паймонкорӣ дар ин бахш, инчунин омӯзиши мақоми ҳуқукии онҳо бахшида шудааст. Мақсади асосии таҳқиқоти диссертатсиониро пажӯҳиши мушкилиҳои танзими ҳукукии фаъолияти соҳибкорӣ дар ин бахш, таҳлили назарияҳои илмӣ, муқаррароти қонунгузорӣ ва амалияи ҳуқуқатбиқнамоӣ ташкил менамояд.

Зимни анҷом додани таҳқиқоти илмӣ усулҳои умумиилмӣ, диалектикӣ, функционалӣ, таҳлили низомнок, пешгӯии илмӣ ва усулҳои мантикии мушоҳида, таҳлил ва синтез ба таври васеъ мавриди истифода қарор гирифтаанд. Усулҳои истифодагардида имконият фароҳам меоварад, ки мавзуи таҳқиқоти диссертатсионӣ ба таври дуруст аз нигоҳи илмӣ таҳлил гардида, дар ин замина донишҳои нав тавлид шавад.

Навгониҳои илмӣ таҳқиқоти диссертатсионӣ дар он ифода меёбад, ки нахустин пажӯҳиши муаммалӣ илмӣ оид ба проблемаҳои танзими ҳукукии муносибатҳо дар бахши сохтмони роҳҳои автомобилгард ва худӣ фаъолият доир ба сохтмони роҳҳои автомобилгард дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳисоб меравад. Дар диссертатсия тамоми паҳлуҳои танзими ҳукукии сохтмони роҳҳои автомобилгард таҳқиқ шудаанд.

Хулоса ва пешниҳодҳои дар рисола зикргардида, барои тақмили қонунгузориҳои маданӣ ва соҳибкорӣ дар Тоҷикистон муфид буда, метавонад баҳри ҳимояи ҳуқуқ манфиатҳои тишпирокчиёт, рафъи мушкилиҳои амалӣ, пешгирии ҷиҳди зиёни эҳтимоли мусоидат намояд. Натиҷаҳои таҳқиқоти мазкур аз аҳамияти бузурги таълимӣ низ бархурдор бархурдор мебошад.

Аннотация
на диссертацию Султонзода Шохкарима Султона на тему «Правовое регулирование предпринимательской деятельности в сфере строительства автомобильных дорог в Республике Таджикистан»

Ключевые слова: автомобильные дороги, строительство автомобильных дорог, регулирование, договор подряда, условия, предмет договора, стороны договора, права, обязанности, стороны, имущество, качество, инвестиции, движимое имущество, недвижимое имущество, ответственность, возмещение ущерба.

Диссертационное исследование Султонзода Ш.С. посвящено одной из важных проблем предпринимательства в дорожно-строительном секторе, обзору системы государственного управления предпринимательством в дорожно-строительной отрасли, изучению и оценке договорных соглашений в рамках дорожного строительства и путей решения связанных с ними препятствий, а также разъяснению прав и обязанностей сторон договорного соглашения в этом секторе и изучению их правового статуса. Основная цель диссертационного исследования – изучение проблем правового регулирования предпринимательства в этом секторе, анализ научных теорий, законодательных положений и правоприменительной практики.

В ходе научных исследований широко использовались общенаучные, диалектические, функциональные методы, систематический анализ, научное прогнозирование и логические методы наблюдения, анализа и синтеза. Применяемые методы позволяют правильно проанализировать тему диссертационного исследования с научной точки зрения и на этой основе генерировать новые знания.

Научная новизна диссертационного исследования выражается в том, что оно является первым полным научным исследованием проблем правового регулирования отношений в сфере строительства автомобильных дорог и самой деятельности по строительству автомобильных дорог в Республике Таджикистан. В диссертации исследованы все аспекты правового регулирования строительства автомобильных дорог.

Выводы и предложения, изложенные в диссертации, полезны для улучшения культурного и предпринимательского удовлетворения в Таджикистане и могут способствовать защите прав и интересов участников, устранению практических трудностей, предотвращению или уменьшению потенциального ущерба.

ANNOTATION

on the dissertation of Sultonzoda Shohkarim Sulton, on the topic “Legal Regulation of Entrepreneurial Activity in the sphere of road construction in the Republic of Tajikistan”

Keywords: roads, road construction, regulation, contract for work, terms, subject matter of the contract, parties to the contract, rights, obligations, parties, property, quality, investments, movable property, real estate, liability, compensation for damages.

Sultonzoda Sh.S.'s dissertation research is devoted to one of the important problems of entrepreneurship in the road construction sector, reviewing the system of state management of entrepreneurship in the road construction industry, studying and evaluating contractual agreements in the context of road construction and ways to overcome related obstacles, as well as clarifying the rights and obligations of the parties to a contractual agreement in this sector and studying their legal status. The main objective of the dissertation research is to study the problems of legal regulation of entrepreneurship in this sector, analyze scientific theories, legislative provisions, and law enforcement practices.

During the course of scientific research, general scientific, dialectical, and functional methods, systematic analysis, scientific forecasting, and logical methods of observation, analysis, and synthesis were widely used. The methods used allow for a correct analysis of the topic of the dissertation research from a scientific point of view and, on this basis, generate new knowledge.

The scientific novelty of the dissertation research is expressed in the fact that it is the first comprehensive scientific study of the problems of legal regulation of relations in the field of road construction and the actual activity of road construction in the Republic of Tajikistan. The dissertation examines all aspects of the legal regulation of road construction.

The conclusions and recommendations set out in the dissertation are useful for improving cultural and entrepreneurial satisfaction in Tajikistan and can contribute to the protection of the rights and interests of participants, the elimination of practical difficulties, and the prevention or reduction of potential damage.