АКАДЕМИЯИ МИЛЛИИ ИЛМҲОИ ТОҶИКИСТОН

Бо ҳуқуқи дастнавис

ТДУ: 340.12+351.811(575.3)
ТКБ: 67.0 (2Т)
Ҳ–12



ҲАБИБЗОДА СИЁВУШ ИЗАТУЛЛО
ТАШАККУЛ ВА РУШДИ ФАЪОЛИЯТИ БОЗРАСИИ ДАВЛАТИИ АВТОМОБИЛӢ ДАР ТОҶИКИСТОН (ТАҲҚИҚОТИ ТАЪРИХӢ–ҲУҚУҚӢ)

АВТОРЕФЕРАТИ
диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии доктори фалсафа (PhD), доктор аз рӯйи ихтисоси 6D030100 – Ҳуқуқшиносӣ (6D030101 – Назария ва таърихи ҳуқуқ ва давлат, таърихи таълимот дар бораи ҳуқуқ ва давлат)

Хуҷанд – 2026

Диссертатсия дар шуъбаи таърихи давлат ва ҳуқуқи Институти давлат ва ҳуқуқи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон омода гардидааст

Роҳбари илмӣ: **Назарзода Носир Ҷобир** – профессори кафедраи ташкили идоракунии фаъолияти мақомоти ҳифзи ҳуқуқи факултети № 1, Академияи ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон, доктори илмҳои ҳуқуқшиносӣ

Муқарризони расмӣ: **Рачабзода Равшан Муҳитддин** – доктори илмҳои ҳуқуқшиносӣ, дотсент, профессори Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон.

Раҳматуллоев Абдуҷабор Эргашович – номзади илмҳои ҳуқуқшиносӣ, дотсент, профессори кафедраи ҳуқуқи судӣ ва назорати прокурории факултети ҳуқуқшиносии Донишгоҳи давлатии ҳуқуқ, бизнес ва сиёсати Тоҷикистон

Муассисаи пешбар: Муассисаи байнидавлатии таҳсилоти олии «Донишгоҳи славянии Тоҷикистон-Россия»

Ҳимояи диссертатсия 15 – уми декабри 2026, соати 10:00 дар ҷаласаи Шурои диссертатсионии 6D. КОА-090 назди Донишгоҳи давлатии ҳуқуқ бизнес ва сиёсати Тоҷикистон баргузор мегардад. Суроға: 735700, Ҷумҳурии Тоҷикистон ш. Хуҷанд;17, хонаи 1 бинои таълимии №5, http://mail.ru рақами телефони котиби илмӣ: (+992) 92–111– 59– 90

Бо диссертатсия дар китобхонаи илмии Донишгоҳи давлатии ҳуқуқ, бизнес ва сиёсати Тоҷикистон ва тавасути сомонаи http://tsulbp.tj. Шинос шудан мумкин аст.

Автореферат «___» _____ соли 2026 фиристода шуд.

Котиби илмии шурои диссертатсионӣ, номзади илмҳои ҳуқуқшиносӣ, дотсент Қодирзода М.А.

МУҚАДДИМА

Мубрамияти мавзуи таҳқиқот. Муҳиммият ва мубрамияти мавзуи рисолаи мазкур қабл аз ҳама дар он ифода меёбад, ки дар марҳалаи соҳибистиқлолии Ҷумҳурии Тоҷикистон масъалаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ба яке аз самтҳои калидии сиёсати иҷтимоиву иқтисодӣ ва ҳуқуқии давлат табдил ёфтааст. «Афзоиши шумораи аҳолии кишвар аз 5,3 миллион нафар дар соли 1991 [4] то 10,2 миллион нафар дар соли 2023» [45], боиси зиёдшавии босуръати воситаҳои нақлиёт гардидааст. Тибқи маълумоти оморӣ, «агар дар соли 1991 дар кишвар ҳамагӣ 216 ҳазор воситаи нақлиёт мавҷуд бошад, ба ҳолати 1-уми марти соли 2024 ин нишондиҳанда ба 666074 адад расид, ки аз ин миқдор 587074 адади онро автомобилҳои сабукрав ташкил медиҳанд» [5].

Раванди мазкур, дар навбати худ, ба афзоиши нигаронкунандаи садамаҳои нақлиётӣ мусоидат намуд. Таҳлили маълумоти оморӣ нишон медиҳад, ки «дар давраи солҳои 2020 - 2023 дар роҳҳои автомобилгарди Ҷумҳурии Тоҷикистон 4 364 садамаи нақлиётӣ ба қайд гирифта шудааст, ки бар асари онҳо 1692 нафар ба ҳалокат расида, 4776 нафар ҷароҳатҳои гуногуни ҷисмонӣ бардоштаанд» [44]. «Дар соли 2024 ин нишондиҳанда 1233 ҳодисаи садамаи нақлиётиро ташкил дод, ки дар натиҷа 552 нафар ба ҳалокат расида, 1353 нафар ҷароҳатҳои гуногуни ҷисмонӣ бардоштанд» [44]. Омори соли 2025 низ ташвишовар боқӣ монда, «бо 1373 ҳодисаи роҳу нақлиёт бақайдгирифташуда боиси марги 643 нафар ва бардоштани ҷароҳатҳои ҷисмонии 1 542 нафар гардидааст» [43]. Бояд қайд намуд, ки қисми асосии қурбониёнро шахсони дорои қобилияти фаъоли меҳнатӣ (аз 26 то 40-сола) ташкил медиҳанд, ки ин омил ба иқтидори демографӣ ва иқтисодии кишвар таъсири манфӣ мерасонад.

Мушкилоти мазкур на танҳо хусусияти миллӣ, балки хусусияти фарогирии глобалӣ дорад. Тибқи гузориши Созмони Ҷаҳонии Тандурустӣ (соли 2023), «ҳамасола дар саросари ҷаҳон тақрибан 1,3 миллион нафар ба ҳалокат расида, зиёда аз 50 миллион нафар ҷароҳат мебардоранд. Дар миқёси ҷаҳон тақрибан ҳар 24 сония як нафар ва дар як шабонарӯз зиёда аз 3500 нафар бар асари садамаҳои нақлиётӣ ҷони худро аз даст медиҳанд» [50]. Бо дарназардошти вазъияти бамиёномада, Маҷмаи Умумии Созмони Милали Муттаҳид тавассути Қатъномаи таҳти №74/299 солҳои 2021 – 2030 - ро ҳамчун «Даҳсолаи амал барои таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ 2021 – 2030» эълон намудааст [46].

Дар Ҷумҳурии Тоҷикистон масъалаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ таҳти таваҷҷуҳ ва назорати бевоситаи Асосгузори

сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон қарор дорад. Дар Паёми худ ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 28 декабри соли 2023 Пешвои миллат таъкид намуданд: «Зарур аст, ки ҷиҳати риояи қоидаҳои ҳаракат дар роҳ, пешгирӣ намудани садамаҳои нақлиётӣ, ҳифзи ҳаёту саломатии шаҳрвандон, баланд бардоштани фарҳанги ронандагӣ ва тоза нигоҳ доштани шафати роҳҳо тадбирҳои муассир андешида шаванд» [4].

Ҳамзамон, зимни ҷаласаи Шурои амнияти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 19 – уми январи соли 2024, Сарвари давлат ба масъалаҳои фаъолияти мақомоти ҳифзи ҳуқуқ таваҷҷуҳи махсус зоҳир намуда, иброз доштанд: «...сатҳи пасти касбӣ, ноуҳдабарой дар иҷрои вазифаҳои хизматӣ, роҳ додан ба ҳолатҳои коррупсионӣ инчунин ҷалби шахсони тасодуфӣ ва ғайрикасбӣ ба сафи мақомоти ҳифзи ҳуқуқ, интихоби нодурусти кадрҳо аз ҷониби роҳбарони мақомот аз мушкилоти муҳими фаъолияти ин сохторҳо ба шумор мераванд» [51].

Вазъияти зикршуда тақозо менамояд, ки фаъолият ва сиёсати кадрии Раёсати Бозрасии давлатии автомобилии Вазорати корҳои дохилӣ (минбаъд РБДА ВКД) мавриди бознигарии ҷиддӣ қарор гирифта, раванди рақамикунонии соҳа (ҷорӣ намудани радарҳои ҳушманд, назорати видеоӣ ва системаҳои зеҳнӣ) васеъ татбиқ карда шавад. Ҳамчунин, тақвияти ҳамкории ин ниҳод бо воситаҳои ахбори омма ҷиҳати баланд бардоштани маърифати ҳуқуқии ҷомеа ва фарҳанги ронандагӣ амри зарурӣ мебошад.

Дар робита ба ин, таҳқиқи комплексии таърихӣ – ҳуқуқии раванди ташаккул ва рушди мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ (минбаъд БДА) имкон фароҳам меорад, ки бо назардошти таҷрибаи пешқадами байналмилалӣ тавсияҳои илман асоснокшуда ва амалӣ ҷиҳати такмили қонунгузории соҳавӣ, беҳтар намудани фаъолияти ниҳодҳои дахлдор ва пешгирии садамаҳои нақлиётӣ таҳия гарданд. Ин омилҳо, дар маҷмуъ, мубрамияти бебаҳси илмӣ ва амалии рисолаи мазкурро собит месозанд.

Дараҷаи таҳқиқи мавзуи илмӣ. Масъалаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ дар шароити муосир аҳамияти стратегӣ касб намуда, ҳамчун яке аз мушкилоти глобалии ҷомеаи ҷаҳонӣ арзёбӣ мегардад. Рушди босуръати равандҳои автомобилкунонӣ зарурати такмили фаъолияти мақомоти БДА – ро ба миён меорад. Аз ин рӯ, нақш ва саҳми ин ниҳод дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ дар даврaҳои мухталифи таърихӣ мавриди таваҷҷуҳи доираҳои илмии ватанию хориҷӣ қарор гирифтааст.

Заминаҳои назариявии таҳқиқоти мазкурро асарҳои илмии муҳаққиқони маъруфи соҳа, аз ҷумла А. Л. Рыбин [20], В. В. Епифанов [8], М. Я. Блинкин [7], Ю. Н. Калюжный [26], В. В. Лукьянов [10; 11; 12], Г. И. Клинковштейн [9], В. П. Белокуров [6], В. А. Войтенков [22; 23; 24; 35; 36] ва дигарон ташкил медиҳанд. Дар таҳқиқоти ин олимон консепсияҳои асосии ташкили ҳаракат ва идоракунии бехатарии нақлиётӣ баррасӣ шудаанд.

Ҷанбаҳои алоҳидаи фаъолияти БДА ва масъалаҳои ҳуқуқии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ дар асарҳои муҳаққиқони ватанӣ, аз қабили Н. Ҷ. Назаров (Н.Ҷ. Назарзода) [14; 15; 16], С. М. Исмонзода [38], Р. Ҳ. Раҳимов (Р. Ҳ. Раҳимзода) [18], О. С. Оқилзода [17], Н. Раҳматуллоев [19], Г. А. Ғафурова [37], Ҳ. Мунаваров [13], М.П. Ҳайдарзода [21], Х.Х. Махмадиев [39] инъикос ёфтаанд. Ин муаллифон бештар ба хусусиятҳои миллии танзими ҳаракат ва заминаҳои ҳуқуқии фаъолияти мақомоти ҳифзи ҳуқуқ дар Тоҷикистон таваҷҷуҳ зоҳир намудаанд.

Таҳлили адабиёти илмӣ нишон медиҳад, ки ҳарчанд оид ба фаъолияти БДА дар даврaҳои Иттиҳоди Шуравӣ ва соҳибистиқлолии Ҷумҳурии Тоҷикистон як қатор мақолаву таҳқиқоти ҷудогона мавҷуданд, вале то ҳол фаъолияти ин ниҳод ҳамчун як пажӯҳиши муносиб ва фарогири таърихию ҳуқуқӣ, ки раванди ташаккул ва рушди онро дар ҳар ду давраи зикршуда ба таври муқоисавӣ ва комплексӣ фаро гирад, анҷом дода нашудааст.

Мавҷудияти ин холигоҳи илмӣ ва зарурати таҳияи консепсияи нави рушди мақомоти бозрасии автомобилӣ муаллифро водор намуд, ки мавзуи мазкурро ҳамчун меҳвари таҳқиқоти рисолаи илмии худ интихоб намояд.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо ва ё мавзуъҳои илмӣ. Диссертатсия дар асоси нақшаи корҳои илмию таҳқиқотии Шуъбаи таърихи давлат ва ҳуқуқи Институти давлат ва ҳуқуқи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон иҷро шуда, ҷузъи таркибии барномаи илмии муассисаи мазкур дар самти мавзуи «Фарҳанги ҳуқуқии ниёгон ва нақши он дар ташаккули ҳуқуқ ва давлатдории муосири тоҷикон» (барои солҳои 2023 – 2027), ки таҳти №0123 ТJ 1514 ба нақша гирифта шудааст, ба шумор меравад.

Рисола, инчунин ба моҳият ва мафҳуми самтҳои афзалиятноки таҳқиқотҳои илмӣ ва илмию техникӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, ки бо Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 26 сентябри соли 2020 таҳти №503 «Дар бораи самтҳои афзалиятноки таҳқиқоти илмӣ ва илмию техникӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2021-2025» банди 9 «масъалаҳо вобаста .... ба таърихи халқи тоҷик (Таърихи давлат ва ҳуқуқи Тоҷикистон), масъалаҳои ҳуқуқшиносӣ мутобиқ мебошад.

Ҳамзамон, бо дарназардошти талаботи муосири раванди давлатсозӣ, мавзуи пажӯҳиш бо як қатор санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, стратегияҳо ва консепсияҳои амалкунандаи давлатӣ дар самти таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ иртиботи ногусастанӣ ва ҳамоҳангии стратегӣ дорад. Муқаррарот ва самтҳои асосии таҳқиқоти мазкур бевосита аз талабот ва ҳадафҳои санадҳои зерини давлатӣ маншаъ мегиранд:

- Консепсияи сиёсати ҳуқуқии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2018–2028, ки бо фармони Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 6 феврали соли 2018 таҳти №1005, тасдиқ шудааст;

- «Стратегияи миллӣ оид ба бехатарии ҳаракат дар роҳ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2025 – 2035 ва нақшаи амали он», инчунин лоиҳаҳои дурнамосозии «Стратегияи миллии бехатарии ҳаракат дар роҳ барои солҳои 2026 – 2040», ки дар заминаи равиши пешрафтаи байналмилалии «Низоми бехатар» (Safe System) ва мутобиқ ба ҳадафҳои Даҳсолаи дуюми амалиёти Созмони Милали Муттаҳид оид ба бехатарии ҳаракат дар роҳ роҳандозӣ мегарданд;

- Кодекси нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 2 – юми апрели соли 2020 №1689, қонунҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» аз 17 – уми майи соли 2018, № 1533 «Дар бораи роҳҳои автомобилгард ва фаъолияти роҳдорӣ» аз 25 – уми июни соли 2021, № 1794 ва «Дар бораи нақлиёт» аз 29 – уми ноябри соли 2000 № 22, ки ҳамчун заминаи асосии ҳуқуқию ташкилии идоракунии бехатарии ҳаракат дар роҳ ва муайянкунандаи самтҳои фаъолияти мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ эътироф шудаанд;

- Барномаҳои давлатӣ дар самти рақамикунонӣ ва татбиқи инноватсия дар низоми назорати давлатӣ, аз ҷумла лоиҳаи инноватсионии низоми худкори идоракунӣ дар соҳаи нақлиёт «Шаҳри бехатар» аз 31– уми октябри соли 2013, ки ҳадафи он баланд бардоштани сатҳи бехатарӣ, сабти автоматии ҳуқуқвайронкуниҳо ва коҳиш додани таъсири омили инсонӣ дар фаъолияти БДА мебошад.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Таҳқиқоти мазкур ба таҳлили маҷмуӣ ва таърихӣ – ҳуқуқии раванди ташаккул ва рушди фаъолияти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон бахшида шудааст. Хусусияти меҳварии пажӯҳиши мазкур дар он таҷассум меёбад, ки он даврaҳои муҳимми таърихӣ – замони шуравӣ ва марҳалаи соҳибистиқлолиро дар қиёс фаро гирифта, масъалаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳро на танҳо ҳамчун функсияи назоратию маъмурӣ, балки чун

унсури калидии амнияти миллӣ ва кафолати ҳифзи ҳуқуқи инсон ба ҳаёт арзёбӣ менамояд.

Мақсади таҳқиқот. Мақсади асосии таҳқиқот аз таҳлили маҷмӯии сарчашмаҳои таърихию ҳуқуқӣ, санадҳои меъёрии ҳуқуқии соҳавӣ ва маводи илмию назариявӣ ҷиҳати муайян намудани қонуниятҳои ташаккул ва рушди мақомоти БДА иборат мебошад. Пажӯҳиши мазкур ба омӯзиши муқоисавии таҷрибаи кишварҳои пешрафта дар соҳаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ва таҳияи тавсияҳои илман асоснок барои такмили танзими ҳуқуқии ин низом дар Ҷумҳурии Тоҷикистон нигаронида шудааст.

Барои ноил шудан ба ин мақсад, дар таҳқиқот ҳалли вазифаҳои зерин пешбинӣ шудааст:

- муайян намудани ҷойгоҳ ва нақши субъектҳои низоми таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ;

- арзёбии самаранокии механизмҳои ҳуқуқии мавҷуда дар фаъолияти БДА;

- таҳияи хулоса ва пешниҳодҳои мушаххас ҷиҳати ташаккул ва рушди минбаъдаи мақомоти бозрасии автомобилӣ дар шароити муосири трансформатсияи ҳуқуқӣ ва рақамикунонии соҳа.

Вазифаҳои таҳқиқот. Барои ноил шудан ба ҳадафи гузошташудаи пажӯҳиш, ҳалли вазифаҳои илмии зерин зарур дониста мешавад:

- Омӯзиш ва таҳлили мафҳум, моҳияти иҷтимоию ҳуқуқӣ ва асосҳои назариявии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ҳамчун самти афзалиятноки сиёсати давлатӣ;

- Муайян ва пешниҳод намудани даврабандии таърихи ташаккул ва рушди Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон;

- Таҳқиқи раванди пайдоиш, ташаккул ва таҳаввулоти таърихию ҳуқуқии мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистони Шуравӣ тайи солҳои 1924 – 1991;

- Муайян намудани асосҳои таърихию ҳуқуқӣ ва хусусиятҳои фаъолияти мақомоти БДА дар солҳои нахустини истиқлолияти давлатӣ, инчунин арзёбии нақши он дар ҳифзи сохти конститутсионӣ ;

- Таҳлили таърихию ҳуқуқӣ ва сохторию вазифавии Дастгоҳи марказии Раёсати БДА ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон дар даврони соҳибистиқлолӣ ва арзёбии таҳаввули институтсионалии он;

- Таҳлил намудани раванди ташаккул ва рушди низоми қонунгузорӣ дар соҳаи бехатарии ҳаракат дар роҳ дар даврони истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1991 – 2026);

- Баррасии ҷанбаҳои ҳуқуқию ташкилии рақамикунонии соҳа ва истифодаи технологияҳои иттилоотӣ, аз ҷумла пайдоиш ва рушди низоми худкори «Шаҳри бехатар» ;

- Омӯзиши ислоҳот ва таҷрибаи пешқадами кишварҳои хориҷӣ дар самти таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ (аз ҷумла, консепсияи «Vision Zero») ва дар ин замина таҳияи дурнамои рушд ва таклифҳои мушаххас ҷиҳати такмили қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон.

Объекти таҳқиқот. Объекти таҳқиқот аз маҷмуи муносибатҳои ҷамъиятӣ дар соҳаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ, инчунин қонуниятҳои назариявию амалии ташаккул ва рушди низоми фаъолияти мақомоти БДА дар Ҷумҳурии Тоҷикистон иборат аст.

Мавзуи (предмети) таҳқиқот. Мавзуи таҳқиқотро маҷмуи санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, консепсияҳои назариявӣ ва амалияи татбиқи ҳуқуқ ташкил медиҳанд, ки ҷанбаҳои ташкилию ҳуқуқии фаъолияти мақомоти БДА - ро дар марҳалаҳои мухталифи таърихӣ танзим менамоянд. Инчунин, таҳлили шаклҳо, усулҳо ва механизмҳои фаъолияти ин ниҳод дар самти таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ, пешгирии ҳуқуқвайронкуниҳо дар соҳаи роҳу нақлиёт ва ҳамкории стратегӣ бо ҷомеаи шаҳрвандӣ ҷузъи таркибии предмети пажӯҳиш маҳсуб меёбанд.

Марҳила, макон ва давраи таҳқиқот (доираи таърихии таҳқиқот). Бо мақсади таҳлили маҷмӯӣ ва фарогири равандҳои ташаккулу рушди БДА дар Тоҷикистон, пажӯҳиши мазкур давраҳои мухталифи таърихиро фаро мегирад. Меҳвари асосии таҳқиқот ба 35 – соли соҳибистиқлолии Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1991 – 2026) нигаронида шудааст. Интихоби ин давра бо фаъолшавии равандҳои давлатсозии миллӣ, таҳаввули куллии низоми қонунгузорӣ ва ислоҳоти сохтории мақомоти ҳифзи ҳуқуқ дар шароити нави сиёсию иқтисодӣ асоснок карда мешавад.

Барои таҷассуми комили таҳаввулоти низоми таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ, таҳқиқот шартан ба ҳафт марҳалаи асосӣ ҷудо карда шудааст.

Макони таҳқиқот ҳудуди Ҷумҳурии Тоҷикистонро дар ҳайати ИҶШС ва даврони соҳибистиқлолӣ фаро гирифта, бо истифода аз усули қиёсӣ –ҳуқуқӣ, таҷрибаи давлатҳои мутараққии ҷаҳон низ мавриди омӯзиш қарор гирифтааст.

Давраи иҷрои таҳқиқоти диссертатсионӣ солҳои 2019 – 2026 – ро дар бар мегирад.

Асосҳои назариявии таҳқиқот. Асоси назариявии рисоларо ғояҳо, консепсияҳо ва хулосаҳои илмии олимони ватанию хориҷӣ дар соҳаи назария ва таърихи давлат ва ҳуқуқ, ҳуқуқи маъмурӣ, идоракунии давлатӣ ва амнияти нақлиётӣ ташкил медиҳанд.

Дар таҳқиқи масъалаҳои таърихи давлат ва ҳуқуқи Тоҷикистон, аз ҷумла ташаккули мақомоти ҳифзи ҳуқуқ, асарҳои илмии олимони ватанӣ Н.Ҷ. Назарзода, Р.Ҳ. Раҳимов, Ҷ.А. Мирзоев ва Э.Б. Буризода заминаи муҳим гаштаанд. Ҳамзамон, пажӯҳишҳои О.С. Оқилзода, Ҳ. Мунавваров, С.М. Исмонзода ва М.П. Ҳайдарзода, Р. Мирзомуродзода, С.С. Нарзуллозода, ки бевосита ба масъалаҳои рушди институтсионалии БДА ва низоми идоракунии бехатарии ҳаракат дар роҳҳо бахшида шудаанд, мавриди омӯзиши амиқ қарор гирифтанд.

Дар самти ҳуқуқи маъмурӣ, назорати давлатӣ ва танзими ҳуқуқии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ таҳқиқот ба асарҳои бунёдии муҳаққиқони хориҷӣ (асосан кишварҳои ИДМ), аз ҷумла Д.Н. Бахрах, В.И. Майоров, С.М. Зырянов, В.В. Головко, В.В. Лукьянов, Р.И. Денисов, В.П. Белокуров, М.Я. Блинкин, Е.А. Войтенков, В.В. Епифанов, Ю.Н. Калюжный, Г.И. Клинковштейн, А.Л. Рыбин ва Р. Элвик такя мекунад.

Бо мақсади таҳлили таҷрибаи пешқадам ва дастовардҳои инноватсионӣ (аз ҷумла, низоми худкори «Шаҳри бехатар»), дар рисола монографияҳо, диссертатсияҳои илмӣ, мақолаҳои таҳлилӣ ва маводи конференсияҳои байналмилалӣ доир ба стандартҳои амнияти нақлиётӣ ва ислоҳоти мақомоти назоратӣ ба таври васеъ истифода шудаанд.

Асосҳои методологии таҳқиқот. Асоси методологии таҳқиқотро маҷмуи усулҳои диалектикии дониши илмӣ, инчунин усулҳои умумиилмӣ ва хусусии илмӣ (махсуси ҳуқуқӣ) ташкил медиҳанд. Дар ҷараёни таҳқиқот усулҳои зерин ба кор бурда шуданд:

Таърихӣ – ҳуқуқӣ. Барои омӯзиши таҳаввулоти мақомоти БДА ва таҷрибаи гузаштаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ усули таърихӣ – ҳуқуқи истифода гардид ;

Муқоисавӣ – ҳуқуқӣ. Ҷиҳати қиёси қонунгузории миллӣ бо таҷрибаи пешқадами хориҷӣ ва меъёрҳои байналмилалӣ барои мутобиқсозии онҳо;

Оморӣ ва сотсиологӣ. Бо мақсади таҳлили динамикаи садаманокиву ҳуқуқвайронкуниҳо, арзёбии чорабиниҳои пешгирикунанда ва омӯзиши афкори ҷомеа нисбат ба фаъолияти БДА;

Расмӣ – ҳуқуқӣ ва таҳлилӣ – ҳуқуқӣ. Ҷиҳати таҳлили сохтории матни санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, тафсири истилоҳот ва омӯзиши равандҳои ҳуқуқии идоракунии соҳаи нақлиёт;

Мантиқӣ (таҳлил, синтез, индуксия ва дедуксия). Барои таъмини пайдарпайӣ ва якпорчагии илмии таҳқиқот истифода шудааст.

Татбиқи маҷмуии усулҳои мазкур имкон дод, ки мавзуи пажӯҳиш ҳамаҷониба ва объективона таҳлил гардида, вазифаҳои гузошташудаи илмӣ ҳалли худро пайдо намоянд.

Заминаҳои меъёрӣ ва эмпирикии таҳқиқот. Заминаи меъёрии рисоларо Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, санадҳои ҳуқуқии байналмилалии эътирофшуда, қонунҳои конститутсионӣ ва ҷорӣ, кодексҳо, санадҳои зерқонунӣ, инчунин стратегия ва барномаҳои давлатӣ дар соҳаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ташкил медиҳанд.

Заминаи эмпирикии таҳқиқот ба мавод ва сарчашмаҳои зерин асос ёфтааст: маълумоти омори расмии ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Раёсати БДА оид ба садамаҳо ва ҳуқуқвайронкуниҳои нақлиётӣ; санадҳои меъёрии дохилиидоравӣ (фармонҳо, дастурамалҳо ва низомномаҳои ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон); маводи бойгонӣ доир ба таърихи ташаккули қоидаҳои ҳаракат ва сохтори БДА; гузоришҳои таҳлилии ташкилотҳои байналмилалӣ ва таҷрибаи амалии кишварҳои хориҷӣ.

Истифодаи маҷмӯии ин сарчашмаҳо асоснокӣ, эътимоднокӣ ва дурустии хулосаҳои илмии таҳқиқотро пурра таъмин намудааст.

Навгонии илмии таҳқиқот. Навгонии илмии диссертатсия дар таҳияи маҷмуи натиҷаҳои назариявӣ, методологӣ ва амалӣ оид ба ташаккул, таҳаввул ва такмили фаъолияти Бозрасии давлатии автомобилии Тоҷикистон ифода меёбад, ки дар асоси омӯзиши сарчашмаҳои бойгонӣ, санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, маълумоти расмии оморӣ, амалияи фаъолияти мақомоти мазкур ва таҷрибаи давлатҳои хориҷӣ ба даст омадаанд. Натиҷаҳои асосии дорои навгонии илмӣ аз инҳо иборатанд:

1. Дар доираи таҳқиқоти махсуси таърихӣ – ҳуқуқӣ ташаккул ва рушди Бозрасии давлатии автомобилии Тоҷикистон аз пайдоиши заминаҳои таърихии таъсиси он то марҳалаи рақамикунонии назорати роҳ ба таври маҷмуӣ таҳқиқ гардида, ҷойгоҳи он дар механизми давлат ҳамчун мақоми бисёрвазифаи ҳифзи ҳуқуқ ва таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ муайян карда шуд.

2. Мазмун ва таносуби мафҳумҳои «бехатарии ҳаракат дар роҳ» ва «таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ» мушаххас гардида,

якум ҳамчун ҳолати ҳифзшудагии ҳаёт, саломатӣ, ҳуқуқ ва манфиатҳои иштирокчиёни ҳаракат ва дуюм ҳамчун фаъолияти мақсадноки давлат, ҷомеа ва субъектҳои дахлдор ҷиҳати ба даст овардани чунин ҳолат тафсир карда шуд.

3. Хусусиятҳои таърихӣ-ҳуқуқии фаъолияти БДА дар солҳои аввали истиқлолият, бахусус солҳои 1992 – 1997, мушаххас гардида, нақши он дар иҷрои вазифаҳои соҳавӣ ва иштирок дар ҳифзи тартиботи ҷамъиятӣ, сохти конститутсионӣ ва муқовимат ба ҷинояткорӣ ошкор карда шуд.

4. Равиши маҷмӯии омӯзиши таърих ва фаъолияти БДА таҳия ва татбиқ гардид, ки усулҳои таърихӣ-ҳуқуқӣ, расмӣ-ҳуқуқӣ, муқоисавӣ-ҳуқуқӣ, институтсионалӣ, оморӣ ва функсионалиро муттаҳид менамояд. Дар доираи он меъёрҳои фарқгузории таърихи пайдоиши нақлиёти автомобилӣ аз таърихи ташаккули институтсионалии БДА муайян карда шуданд.

5. Равиши арзёбии самаранокии фаъолияти БДА бо афзалият додан ба нишондиҳандаҳои натиҷавӣ асоснок гардид. Мутобиқи он, самаранокӣ на танҳо аз рӯйи шумораи протоколу ҷаримаҳо, балки пеш аз ҳама бо коҳиши фавту ҷароҳатҳои вазнин, нуқтаҳои садамавӣ, такроршавии ҳуқуқвайронкунӣ ва вақти вокуниш арзёбӣ мешавад.

6. Равиши ҳамгирои таҳлили садаманокӣ ва идоракунии ба хавф асосёфта пешниҳод гардид, ки омӯзиши омилҳои ҳуқуқӣ, рафторӣ, муҳандисӣ, тиббӣ ва ташкилиро дар марҳалаҳои пеш аз садама, ҳангоми садама ва баъд аз он фаро мегирад. Истифодаи таҳлили оморӣ, харитасозии нуқтаҳои садамавӣ ва мубодилаи маълумоти байниидоравӣ ҳамчун заминаи қабули қарорҳои пешгирикунанда асоснок карда шуд.

7. Маҷмӯи пешниҳодҳо оид ба такмили танзими ҳуқуқӣ ва рақамикунонии фаъолияти БДА таҳия гардид, ки ҷудо намудани назорати техникии бехатарӣ аз санҷиши уҳдадориҳои молиявӣ, рушди феҳристҳои ягонаи электронӣ ва танзими мубодилаи маълумоти байниидоравиро дар бар мегирад. Ҳамзамон, кафолатҳои ҳуқуқии истифодаи воситаҳои худкори сабт, ҳифзи маълумоти шахсӣ, огоҳонии шаҳрвандон ва таъмини ҳуқуқи шикоят пешниҳод карда шуданд.

8. Зарурати таъсиси воҳиди махсуси таҳлилу пешгӯии садаманокӣ дар низоми БДА бо иштироки ҳуқуқшиносон, муҳандисон, мутахассисони технологияҳои иттилоотӣ ва таҳлилгарони маълумот асоснок гардид. Вазифаҳои он дар самти муайян намудани қитъаҳои хавфнок, пешгӯии хавф ва арзёбии натиҷабахшии чораҳои пешгирикунанда мушаххас карда шуданд.

9. Бо дарназардошти шароити кӯҳистонии Тоҷикистон маҷмӯи чораҳои муҳандисию ҳуқуқии пешгирии садамаҳо пешниҳод гардид, ки танзими аудити ҳатмии бехатарии роҳ, бунёди хатҳои боздорандаи садамавӣ дар нишебиҳои тӯлонӣ, назорати автоматии вазни воситаҳои нақлиёти гаронвазн, истифодаи монеаҳои фурӯбарандаи энергия ва таҷдиди қитъаҳои дорои хавфи баланди садамаро фаро мегирад.

Нуктаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда

1. Собит шудааст, ки ташаккули заминаҳои таърихию ҳуқуқии назорати давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон раванди мустақили бисёрмарҳилавӣ буда, оғози таърихи нақлиёти автомобилӣ дар ҳудуди имрӯзаи кишвар ба соли 1909 бо ворид гардидани нахустин автомобилҳо ба шаҳри Хуҷанд рост меояд. Дар асоси таҳлили маводи бойгонӣ ва истифодаи панҷ меъёри низомсоз – тағйирёбии мансубияти давлатӣ ва идоравӣ, қабули санади бунёдии меъёрии ҳуқуқӣ, таъсиси сохтори махсусгардонидашуда, таҳаввули мазмуни вазифаҳо ва гузариш ба назорати рақамӣ – даврабандии ҳафтмарҳилавии ташаккул ва рушди БДА пешниҳод ва асоснок карда шудааст: солҳои 1924 – 1936; 1936 – 1940; 1941 – 1959; 1960 – 1980; 1981 – 1991; 1991 – 2005 ва 2006 – 2026. Даврабандии мазкур имкон медиҳад, ки таърихи пайдоиши нақлиёти автомобилӣ аз таърихи институтсионалии БДА дақиқ фарқ карда шуда, қонуниятҳои тағйирёбии мақоми ҳуқуқӣ, сохтор, салоҳият ва усулҳои фаъолияти он дар шароити Тоҷикистон муайян карда шаванд.

2. Муқаррар карда шудааст, ки мақоми ҳуқуқӣ ва вазифавии БДА дар Тоҷикистон аз ниҳоди махсусгардонидашудаи назорати техникию маъмурӣ ба мақоми бисёрсамтаи ҳифзи ҳуқуқ ва субъекти ҳамоҳангсози таъмини амнияти роҳу нақлиёт таҳаввул ёфтааст. Хусусияти ин таҳаввулот махсусан дар солҳои 1992 – 1997 зоҳир гардида, БДА дар баробари назорати ҳаракат, бақайдгирӣ ва пешгирии ҳуқуқвайронкуниҳо вазифаҳои ҳифзи сохти конститутсионӣ, тартиботи ҷамъиятӣ, муқовимат ба ҷиноятқории муташаккил ва таъмини амнияти миллиро иҷро намудааст. Ин натиҷа имкон медиҳад, ки ҷойгоҳи БДА дар механизми давлати соҳибистиқлол на танҳо ҳамчун мақоми назорати соҳавӣ, балки ҳамчун унсури таркибии низоми ҳифзи ҳуқуқ ва амнияти ҷамъиятӣ аз нав арзёбӣ гардад.

3. Асоснок карда шудааст, ки бехатарии ҳаракат дар роҳ категорияи байнисоҳавии амнияти ҷамъиятӣ ва ҷузъи таркибии амнияти миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон буда, ҳуқуқвайронкуниҳои

хавфноки роҳу нақлиёт дар бисёр ҳолатҳо на аз надонистани қоидаҳо, балки аз интихоби бошууронаи рафтори хавфнок ва устувор гардидани одатҳои зиддиҳуқуқӣ сар мезананд. Барои ифодаи илмии ин падида мафҳумҳои «хатари ихтиёрӣ», «психологияи ҳуқуқии ронанда» ва «таваккали қобили қабул» пешниҳод гардида, зарурати гузариш аз модели асосан ҷазодиҳандаи назорат ба модели «пешгирии фаъол» исбот шудааст. Арзиши амалии ин нукта дар он ифода меёбад, ки профилактика бояд дар баробари ҷавобгарии ҳуқуқӣ, таълими муттасили бехатарии ҳаракат, ташаккули фарҳанги ҳуқуқӣ, таъсири мақсаднок ба рафтори ронанда ва арзёбии хавфро фаро гирад.

4. Модели илмӣ – ҳуқуқии навсозии фаъолияти БДА дар Ҷумҳурии Тоҷикистон таҳия шудааст, ки гузариши пайдарпай аз низоми «Шаҳри бехатар» ба «Шаҳри ҳушманд» ва татбиқи мутобиқшудаи принсипҳои «Vision Zero» – ро дар бар мегирад. Модели пешниҳодшуда ба рақамикунонии расмиёти назоратӣ, истифодаи таҳлили маълумот ва технологияҳои зеҳни сунъӣ, таъмини ногузирии ҷавобгарӣ, коҳиш додани тамоси мустақими «нозир – ронанда» ва хавфҳои коррупсионӣ, инчунин тақсими масъулияти бехатарӣ байни ронанда, мақомоти давлатӣ, лоиҳакашон, муҳандисон ва пудратчиёни роҳсозӣ асос меёбад. Исбот гардидааст, ки мутобиқ намудани ин модел ба релефи кӯҳистонӣ ва шароити иҷтимоию инфрасохтории Тоҷикистон метавонад заминаи гузариш аз идоракунии пас аз ҳодиса ба пешгирии низомманди фавт ва ҷароҳатҳои вазнини роҳу нақлиётӣ гардад.

Аҳаммияти назариявӣ ва амалии таҳқиқот. Аҳаммияти назариявии таҳқиқот дар он ифода меёбад, ки хулоса ва муқаррароти илмии он заминаҳои методологии фаъолияти мақомоти БДА – ро дар шароити муосири рушди давлатдории миллӣ таҳким бахшида, донишҳои назариявиро дар самтҳои идоракунии давлатӣ, ҳуқуқи маъмурӣ ва таърихи давлату ҳуқуқ оид ба танзими бехатарии ҳаракат дар роҳ ва пешгирии ҳуқуқвайронкуниҳои дар самти роҳу нақлиёт тавсеа медиҳанд. Ҳамзамон, натиҷаҳои бадастомада барои таҳияи стратегияҳои давлатӣ, барномаҳои таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ва анҷоми таҳқиқоти минбаъдаи илмӣ – соҳавӣ ҳамчун сарчашмаи боэътимоди илмӣ – методологӣ хизмат менамоянд.

Аҳаммияти амалии таҳқиқот дар он зоҳир мегардад, ки тавсияҳои пешниҳодшуда метавонанд дар раванди такмили санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, муайян намудани самтҳои афзалиятноки сиёсати давлатии бехатарии ҳаракат дар роҳ ва баланд бардоштани

самаранокии назорати маъмурӣ аз ҷониби Раёсати БДА ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон бевосита татбиқ гарданд. Инчунин, маводи диссертатсия ҳамчун васоити таълимӣ ва маводи методӣ дар Академияи ВКД ва факултетҳои ҳуқуқшиносии муассисаҳои таҳсилоти олӣ ҳангоми омӯзонидани фанҳои «Ҳуқуқи маъмурӣ» ва «Таърихи давлат ва ҳуқуқи Тоҷикистон», инчунин дар корҳои ташвиқотию таблиғотии мақомоти БДА ҷиҳати баланд бардоштани фарҳанги ҳуқуқии ҳаракат дар роҳ миёни аҳолӣ, бахусус наврасону ҷавонон, васеъ истифода мешаванд. Дар маҷмуъ, амалӣ намудани натиҷаҳои ин таҳқиқот ба ташаккули низоми устувори амнияти нақлиётӣ, коҳиши сатҳи садаманокӣ ва таҳкими тартиботи ҳуқуқӣ дар роҳҳои автомобилгарди кишвар мусоидат менамояд.

Дараҷаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот. Дараҷаи эътимоднокӣ ва саҳеҳии натиҷаҳои таҳқиқот тавассути истифодаи маҷмуии усулҳои муосири илмии пажӯҳиш, аз ҷумла таҳлили таърихӣ-ҳуқуқӣ, қиёси байналмилалӣ ва усулҳои оморӣ, инчунин мутобиқати мантиқии хулосаҳои муаллиф бо қонуниятҳои илмҳои ҳуқуқшиносӣ ва таърих таъмин карда шудааст. Заминаи назариявӣ ва меъёрии диссертатсия дар асоси таҳлили амиқи санадҳои меъёрии ҳуқуқии сатҳи байналмилалӣ ва миллӣ, стратегияҳои давлатӣ, консепсияҳои амниятӣ ва асарҳои илмии олимони маъруфи ватанию хориҷӣ таҳия гардидааст. Ҳамзамон, татбиқи усули қиёси ҳуқуқии қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон бо таҷрибаи пешқадами кишварҳои мутараққӣ имкон фароҳам овард, ки холигоҳҳои (лакунаҳои) ҳуқуқӣ ошкор гардида, роҳҳои илман асосноки бартараф намудани онҳо пешниҳод карда шаванд.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Мавзуи таҳқиқоти диссертатсионӣ ба талаботи шиносномаи Диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ: 6D030101 - Назария ва таърихи ҳуқуқ ва давлат; таърихи таълимотҳо оид ба ҳуқуқ ва давлат, ки аз ҷониби Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти ҶумҳурииТоҷикистон аз 25 сентябри соли 2025, № 10 тасдиқ шудааст, мувофиқат мекунад.

Саҳми шахсии довталаби дараҷаи илмӣ дар таҳқиқот. Саҳми шахсии довталаб дар таҳқиқоти диссертатсионӣ тавассути иштироки бевоситаи ӯ дар тамоми марҳалаҳои пажӯҳиш аз муайян намудани консепсия ва ҷамъоварии маводҳои илмӣ то таҳияи хулосаҳои назариявӣ ва тавсияҳои амалӣ таҷассум ёфтааст. Муаллиф мустақилона заминаҳои таърихию ҳуқуқии ташаккули мақомоти БДА – ро таҳқиқ намуда, ҷанбаҳои нави илмиро дар соҳаи таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ пешниҳод намудааст

Тасвиб ва амалисозии натиҷаҳои таҳқиқот. Тавре аз банди б) - и рӯйхати интишороти илмии довталаби дараҷаи илмӣ бармеояд, натиҷаҳои асосии илмию методӣ ва амалии тадқиқот дар аксар конфронсҳои ҷумҳуриявӣ ва умумидонишгоҳӣ ва дигар чорабиниҳои илмию методӣ пешниҳод ва муҳокима карда шудаанд, аз ҷумла: Маъруза дар мавзуи «Иҷлосияи XVI-уми Шурои олӣ - омили асосии рушди қонунгузорӣ дар самти бехатарии ҳаракат дар роҳ» дар конференсияи ҷумҳуриявии илмӣ-амалии таҳти унвони «Аҳамияти таърихии Иҷлосияи XVI Шурои олии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар бунёди давлатдории навини тоҷикон», бахшида ба 30-юмин солгарди Иҷлосияи XVI Шурои Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон (10 ноябри соли 2022, ш. Душанбе); маъруза дар мавзуи «Генезиси таърихӣ-ҳуқуқии танзими ҳаракат ва таъмини бехатарии роҳ дар Осиёи Марказӣ: аз даврони бостон то асрҳои миёна» дар конфронси илмӣ-назариявӣ дар мавзуи «Илми ҳуқуқшиносӣ дар 75 сол: таърих, масоили муосир ва дурнамои рушд», бахшида ба 75-солагии АМИТ, «Соли байналмилалии маърифати ҳуқуқӣ» ва «Ҳафтаи муаррифии илм дар Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон» (10 апрели соли 2026, ш. Душанбе); маъруза дар мавзуи «Ҳамкории мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ бо ташкилотҳои давлатию ҷамъиятӣ дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳҳо» дар конференсияи илмӣ-назариявии ҳайати профессорон, устодон ва донишҷӯёни Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон дар мавзуи «Ташаккули механизми молиявӣ ва иқтисодии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ», бахшида ба Солҳои рушди саноат (2022-2026) (24-29 апрели соли 2023, ш. Душанбе); маъруза дар мавзуи «Дастовард ва инкишофи мақомоти БДА дар замони соҳибистиқлолӣ» дар конференсияи илмӣ-назариявии ҳайати профессорон, устодон ва донишҷӯёни Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон дар мавзуи «Ташаккули механизми молиявӣ ва иқтисодии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ», бахшида ба Солҳои рушди саноат (2022-2026) (24-29 апрели соли 2023, ш. Душанбе); маъруза дар мавзуи «Таърихи ташаккул ва рушди қоидаҳо ва аломатҳои роҳ» дар конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандон, магистрантону докторантон ва донишҷӯён, бахшида ба «30-юмин солгарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва «Соли маърифати ҳуқуқӣ» (соли 2024, ш. Душанбе); маъруза дар мавзуи «Ҳамкории Бозрасии давлатии автомобилӣ бо вазорати тандурустӣ дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳҳо» дар конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандон, магистрантону

докторантон ва донишҷӯён, бахшида ба «Солҳои рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия» эълон гардидани солҳои 2025-2030, «Соли байналмилалии ҳифзи пиряхҳо» ва 34-солагии истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон (21-26 апрели соли 2025, ш. Душанбе).

Интишороти илмӣ. Мазмуну муҳтаво ва натиҷаҳои асосии диссертатсия дар 15 мақолаи илмӣ инъикос ёфтаанд. Аз ин шумора, 9 – адад мақолаҳо дар нашрияҳои илмии тақризшаванда, ки аз ҷониби Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Комиссияи олии аттестатсионии Вазорати маориф ва илми Федератсияи Россия тавсия шудаанд ва 6 мақола дар дигар нашрияҳо ба табъ расидааст.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Сохтори рисола дар асоси мантиқи таҳқиқот ва талаботи методологии КОА мураттаб шудааст. Диссертатсия аз номгӯи ихтисораҳо ва аломатҳои шартӣ, муқаддима, се боб (нуҳ зербоб), хулоса, тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳои таҳқиқот, рӯйхати адабиёт (маъхазҳо), феҳристи интишороти илмии довталаб иборат мебошад.

Ҳаҷми умумии диссертатсия 259 саҳифаи матни компютериро ташкил медиҳад.

ҚИСМҲОИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ (ФИШУРДА)

Дар муқаддима мубрамӣ ва сатҳи омӯзиши мавзуъ асоснок гардида, робитаи он бо барномаҳои илмӣ нишон дода шудааст. Дар тавсифи умумӣ мақсад, вазифаҳо, объекту предмет, усулҳо, манбаъҳо, навгонӣ, муқаррароти ҳимояшаванда ва аҳаммияти натиҷаҳо муайян шудаанд.

Боби якуми диссертатсия таҳти унвони «Асосҳои назариявӣ ва таърихию ҳуқуқии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ», масъалаҳои бунёдии мафҳум, моҳияти иҷтимоию ҳуқуқӣ, самтҳои афзалиятноки сиёсати давлатӣ ва таҳаввулоти таърихии Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мавриди омӯзиши амиқи илмӣ қарор гирифтаанд.

Зербоби аввали ин боб «Мафҳум ва моҳияти иҷтимоию ҳуқуқии бехатарии ҳаракат дар роҳ» ном гирифта, дар он муаллиф падидаи бехатарии ҳаракатро аз нигоҳи таҳаввулоти таърихию назариявӣ ва ҳамчун унсури калидии амнияти ҷамъиятӣ баррасӣ намудааст. Дар таҳқиқот таъкид мегардад, ки дар шароити муосир масъалаи мазкур аз доираи маҳдуди техникии истифодаи автомобил берун рафта, ба як мушкилоти глобалии иҷтимоӣ табдил ёфтааст. Барои асоснок кардани ин муддао, муаллиф ба омори расмии байналмилалӣ такя намуда, иқтибос

меорад, ки тибқи ҳисоботи Созмони умумиҷаҳонии тандурустӣ ҳар сол тақрибан 1,35 миллион нафар бар асари ҳодисаҳои роҳу нақлиёт мефавтанд ва осебҳои роҳӣ сабаби асосии марги кӯдакону ҷавонони 5 – 29 сола боқӣ мемонанд. Бештар аз нисфи фавтидагонро истифодабарандагони осебпазири роҳ пиёдагардон, велосипедронҳо ва истифодабарандагони воситаҳои дучархаю сечархаи муҳаррикдор ташкил медиҳанд [48].

Дар раванди омӯзиши назариявӣ, диссертант ташаккули мафҳуми бехатарии ҳаракатро ба чанд марҳилаи илмӣ, аз ҷумла марҳилаи омории ибтидоӣ, психологию энергетикӣ, системавӣ ва марҳилаи муосири «Низоми бехатар» (Vision Zero) ҷудо кардааст. Зимни таҳлили марҳилаи ибтидоӣ қайд карда мешавад, ки «Яке аз корҳои бунёдӣ мақолаи Р. Ҷ. Смид «Some Statistical Aspects of Road Safety Research» мебошад, ки соли 1949 дар маҷаллаи Journal of the Royal Statistical Society нашр шуда, робитаи шумораи фавтидагонро бо аҳолӣ ва шумораи воситаҳои нақлиёти бақайдгирифташуда таҳлил намуд» [34, с.18]. Ҳамзамон, барои шарҳи механизмҳои пешгирии садамаҳо, ба назарияи энергетикии Ҷ. Гибсон таваҷҷуҳ зоҳир шудааст, ки тибқи он осеб «натиҷаи интиқоли номатлуб ё аз ҳад зиёди энергияи механикӣ, гармӣ, химиявӣ ё барқӣ дониста мешавад» [33, с. 81]. Таҳлили матритсаи Ҳэддон нишон медиҳад, ки муносибати муосир ҷустуҷӯи як гунаҳкорро бо таҳлили занҷираи омилҳо (пеш аз садама, ҳангоми садама ва баъд аз садама) иваз намудааст.

Қисмати муҳими зербоб ба таҳлили қонунгузории амалкунандаи Ҷумҳурии Тоҷикистон бахшида шудааст. Муаллиф бо такя ба моддаи 1 – и Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон Дар бораи ҳаракат дар роҳ» аз 17 – уми майи соли 2018, таҳти № 1533, ки ҳаракатро ҳамчун маҷмӯи муносибатҳое, ки дар раванди ҷойивазкунии одамон ва бор тавассути воситаҳои нақлиёт ё бе онҳо дар ҳудуди роҳҳои автомобилгард ба вуҷуд меоянд [2] муайян кардааст, муносибати эродӣ баён мекунад. Навигарии илмии ин бахш дар ошкор намудани номукаммалии дастгоҳи мафҳумии қонунгузорӣ, яъне омехташавии категорияҳои «натиҷа» ва «раванд» зоҳир мегардад. Дар Қонун таъмини бехатарии ҳаракат ҳамчун маҷмӯи чораҳои ҳуқуқӣ, иҷтимоӣ, таълимӣ, назоратӣ, ташвиқотию тарғиботӣ, муҳандисию техникӣ ва дигар чораҳоест, ки ба пешгирии ҳодисаҳои роҳу нақлиёт ва сабук гардонидани вазнинии оқибатҳои онҳо равона шудаанд [2] шарҳ дода шудааст. Диссертант бо мақсади такмили қонунгузорӣ пешниҳод менамояд, ки бехатарии ҳаракат ҳамчун «ҳолати аз ҷиҳати ҳуқуқӣ, ташкилӣ ва техникӣ таъминшудаи низоми ҳаракат» ва таъмини бехатарӣ ҳамчун «фаъолияти пайваста, мақсаднок ва ҳамоҳангшудаи мақомоти давлатӣ барои пешгирии ҳодисаҳо» эътироф ва дар қонунгузорӣ сабт карда шавад.

Зербоби дуюми боби якум «Асосҳои назариявӣ ва ҳуқуқии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ҳамчун самти афзалиятноки сиёсати давлатӣ» унвон дорад. Муаллиф амнияти нақлиётиро ҳамчун шарти бунёдии татбиқи ҳуқуқҳои конститутсионии шаҳрвандон таҳқиқ намудааст. Таъкид мегардад, ки кафолати бехатарӣ дар роҳ мустақиман ба моддаҳои 18 ва 24 – и Конститутсияи кишвар такя мекунад. Чуноне ки дар таҳқиқот омадааст: Боби дуюми Конститутсия, ки Ҳуқуқ, озодӣ, вазифаҳои асосии инсон ва шаҳрванд» ном дорад, заминаи консептуалии амнияти ҷамъиятиро муайян мекунад. Инчунин, моддаи 24 – и Конститутсия ҳуқуқи шаҳрвандонро ба мусофират ва ҳаракати озод муқаррар кардааст[1]. Аз ин рӯ, масъалаи мазкур ҷузъи ҷудонашавандаи сиёсати иҷтимоию иқтисодӣ ва амнияти миллии Тоҷикистон ба шумор меравад.

Муаллиф таъсири харобиовари садамаҳои нақлиётиро ба иқтисодиёт ва демография дар асоси рақамҳои мушаххас собит месозад. Дар миқёси ҷаҳонӣ хисороти иқтисодии ҲРН барои давлатҳои ҷаҳон басо назаррас аст: дар кишварҳои пешрафта хароҷоти солона аз 1 то 3% - и Маҷмӯи маҳсулоти дохилиро (ММД) ташкил медиҳад; дар кишварҳои рӯ ба тараққӣ ин нишондиҳанда боз ҳам баландтар буда, хисороти умумии солона дар иқтисодиёти ҷаҳонӣ ба тақрибан 600 миллиард евро баробар аст [7, с. 17]. Дар сатҳи миллӣ бошад, вазъият нигаронкунанда аст. Диссертант ба гузориши расмии Вазорати корҳои дохилӣ такя намуда, қайд мекунад, ки «...дар соли 2025 дар қаламрави кишвар 1373 ҳодисаи роҳу нақлиётӣ ба қайд гирифта шудааст. Дар натиҷа 643 нафар ба ҳалокат расида, 1542 тани дигар ҷароҳатҳои гуногуни ҷисмонӣ бардоштаанд» [43]. Ин омор собит менамояд, ки чораҳои назоратии анъанавӣ (реактивӣ) дигар натиҷаи дилхоҳ намедиҳанд.

Барои ҳалли ин мушкилот, диссертант пешниҳод менамояд, ки дар Тоҷикистон таҷрибаи пешқадами ҷаҳонӣ татбиқ карда шавад. Бояд қайд кард, ки дар марҳалаи ҳозира танҳо як қатор давлатҳои пешрафтаи ҷаҳон тавонистаанд ба нишондиҳандаҳои стратегии консепсияи «Марги сифр» (Vision Zero), ки бори аввал соли 1997 дар Шветсия қабул шуда буд, наздик шаванд. Ҳадафи ниҳоии ин консепсия ба сифр баробар кардани шумораи фавтидагон дар роҳҳои автомобилгард мебошад [31, с. 115]. Идоракунии ин раванд аз ҷониби давлат, ба андешаи муаллиф, дар ду ҷанба: васеъ (ҳамоҳангсозии инфрасохтор) ва маҳдуд амалӣ мешавад. Ҷанбаи маҳдуд ин фаъолияти мақомоти ваколатдори иҷроия (аз ҷумла, Вазорати корҳои дохилӣ, воҳидҳои сохтории он ва шахсони мансабдор) – ро дар заминаи баҳисобгирӣ, санҷиши риояи қоидаҳои ҳаракат ва маҳдудиятҳои муқаррарнамудаи санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ дар бар мегирад [30, с. 67 – 68]. Ҳамчун пешниҳоди илмӣ, таъкид мегардад, ки маблағгузорӣ ба амнияти роҳ бояд на ҳамчун "хароҷот", балки ҳамчун

"сармоягузорӣ ба сарвати инсонӣ" арзёбӣ гардида, барномаҳои нави давлатӣ хусусияти пешгирикунандаи фаъол пайдо кунанд.

Зербоби сеюми боби якум «Даврабандии таърихи ташаккул ва рушди Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон» ном дошта, бори аввал дар илми ҳуқуқшиносии ватанӣ таҳлили мукаммали институтсионалии ин ниҳод аз соли 1924 то соли 2026 анҷом дода шудааст. Муаллиф бо интиқоди моделҳои умумии қаблӣ, аз қабили дидгоҳе, ки инкишофи низоми давлатии таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ба марҳилаҳои императорӣ, шуравӣ ва пасошуравӣ тақсим карда мешавад [27, с. 41– 49], модели нави даврабандии 7 – марҳилавиро бар асоси панҷ меъёри илмӣ (тағйири тобеият, санадҳои бунёдӣ, сохтор, вазифаҳо ва рақамикунонӣ) пешниҳод намудааст.

Таҳлил аз марҳилаи ташаккули ибтидоӣ (1924 – 1936) оғоз гардида, қабули санади калидӣ – Қарори аз 3 – юми июли соли 1936, №1182, ки тавассути он «Низомнома дар бораи Бозрасии давлатии автомобилии Сарраёсати милитсияи коргару деҳқон тасдиқ гардид» [22, с.167], ҳамчун нуқтаи гардиш эътироф шудааст. Диссертант нақши БДА – ро дар давраи Ҷанги Бузурги Ватанӣ ва баъди он муфассал омӯхта, муайян кардааст, ки фаъолияти БДА ва ОРУД дар давраи солҳои 1941 – 1945 ҳамчун намунаи ҳамгироии сохторҳои гуногун ҷиҳати ҳалли вазифаҳои мураккаби нақлиётии замони ҷанг арзёбӣ гардидааст [32, с. 55 – 57]. Гузариш ба давраи Истиқлолияти давлатӣ (1991 – 2005) бо ташаккули заминаи ҳуқуқии миллӣ, аз ҷумла Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 4 – уми ноябри соли 1995 «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» [3] хотима меёбад, ки мақомотро ҳамчун ниҳоди калидии мустақил мустаҳкам намуд.

Навигарии бештари илмии ин зербоб ба марҳилаи ҳафтум (2006 – 2026) бахшида шудааст, ки онро давраи навсозии техникӣ ва рақамикунонӣ номидаанд. Муаллиф қайд мекунад, ки сабаби асосии ин ислоҳот афзоиши бесобиқаи парки нақлиёт мебошад: «Агар дар соли 2006 дар ҷумҳурӣ 234189 воситаи нақлиёт сабт шуда бошад [37, с.45], пас то 1 – уми марти соли 2024 ин нишондиҳанда ба 666074 адад [41] ва то 1 – уми январи соли 2025 ба 701231 адад расид» [40]. Дар ин давра усули назорати дастӣ ба идоракунии рақамӣ гузашт, ки он бо роҳандозии лоиҳаи «Шаҳри бехатар» дар соли 2013 оғоз ёфт. Дар соли 2026 ин раванд ба авҷи худ расид: «Дар Душанбе 315 камера, 63 радар ва 43 камераи шинохти чеҳра (дар 115 чорроҳа) фаъол шуд. Аз марти соли 2026 санҷиши худкори суғурта ва муоинаи техникӣ тавассути камераҳо ба роҳ монда шуд. Лоиҳа аз пойтахт берун баромада, дар соли 2026 дар шаҳри Бохтар татбиқ гардид» [42]. Дар асоси ин таҳлилҳо, муаллиф як қатор пешниҳодҳои илмӣ-амалӣ ироа кардааст. Аз ҷумла, таҳияи санади махсуси дурнамосоз барои ҳамгироии низоми назоратӣ дар сатҳи

ҷумҳуриявӣ, ворид намудани боби алоҳида ба қонунгузорӣ оид ба «Тартиби истифодаи воситаҳои худкори зеҳни сунъӣ» ва таъсиси «Маркази таҳлили хавфҳо» дар сохтори марказии БДА ҷиҳати идоракунии додаҳои калон (Big Data).

Боби дуюми диссертатсия таҳти унвони «Ташаккул ва рушди марҳилавии мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон» раванди пайдоиш, инкишофи таърихӣ, таҳаввулоти ҳуқуқӣ ва таҷдиди сохторию вазифавии мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ аз ибтидои асри XX то замони муосир мавриди таҳлили амиқи илмӣ қарор гирифтааст.

Зербоби якуми боби дуюм «Пайдоиш ва ташаккули Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистони Шуравӣ (1924 – 1991)» ном гирифтааст. Муаллиф бо такя ба маводҳои нодири бойгонӣ таърихи пайдоиши нақлиёти автомобилӣ ва низоми назорати онро дар Тоҷикистон таҷдиди назар намудааст. Навигарии илмии ин қисмат дар он ифода меёбад, ки диссертант фарзияҳои қаблиро оид ба воридшавии аввалин автомобилҳо ба қаламрави Тоҷикистон дар солҳои 1914 ё 1922 рад намуда, бо далелҳои раднопазир собит месозад, ки ин раванд ҳанӯз соли 1909 оғоз ёфтааст. Муаллиф бо овардани далели бойгонӣ таъкид менамояд, ки бар асоси маълумоти бойгонӣ, 1 – уми январи соли 1909 сокини шаҳри Тошканд Г.А. Могилин бо дархости расмӣ ба ҳукумати шаҳри Хуҷанд муроҷиат намуда, хоҳиши ташкили алоқаи автомобилиро дар масири шаҳри Хуҷанд – истгоҳи роҳи оҳани Исписор матраҳ кард [28, с. 185]. Ин кашфиёт нишон медиҳад, ки эҳтиёҷ ба танзими ҳаракат дар роҳ дар кишвар хеле барвақт ба вуҷуд омадааст.

Таҳқиқот раванди тадричии ташаккули БДА-ро инъикос мекунад, ки он аз вазифаҳои умумии милитсияи волостӣ дар соли 1924 оғоз ёфта, баъдан дар соли 1931 ба Шуъбаи танзими ҳаракати кӯчаҳо (ШТҲҚ) табдил ёфт. Гузариши сифатӣ ва таъсиси расмии БДА ҳамчун ниҳоди мустақил ба соли 1936 рост меояд. Дар диссертатсия қайд мегардад, ки маҳз бо қарори ШКХ ИҶШС аз 3-юми июли соли 1936 «Низомнома дар бораи БДА-и Сарраёсати милитсияи коргару деҳқони КХКД-и ИҶШС» [22, с.167] тасдиқ гардид ва ин ниҳод ба ҳайати мақомоти корҳои дохилӣ ворид карда шуд.

Дар раванди таҳқиқ диссертант нақши БДА – ро дар давраи Ҷанги Бузурги Ватанӣ (1941-1945) баррасӣ намуда, собит месозад, ки дар ин марҳила мақомот вазифаи муҳими сафарбаркунии техникаро барои фронт иҷро мекард ва фаъолияти БДА ва ОРУД дар давраи солҳои 1941 – 1945 ҳамчун намунаи ҳамгироии сохторҳои гуногун ҷиҳати ҳалли вазифаҳои мураккаби нақлиётии замони ҷанг арзёбӣ гардидааст [32, с. 55 – 57]. Дар давраи баъдиҷангӣ ва то пошхӯрии Иттиҳоди Шуравӣ (солҳои 50 – 80-ум) БДА дар Тоҷикистон ба як ниҳоди муқтадири техникӣ –

муҳандисӣ табдил ёфт. Муаллиф ҳамчун авҷи рушди технологӣ дар даврони шуравӣ татбиқи Низоми автоматикунонидашудаи идоракунии ҳаракат дар роҳ (НАИҲР)-ро дар шаҳри Душанбе (соли 1988) арзёбӣ мекунад ва пешниҳод менамояд, ки ин таҷрибаи таърихӣ барои рушди лоиҳаҳои муосири «Шаҳри ҳушманд» васеъ истифода шавад.

Зербоби дуюми боби дуюм «Асосҳои таърихию ҳуқуқӣ ва хусусиятҳои фаъолияти БДА дар солҳои нахустини Истиқлолияти давлатӣ» унвон гирифта, давраи ҳассос ва фоҷиабори таърихи навини кишвар (солҳои 1991 – 1997) ва нақши мақомоти БДА дар ҳифзи сохти конститутсионӣ мавриди таҳлил қарор гирифтааст. Муаллиф вазъияти мураккаби он замонро шарҳ дода, баён медорад, ки бар асари ҷанги шаҳрвандӣ Дар минтақаҳое, ки амалиёти ҳарбӣ ҷараён дошт, махсусан дар собиқ вилояти Кӯрғонтеппа (ҳоло вилояти Хатлон) ва ноҳияҳои тобеи ҷумҳурӣ, инфрасохтори саноатӣ, нақлиётӣ ва коммуникатсионӣ ба харобазор табдил ёфт [25, с.28].

Дар ин шароити фавқулодда фаъолияти БДА аз доираи сирф танзими ҳаракат берун рафта, ба яке аз воситаҳои калидии таъмини амнияти миллӣ табдил ёфт. Диссертант собит менамояд, ки дар солҳои 1995 – 1997 ҳайати шахсии БДА дар дидбонгоҳҳои статсионарӣ ва амалиётҳои махсус иштирок намуда, дар халъи силоҳи гурӯҳҳои ғайриқонунӣ ва муборизаи бо терроризм саҳми беназир гузошт. Қаҳрамониҳои кормандони соҳа, аз ҷумла майори милитсия Мулло Нуров, ҳамчун намунаи олии садоқат ба Ватан зикр шудааст. Таҳлилҳо нишон медиҳанд, ки дар ҳамин давраи мураккаб зарурати эҷоди заминаи ҳуқуқии миллӣ ба миён омад. Тавре диссертант таъкид менамояд: Бо дарки ин зарурат ва бо мақсади ба танзими қонунӣ даровардани фаъолияти мақомоти БДА, 4 – уми ноябри соли 1995 Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» қабул карда шуд [3].

Хулосаи илмии ин зербоб он аст, ки мақомоти БДА дар солҳои бӯҳронӣ хусусияти мақомоти қудратии бисёрсамтаро пайдо намуд. Муаллиф пешниҳод месозад, ки таҷрибаи оперативию хизматии БДА дар шароити ҷанги шаҳрвандӣ ҳамчун як модули махсуси таълимӣ дар Академияи ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон ҷорӣ карда шавад.

Зербоби сеюми боби дуюм «Таҳлили таърихӣ-ҳуқуқӣ ва сохторию вазифавии Дастгоҳи марказии Раёсати Бозрасии давлатии автомобилии ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон дар даврони соҳибистиқлолӣ» номгузорӣ шуда, диссертант сохтори муосир ва вазифаҳои функсионалии Дастгоҳи марказии БДА – ро дар шароити рушди бесобиқаи парки нақлиётӣ таҳқиқ кардааст. Муаллиф бо истифода аз омори дақиқ ин афзоишро чунин нишон медиҳад: «Агар дар соли 2006 дар ҷумҳурӣ 234189 воситаи нақлиёт сабт шуда бошад [37, с.45], пас то 1 – уми марти

соли 2024 ин нишондиҳанда ба 666074 адад [41] ва то 1 – уми январи соли 2025 ба 701231 адад расид» [40].

Дар ин замина, фаъолияти ҳар як шуъбаи Дастгоҳи марказӣ муфассал арзёбӣ гардидааст. Фаъолияти Шуъбаи таъмини барномасозӣ дар татбиқи низоми «Шаҳри бехатар» ва Шуъбаи назорати бақайдгирии имтиҳонотӣ дар ҷорӣ намудани ҳуҷҷатҳои муосир баррасӣ шуда, таъкид мегардад, ки Дастоварди муҳим дар даврони соҳибистиқлолӣ аз соли 2014 ҷорӣ намудани шаҳодатномаи ронандагии биометрӣ мебошад. Ин тадбир мутобиқи Конвенсияи Вена (1968) амалӣ гардида, ба шаҳрвандон имкони идораи озоди нақлиётро дар кишварҳои узв фароҳам овард [52].

Муаллиф ба масъалаҳои ҳалталаб, бахусус омилҳои коррупсионӣ ва зарурати тоза намудани сафҳои мақомот диққати ҷиддӣ додааст. Дар таҳқиқот раванди аттестатсия ва ислоҳоти кадрии солҳои 2024 – 2025 мавриди таҳлил қарор гирифта, иқтибос оварда мешавад: Бо мақсади таъмини самарабахшии фаъолияти мақомот ва роҳандозии ислоҳоти сохторӣ, моҳи январи соли 2024 Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон Фармони дахлдорро ба имзо расонид, ки дар асоси он шумораи кормандони БДА ба миқдори 30 % ихтисор карда шуд [49].

Дар хулосаи зербоби мазкур диссертант як қатор пешниҳодҳои мушаххаси илмию амалӣ манзур намудааст: пурра ба шакли электронӣ гузаронидани раванди бақайдгирӣ ва қабули имтиҳонҳо (бидуни омили инсонӣ), ҷорӣ намудани системаи арзёбии фаъолият дар асоси Нишондиҳандаҳои калидии самаранокӣ (KPI) барои нозирон, инчунин ворид намудани тағйирот ба меъёрҳои сохтмонӣ (СНиП) ҷиҳати бунёди хатҳои садамавии боздошт барои нақлиёти гаронвазн дар шоҳроҳҳои кӯҳӣ. Ҳамчунин, таъсиси маркази ягонаи таҳлилӣ бо истифода аз зеҳни сунъӣ (AI) ва маълумоти бузург (Big Data) барои пешгӯии садаманокӣ тавсия дода шудааст.

Боби сеюми диссертатсия таҳти унвони «Вазъи муосир, мушкилоти амалӣ ва дурнамои рушди фаъолияти мақомоти БДА дар Ҷумҳурии Тоҷикистон» масъалаҳои таҳаввулоти қонунгузории соҳавӣ, рақамикунонии назорати давлатӣ тавассути низоми «Шаҳри бехатар» ва имконияти татбиқи таҷрибаи пешқадами байналмилалӣ дар шароити муосири кишвар мавриди таҳлили амиқи илмӣ қарор гирифтааст.

Зербоби якуми боби сеюм «Ташаккул ва рушди низоми қонунгузорӣ дар соҳаи бехатарии ҳаракат дар роҳ дар даврони истиқлоли давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон (солҳои 1991 – 2026)» ном дошта, муаллиф раванди гузариши қонунгузории соҳавиро аз модели маҳдуди маъмурию назоратӣ ба як низоми фарогири байнисоҳавӣ таҳқиқ намудааст. Диссертант таърихи ташаккули заминаҳои меъёрии ҳуқуқии

соҳаро аз нигоҳи илмӣ ба панҷ марҳалаи мантиқӣ даврабандӣ кардааст: аз марҳалаи бунёди асосҳои миллӣ (1991 – 1997), марҳилаи ташаккули институтсионалӣ (1998 – 2008), марҳалаи такмили механизмҳои танзими техникӣ, тиббӣ ва иттилоотӣ (солҳои 2009 – 2017), марҳалаҳои кодификатсия (2018 – 2021) ва рақамикуниву банақшагирии стратегӣ (2022 – 2026). Навигарии илмии ин қисмат дар арзёбии таҳаввулоти консептуалии қонунгузорӣ ифода меёбад. Муаллиф собит месозад, ки қабули Қонуни нави соҳавӣ дар соли 2018 парадигмаи идоракуниро тағйир дод. Тавре диссертант бо такя ба сарчашмаи қонунгузорӣ таъкид менамояд: Қонуни мазкур асосҳои ташкилӣ, ҳуқуқӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоии ҳаракат дар роҳро муайян намуда, ба таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ равона гардидааст [2]. Ин меъёр нишон медиҳад, ки давлат таъмини бехатариро дигар на танҳо ҳамчун риояи қоидаҳо, балки ҳамчун як низоми маҷмӯии идоракунӣ, муҳандисӣ, молиявӣ ва тиббӣ эътироф кардааст.

Дар раванди таҳқиқ, диссертант ба масъалаи коллизияҳо ва мушкилоти амалии қонунгузории амалкунанда диққати ҷиддӣ додааст. Аз ҷумла, таҳлилҳо нишон доданд, ки дар институти муоинаи техникии давлатӣ омезиши функсияҳои маъмурию молиявӣ (санҷиши пардохти андозҳо) бо назорати сирф техникӣ ба мушоҳида мерасад, ки ин ба ҳадафи асосии ташхиси воқеии бехатарӣ халал мерасонад. Дар заминаи таҳлилҳои анҷомёфта, муаллиф як қатор пешниҳодҳои мушаххаси қонунгузорӣ манзур намудааст: дар Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» дақиқ ҷудо намудани мафҳумҳои «бехатарии ҳаракат» (ҳамчун ҳолат) ва «таъмини бехатарӣ» (ҳамчун фаъолият); хориҷ намудани расмиёти санҷиши пардохти андоз аз раванди муоинаи техникӣ; бекор кардани талони коғазии баҳисобгирии қоидавайронкунӣ ва гузариш ба феҳристи ягонаи электронӣ; инчунин дар сатҳи қонунгузорӣ ҷорӣ намудани институти ҳатмии аудити мустақили бехатарии роҳҳо.

Зербоби дуюми боби сеюм «Пайдоиш ва рушди танзими ҳуқуқии низоми «Шаҳри бехатар» дар самти таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ» номгузорӣ шуда, таҷрибаи бесобиқаи рақамикунонии назорати давлатӣ ва гузариш ба модели «ҳукумати электронӣ» мавриди баррасӣ қарор гирифтааст. Муаллиф раванди ташаккули ин низомро аз марҳилаи ибтидоӣ (соли 2013 дар шаҳри Душанбе) то табдил ёфтани он ба инфрасохтори миллии фарогир, ки марказҳои вилоятӣ ва консепсияи «Шаҳри ҳушманд» – ро дар бар мегирад (солҳои 2023 – 2026), таҳлил намудааст.Таҳқиқот собит месозад, ки татбиқи системаи автоматикунонидашудаи назорат омили инсониро ҳангоми сабти ҳуқуқвайронкуниҳо ба таври назаррас коҳиш дода, хавфҳои коррупсиониро дар мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ ба ҳадди

ақал расонидааст. Ҳамзамон, эффекти психологии паноптикум (назорати доимӣ) сатҳи садаманокӣ ва қонуншиканиҳои дағалро муттасил коҳиш додааст.

Диссертант ба хусусияти дугона ва бисёрсамтаи низоми мазкур таваҷҷуҳи махсус зоҳир намуда, исбот мекунад, ки он аз доираи назорати ҳаракат дар роҳ фаротар рафтааст. Тавре дар таҳқиқот бар асоси сарчашмаҳои расмӣ иқтибос оварда мешавад: Аҳамияти стратегии лоиҳаи «Шаҳри бехатар» танҳо бо танзими ҳаракат дар роҳ маҳдуд намегардад, мувофиқи таҳлилҳо, тақрибан 60 фоизи иқтидори ин низом ба ҳифзи тартиботи ҷамъиятӣ ва пешгириву ошкорсозии ҷиноятҳо равона шудааст[29, с.3]. Дар қисмати хулосавии зербоб, бо дарназардошти ворид гардидани технологияҳои зеҳни сунъӣ (шинохти чеҳра, санҷиши худкори ҳуҷҷатҳои суғуртавию техникӣ аз соли 2026), муаллиф зарурати такмили қонунгузории маъмуриро пешниҳод месозад. Аз ҷумла: қабули стандарти нави давлатӣ оид ба ҳифзи криптографии маълумоти шахсӣ; додани мақоми расмии далели маъмурӣ ба наворҳои тавассути барномаи мобилии «Шаҳрванди фаъол» ирсолшуда; инчунин пурзӯр намудани назорати прокурорӣ ҷиҳати пешгирии ҳазфи ғайриқонунии маълумот аз махзани (базаи) низоми назоратӣ.

Зербоби сеюми боби сеюм «Ислоҳот ва таҷрибаи фаъолияти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар кишварҳои хориҷӣ ва дурнамои рушди БДА дар Ҷумҳурии Тоҷикистон» унвон гирифта, диссертант бо истифода аз усули таҳлили муқоисавӣ-ҳуқуқӣ таҷрибаи давлатҳои пешрафтаро (Япония, Британияи Кабир, Швейтсария, Норвегия, Шветсия) омӯхтааст. Навигарии асосии ин бахш дар асосноккунии илмии зарурати гузариш аз модели анъанавии «айбдоркунии ронанда» ба парадигмаи байналмилалии «Фавти сифрӣ» (Vision Zero) ифода меёбад. Ин консепсия бар он асос ёфтааст, ки инсон дар раванди ҳаракат хато мекунад, бинобар ин, инфрасохтори роҳ ва низоми назорат бояд тавре лоиҳакашӣ шавад, ки ин хатогиҳо ба оқибатҳои марговар оварда нарасонанд. Муаллиф таҷрибаи Шветсия (роҳҳои навъи 2+1 бо монеаҳои симбофт), Швейтсария (масъулияти ҷиноятии муҳандисон-лоиҳакашон) ва Японияро (тарбияи маҷмӯии ҳуқуқӣ аз синни томактабӣ) таҳлил намудааст.

Таваҷҷуҳи хоси диссертант ба модели муваффақи кишварҳои Скандинавия равона шудааст. Бо такя ба таҳқиқоти байналмилалӣ дар матн қайд мегардад, ки: «Мутобиқи методологияи Донишкадаи иқтисодиёти нақлиёт (TØI), коҳиши ҳодисаҳои роҳу нақлиёт тавассути таъсири маҷмӯӣ ба се омили калидӣ ба даст меояд: 1. Рушди нақлиёти ҷамъиятӣ ва инфрасохтори пиёдагардӣ ҷиҳати коҳиши истифодаи нақлиётҳои шахсӣ; 2. Ҷорӣ намудани маҳдудиятҳои қатъии суръат, равшансозии роҳҳо ва мубориза бо ронандагӣ дар ҳолати мастӣ; 3.

Истифодаи ҳатмии воситаҳои муҳофизати ғайрифаъол ва такмили стандартҳои нақлиётсозӣ» [47]. Бар асоси ин таҳлилҳо, диссертант барои Ҷумҳурии Тоҷикистон пешниҳодҳои бунёдӣ манзур кардааст: таҳия ва қабули Стратегияи миллии бехатарии ҳаракат дар роҳ бар асоси консепсияи «Фавти сифрӣ»; паст кардани маҳдудияти суръат то 30 км/соат дар мавзеъҳои зичии аҳолиашон баланд бо истифодаи унсурҳои физикии оромсозии ҳаракат (traffic calming); криминализатсияи (ба ҷазои ҷиноятӣ кашидани) ҳолатҳои ба таври дағал ва хатарнок баланд кардани суръат; инчунин табдил додани мақомоти БДА аз ниҳоди сирф ҷазодиҳанда ба сохтори таҳлилии пешгирикунанда.

ХУЛОСА

Таҳқиқи маҷмуии заминаҳои таърихӣ, назариявӣ ва ҳуқуқии ташаккул ва рушди Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон имкон дод, ки як қатор хулосаҳои илмӣ – назариявӣ бароварда шавад:

1. Дар илми ҳуқуқшиносии ватанӣ собит гардид, ки дар шароити муосир усули дарки мафҳуми «бехатарии ҳаракат дар роҳ» бояд мавриди таҷдиди назар қарор гирад. Он набояд танҳо ҳамчун маҷмӯи қоидаҳои техникӣ ё низоми танзими ҳаракат арзёбӣ шавад. Бехатарии ҳаракат дар роҳ категорияи мураккаби амнияти ҷамъиятӣ ва ҳуқуқии байнисоҳавӣ маҳсуб ёфта, унсури ҷудонопазири амнияти миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон ба шумор меравад [5– М].

Бо назардошти он ки садамаҳои нақлиётӣ ба иқтидори демографӣ ва иқтисодии давлат таҳдиди бевосита эҷод мекунанд (хисороти он дар кишварҳои рӯ ба тараққӣ беш аз 3% – и Маҷмӯи маҳсулоти дохилиро ташкил медиҳад), ин соҳа кафолати конститутсионии ҳуқуқ ба ҳаёт ва ҳаракати озодро таҷассум менамояд. Аз ин лиҳоз, пешниҳод мегардад, ки дар сатҳи қонунгузорӣ, аз ҷумла дар Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ», мафҳуми мазкур на ҳамчун чорабинӣ, балки ҳамчун «ҳолати ҳифзи ҳуқуқии иштирокчиёни ҳаракат аз таҳдидҳои воқеӣ ва эҳтимолӣ» эътироф ва мустаҳкам карда шавад.

2. Дар асоси маводҳои Бойгонии марказии давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон, таърихи воридшавии нақлиёт ва ташаккули низоми назоратӣ дар кишвар мавриди бознигарии илмӣ қарор гирифт. Далелҳои муътамад собит месозанд, ки нахустин автомобилҳо ба ҳудуди Тоҷикистон (музофоти Хуҷанд) ҳанӯз соли 1909 ворид шудаанд. Раванди ташаккули БДА таҳаввулоти мантиқиро аз иҷрои вазифаҳои умумӣ дар ҳайати милитсияи волостӣ (соли 1924) то ба як ниҳоди махсусгардонидашуда (соли 1936) ва маркази ҳамоҳангсози байниидоравӣ тай намудааст [2 – М].

Таҳқиқот нишон дод, ки дар даврони соҳибистиқлолӣ, бахусус дар солҳои бӯҳронӣ (1992 – 1997), БДА аз доираи мақоми сирф назоратӣ берун баромада, вазифаҳои мақомоти ҳифзи ҳуқуқии бисёрсамтаро иҷро намуд ва ба яке аз фишангҳои калидии ҳифзи сохти конститутсионӣ ва мубориза бо ҷиноятҳкории муташаккил табдил ёфт. Дар марҳилаи кунунӣ, ин ниҳод сохтори мураккаби бисёрвазифавиеро мемонад, ки назорати маъмурӣ, техникӣ ва амнияти муҳандисиро дар худ тавъам сохтааст [3 – М].

3. Дар таҳқиқоти мазкур бори нахуст категорияи «хатари ихтиёрӣ» дар доираи қонунгузории Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок карда шуд. Таҳлилҳои оморӣ (аз ҷумла, маълумоти соли 2025) гувоҳӣ медиҳанд, ки беш аз 60%– и садамаҳои нақлиётии маргбор маҳз бар асари «омили инсонӣ» (баланд бардоштани суръат, идоракунӣ дар ҳолати мастӣ, шитобкорӣ) ба вуқӯъ мепайванданд. Ин баёнгари он аст, ки ҳуқуқвайронкуниҳо бештар на аз сабаби надонистани қоидаҳо, балки аз рӯйи одатҳои рафторӣ ва сатҳи пасти фарҳанги ҳуқуқӣ содир мегарданд [5 – М].

Чунин вазъ ташаккули самти нави профилактикаи ҳуқуқӣ – «психологияи ҳуқуқии ронанда» – ро тақозо менамояд. Таҷриба собит намуд, ки танҳо бо роҳи пурзӯр кардани ҷазои маъмурӣ (модели реактивӣ ё ҷазодиҳӣ) ба эътидол овардани вазъ ғайриимкон аст. Бинобар ин, гузариш ба модели «пешгирии фаъол» ва ҷорӣ намудани барномаҳои таълимии муттасил, ки аз муассисаҳои томактабӣ оғоз ёфта, то зинаи таҳсилоти олӣ идома меёбанд, ногузир ва ҳатмӣ мебошад.

4. Татбиқ ва рушди лоиҳаи «Шаҳри бехатар» дар солҳои 2012 – 2026 ҳамчун инқилоби институтсионалӣ дар низоми идоракунии давлатӣ арзёбӣ мегардад. Гузариш ба консепсияи фарогири «Шаҳри ҳушманд» бо ҷалби технологияҳои зеҳни сунъӣ (аз қабили шинохти чеҳра ва санҷиши худкори ҳуҷҷатҳо) модели назоратро ба таври бунёдӣ тағйир дод. Ин раванд таъсири омили инсониро ба ҳадди ақал расонида, хавфҳои коррупсиониро дар мақомоти БДА коҳиш дод [1 – М].

Дастоварди муҳимтар аз ҳама, дар шуури ҷамъиятӣ ташаккул ёфтани эффекти психологии «паноптикум» (эҳсоси назорати доимию ногузир) мебошад, ки механизми худтанзимкуниро дар рафтори шаҳрвандон фаъол гардонид. Ҳамзамон, иқтидори ин низом аз доираи танзими ҳаракат дар роҳ берун рафта, беш аз 60% – и он барои пешгирӣ ва ошкорсозии ҷиноятҳои умумӣ ва ҳифзи тартиботи ҷамъиятӣ сафарбар гардид, ки ин нишондод самаранокии мақомоти ҳифзи ҳуқуқро ба маротиб боло бурд [1 – М].

5. Таҳлили муқоисавии инфрасохтори нақлиётии кишварҳои пешрафта (Скандинавия, Швейтсария, Япония, Британияи Кабир) собит намуд, ки Ҷумҳурии Тоҷикистон бояд аз модели анъанавии

«айбдоркунии иштирокчии ҳаракат» даст кашад. Консепсияи байналмилалии «Vision Zero» (Фавти сифр), ки бояд ҳамчун ҳадафи олии стратегӣ дар санадҳои меъёрии ҳуқуқии кишвар мустаҳкам карда шавад, ба принсипе такя мекунад, ки хатогии инсон дар роҳ падидаи ногузир аст.

Аз ин рӯ, масъулияти таъмини амният бояд байни ронандагон, лоиҳакашони роҳ ва истеҳсолкунандагони воситаҳои нақлиёт тақсим карда шавад. Татбиқи ҳалли инноватсионии муҳандисӣ, ба мисли бунёди роҳҳои навъи «2+1» бо монеаҳои симбофт ва барҳам додани «нуқтаҳои сиёҳ» (минтақаҳои серсадама) тавассути таҳлили зеҳни сунъӣ, инфрасохторро нисбат ба хатогиҳои инсонӣ «таҳаммулпазир» мегардонад ва аз оқибатҳои фалокатбор пешгирӣ мекунад.

6. Усулҳои анъанавӣ ва одатии назорат дар соҳаи ҳаракат дар роҳ иқтидори худро комилан ба анҷом расонидаанд. Таъмини амнияти устувор ва волоияти қонун дар роҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ҳамоҳангсозии амиқи байниидоравӣ, сармоягузориро ба инфрасохтори муҳандисии бахшанда, рақамикунонии мутлақи равандҳои идоракунӣ ва ташаккули фарҳанги нави психологӣ – ҳуқуқиро тақозо менамояд. Ин тадбирҳо набояд ҳамчун хароҷоти оддии буҷетӣ, балки ҳамчун сармоягузории мустақим ва фоидаовар ба ҳифзи сармояи инсонии давлат арзёбӣ гарданд [1 – М].

ТАВСИЯҲО ОИД БА ИСТИФОДАИ АМАЛИИ НАТИҶАҲОИ ТАҲҚИҚОТ

Дар заминаи таҳлили маҷмӯии таърихӣ, ҳуқуқӣ ва амалии раванди ташаккул ва рушди фаъолияти БДА дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, инчунин бо назардошти омӯзиши таҷрибаи пешқадами кишварҳои хориҷӣ, ҷиҳати такмили низоми таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ пешниҳодҳо ва тавсияҳои амалии зерин манзур мегарданд:

I. Пешниҳодҳои хусусияти илмӣ, назариявӣ ва таърихӣ дошта

1. Пешниҳод мегардад, ки дар асарҳои илмӣ, китобҳои дарсӣ ва монографияҳо оид ба таърихи давлат ва ҳуқуқи Ҷумҳурии Тоҷикистон, таърихи пайдоиши нақлиёти автомобилӣ дар кишвар расман аз соли 1909 даврабандӣ карда шавад. Ҳамзамон, саҳми соҳибкорони маҳаллӣ ва рус дар бунёди нахустин хатсайрҳо ҳамчун заминаи пайдоиши инфрасохтори нақлиётии соҳа эътироф ва ба таври васеъ инъикос ёбад [2 – М].

2. Бо мақсади ҳифзи хотираи таърихӣ ва тарбияи ватандӯстии ҳайати шахсии ҷавон, дар асоси маводи бойгонии солҳои 1936 – 1991 таҳия ва нашри «Феҳристи мукаммали таърихии кормандони фидокори БДА» (бахусус онҳое, ки дар шароити мураккаби ҷанги таҳмилии шаҳрвандӣ хизмат кардаанд) ба роҳ монда шавад [2 – М].

3. Консепсияи (равиши, дидгоҳӣ) байналмилалии «Фавти сифрӣ» (Vision Zero) ҳамчун асоси назариявию идеологии сиёсати давлатӣ дар

соҳаи БҲР пазируфта шавад. Дар илми ҳуқуқшиносии ватанӣ масъулияти садамаҳои роҳу нақлиёт на танҳо ба дӯши ронандагон, балки ҳамчун масъулияти муштарак ва баробари ниҳодҳои лоиҳакаш ва роҳсоз эътироф гардад.

II. Пешниҳодҳои хусусияти ҳуқуқэҷодкунӣ ва қонунгузорӣ дошта

1. Бо дарназардошти равандҳои муосири идоракунии давлатӣ, рақамикунонии иқтисодиёт ба Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» (аз соли 2018) меъёрҳои танзимкунандаи низомҳои интеллектуалии назорати роҳҳо ворид карда шаванд [9 – М].

2. «Стратегияи миллии бехатарии ҳаракат дар роҳ барои солҳои 2025 – 2035» таҳия ва бо Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон тасдиқ карда шавад. Ин санад бояд ҳадафҳои мушаххас ва ченшавандаро (тибқи меъёрҳои SMART), аз ҷумла нишондиҳандаҳои фоизии коҳиши фавт ва ҷароҳатбардориро дар бар гирад [13– М].

3. Такмили қонунгузории соҳавии Кодекси ҷиноятӣ ва Кодекси ҳуқуқвайронкунии маъмурии Ҷумҳурии Тоҷикистон:

– Бо истифода аз таҷрибаи кишварҳои аврупоӣ (аз ҷумла Швейтсария), меъёри ҷавобгарии ҷиноятӣ барои ба таври қасдан ва дағал баланд кардани суръати ҳаракат ворид карда шавад. Чунин кирдор бояд ба категорияи рафтори ба дараҷаи баланд хавфноки ҷамъиятӣ (баробар ба истифодаи силоҳ) мансуб дониста шавад.

– Ҷавобгарии маъмурии волидайн ё шахсони онҳоро ивазкунанда барои ба шахсони ноболиғ додани идораи воситаи нақлиёт пурзӯр карда шуда, ҷаримаҳои ҳадди аксар ва чорабиниҳои иловагӣ муқаррар гарданд.

– Меъёрҳои ҷавобгарии ҳуқуқии муҳандисон ва пудратчиёни роҳсозӣ дар ҳолатҳое, ки садама бевосита бар асари риоя нагардидани стандартҳои сохтмонӣ, ноқисии инфрасохтор ва таъмин набудани намоёнии визуалӣ рух додааст, мушаххас карда шаванд.

– Ба Кодекси ҳуқуқвайронкунии маъмурӣ ва Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи истеҳсолоти иҷро» меъёрҳо оид ба тартиби бақайдгирии электронӣ ва огоҳонидани фаврии шаҳрвандон тавассути воситаҳои мобилӣ (SMS – хабарнома) илова карда шаванд [3– М].

4. Низомномаи махсуси Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи тартиби қабул ва баррасии маводи видеоию аксӣ аз ҷониби шаҳрвандон ҳамчун далели маъмурӣ» таҳия ва тасдиқ гардад. Татбиқи ин низомнома бо ҳамгироӣ ба барномаҳои рақамии шаҳрвандӣ (навъи «Шаҳрванди фаъол») амалӣ карда шавад [1 – М].

5. Дар санадҳои меъёрии идории ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон меъёрҳои мушаххас оид ба боло бурдани мақоми ҳуқуқӣ ва кафолатҳои иҷтимоии собиқадорони мақомоти БДА, ки дар солҳои 1992 – 1997 дар

барқарорсозии сохти конститутсионӣ саҳми арзанда гузоштаанд (ба мисли майори милитсия Мулло Нуров), тақвият дода шаванд [13 – М].

III. Пешниҳодҳои хусусияти амалӣ, ташкилӣ ва инфрасохторӣ дошта

1. Тамоми равандҳои расонидани хизматрасониҳои давлатӣ (бақайдгирии воситаҳои нақлиёт, қабули имтиҳонҳо ва додани шаҳодатномаи ронандагӣ) ба шакли пурраи электронӣ тавассути Портали ягона гузаронида шаванд. Қабули имтиҳонҳои амалӣ танҳо дар автодромҳои комилан автоматӣ, бидуни иштироки бевоситаи нозир (бо мақсади рафъи омили инсонӣ), бо истифодаи алгоритмҳои тасодуфии компютерӣ (дар мисоли таҷрибаи Япония) ва таҳти назорати видеоии мустақим ба маркази мониторинги ВКД ба роҳ монда шавад [1 – М].

2. Дар заминаи Раёсати БДА ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон Маркази ягонаи ҷумҳуриявии мониторинг ва идоракунии маълумоти калон (Big Data) бо ҷалби технологияҳои зеҳни сунъӣ (AI) таъсис дода шавад. Ҳамзамон, стандарти нави давлатӣ оид ба ҳифзи криптографии маълумоти системаҳои «Шаҳри бехатар» ва «Шаҳри ҳушманд» қабул ва татбиқ гардад [1 – М].

3. Стратегияи фаъолияти БДА аз формати назорати мустақим ва ҷазодиҳанда ба формати пешгирикунандаву таҳлилӣ табдил дода шавад. Системаи арзёбии фаъолияти нозирон дар асоси Нишондиҳандаҳои калидии самаранокӣ (KPI) ҷорӣ карда шавад, ки дар он меъёри асосӣ на шумораи протоколҳои тартибдодашуда, балки воқеан коҳиш ёфтани сатҳи садаманокӣ дар минтақаи хизматӣ бошад.

4. Такмили стандартҳои инфрасохторӣ (СНиП):

– Дар роҳҳои кӯҳистонӣ ва нишебиҳои тӯлонӣ бунёди хатҳои садамавии боздошт (барои автомобилҳои боркаш) ва нуқтаҳои автоматии ченкунии вазн ҳатмӣ гардонида шавад.

– Лоиҳакашии роҳҳо бо назардошти унсурҳои муҳофизатӣ (хатҳои ларзишӣ ва деворҳои муҳофизатии фурӯбарандаи энергия) ба роҳ монда шавад.

– Дар кӯчаҳои шаҳр ва минтақаҳои назди муассисаҳои таълимӣ маҳдудияти суръат то 30 км/соат муқаррар гардида, унсурҳои оромсозии ҳаракат (traffic calming), гузаргоҳҳои баландкардашуда ва чорроҳаҳои ҳалқавӣ ба таври васеъ татбиқ карда шаванд [13 – М].

5. Низоми назорати партовҳои заҳрнок мутобиқ ба стандартҳои байналмилалии экологии «Euro» тақвият ёфта, вуруди воситаҳои нақлиёти кӯҳна ва аз ҷиҳати экологӣ хавфнок маҳдуд карда шавад. Стандартҳои муоинаи техникии автомобилҳо мутобиқ ба хусусиятҳои шароити кӯҳистон тағдиди назар гарданд.

6. Фаъолияти Комиссияи назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон оид ба таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ бо ҷалби ҳатмии роҳбарони

вазоратҳои соҳавӣ ва намояндагони ҷомеаи илмӣ ҷоннок карда шавад. [3 – М].

IV. Пешниҳодҳои хусусияти таълимӣ ва маърифатӣ дошта

1. Дар Академияи ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон модули махсуси таълимӣ (ва ё курси такмили ихтисос) дар асоси таҷрибаи амалиётӣ ва хизматии мақомоти БДА дар солҳои бӯҳронӣ (аз ҷумла таҷрибаи мубориза бо қочоқ ва терроризм дар дидбонгоҳҳои статсионарӣ) таҳия ва ба барномаи таълимӣ ворид карда шавад.

2. Дар ҳамкорӣ бо Вазорати маориф ва илми Ҷумҳурии Тоҷикистон фанни махсуси таълимии «Асосҳои таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ ва фарҳанги шаҳрнишинӣ» таҳия гардида, ба барномаҳои таълимии муассисаҳои таҳсилоти миёнаи умумӣ ва олӣ ворид карда шавад.

3. Таҷрибаи таълими ҳатмии қоидаҳои ҳаракат дар мактабҳо (бо назардошти таҷрибаи мусбати солҳои 1970 ва модели муосири Япония) эҳё ва замонавӣ гардонида шавад. Дар ин раванд, истифодаи технологияҳои рақамӣ ва бунёди майдончаҳои махсуси таълимии наздимактабӣ барои дарки амалии қоидаҳои ҳаракат тавсия дода мешавад.

ФЕҲРИСТИ ИНТИШОРОТИ ИЛМИИ ДОВТАЛАБИ ДАРАҶАИ ИЛМӢ.

а) Мақолаҳои илмие, ки дар маҷаллаҳои илмии тақризшавандаи тавсиянамудаи Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон чоп шудаанд:

[1 – **М].** Ҳабибов С.И. Мақомоти полис дар минтақаҳои шимолии Тоҷикистон. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маҷаллаи академии ҳуқуқ. – 2019. – № 3 (31). – С. 195–198. – ISSN 2305-0535.

[2 – **М].** Ҳабибов С.И. Нозироти тартиботӣ дар Бухоро ва Бухорои Шарқӣ. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Гузоришҳои Академияи илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон. Шуъбаи илмҳои ҷамъиятшиносӣ. – 2019. – № 3 (007). – С. 56–60. – ISSN 0002-0000.

[3 – **М].** Ҳабибов С.И. Таъсис ва фаъолияти шуъбаи тафтишотӣ. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Гузоришҳои Академияи илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон. Шуъбаи илмҳои ҷамъиятшиносӣ. – 2019. – № 4 (008). – С. 158 – 163. – ISSN 0002-0000.

[4 – **М].** Ҳабибов С.И. Нақши мақомоти тафтишотӣ дар ошкор намудани ҳодисаҳои роҳу нақлиётӣ. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маҷаллаи академии ҳуқуқ. – 2021. – № 3 (39). – С. 186 – 190. – ISSN 2305-0535.

[5 – **М].** Ҳабибов С.И., Назарзода Н.Ҷ. Ташаккул ва рушди фаъолияти "Шаҳри бехатар" дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳҳои шаҳри Душанбе. [Матн] / С.И. Ҳабибов, Н.Ҷ. Назарзода // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2022. – № 3. – С. 237–245. – ISSN 2413-5151.

[6 – **М].** Ҳабибов С.И. Мафҳуми бехатарии ҳаракат дар роҳ тибқи сарчашмаҳои ҳуқуқӣ. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. – 2023. – № 1. – С. 232 – 238. – ISSN 2413-5151.

[7 – **М].** Ҳабибов С.И. Заминаҳои таърихӣ-ҳуқуқии пайдоиш ва рушди бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистони Шуравӣ. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ–иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – 2023. – № 11. – С. 277–285. – ISSN 2413-5151.

[8 – **М].** Ҳабибов С.И. Заминаҳои таърихӣ-ҳуқуқии пайдоиш ва рушди бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистони соҳибистиқлол. [Матн] / С.И. Ҳабибов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ – иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – 2024. – № 1. – С. 249 – 256. – ISSN 2413-5151.

[9 – **М].** Ҳабибов, С. И. Нақши раёсати бозрасии давлатии автомобилӣ дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ, сулҳу амният ва ваҳдати миллӣ дар солҳои аввали соҳибистиқлолӣ / С. И. Ҳабибов // Паёми молия ва иқтисод. – 2025. – No. 4 (47). – С. 313 – 322.

б) Мақолаҳои илмӣ, ки дар нашрияҳои дигар чоп шудаанд

[10 – **М].** Ҳабибов, С.И. Иҷлосияи XVI-уми Шурои олӣ - омили асосии рушди қонунгузорӣ дар самти бехатарии ҳаракат дар роҳ [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маводи конференсияи ҷумҳуриявии илмӣ-амалӣ бахшида ба 30-юмин солгарди Иҷлосияи XVI Шурои Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон таҳти унвони "Аҳамияти таърихии Иҷлосияи XVI Шурои олии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар бунёди давлатдории навини тоҷикон" (Душанбе, 10 ноябри соли 2022). – Душанбе: Донишкадаи давлатии забонҳои Тоҷикистон ба номи Сотим Улуғзода, 2022.

[11 – **М].** Ҳабибов, С.И. Ҳамкории мақомоти Бозрасии давлатии автомобилӣ бо ташкилотҳои давлатию ҷамъиятӣ дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳҳо [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маводи конференсияи илмӣ-назариявии ҳайати профессорон, устодон ва донишҷӯёни Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон дар мавзуи "Ташаккули механизми молиявӣ ва иқтисодии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ" бахшида ба Солҳои рушди саноат (2022-2026) (Душанбе, 24-29 апрели соли 2023). – Душанбе: Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон, 2023. – С. 475 – 477.

[12 – **М].** Ҳабибов, С.И. Дастоварда ва инкишофи мақомоти БДА дар замони соҳибистиқлолӣ [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маводи конференсияи илмӣ-назариявии ҳайати профессорон, устодон ва донишҷӯёни Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон дар мавзуи "Ташаккули механизми молиявӣ ва иқтисодии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ" бахшида ба Солҳои рушди саноат (2022-2026) (Душанбе, 24-29 апрели соли 2023). – Душанбе: Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон, 2023. – С. 483 – 486.

[13 – **М].** Ҳабибов, С.И. Таърихи ташаккул ва рушди қоидаҳо ва аломатҳои роҳ [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маводи конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандон, магистрантону докторантон ва донишҷӯён бахшида ба «30 – юмин солгарди қабули Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон» ва «Соли маърифати ҳуқуқӣ» (Душанбе, 2024). – Душанбе, 2024. – С. 794 – 797.

[14 – **М].** Ҳабибов, С.И. Ҳамкории бозрасии давлатии автомобилӣ бо вазорати тандурустӣ дар таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳҳо [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маҷмӯи мақолаҳои конференсияи умумидонишгоҳии илмию назариявии ҳайати устодону кормандон, магистрантону докторантон ва донишҷӯён бахшида ба «Солҳои рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия» эълон гардидани солҳои 2025 – 2030, «Соли байналмилалии ҳифзи пиряхҳо» эълон шудани соли 2025 ва 34-солагии истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон (Душанбе, 21 – 26 апрели соли 2025). – Душанбе, 2025. – С. 56 – 60.

[15 – **М].** Ҳабибов, С.И. Генезиси таърихӣ-ҳуқуқии танзими ҳаракат ва таъмини бехатарии роҳ дар Осиёи Марказӣ: аз даврони бостон

то асрҳои миёна [Матн] / С.И. Ҳабибов // Маводи конфронси илмӣ-назариявӣ дар мавзуи "Илми ҳуқуқшиносӣ дар 75 сол: таърих, масоили муосир ва дурнамои рушд", бахшида ба 75 – солагии АМИТ, "Соли байналмилалии маърифати ҳуқуқӣ" ва "Ҳафтаи муаррифии илм дар Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон" (Душанбе, 10 апрели соли 2026). – Душанбе: Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон, 2026.

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК ТАДЖИКИСТАНА

На правах рукописи

УДК: 340.12+351.811(575.3)
ББК: 67.0 (2Т)
Х–12



ХАБИБЗОДА СИЁВУШ ИЗАТУЛЛО

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ В ТАДЖИКИСТАНЕ (ИСТОРИКО–ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD), доктора по специальности 6D030100 – Юриспруденция (6D030101 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве)

Худжанд – 2026

Диссертация выполнена в отделе истории государства и права Института государства и права Национальной академии наук Таджикистана

Научный руководитель: **Назарзода Носир Джобир** – доктор юридических наук, профессор кафедры организации управления деятельностью правоохранительных органов факультета №1 Академии МВ Республики Таджикистан

Официальные оппоненты: **Раджабзода Равшан Мухитдин** – доктор юридических наук, доцент, профессор Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан.

Рахматуллоев Абдуджабор Эргашови – кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры судебного права и прокурорского надзора юридического факультета Таджикског государственного университета права, бизнеса и политики

.

Ведущая организация: Межгосударственное образовательное учреждение высшего образования «Российско – Таджикский (Славянский) университет»

Защита диссертации состоится 15 декабря 2026 года в 10:00 часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA–090 при Таджикском государственном университете права, бизнеса и политики по адресу: 735700, Республика Таджикистан, г. Худжанд, 17 мкр., д. 1, учебный корпус №5. Сайт/e–mail: http://mail.ru Телефон ученого секретаря: (+992) 92–111–59–90.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики и на сайте http://tsulbp.tj.

Автореферат разослан «___» _____ 2026 года.

Ученый секретарь диссертационного совета, кандидат юридических наук, доцент **Кодирзода М.А.**

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Актуальность и значимость темы данного диссертационного исследования, прежде всего, выражается в том, что на этапе государственной независимости Республики Таджикистан вопрос обеспечения безопасности дорожного движения стало одним из ключевых направлений социально–экономической и правовой политики государства. «Рост численности населения страны с 5,3 миллиона человек в 1991 году [4] до 10,2 миллиона человек в 2023 году» [45] привел к стремительному увеличению количества транспортных средств. Согласно статистическим данным, «если в 1991 году в стране насчитывалось всего 216 тысяч транспортных средств [5], то по состоянию на 1–го марта 2024 года этот показатель достиг 666 074 единиц, из которых 587 074 составляют легковые автомобили» [5].

Данный процесс, в свою очередь, способствовал тревожному росту числа дорожно–транспортных происшествий. Анализ статистических данных показывает, что «в период 2020–2023 годов на автомобильных дорогах Республики Таджикистан было зарегистрировано 4364 ДТП, в результате которых 1692 человека погибли, а 4776 человек получили различные телесные повреждения» [44]. «В 2024 году этот показатель составил 1233 дорожно–транспортных происшествия, в результате которых 552 человека погибли и 1353 получили различные травмы» [44]. Статистика 2025 года также остается тревожной: «зарегистрировано 1373 дорожно–транспортных происшествия, повлекших гибель 643 человек и причинение телесных повреждений 1542 гражданам» [43]. Следует отметить, что основную часть жертв составляют лица трудоспособного возраста (от 26 до 40 лет), что оказывает негативное влияние на демографический и экономический потенциал страны.

Данная проблема имеет не только национальный, но и глобальный характер. Согласно отчету Всемирной организации здравоохранения (2023 г.), «ежегодно во всем мире гибнет около 1,3 миллиона человек, и более 50 миллионов получают травмы. В глобальном масштабе примерно каждые 24 секунды один человек и более 3500 человек в сутки расстаются с жизнью в результате дорожно–транспортных происшествий» [50]. Учитывая сложившуюся ситуацию, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций резолюцией №74/299 объявила 2021–2030 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030» [46].

В Республике Таджикистан вопрос обеспечения безопасности дорожного движения находится под пристальным вниманием и непосредственным контролем Основателя мира и национального

единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан уважаемого Эмомали Рахмона. В своем Послании Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 28 декабря 2023 года Лидер нации подчеркнул: «Необходимо принять действенные меры по соблюдению правил дорожного движения, предупреждению дорожно–транспортных происшествий, охране жизни и здоровья граждан, повышению культуры вождения и поддержанию чистоты придорожных полос» [4].

Одновременно, в ходе заседания Совета безопасности Республики Таджикистан 19 января 2024 года, Глава государства уделил особое внимание вопросам деятельности правоохранительных органов, отметив: «...низкий профессиональный уровень, некомпетентность в выполнении служебных обязанностей, допущение коррупционных проявлений, а также привлечение в ряды правоохранительных органов случайных и непрофессиональных лиц, неправильный подбор кадров руководителями органов являются одними из серьезных проблем в деятельности данных структур» [51].

Сложившаяся ситуация диктует необходимость серьезного пересмотра деятельности и кадровой политики Управления Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел (далее – УГАИ МВД), а также широкого внедрения процесса цифровизации отрасли (внедрение «умных» радаров, систем видеоконтроля и интеллектуальных систем). Кроме того, настоятельной необходимостью является усиление взаимодействия данного ведомства со средствами массовой информации в целях повышения правового просвещения общества и культуры вождения.

В связи с этим комплексное историко–правовое исследование процесса становления и развития органов Государственной автомобильной инспекции (далее – ГАИ) позволит, с учетом передового международного опыта, выработать научно обоснованные и практические рекомендации по совершенствованию отраслевого законодательства, улучшению деятельности соответствующих структур и предупреждению дорожно–транспортных происшествий. Данные факторы в совокупности обуславливают бесспорную научную и практическую актуальность настоящего диссертационного исследования.

Степень изученности научной темы. Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях приобрел стратегическое значение и оценивается как одна из глобальных проблем мирового сообщества. Стремительное развитие процессов автомобилизации вызывает необходимость совершенствования деятельности органов ГАИ. В связи с этим роль и вклад данного ведомства в обеспечение безопасности дорожного

движения на различных исторических этапах находились в центре внимания отечественных и зарубежных научных кругов.

Теоретическую базу настоящего исследования составляют научные труды известных исследователей отрасли, в том числе А. Л. Рыбина [20], В. В. Епифанова [8], М. Я. Блинкина [7], Ю. Н. Калюжного [26], В. В. Лукьянова [10; 11; 12], Г. И. Клинковштейна [9], В. П. Белокурова [6], В. А. Войтенкова [22; 23; 24; 35; 36] и других. В исследованиях данных ученых рассмотрены основные концепции организации движения и управления транспортной безопасностью.

Отдельные аспекты деятельности ГАИ и правовые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения отражены в трудах отечественных исследователей, таких как Н. Дж. Назарзода (Н. Дж. Назаров) [14; 15; 16], С. М. Исмонзода [38], Р. Х. Рахимзода (Р. Х. Рахимов) [18], О. С. Окилзода [17], Н. Рахматуллоев [19], Г. А. Гафурова [37], Х. Мунаваров [13], М. П. Хайдарзода [21], Х. Х. Махмадиев [39]. Данные авторы преимущественно акцентировали внимание на национальных особенностях регулирования дорожного движения и правовых основах деятельности правоохранительных органов в Таджикистане.

Анализ научной литературы показывает, что, несмотря на наличие ряда отдельных статей и исследований, посвященных деятельности ГАИ в периоды Советского Союза и государственной независимости Республики Таджикистан, до настоящего времени не было проведено надлежащего и всеобъемлющего историко–правового исследования, которое в сравнительном и комплексном плане охватывало бы процесс становления и развития этого института в обе указанных периода.

Наличие данного научного пробела и необходимость разработки новой концепции развития органов автомобильной инспекции побудили автора выбрать эту тему в качестве стержня своего диссертационного исследования.

Взаимосвязь исследования с научными программами или темами. Диссертация выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Отдела истории государства и права Института государства и права Национальной академии наук Таджикистана и является составной частью научной программы данного учреждения по теме «Правовая культура предков и ее роль в формировании современного права и государственности таджиков» (на 2023–2027 годы), имеющей номер государственной регистрации №0123 TJ 1514.

Диссертационное исследование также соответствует сути и содержанию приоритетных направлений научных и научно-технических исследований в Республике Таджикистан, утвержденных

Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 26 сентября 2020 года №503 «О приоритетных направлениях научных и научно-технических исследований в Республике Таджикистан на 2021-2025 годы» (пункт 9: «вопросы, связанные .... с историей таджикского народа (История государства и права Таджикистана), вопросы юриспруденции»).

В то же время, с учетом современных требований процесса государственного строительства, тема исследования имеет неразрывную связь и стратегическую согласованность с рядом действующих нормативных правовых актов, государственных стратегий и концепций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Положения и основные направления настоящего исследования непосредственно вытекают из требований и целей следующих государственных документов:

– Концепция правовой политики Республики Таджикистан на 2018–2028 годы, утвержденная Указом Президента Республики Таджикистан от 6 февраля 2018 года №1005;

– «Национальная стратегия обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Таджикистан на 2025–2035 годы и план ее действий», а также проекты перспективного планирования «Национальной стратегии безопасности дорожного движения на 2026–2040 годы», которые реализуются на основе передового международного подхода «Безопасная система» (Safe System) и в соответствии с целями Второго Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения;

– Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан от 2–го апреля 2020 года №1689, законы Республики Таджикистан «О дорожном движении» от 17–го мая 2018 года №1533, «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 25–го июня 2021 года №1794 и «О транспорте» от 29–го ноября 2000 года №22, которые признаны основной правовой и организационной базой управления безопасностью дорожного движения и определяющими направлениями деятельности органов Государственной автомобильной инспекции;

– Государственные программы в направлении цифровизации и внедрения инноваций в систему государственного контроля, в том числе инновационный проект автоматизированной системы управления в сфере транспорта «Безопасный город» (Шаҳри бехатар) от 31–го октября 2013 года, целью которого является повышение уровня безопасности, автоматическая фиксация правонарушений и снижение влияния человеческого фактора в деятельности ГАИ.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Настоящее исследование посвящено комплексному и историко–правовому анализу процесса становления и развития деятельности Государственной автомобильной инспекции в Республике Таджикистан. Стержневая особенность данного исследования заключается в том, что оно охватывает в сравнительном аспекте важные исторические периоды – советское время и этап государственной независимости, рассматривая вопрос обеспечения безопасности дорожного движения не только как контрольно–административную функцию, но и как ключевой элемент национальной безопасности и гарантию защиты прав человека на жизнь.

Цель исследования. Основная цель исследования заключается в комплексном анализе исторических и правовых источников, отраслевых нормативных правовых актов и научно–теоретических материалов для выявления закономерностей становления и развития органов ГАИ. Данное исследование направлено на сравнительное изучение опыта передовых стран в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и выработку научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию правового регулирования этой системы в Республике Таджикистан.

Для достижения этой цели в исследовании предусмотрено решение следующих задач:

– определение места и роли субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения;

– оценка эффективности существующих правовых механизмов в деятельности ГАИ;

– выработка выводов и конкретных предложений по дальнейшему формированию и развитию органов автомобильной инспекции в современных условиях правовой трансформации и цифровизации отрасли.

Задачи исследования. Для достижения поставленной цели исследования признается необходимым решение следующих научных задач:

– Изучение и анализ понятия, социально–правовой сущности и теоретических основ обеспечения безопасности дорожного движения как приоритетного направления государственной политики;

– Определение и предложение периодизации истории становления и развития Государственной автомобильной инспекции в Таджикистане;

– Исследование процесса возникновения, становления и историко–правовой эволюции органов Государственной

автомобильной инспекции в Советском Таджикистане в 1924–1991 годы;

– Определение историко–правовых основ и особенностей деятельности органов ГАИ в первые годы государственной независимости, а также оценка ее роли в защите конституционного строя;

– Историко–правовой и структурно–функциональный анализ Центрального аппарата УГАИ МВД Республики Таджикистан в период независимости и оценка его институциональной эволюции;

– Анализ процесса становления и развития системы законодательства в сфере безопасности дорожного движения в период государственной независимости Республики Таджикистан (1991–2026 годы);

– Рассмотрение организационно–правовых аспектов цифровизации отрасли и использования информационных технологий, в том числе возникновения и развития автоматизированной системы «Безопасный город» (Шаҳри бехатар);

– Изучение реформ и передового опыта зарубежных стран в направлении обеспечения безопасности дорожного движения (в частности, концепции «Vision Zero») и на этой основе разработка перспектив развития и конкретных предложений по совершенствованию законодательства Республики Таджикистан.

Объектом исследования. Объектом исследования выступает совокупность общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также теоретические и практические закономерности становления и развития системы деятельности органов ГАИ в Республике Таджикистан.

Предметом исследования. Предмет исследования составляет совокупность нормативных правовых актов, теоретических концепций и правоприменительной практики, регулирующих организационно–правовые аспекты деятельности органов ГАИ на различных исторических этапах. Также составной частью предмета исследования является анализ форм, методов и механизмов деятельности данного ведомства в направлении обеспечения безопасности дорожного движения, предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения и стратегического взаимодействия с гражданским обществом.

Этап, место и период исследования (исторические рамки исследования). В целях комплексного и всестороннего анализа процессов становления и развития ГАИ в Таджикистане данное исследование охватывает различные исторические периоды. Основной акцент исследования сделан на 35–летии государственной независимости Республики Таджикистан (1991–2026 годы). Выбор

данного периода обосновывается активизацией процессов национального государственного строительства, кардинальной трансформацией системы законодательства и структурными реформами правоохранительных органов в новых политических и экономических условиях.

Для полного отражения эволюции системы обеспечения безопасности дорожного движения исследование условно разделено на семь основных этапов.

Территориальный охват исследования включает территорию Республики Таджикистан в составе СССР и в период государственной независимости, а также с использованием сравнительно–правового метода изучен опыт передовых государств мира.

Период выполнения диссертационного исследования охватывает 2019–2026 годы.

Теоретические основы исследования. Теоретическую базу диссертации составляют идеи, концепции и научные выводы отечественных и зарубежных ученых в области теории и истории государства и права, административного права, государственного управления и транспортной безопасности.

В исследовании вопросов истории государства и права Таджикистана, в том числе формирования правоохранительных органов, важной основой послужили научные труды отечественных ученых Н. Дж. Назарзода, Р. Х. Рахимова, Дж. А. Мирзоева и Э. Б. Буризода. Наряду с этим были глубоко изучены исследования О. С. Окилзода, Х. Мунавварова, С. М. Исмонзода и М. П. Хайдарзода, Р. Мирзомуродзода, С. С. Нарзуллозода, непосредственно посвященные вопросам институционального развития ГАИ и системы управления безопасностью дорожного движения.

В области административного права, государственного контроля и правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения исследование опирается на фундаментальные труды зарубежных исследователей (преимущественно стран СНГ), в том числе Д. Н. Бахраха, В. И. Майорова, С. М. Зырянова, В. В. Головко, В. В. Лукьянова, Р. И. Денисова, В. П. Белокурова, М. Я. Блинкина, Е. А. Войтенкова, В. В. Епифанова, Ю. Н. Калюжного, Г. И. Клинковштейна, А. Л. Рыбина и Р. Элвика.

В целях анализа передового опыта и инновационных достижений (в том числе автоматизированной системы «Безопасный город») в диссертации широко использованы монографии, научные диссертации, аналитические статьи и материалы международных конференций, посвященные стандартам транспортной безопасности и реформам контрольных органов.

Методологические основы исследования. Методологическую основу исследования составляет совокупность диалектических методов научного познания, а также общенаучные и частнонаучные (специально–юридические) методы. В процессе исследования были применены следующие методы:

– Историко–правовой. Для изучения эволюции органов ГАИ и прошлого опыта обеспечения безопасности дорожного движения;

– Сравнительно–правовой. В целях сопоставления национального законодательства с передовым зарубежным опытом и международными нормами для их адаптации;

– Статистический и социологический. В целях анализа динамики аварийности и правонарушений, оценки превентивных мер и изучения общественного мнения относительно деятельности ГАИ;

– Формально–юридический и аналитико–правовой. Для структурного анализа текстов нормативных правовых актов, толкования терминологии и изучения правовых процессов управления транспортной отраслью;

– Логический (анализ, синтез, индукция и дедукция). Использован для обеспечения последовательности и научной целостности исследования.

Комплексное применение указанных методов позволило всесторонне и объективно проанализировать предмет исследования и найти решение поставленных научных задач.

Нормативная и эмпирическая база исследования. Нормативную базу диссертации составляют Конституция Республики Таджикистан, признанные международные правовые акты, конституционные и текущие законы, кодексы, подзаконные акты, а также государственные стратегии и программы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Эмпирическая база исследования основывается на следующих материалах и источниках: официальные статистические данные МВД Республики Таджикистан и УГАИ о дорожно–транспортных происшествиях и правонарушениях; внутриведомственные нормативные акты (приказы, инструкции и положения МВД Республики Таджикистан); архивные материалы по истории формирования правил дорожного движения и структуры ГАИ; аналитические отчеты международных организаций и практический опыт зарубежных стран.

Комплексное использование данных источников полностью обеспечило обоснованность, достоверность и правильность научных выводов исследования.

Научная новизна исследования. Научная новизна диссертации заключается в разработке комплекса теоретических,

методологических и практических результатов, касающихся становления, эволюции и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции Таджикистана, полученных на основе изучения архивных источников, нормативных правовых актов, официальных статистических данных, правоприменительной практики указанного органа и опыта зарубежных стран.

Основные результаты, обладающие научной новизной, заключаются в следующем:

1. В рамках специального историко–правового исследования комплексно изучены становление и развитие Госавтоинспекции Таджикистана от появления исторических предпосылок её создания до этапа цифровизации дорожного контроля, а также определено её место в механизме государства как многофункционального правоохранительного органа по обеспечению безопасности дорожного движения.

2. Конкретизированы содержание и соотношение понятий «безопасность дорожного движения» и «обеспечение безопасности дорожного движения», где первое трактуется как состояние защищенности жизни, здоровья, прав и законных интересов участников движения, а второе – как целенаправленная деятельность государства, общества и соответствующих субъектов по достижению такого состояния.

3. Выявлены историко–правовые особенности деятельности ГАИ в первые годы независимости, в частности в 1992–1997 гг., и раскрыта её роль в выполнении отраслевых задач, а также участии в охране общественного порядка, защите конституционного строя и противодействии преступности.

4. Разработан и применен комплексный подход к изучению истории и деятельности ГАИ, объединяющий историко–правовой, формально–юридический, сравнительно–правовой, институциональный, статистический и функциональный методы. В его рамках определены критерии разграничения истории появления автомобильного транспорта и истории институционального становления ГАИ.

5. Обоснован подход к оценке эффективности деятельности ГАИ с приоритетом показателей результативности. Согласно данному подходу, эффективность оценивается не только по количеству составленных протоколов и наложенных штрафов, но, прежде всего, по снижению уровня смертности и тяжкого травматизма, сокращению количества очагов аварийности, уровню рецидива правонарушений и времени реагирования.

6. Предложен интегрированный подход к анализу аварийности и риск–ориентированному управлению, охватывающий изучение правовых, поведенческих, инженерных, медицинских и организационных факторов на пред–аварийной, аварийной и после–аварийной стадиях. Обосновано использование статистического анализа, картирования очагов аварийности и межведомственного обмена данными в качестве основы для принятия превентивных решений.

7. Разработан комплекс предложений по совершенствованию правового регулирования и цифровизации деятельности ГАИ, включающий обособление технического контроля безопасности от проверки финансовых обязательств, развитие единых электронных реестров и регламентацию межведомственного обмена данными. Наряду с этим предложены правовые гарантии применения средств автоматической фиксации, защиты персональных данных, информирования граждан и обеспечения права на обжалование.

8. Обоснована необходимость создания специального подразделения по анализу и прогнозированию аварийности в системе ГАИ с привлечением юристов, инженеров, ИТ–специалистов и аналитиков данных. Конкретизированы его задачи в сфере выявления опасных участков, прогнозирования рисков и оценки результативности превентивных мер.

9. С учетом специфики горных условий Таджикистана предложен комплекс инженерно–правовых мер по предупреждению ДТП, охватывающий регламентацию обязательного аудита безопасности дорожного движения, устройство аварийных съездов (улавливающих тупиков) на затяжных спусках, автоматический весогабаритный контроль большегрузных транспортных средств, применение энергопоглощающих ограждений и реконструкцию участков с высоким риском аварийности.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Доказано, что формирование историко–правовых основ государственного автомобильного надзора в Таджикистане представляет собой самостоятельный многоэтапный процесс, а начало истории автомобильного транспорта на современной территории страны датируется 1909 годом – моментом появления первых автомобилей в городе Худжанде. На основе анализа архивных материалов и применения пяти системообразующих критериев – изменения государственной и ведомственной принадлежности, принятия базового нормативного правового акта, создания специализированной структуры, эволюции содержания функций и перехода к цифровому контролю – предложена и обоснована семиэтапная периодизация становления и развития ГАИ:

1924–1936 гг.; 1936–1940 гг.; 1941–1959 гг.; 1960–1980 гг.; 1981–1991 гг.; 1991–2005 гг. и 2006–2026 гг. Данная периодизация позволяет четко отграничить историю появления автомобильного транспорта от истории институционального становления ГАИ и определить закономерности трансформации её правового статуса, структуры, компетенции и методов деятельности в условиях Таджикистана.

2. Установлено, что правовой и функциональный статус ГАИ в Таджикистане эволюционировал от специализированного органа технико–административного контроля до многопрофильного правоохранительного органа и координирующего субъекта обеспечения безопасности дорожного движения. Специфика этой трансформации особенно ярко проявилась в 1992–1997 гг., когда ГАИ наряду с надзором за дорожным движением, регистрацией и профилактикой правонарушений выполняла функции по защите конституционного строя, охране общественного порядка, противодействию организованной преступности и обеспечению национальной безопасности. Данный вывод позволяет переосмыслить место ГАИ в механизме суверенного государства не только как органа отраслевого надзора, но и как составного элемента системы правоохраны и общественной безопасности.

3. Обосновано, что безопасность дорожного движения является межотраслевой категорией общественной безопасности и составной частью национальной безопасности Республики Таджикистан, а опасные дорожно–транспортные правонарушения во многих случаях совершаются не вследствие незнания правил, а в результате осознанного выбора опасного поведения и закрепления противоправных привычек. Для научного выражения данного явления предложены концепты «добровольный риск», «правовая психология водителя» и «допустимый риск», а также доказана необходимость перехода от преимущественно карательной модели надзора к модели «активной превенции». Практическая значимость данного положения заключается в том, что профилактика, наряду с юридической ответственностью, должна охватывать непрерывное обучение безопасности движения, формирование правовой культуры, целенаправленное воздействие на поведение водителя и оценку рисков.

4. Разработана научно–правовая модель модернизации деятельности ГАИ в Республике Таджикистан, включающая последовательный переход от системы «Безопасный город» к концепции «Умный город» и адаптированное внедрение принципов «Vision Zero» («Нулевой травматизм»). Предложенная модель базируется на цифровизации контрольных процедур, использовании анализа данных и технологий искусственного интеллекта,

обеспечении неотвратимости ответственности, минимизации прямого контакта «инспектор–водитель» и коррупционных рисков, а также на распределении ответственности за безопасность между водителем, государственными органами, проектировщиками, инженерами и подрядчиками дорожного строительства. Доказано, что адаптация данной модели к горному рельефу, а также социальным и инфраструктурным условиям Таджикистана может стать основой для перехода от реактивного управления (постфактум) к системному предотвращению смертности и тяжкого травматизма на дорогах.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретическая значимость исследования выражается в том, что его научные выводы и положения укрепляют методологические основы деятельности органов ГАИ в современных условиях развития национальной государственности, расширяют теоретические знания в направлениях государственного управления, административного права и истории государства и права относительно регулирования безопасности дорожного движения и предупреждения правонарушений в дорожно–транспортной сфере. В то же время полученные результаты служат надежным научно–методологическим источником для разработки государственных стратегий, программ обеспечения безопасности дорожного движения и проведения дальнейших отраслевых научных исследований.

Практическая значимость исследования проявляется в том, что предложенные рекомендации могут быть непосредственно применены в процессе совершенствования нормативных правовых актов, определения приоритетных направлений государственной политики безопасности дорожного движения и повышения эффективности административного надзора со стороны УГАИ МВД Республики Таджикистан. Кроме того, материалы диссертации широко используются в качестве учебных пособий и методических материалов в Академии МВД и на юридических факультетах высших учебных заведений при преподавании дисциплин «Административное право» и «История государства и права Таджикистана», а также в агитационно–пропагандистской работе органов ГАИ по повышению правовой культуры дорожного движения среди населения, особенно подростков и молодежи. В целом, реализация результатов данного исследования способствует формированию устойчивой системы транспортной безопасности, снижению уровня аварийности и укреплению правопорядка на автомобильных дорогах страны.

Степень достоверности результатов исследования. Степень достоверности и точности результатов исследования обеспечена комплексным использованием современных научных методов

исследования, включая историко–правовой анализ, международное сопоставление и статистические методы, а также логическим соответствием выводов автора закономерностям юридических и исторических наук. Теоретическая и нормативная база диссертации разработана на основе глубокого анализа нормативных правовых актов международного и национального уровней, государственных стратегий, концепций безопасности и научных трудов известных отечественных и зарубежных ученых. Одновременно применение метода сравнительно–правового анализа законодательства Республики Таджикистан с передовым опытом развитых стран позволило выявить правовые пробелы (лакуны) и предложить научно обоснованные пути их устранения.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема диссертационного исследования соответствует требованиям паспорта научной специальности 6D030101 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве, утвержденного Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан от 25 сентября 2025 года № 10.

Личный вклад соискателя ученой степени в исследование. Личный вклад соискателя в диссертационное исследование воплощен в его непосредственном участии на всех этапах исследования – от определения концепции и сбора научных материалов до разработки теоретических выводов и практических рекомендаций. Автор самостоятельно исследовал историко–правовые основы формирования органов ГАИ и предложил новые научные аспекты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Апробация и внедрение результатов исследования. Как следует из пункта б) списка научных публикаций соискателя ученой степени, основные научно-методические и практические результаты исследования были представлены и обсуждены на ряде республиканских и общеуниверситетских конференций, а также на других научно-методических мероприятиях, в том числе: доклад на тему «XVI сессия Верховного Совета как основной фактор развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения» на республиканской научно-практической конференции под названием «Историческое значение XVI сессии Верховного Совета Республики Таджикистан в построении новой государственности таджиков», посвященной 30-летию XVI сессии Верховного Совета Республики Таджикистан (10 ноября 2022 г., г. Душанбе); доклад на тему «Историко-правовой генезис регулирования движения и обеспечения безопасности дорожного движения в Центральной Азии: от древности до средних веков» на научно-теоретической конференции на тему «Юридическая наука за 75 лет: история, современные

проблемы и перспективы развития», посвященной 75-летию НАНТ, «Международному году правового просвещения» и «Неделе презентации науки в Национальной академии наук Таджикистана» (10 апреля 2026 г., г. Душанбе); доклад на тему «Сотрудничество органов Государственной автомобильной инспекции с государственными и общественными организациями в обеспечении безопасности дорожного движения» на научно-теоретической конференции профессорско-преподавательского состава и студентов Таджикского государственного финансово-экономического университета на тему «Формирование финансово-экономического механизма развития Республики Таджикистан в условиях глобализации», посвященной Годам развития промышленности (2022-2026) (24-29 апреля 2023 г., г. Душанбе); доклад на тему «Достижения и развитие органов ГАИ в период независимости» на научно-теоретической конференции профессорско-преподавательского состава и студентов Таджикского государственного финансово-экономического университета на тему «Формирование финансово-экономического механизма развития Республики Таджикистан в условиях глобализации», посвященной Годам развития промышленности (2022-2026) (24-29 апреля 2023 г., г. Душанбе); доклад на тему «История формирования и развития правил и дорожных знаков» на общеуниверситетской научно-теоретической конференции преподавателей и сотрудников, магистрантов, докторантов и студентов, посвященной 30-летию принятия Конституции Республики Таджикистан и Году правового просвещения (2024 г., г. Душанбе); доклад на тему «Сотрудничество Государственной автомобильной инспекции с Министерством здравоохранения в обеспечении безопасности дорожного движения» на общеуниверситетской научно-теоретической конференции преподавателей и сотрудников, магистрантов, докторантов и студентов, посвященной объявлению 2025-2030 годов Годами развития цифровой экономики и инноваций, Международному году защиты ледников и 34-летию государственной независимости Республики Таджикистан (21-26 апреля 2025 г., г. Душанбе).

Научные публикации. Содержание и основные результаты диссертации отражены в 15 научных статьях. Из этого числа 9 статей опубликованы в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан и Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации, и 6 статей изданы в других публикациях.

Структура и объем диссертации. Структура диссертации составлена на основе логики исследования и методологических

требований ВАК. Диссертация состоит из перечня условных сокращений и обозначений, введения, трех глав (девяти параграфов), заключения, рекомендаций по практическому использованию результатов исследования, списка литературы (источников), списка научных публикаций соискателя. Общий объем диссертации составляет 259 страниц компьютерного текста.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении обосновываются актуальность и степень разработанности темы, показана ее связь с научными программами. В общей характеристике определены цель, задачи, объект и предмет, методы, эмпирическая база, научная новизна, основные положения, выносимые на защиту, а также значимость результатов исследования.

В первой главе диссертации, озаглавленной «Теоретические и историко–правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения», глубокому научному изучению подвергнуты фундаментальные вопросы понятия, социально–правовой сущности, приоритетных направлений государственной политики и исторической эволюции Государственной автомобильной инспекции в Республике Таджикистан.

В первом параграфе данной главы – «Понятие и социально–правовая сущность безопасности дорожного движения» – автор рассматривает феномен безопасности движения с точки зрения историко–теоретической эволюции и как ключевой элемент общественной безопасности. В исследовании подчеркивается, что в современных условиях данная проблема вышла за узкие технические рамки эксплуатации автомобиля и превратилась в глобальную социальную проблему. Для обоснования этого утверждения автор опирается на официальную международную статистику, цитируя отчет Всемирной организации здравоохранения, согласно которому ежегодно в результате дорожно–транспортных происшествий погибает около 1,35 миллиона человек, и дорожно–транспортный травматизм остается главной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет. Более половины смертельных исходов приходится на уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов и пользователей двух– и трехколесных транспортных средств с двигателем [48].

В процессе теоретического изучения диссертант разделяет формирование понятия безопасности дорожного движения на несколько научных этапов, включая этап первоначальной статистики, психолого–энергетический, системный и современный этап «Безопасной системы» (Vision Zero). При анализе начального этапа отмечается, что «одной из фундаментальных работ является статья Р. Дж. Смида "Some Statistical Aspects of Road Safety Research",

опубликованная в 1949 году в Journal of the Royal Statistical Society, в которой проанализирована связь количества погибших с численностью населения и количеством зарегистрированных транспортных средств» [34, с. 18]. Одновременно для объяснения механизмов предупреждения аварий уделено внимание энергетической теории Дж. Гибсона, согласно которой травма признается «результатом нежелательной или избыточной передачи механической, тепловой, химической или электрической энергии» [33, с. 81]. Анализ «матрицы Хэддона» показывает, что современный подход заменил поиск одного виновника анализом цепи факторов (до аварии, во время аварии и после аварии).

Важная часть параграфа посвящена анализу действующего законодательства Республики Таджикистан. Автор выражает критическое отношение, опираясь на статью 1–го Закона Республики Таджикистан О дорожном движении» от 17–го мая 2018 года №1533, которая определяет дорожное движение как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах автомобильных дорог [2]. Научная новизна данного раздела проявляется в выявлении несовершенства понятийного аппарата законодательства, а именно смешения категорий «результат» и «процесс». В Законе обеспечение безопасности дорожного движения толкуется как комплекс правовых, социальных, образовательных, контрольных, агитационно–пропагандистских, инженерно–технических и иных мер, направленных на предупреждение дорожно–транспортных происшествий и смягчение тяжести их последствий [2]. В целях совершенствования нормативной базы диссертант предлагает признать и закрепить в законодательстве безопасность дорожного движения как «юридически, организационно и технически обеспеченное состояние системы дорожного движения», а обеспечение безопасности – как «непрерывную, целенаправленную и скоординированную деятельность государственных органов... по предупреждению происшествий».

Второй параграф первой главы озаглавлен «Теоретические и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения как приоритетное направление государственной политики». Автор исследует транспортную безопасность как фундаментальное условие реализации конституционных прав граждан. Подчеркивается, что гарантия безопасности на дорогах непосредственно опирается на статьи 18 и 24 Конституции страны. Как отмечается в исследовании: Вторая глава Конституции, озаглавленная "Права, свободы, основные обязанности человека и гражданина", определяет концептуальную основу общественной безопасности. Также статья 24

Конституции устанавливает право граждан на свободное передвижение [1]. В связи с этим данный вопрос является неотъемлемой частью социально–экономической политики и национальной безопасности Таджикистана.

Разрушительное влияние дорожно–транспортных происшествий на экономику и демографию автор доказывает на основе конкретных цифр. В глобальном масштабе экономический ущерб от ДТП для стран мира весьма значителен: в развитых странах ежегодные расходы составляют от 1 до 3% Валового внутреннего продукта (ВВП); в развивающихся странах этот показатель еще выше, а общие ежегодные потери в мировой экономике составляют около 600 миллиардов евро [7, с. 17]. На национальном уровне ситуация также вызывает серьезную тревогу. Опираясь на официальный отчет Министерства внутренних дел, диссертант отмечает, что «...в 2025 году на территории страны зарегистрировано 1373 дорожно–транспортных происшествия. В результате 643 человека погибли, а 1542 человека получили различные телесные повреждения» [43]. Данная статистика убедительно доказывает, что традиционные (реактивные) меры контроля больше не приносят желаемых результатов.

Для решения данной проблемы диссертант предлагает внедрить в Таджикистане передовой мировой опыт. Следует отметить, что на современном этапе лишь ряд развитых государств мира смогли приблизиться к стратегическим показателям концепции "Нулевой смертности" (Vision Zero), которая впервые была принята в 1997 году в Швеции. Конечной целью данной концепции является сведение к нулю количества погибших на автомобильных дорогах [31, с. 115]. Управление этим процессом со стороны государства, по мнению автора, реализуется в двух аспектах: широком (координация инфраструктуры) и узком. Узкий аспект включает деятельность уполномоченных органов исполнительной власти (в том числе Министерства внутренних дел, его структурных подразделений и должностных лиц) на основе учета, проверки соблюдения правил дорожного движения и ограничений, установленных нормативными правовыми актами [30, с. 67–68]. В качестве научного предложения подчеркивается, что финансирование безопасности дорожного движения должно расцениваться не как «расходы», а как «инвестиции в человеческий капитал», а разрабатываемые государственные программы должны приобрести активно–превентивный характер.

Третий параграф первой главы озаглавлен «Периодизация истории становления и развития Государственной автомобильной инспекции в Таджикистане», где впервые в отечественной юридической науке проведен комплексный институциональный

анализ данного ведомства с 1930 по 2026 год. Критикуя предыдущие общие модели, в частности подход, при котором развитие государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения делится на имперский, советский и постсоветский этапы [27, с. 41–49], автор предлагает новую 7–этапную модель периодизации, основанную на пяти научных критериях (изменение подчиненности, принятие фундаментальных актов, структура, функции и цифровизация).

Анализ начинается с этапа первоначального формирования (1924–1936 гг.), при этом в качестве поворотного момента признается принятие ключевого документа – Постановления от 3–го июля 1936 года №1182, которым «утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче–крестьянской милиции» [22, с. 167]. Диссертант подробно изучает роль ГАИ в период Великой Отечественной войны и в послевоенное время, определяя, что деятельность ГАИ и ОРУД в период 1941–1945 годов оценивается как пример интеграции различных структур для решения сложных транспортных задач военного времени [32, с. 55–57]. Переход к периоду Государственной независимости (1991–2005 гг.) завершается формированием национальной правовой базы, в том числе Законом Республики Таджикистан от 4–го ноября 1995 года «О дорожном движении» [3], закрепившим за органом статус ключевого самостоятельного ведомства.

Наибольшая научная новизна данного параграфа посвящена седьмому этапу (2006–2026 гг.), который охарактеризован как период технической модернизации и цифровизации. Автор отмечает, что основной причиной данной реформы является беспрецедентный рост транспортного парка: «Если в 2006 году в республике было зарегистрировано 234 189 транспортных средств [37, с. 45], то к 1 – го марта 2024 года этот показатель достиг 666 074 единиц [41], а к 1– го января 2025 года – 701 231 единицы» [40]. В этот период метод ручного контроля сменился цифровым управлением, начало которому было положено запуском проекта автоматизированной системы управления «Безопасный город» (Шаҳри бехатар) в 2013 году. В 2026 году этот процесс достиг своего апогея: «В Душанбе было задействовано 315 камер, 63 радара и 43 камеры распознавания лиц (на 115 перекрестках). С марта 2026 года посредством камер налажена автоматическая проверка наличия страховки и технического осмотра. Проект вышел за пределы столицы и в 2026 году был реализован в городе Бохтар» [42].

На основе данного анализа автор выдвигает ряд научно–практических предложений. В частности, обосновывается необходимость разработки специального перспективного акта для

интеграции контрольной системы на республиканском уровне, внесения в законодательство отдельной главы «Порядок использования автоматических средств искусственного интеллекта» и создания «Центра анализа рисков» в структуре центрального аппарата ГАИ для управления большими данными (Big Data).

Во второй главе диссертации, озаглавленной «Поэтапное становление и развитие органов Государственной автомобильной инспекции в Таджикистане», подвергнут глубокому научному анализу процесс возникновения, исторического развития, правовой эволюции, а также структурно–функциональной модернизации органов Государственной автомобильной инспекции с начала XX века до современности.

Первый параграф второй главы озаглавлен «Возникновение и становление Государственной автомобильной инспекции в Советском Таджикистане (1924–1991 гг.)». Опираясь на уникальные архивные материалы, автор пересматривает историю появления автомобильного транспорта и системы его контроля в Таджикистане. Научная новизна данного раздела выражается в том, что диссертант опровергает прежние гипотезы о ввозе первых автомобилей на территорию Таджикистана в 1914 или 1922 годах и неопровержимыми фактами доказывает, что этот процесс начался еще в 1909 году. Приводя архивные данные, автор подчеркивает, что согласно архивным сведениям, 1–го января 1909 года житель города Ташкента Г. А. Могилин официально обратился в управление города Худжанда с прошением об организации автомобильного сообщения по маршруту город Худжанд – железнодорожная станция Исписар [28, с. 185]. Данное открытие свидетельствует о том, что потребность в регулировании дорожного движения в стране возникла гораздо раньше.

В исследовании отражен процесс постепенного формирования ГАИ, который начался с общих функций волостной милиции в 1924 году, а затем, в 1931 году, преобразовался в Отдел регулирования уличного движения (ОРУД). Качественный переход и официальное учреждение ГАИ как самостоятельного ведомства приходятся на 1936 год. В диссертации отмечается, что именно постановлением СНК СССР от 3–го июля 1936 года было утверждено «Положение о ГАИ Главного управления рабоче–крестьянской милиции НКВД СССР» [22, с. 167], и данный орган был включен в состав органов внутренних дел.

В процессе исследования диссертант рассматривает роль ГАИ в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) и доказывает, что на этом этапе ведомство выполняло важную задачу по мобилизации техники для фронта, и деятельность ГАИ и ОРУД в

период 1941–1945 годов оценивается как пример интеграции различных структур для решения сложных транспортных задач военного времени [32, с. 55–57]. В послевоенный период и вплоть до распада Советского Союза (50–80–е годы) ГАИ в Таджикистане превратилась в мощное инженерно–техническое ведомство. Пиком технологического развития в советскую эпоху автор считает внедрение Автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) в городе Душанбе (1988 г.) и предлагает широко использовать этот исторический опыт для развития современных проектов «Умного города».

Второй параграф второй главы озаглавлен «Историко–правовые основы и особенности деятельности ГАИ в первые годы Государственной независимости», где подвергнуты анализу чувствительный и трагический период новейшей истории страны (1991–1997 гг.) и роль органов ГАИ в защите конституционного строя. Автор, характеризуя сложную ситуацию того времени, отмечает, что вследствие гражданской войны: В регионах, где велись боевые действия, особенно в бывшей Курган–Тюбинской области (ныне Хатлонская область) и районах республиканского подчинения, промышленная, транспортная и коммуникационная инфраструктура превратилась в руины [25, с. 28].

В этих чрезвычайных условиях деятельность ГАИ вышла за рамки сугубо регулирования дорожного движения и превратилась в один из ключевых инструментов обеспечения национальной безопасности. Диссертант доказывает, что в 1995 – 1997 годах личный состав ГАИ, неся службу на стационарных постах и участвуя в специальных операциях, внес неоценимый вклад в разоружение незаконных вооруженных формирований и борьбу с терроризмом. Героизм сотрудников ведомства, в том числе майора милиции Мулло Нурова, отмечается как высший пример преданности Родине. Анализ показывает, что именно в этот сложный период возникла необходимость создания национальной правовой базы. Как подчеркивает диссертант: С осознанием этой необходимости и в целях законодательного урегулирования деятельности органов ГАИ, 4 – ноября 1995 года был принят Закон Республики Таджикистан "О дорожном движении" [3].

Научный вывод данного параграфа заключается в том, что органы ГАИ в кризисные годы приобрели характер многовекторного силового ведомства. Автор предлагает внедрить оперативно – служебный опыт ГАИ в условиях гражданской войны в качестве специального учебного модуля в процесс обучения в Академии МВД Республики Таджикистан.

Третий параграф второй главы озаглавлен «Историко – .правовой и структурно – функциональный анализ Центрального аппарата Управления Государственной автомобильной инспекции МВД Республики Таджикистан в период независимости». В данном разделе диссертант исследовал современную структуру и функциональные задачи Центрального аппарата ГАИ в условиях беспрецедентного роста транспортного парка. Автор, опираясь на точную статистику, демонстрирует этот рост следующим образом: «Если в 2006 году в республике было зарегистрировано 234 189 транспортных средств [37, с. 45], то к 1 – го марта 2024 года этот показатель достиг 666 074 единиц [41], а к 1–го января 2025 года – 701 231 единицы» [40].

В этой связи детально оценена деятельность каждого отдела Центрального аппарата. Рассмотрена деятельность Отдела программного обеспечения в реализации системы «Безопасный город» (Шаҳри бехатар) и Регистрационно–экзаменационного отдела во внедрении современных документов. Подчеркивается, что важным достижением в период независимости является внедрение с 2014 года биометрического водительского удостоверения. Данная мера была реализована в соответствии с Венской конвенцией (1968 г.) и предоставила гражданам возможность беспрепятственного управления транспортом в странах–участницах [52].

Особое внимание автор уделил нерешенным проблемам, в частности коррупционным факторам и необходимости очищения рядов органов внутренних дел. В исследовании проанализирован процесс аттестации и кадровой реформы 2024–2025 годов и приводится следующая цитата: В целях обеспечения эффективности деятельности ведомства и проведения структурных реформ, в январе 2024 года Президент Республики Таджикистан уважаемый Эмомали Рахмон подписал соответствующий Указ, на основании которого численность сотрудников ГАИ была сокращена на 30 процентов [49].

В заключении данного параграфа диссертант выдвигает ряд конкретных научно–практических предложений: полный перевод процесса регистрации и приема экзаменов в электронный формат (исключающий человеческий фактор), внедрение системы оценки деятельности инспекторов на основе Ключевых показателей эффективности (KPI), а также внесение изменений в строительные нормы и правила (СНиП) с целью создания аварийных съездов (улавливающих тупиков) для большегрузного транспорта на горных трассах. Кроме того, рекомендуется создание единого аналитического центра с использованием искусственного интеллекта (AI) и больших данных (Big Data) для прогнозирования аварийности.

В третьей главе диссертации, озаглавленной «Современное состояние, практические проблемы и перспективы развития деятельности органов ГАИ в Республике Таджикистан», глубокому научному анализу подвергнуты вопросы эволюции отраслевого законодательства, цифровизации государственного контроля посредством системы «Безопасный город» (Шаҳри бехатар) и возможности внедрения передового международного опыта в современных условиях страны.

Первый параграф третьей главы озаглавлен «Становление и развитие системы законодательства в сфере безопасности дорожного движения в период государственной независимости Республики Таджикистан (1991–2026 гг.)», в котором автор исследовал процесс перехода отраслевого законодательства от ограниченной административно–контрольной модели к всеобъемлющей межотраслевой системе. Диссертант с научной точки зрения периодизировал историю формирования нормативной правовой базы отрасли на пять логических этапов: от этапа закладки национальных основ (1991–1997 гг.), институционального формирования (1998 – 2008 гг.), этап совершенствования механизмов технического, медицинского и информационного регулирования (2009–2017 гг.), этапов кодификации (2018–2021 гг.) и цифровизации и стратегического планирования (2022–2026 гг.). Научная новизна данного раздела выражается в оценке концептуальной эволюции законодательства. Автор доказывает, что принятие нового отраслевого Закона в 2018 году изменило парадигму управления. Как подчеркивает диссертант, опираясь на законодательный источник: Настоящий Закон определяет организационные, правовые, экономические и социальные основы дорожного движения и направлен на обеспечение безопасности дорожного движения [2]. Данная норма свидетельствует о том, что государство стало признавать обеспечение безопасности не только как соблюдение правил, но и как комплексную систему управления, инженерии, финансов и медицины.

В процессе исследования диссертант уделил серьезное внимание проблеме коллизий и практическим трудностям действующего законодательства. В частности, анализ показал, что в институте государственного технического осмотра наблюдается смешение административно–финансовых функций (проверка уплаты налогов) с сугубо техническим контролем, что препятствует достижению основной цели – реальной диагностике безопасности. На основе проведенного анализа автор выдвинул ряд конкретных законодательных предложений: четко разграничить в Законе Республики Таджикистан «О дорожном движении» понятия

«безопасность дорожного движения» (как состояние) и «обеспечение безопасности» (как деятельность); исключить процедуру проверки уплаты налогов из процесса технического осмотра; отменить бумажный талон учета нарушений и перейти к единому электронному реестру; а также внедрить на законодательном уровне обязательный институт независимого аудита безопасности дорог.

Второй параграф третьей главы озаглавлен «Возникновение и развитие правового регулирования системы "Безопасный город" (Шаҳри бехатар) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения», в котором рассматривается беспрецедентный опыт цифровизации государственного контроля и переход к модели «электронного правительства». Автор проанализировал процесс формирования данной системы от начального этапа (2013 год в городе Душанбе) до ее превращения во всеобъемлющую национальную инфраструктуру, охватывающую областные центры и концепцию «Умный город» (2023–2026 гг.). Исследование доказывает, что внедрение автоматизированной системы контроля значительно снизило человеческий фактор при фиксации правонарушений и минимизировало коррупционные риски в органах Государственной автомобильной инспекции. В то же время психологический эффект паноптикума (постоянного контроля) способствовал неуклонному снижению уровня аварийности и грубых нарушений правил.

Диссертант уделил особое внимание двойственному и многовекторному характеру данной системы, доказывая, что она вышла за рамки контроля дорожного движения. Как цитируется в исследовании на основе официальных источников: Стратегическое значение проекта "Безопасный город" (Шаҳри бехатар) не ограничивается только регулированием дорожного движения; согласно анализу, около 60 процентов потенциала этой системы направлено на охрану общественного порядка, а также на предупреждение и раскрытие преступлений [29, с. 3].

В заключительной части параграфа, с учетом внедрения технологий искусственного интеллекта (распознавание лиц, автоматическая проверка страховых и технических документов с 2026 года), автор обосновывает необходимость совершенствования административного законодательства. В частности, предлагаются: принятие нового государственного стандарта по криптографической защите персональных данных; придание официального статуса административного доказательства видеоматериалам, направленным через мобильное приложение «Активный гражданин»; а также усиление прокурорского надзора в целях предотвращения незаконного удаления данных из базы контрольной системы.

Третий параграф третьей главы озаглавлен «Реформы и опыт деятельности Государственной автомобильной инспекции в зарубежных странах и перспективы развития ГАИ в Республике Таджикистан». В нем диссертант, используя метод сравнительно–правового анализа, изучил опыт передовых государств (Японии, Великобритании, Швейцарии, Норвегии, Швеции). Основная новизна данного раздела заключается в научном обосновании необходимости перехода от традиционной модели «обвинения водителя» к международной парадигме «Нулевой смертности» (Vision Zero). Эта концепция основана на том, что человек в процессе движения совершает ошибки, следовательно, дорожная инфраструктура и система контроля должны проектироваться таким образом, чтобы эти ошибки не приводили к фатальным последствиям. Автор проанализировал опыт Швеции (дороги типа 2+1 с тросовыми барьерами), Швейцарии (уголовная ответственность инженеров–проектировщиков) и Японии (комплексное правовое воспитание с дошкольного возраста).

Особое внимание диссертант уделил успешной модели скандинавских стран. Опираясь на международные исследования, в тексте отмечается: «Согласно методологии Института экономики транспорта (TØI), снижение дорожно–транспортных происшествий достигается путем комплексного воздействия на три ключевых фактора: 1. Развитие общественного транспорта и пешеходной инфраструктуры в целях снижения использования личного транспорта; 2. Введение строгих ограничений скорости, освещение дорог и борьба с вождением в состоянии опьянения; 3. Обязательное использование средств пассивной безопасности. и совершенствование стандартов автомобилестроения» [47].

На основе данного анализа диссертант выдвинул фундаментальные предложения для Республики Таджикистан: разработка и принятие Национальной стратегии безопасности дорожного движения на основе концепции «Нулевой смертности»; снижение ограничения скорости до 30 км/ч в густонаселенных районах с использованием физических элементов успокоения движения (traffic calming); криминализация (привлечение к уголовной ответственности) случаев грубого и опасного превышения скорости; а также трансформация органов ГАИ из сугубо карательного ведомства в превентивную аналитическую структуру.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплексное исследование исторических, теоретических и правовых основ становления и развития Государственной автомобильной инспекции в Республике Таджикистан позволило сформулировать ряд научно–теоретических выводов:

1. В отечественной юридической науке доказано, что в современных условиях подход к пониманию понятия «безопасность дорожного движения» должен быть пересмотрен. Она не должна рассматриваться исключительно как набор технических правил или система регулирования движения. Безопасность дорожного движения является сложной категорией общественной безопасности и межотраслевого права, выступая неотъемлемым элементом национальной безопасности Республики Таджикистан [5–А].

Учитывая, что дорожно–транспортные происшествия создают непосредственную угрозу демографическому и экономическому потенциалу государства (ущерб от них в развивающихся странах составляет более 3% Валового внутреннего продукта), данная сфера олицетворяет конституционную гарантию права на жизнь и свободное передвижение. В связи с этим предлагается на законодательном уровне, в том числе в Законе Республики Таджикистан «О дорожном движении», признать и закрепить данное понятие не как мероприятие, а как «состояние правовой защищенности участников дорожного движения от реальных и потенциальных угроз».

2. На основе материалов Центрального государственного архива Республики Таджикистан подвергнута научному пересмотру история ввоза транспорта и формирования контрольной системы в стране. Достоверные факты доказывают, что первые автомобили были завезены на территорию Таджикистана (Худжандский уезд) еще в 1909 году. Процесс формирования ГАИ прошел логическую эволюцию от выполнения общих функций в составе волостной милиции (1924 год) до специализированного ведомства (1936 год) и межведомственного координационного центра [2–А].

Исследование показало, что в период независимости, особенно в кризисные годы (1992–1997 гг.), ГАИ вышла за рамки сугубо контрольного органа, выполняя функции многовекторного правоохранительного ведомства, и стала одним из ключевых рычагов защиты конституционного строя и борьбы с организованной преступностью. На современном этапе данное ведомство представляет собой сложную многофункциональную структуру, сочетающую административный, технический и инженерный контроль безопасности [3–А].

3. В настоящем исследовании впервые в рамках законодательства Республики Таджикистан обоснована категория «добровольного риска». Статистический анализ (в частности, данные за 2025 год) свидетельствует, что более 60% дорожно–транспортных происшествий со смертельным исходом происходят именно по вине «человеческого фактора» (превышение скорости, управление в состоянии опьянения, спешка). Это указывает на то, что правонарушения чаще совершаются не из–за незнания правил, а в силу поведенческих привычек и низкого уровня правовой культуры [5–А].

Подобная ситуация диктует необходимость формирования нового направления правовой профилактики – «правовой психологии водителя». Практика доказала, что исключительно путем ужесточения административных наказаний (реактивная или карательная модель) стабилизировать ситуацию невозможно. Следовательно, переход к модели «активной превенции» и внедрение непрерывных образовательных программ, начиная с дошкольных учреждений и заканчивая высшей ступенью образования, является неизбежным и обязательным.

4. Внедрение и развитие проекта «Безопасный город» (Шаҳри бехатар) в 2012–2026 годах оценивается как институциональная революция в системе государственного управления. Переход к всеобъемлющей концепции «Умный город» с привлечением технологий искусственного интеллекта (таких как распознавание лиц и автоматическая проверка документов) фундаментально изменил модель контроля. Этот процесс свел к минимуму влияние человеческого фактора и снизил коррупционные риски в органах ГАИ [1–А].

Наиболее важным достижением является формирование в общественном сознании психологического эффекта «паноптикума» (чувства постоянного и неотвратимого контроля), который активизировал механизм саморегуляции в поведении граждан. Одновременно потенциал этой системы вышел за рамки регулирования дорожного движения, и более 60% ее мощностей мобилизовано для предотвращения и раскрытия общеуголовных преступлений и охраны общественного порядка, что многократно повысило эффективность правоохранительных органов [1–А].

5. Сравнительный анализ транспортной инфраструктуры передовых стран (Скандинавия, Швейцария, Япония, Великобритания) доказал, что Республика Таджикистан должна отказаться от традиционной модели «обвинения участника движения». Международная концепция «Vision Zero» (Нулевая смертность), которая должна быть закреплена в качестве высшей

стратегической цели в нормативных правовых актах страны, опирается на принцип, что человеческая ошибка на дороге является неизбежным явлением.

В связи с этим ответственность за обеспечение безопасности должна быть распределена между водителями, проектировщиками дорог и производителями транспортных средств. Внедрение инновационных инженерных решений, таких как строительство дорог типа «2+1» с тросовыми барьерами и ликвидация «черных пятен» (очагов аварийности) посредством анализа искусственного интеллекта, делает инфраструктуру «терпимой» к человеческим ошибкам и предотвращает фатальные последствия.

6. Традиционные и привычные методы контроля в сфере дорожного движения полностью исчерпали свой потенциал. Обеспечение устойчивой безопасности и верховенства закона на дорогах Республики Таджикистан требует глубокой межведомственной координации, инвестиций в «прощающую» инженерную инфраструктуру, абсолютной цифровизации процессов управления и формирования новой психолого–правовой культуры. Эти меры должны расцениваться не как простые бюджетные расходы, а как прямые и прибыльные инвестиции в защиту человеческого капитала государства [1–А].

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРАКТИЧЕСКОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

На основе комплексного исторического, правового и практического анализа процесса становления и развития деятельности ГАИ в Республике Таджикистан, а также с учетом изучения передового опыта зарубежных стран, в целях совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения предлагаются следующие практические рекомендации:

I. Рекомендации научно–теоретического и исторического характера

1. Предлагается в научных трудах, учебниках и монографиях по истории государства и права Республики Таджикистан официально периодизировать историю возникновения автомобильного транспорта в стране с 1909 года. Одновременно признать и широко освещать вклад местных и российских предпринимателей в создание первых маршрутов как основу возникновения транспортной инфраструктуры отрасли [2–А].

2. В целях сохранения исторической памяти и патриотического воспитания молодого личного состава, на основе архивных материалов 1936–1991 годов организовать разработку и издание «Полного исторического реестра самоотверженных сотрудников

ГАИ» (особенно тех, кто нес службу в сложных условиях навязанной гражданской войны) [2–А].

3. Принять международную концепцию (подход) «Нулевой смертности» (Vision Zero) в качестве теоретической и идеологической основы государственной политики в сфере обеспечения БДД. В отечественной юридической науке признать ответственность за дорожно–транспортные происшествия не только за водителями, но и как солидарную и равную ответственность проектирующих и дорожно–строительных ведомств.

II. Рекомендации правотворческого и законодательного характера

1. С учетом современных процессов государственного управления и цифровизации экономики внести в Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении» (от 2018 года) нормы, регулирующие интеллектуальные системы контроля дорог [9–А].

2. Разработать и утвердить Постановлением Правительства Республики Таджикистан «Национальную стратегию безопасности дорожного движения на 2025–2035 годы». Данный документ должен содержать конкретные и измеримые цели (в соответствии с критериями SMART), в том числе процентные показатели снижения смертности и травматизма [13–А].

3. Совершенствование отраслевого законодательства, Уголовного кодекса и Кодекса об административных правонарушениях Республики Таджикистан:

– Используя опыт европейских стран (в частности, Швейцарии), ввести норму уголовной ответственности за умышленное и грубое превышение скорости движения. Такое деяние должно быть отнесено к категории поведения с высокой степенью общественной опасности (приравненного к применению оружия).

– Усилить административную ответственность родителей или лиц, их заменяющих, за передачу управления транспортным средством несовершеннолетним лицам, установив максимальные штрафы и дополнительные меры.

– Конкретизировать нормы правовой ответственности дорожно–строительных инженеров и подрядчиков в случаях, когда авария произошла непосредственно из–за несоблюдения строительных стандартов, дефектов инфраструктуры и необеспечения визуальной видимости.

– Дополнить Кодекс об административных правонарушениях и Закон Республики Таджикистан «Об исполнительном производстве» нормами о порядке электронной регистрации и оперативного оповещения граждан посредством мобильных устройств (SMS–уведомления) [3–А].

4. Разработать и утвердить специальное Положение Правительства Республики Таджикистан «О порядке приема и рассмотрения видео– и фотоматериалов от граждан в качестве административного доказательства». Реализацию данного положения осуществить с интеграцией в гражданские цифровые приложения (по типу «Активный гражданин») [1–А].

5. В ведомственных нормативных актах МВД Республики Таджикистан закрепить конкретные нормы по повышению правового статуса и социальных гарантий ветеранов органов ГАИ, внесших значительный вклад в восстановление конституционного строя в 1992–1997 годах (на примере майора милиции Мулло Нурова) [13–А].

III. Рекомендации практического, организационного и инфраструктурного характера

1. Перевести все процессы оказания государственных услуг (регистрация транспортных средств, прием экзаменов и выдача водительских удостоверений) в полностью электронный формат через Единый портал. Прием практических экзаменов наладить исключительно на полностью автоматизированных автодромах, без непосредственного участия инспектора (с целью исключения человеческого фактора), с использованием случайных компьютерных алгоритмов (на примере опыта Японии) и под прямым видеоконтролем центра мониторинга МВД [1–А].

2. На базе УГАИ МВД Республики Таджикистан создать Единый республиканский центр мониторинга и управления большими данными (Big Data) с привлечением технологий искусственного интеллекта (AI). Одновременно принять и внедрить новый государственный стандарт по криптографической защите данных систем «Безопасный город» и «Умный город» [1–А].

3. Трансформировать стратегию деятельности ГАИ из формата прямого и карательного контроля в превентивно–аналитический формат. Внедрить систему оценки деятельности инспекторов на основе Ключевых показателей эффективности (KPI), где основным критерием будет не количество составленных протоколов, а реальное снижение уровня аварийности на обслуживаемом участке.

4. Совершенствование инфраструктурных стандартов (СНиП):

– Сделать обязательным создание аварийных съездов (улавливающих тупиков для грузовых автомобилей) и пунктов автоматического весового контроля на горных дорогах и затяжных спусках.

– Осуществлять проектирование дорог с учетом защитных элементов (шумовые полосы и энергопоглощающие защитные барьеры).

– На городских улицах и территориях, прилегающих к образовательным учреждениям, установить ограничение скорости до 30 км/ч с широким применением элементов успокоения движения (traffic calming), приподнятых пешеходных переходов и кольцевых пересечений [13–А].

5. Усилить систему контроля за токсичными выбросами в соответствии с международными экологическими стандартами «Euro», ограничив въезд старых и экологически опасных транспортных средств. Пересмотреть стандарты технического осмотра автомобилей с учетом специфики горных условий.

6. Активизировать деятельность Комиссии при Правительстве Республики Таджикистан по обеспечению безопасности дорожного движения с обязательным привлечением руководителей отраслевых министерств и представителей научного сообщества [3–А].

IV. Рекомендации образовательного и просветительского характера

1. В Академии МВД Республики Таджикистан разработать и внедрить в учебную программу специальный учебный модуль (или курс повышения квалификации) на основе оперативно–служебного опыта органов ГАИ в кризисные годы (включая опыт борьбы с контрабандой и терроризмом на стационарных постах).

2. В сотрудничестве с Министерством образования и науки Республики Таджикистан разработать специальную учебную дисциплину «Основы обеспечения безопасности дорожного движения и городская культура» и включить ее в учебные программы учреждений общего среднего и высшего образования.

3. Возродить и модернизировать практику обязательного обучения правилам дорожного движения в школах (с учетом положительного опыта 1970–х годов и современной японской модели). В этом процессе рекомендуется использование цифровых технологий и создание специальных пришкольных учебных площадок для практического освоения правил дорожного движения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (ИСТОЧНИКОВ)

I. Нормативные правовые акты и официальные документы:

[1]. Конститутсияи Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 6 ноябри соли 1994, бо тағйиру иловаҳои солҳои 26 сентябри соли 1999, 22 июни соли 2003 ва 22 майи соли 2016 [Захираи электронӣ]. Манбаи дастрасӣ: URL: http://mmk.tj (санаи мурочиат: 04.04.2025).

[2]. Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» аз 17 майи соли 2018, №1533 (дар таҳрири қонунҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 3 январи соли 2024, №2042 ва аз 11 феврали соли 2025, №2154) [Захираи электронӣ]. Манбаи дастрасӣ: https://mmih.tj/SEARCH/DocumentView?DocumentId=131703 (санаи мурочиат: 13.09.2026).

[3]. Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи ҳаракат дар роҳ» аз 4 ноябри соли 1995, №195 [Матн] // Маҷмуи санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ дар самти бехатарии ҳаракат дар роҳ. – Душанбе : Ирфон, 2017. – 282 с.

[4]. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» // Рӯзномаи «Ҷумҳурият» : Нашрияи расмии Ҷумҳурии Тоҷикистон. – 2023. – 28 декабр [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://jumhuriyat.tj/2306– paemi– prezidenti– umurii– toikiston– mutaram– jemomal– ramon– dar– borai– samtoi– asosii– siesati– dohil– va– horiii– umur– shari– dushanbe– 28– umi– dekabri– soli– 2023.html (санаи мурочиат: 20.06.2026).

[5]. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» // Вазорати корҳои хориҷии Ҷумҳурии Тоҷикистон : Сайти расмӣ. – 2021. – 21 декабр [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://www.mfa.tj/tg/main/view/9389/pajomi– prezidenti– tojikiston– peshvoi– millat– dar– borai– samthoi– asosii– sijosati– dokhili– va– khorijii– jumhuri (санаи мурочиат: 20.06.2026).

II. Монографии, учебники и учебные пособия:

[6]. Белокуров, В.П. История Государственной инспекции безопасности дорожного движения [Текст]: текст лекций / В.П. Белокуров, Р.А. Кораблев, Ю.И. Трофимов, Д.В. Лихачев. – Воронеж: ВГЛТУ, 2015. – 131 с.

[7]. Блинкин, М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции [Текст]: монография / М.Я. Блинкин, Е.М. Решетова. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. – 240 с.

[8]. Епифанов, В.В. История организации дорожного движения [Текст]: учебное пособие / В.В. Епифанов. – Ульяновск: УлГТУ, 2019. – 104 с.

[9]. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения [Текст]: учебник / Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. – 3– е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1992. – 207 с.

[10]. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения [Текст] / В.В. Лукьянов; Всесоюзный НИИ безопасности дорожного движения МВД СССР. – М., 1974. – 126 с.

[11]. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения [Текст] / В.В. Лукьянов. – 2– е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983. – 262 с. [9].

[12]. Лукьянов, В.В. Состав и квалификация дорожно– транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права [Текст] / В.В. Лукьянов. – М.: Дашков и К°, 2003. – 42 с.

[13]. Мунавваров, Ҳ. Раёсати бозрасии давлатии автомобилӣ (бахшида ба 70– солагии таъсисёбии БДА) [Матн] / Ҳ. Мунавваров. – Душанбе, 2006. – 48 с.

[14]. Назарзода, Н.Ҷ. Собиқадорони мақомоти корҳои дохилии Тоҷикистон [Матн] / Н.Ҷ. Назарзода. – Душанбе, 2022. – 544 с.

[15]. Назаров, Н. Ҷ. Организационно– правовые основы создания и развития таджикской милиции (1917– 1945 годы). Книга 1 [Текст] / Н. Назаров. – Душанбе: ЭР– граф, 2009. – 267 с.

[16]. Назаров, Н.Ҷ. Совершенствование организации и деятельности таджикской милиции (1945– 1991 гг.). Книга 2 [Текст] / Н. Назаров. – Душанбе: ЭР– граф, 2012. – 280 с.

[17]. Оқилзода, О.С. Раёсати бозрасии давлатии автомобилии ВКД Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / О.С. Оқилзода. – Душанбе: Ирфон, 2017. – 192 с.

[18]. Раҳимов, Р.Ҳ. Милитсия – ҳомии тартибот [Матн] / Р.Ҳ. Раҳимов, А.Ш. Розиқзода, Н.Ҷ. Назаров. – Душанбе: ЭР– граф, 2010. – 364 с.

[19]. Раҳматуллоев, Н. Роҳнамо барои худомӯзӣ ва сайқал додани маҳорати касбии кормандони Бозрасии давлатии автомобилӣ [Матн] / Н. Раҳматуллоев. – Душанбе: Маориф ва фарҳанг, 2010. – 80 с.

[20]. Рыбин, А.Л. История правил дорожного движения [Текст] / А.Л. Рыбин. – Издательские решения, 2017. – 338 с.

[21]. Ҳайдарзода, М. П. Раёсати бозрасии давлатии автомобилӣ ҳамчун субъекти асосии таъминкунандаи бехатарии ҳаракат дар роҳ [Матн]: дастури таълимӣ / М. П. Ҳайдарзода; ВКД ҶТ, Акад. ВКД ҶТ. – Душанбе: Матбааи РТМТ ва Н– и ВКД ҶТ, 2022. – 78 с

III. Статьи и доклады:

[22]. Войтенков, Е.А. Историко – правовой обзор становления и функционирования Госавтоинспекции в СССР (1936– 1991) [Текст] / Е.А. Войтенков // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2013. – №10 (101). – С. 166–173.

[23]. Войтенков, Е.А. Историко – правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения [Текст] / Е.А. Войтенков // Общество и право. – 2010. – №3 (30). – С. 17–28.

[24]. Войтенков, Е.А. Специфика и организационно – правовые основы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в конце XIX – начале XX века [Текст] / Е.А. Войтенков // Законность и правопорядок в современном обществе: сборник материалов V Международной научно– практической конференции. – Новосибирск, 2011. – С. 117–121.

[25]. Гафурова, Г.А. Первые шаги Республики Таджикистан на пути к выходу из транспортного тупика [Текст] / Г.А. Гафурова // Ученые записки. – 2016. – №1 (46). – С. 28–35.

[26]. Калюжный, Ю.Н. Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения [Текст] / Ю.Н. Калюжный // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – №1. – С. 56–59.

[27]. Квитчук, А. С. Обеспечение безопасности дорожного движения: основные этапы институционализации в России [Текст] / А. С. Квитчук // Вестник Санкт–Петербургского университета МВД России. – 2021. – №2 (90). – С. 41–49.

[28]. Мирбобоев, А. Русские в Худжанде [Текст] / А. Мирбобоев // Памир. – 1993. – №5–6. – С. 178–187.

[29]. Очилов, У. Амалишавии лоиҳаи «Шаҳри бехатар» [Матн] / У. Очилов // Қонун ва ҷомеа.– 2013. – 19 сентябр (№38). – 16 с.

[30]. Працко, Г.С., Смирнова, Е.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения [Текст] / Г.С. Працко, Е.С. Смирнова // Философия права. – 2012. – №4. – С. 66–71.

[31]. Тишаков, М.П. Неделя безопасности дорожного движения: история и современность [Текст] / М.П. Тишаков // Право: история и современность. – 2021. – №1 (14). – С. 115–127.

[32]. Шевченко, П.Н. Организация деятельности ГАИ и ОРУД в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. [Текст] / П.Н. Шевченко // Вестник Московского университета МВД России. – 2016. – №3. – С. 55–57.

[33]. Gibson J. J. The Contribution of Experimental Psychology to the Formulation of the Problem of Safety: A Brief for Basic Research // Behavioral Approaches to Accident Research. New York, 1961. P. 77–89.

[34]. Smeed R. J. Some Statistical Aspects of Road Safety Research // Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General). 1949. Vol. 112. No. 1. P. 1–34. DOI: 10.2307/2984177.

IV. Диссертатсии и авторефераты:

[35]. Войтенков, Е.А. Государственно–правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы [Текст]: дис. ... д–ра юрид. наук: 12.00.01 / Войтенков Евгений Алексеевич. – М., 2014. – 354 с.

[36]. Войтенков, Е.А. Организационно–правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60–х – середине 80–х гг. XX в. [Текст]: дис. . канд. юрид. наук: 12.00.01 / Войтенков Евгений Александрович. – М., 2006. – 180 с.

[37]. Гафурова Г.А. Развитие дорожного строительства и транспорта в Таджикистане в годы независимости (1991–2016 гг.): дис. канд. ист. наук: 07.00.02. – Душанбе, 2019.– 188 с.

[38]. Исмонзода, С.М. Административно – правовое регулирование контрольно– надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения Республики Таджикистан [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Исмонзода Сайфуддин Махмадкабир. – М., 2019. – 176 с.

[39]. Махмадиев Х. Х. Проблемы становления и развития деятельности Государственной автомобильной инспекции Таджикистана в новых социально–экономических условиях: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.14. – Москва, 2001. – 178 с.

V. электронный ресурсы

[40]. В Таджикистане на 10,8% увеличилось количество транспортных средств // НИАТ «Ховар». – 27 июля 2025 г. – URL: https://khovar.tj/rus/2025/07/v–tadzhikistane–na–10–8–uvelichilos–kolichestvo–transportnyh–sredstv/ (санаи мурочиат: 23.09.2026).

[41]. Дар Тоҷикистон солҳои охир шумораи мошинҳо ба таври назаррас афзоиш ёфтааст // АМИТ «Ховар». – 15 марти 2024. – URL: https://khovar.tj/2024/03/dar–to–ikiston–sol–oi–ohir–shumorai–moshin–o–ba–tavri–nazarras–afzoish–yoftaast–2/ (санаи мурочиат: 23.09.2026).

[42]. Дар шаҳри Бохтар лоиҳаи «Шаҳри бехатар» амалӣ мегардад // АМИТ «Ховар». – 25 июли 2026. – URL: https://khovar.tj/2026/07/dar–sha–ri–bohtar–loi–ai–sha–ri–behatar–amal–megardad/ (санаи мурочиат: 13.09.2026).

[43]. Наврӯз, М. Сабабҳои асосии рух додани садамаҳои нақлиётӣ кадомҳоянд? Ва ё чаро то ҳол ин вазъ нигаронкунанда боқӣ мемонад? / М. Наврӯз // АМИТ «Ховар». – 2026. – 15 март [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ:https://khovar.tj/2026/02/sabab– oi– asosii– ruh– dodani– sadama– oi– na– liyot– kadom– oyand– va– yo– charo– to– ol– in– vaz– nigaronkunanda– bo– memonad/ (санаи мурочиат: 15.03.2026). [29].

[44]. Наврӯз, М. Садамаҳои нақлиётӣ. Бо вуҷуди кам гардидани теъдоди онҳо дар соли 2024 ин масъала ташвишовар боқӣ мемонад / М. Наврӯз // АМИТ «Ховар».– 2025 [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://khovar.tj/2025/02/sadama– oi– na– liyot– bo– vu– udi– kam– gardidani– tedodi– on– o– dar– soli– 2024– in– masala– tashvishovar– bo– memonad/ (санаи мурочиат: 25.03.2025).

[45]. Наехал на пешехода и скрылся с места происшествия // Avesta.tj. – 2023. – 19 июн [Электронный ресурс]. (дата обращения: 10.05.2026). [214]. Назарзода, Н. Гражданская война и национальное единство / Н. Назарзода // Институти омӯзиши масъалаҳои давлатҳои Осиё ва Аврупо : [сомона] [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://osiyoavrupo.tj/index.php/mavodhoi – ilmi/maqolaho/item/854– nazarzoda– nosir– grazhdanskaya– vojna– i– natsionalnoe– edinstvo (дата обращения: 16.08.2022).

[46]. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире : Резолюция 74/299, принятая Генеральной Ассамблеей 31 августа 2020 года // Генеральная Ассамблея ООН : Семьдесят четвертая сессия. – 2020. – 31 августа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: file:///C:/Users/User/Downloads/A_RES_74_299– RU.pdf (дата обращения: 20.06.2026).

[47]. Риск в дорожном движении в Норвегии по сравнению с другими странами // Studopedia [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://studopedia.su/19_11528_faktori–vliyayushchie–na–kolichestvo–dtp–i–stepen–ih–tyazhesti.html (дата обращения: 15.04.2026).

[48]. Саидзода, М. Имрӯз – Рӯзи байналмилалии поси хотири қурбониёни садамаҳои нақлиётӣ. Дар нуҳ моҳи соли равон дар Тоҷикистон бар асари чунин ҳодисаҳо 290 нафар шаҳрвандон ба ҳалокат расидаанд / М. Саидзода // АМИТ «Ховар». – 2021 [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://khovar.tj/2021/11/ (санаи мурочиат: 13.05.2026).

[49]. Сардори БДА нав шуд. Акнун ҳамаи кормандони он аз аттестатсия мегузаранд // Asia–Plus [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://asiaplus.news/tg/2023/07/12/sardori–bda–nav–shud–aknun–hamai–kormandoni–on–az–attestatsiya–meguzarand/ (санаи мурочиат: 10.05.2026).

[50]. Ҳусейнова Ҷ. Ронандагон 1 млну 300 ҳазор касро куштанд [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://sssr.tj/probka– chas– pik–va– mo/ (санаи мурочиат: 25.03.2025).

[51]. Ҷаласаи Шурои амнияти Ҷумҳурии Тоҷикистон // Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон : Сайти расмӣ. – 2024. – 19 январ [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://prezident.tj/event/news/36512 (санаи мурочиат: 20.06.2026).

[52]. Шарҳи иваз намудани шаҳодатномаи ронандагӣ // АМИТ «Ховар» : Агентии миллии иттилоотии Тоҷикистон. – 2014. – 29 январ [Захираи электронӣ]. – Манбаи дастрасӣ: https://khovar.tj/2014/01/shar–1203–i–ivaz–namudani–sha–1203–odatnomai–ronandag–1251/ (санаи мурочиат: 17.05.2026).

СПИСОК НАУЧНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

а) Научные статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Президенте Республики Таджикистан:

[1–А]. Хабибов С.И. Полицейские органы в северных регионах Таджикистана [Текст] / С.И. Хабибов // Академический юридический журнал. – 2019. – № 3 (31). – С. 195–198. – ISSN 2305–0535 (на таджикском языке).

[2–А]. Хабибов С.И. Инспекция порядка в Бухаре и Восточной Бухаре [Текст] / С.И. Хабибов // Доклады Академии наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – 2019. – № 3 (007). – С. 56–60. – ISSN 0002–0000 (на таджикском языке).

[3–А]. Хабибов С.И. Учреждение и деятельность следственного отдела [Текст] / С.И. Хабибов // Доклады Академии наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – 2019. – № 4 (008). – С. 158–163. – ISSN 0002–0000 (на таджикском языке).

[4–А]. Хабибов С.И. Роль следственных органов в раскрытии дорожно–транспортных происшествий [Текст] / С.И. Хабибов // Академический юридический журнал. – 2021. – № 3 (39). – С. 186–190. – ISSN 2305–0535 (на таджикском языке).

[5–А]. Хабибов С.И., Назарзода Н.Дж., Становление и развитие деятельности «Безопасного города» (Шахри бехатар) в обеспечении безопасности дорожного движения на дорогах города Душанбе [Текст] / С.И., Хабибов Н.Дж. Назарзода // Вестник Таджикского национального университета. – 2022. – № 3. – С. 237–245. – ISSN 2413–5151 (на таджикском языке).

[6–А]. Хабибов С.И. Понятие безопасности дорожного движения согласно правовым источникам [Текст] / С.И. Хабибов // Вестник Таджикского национального университета. – 2023. – № 1. – С. 232–238. – ISSN 2413–5151 (на таджикском языке).

[7–А]. Хабибов С.И. Историко–правовые предпосылки возникновения и развития государственной автомобильной инспекции в Советском Таджикистане [Текст] / С.И. Хабибов // Вестник Таджикского национального университета (Серия социально–экономических и общественных наук). – 2023. – № 11. – С. 277–285. – ISSN 2413–5151 (на таджикском языке).

[8–А]. Хабибов С.И. Историко–правовые предпосылки возникновения и развития государственной автомобильной инспекции в независимом Таджикистане [Текст] / С.И. Хабибов // Вестник Таджикского национального университета (Серия

социально–экономических и общественных наук). – 2024. – № 1. – С. 249–256. – ISSN 2413–5151 (на таджикском языке).

[9–А]. Хабибов С.И. Роль управления государственной автомобильной инспекции в обеспечении безопасности дорожного движения, мира, безопасности и национального единства в первые годы независимости [Текст] / С.И. Хабибов // Вестник финансов и экономики. – 2025. – № 4 (47). – С. 313–322 (на таджикском языке).

б) Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:

[10–А]. Хабибов С.И. XVI сессия Верховного Совета – основной фактор развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения [Текст] / С.И. Хабибов // Материалы республиканской научно–практической конференции, посвященной 30–летию XVI сессии Верховного Совета Республики Таджикистан на тему «Историческое значение XVI сессии Верховного Совета Республики Таджикистан в построении новой таджикской государственности» (Душанбе, 10 ноября 2022 г.). – Душанбе: Таджикский государственный институт языков имени Сотима Улугзода, 2022 (на таджикском языке).

[11–А]. Хабибов С.И. Взаимодействие органов Государственной автомобильной инспекции с государственными и общественными организациями в обеспечении безопасности дорожного движения [Текст] / С.И. Хабибов // Материалы научно–теоретической конференции профессорско–преподавательского состава и студентов Таджикского государственного университета финансов и экономики на тему «Формирование финансово–экономического механизма развития Республики Таджикистан в условиях глобализации», посвященной Годам развития промышленности (2022–2026) (Душанбе, 24–29 апреля 2023 г.). – Душанбе: Таджикский государственный университет финансов и экономики, 2023. – С. 475–477 (на таджикском языке).

[12–А]. Хабибов С.И. Достижения и развитие органов ГАИ в период независимости [Текст] / С.И. Хабибов // Материалы научно–теоретической конференции профессорско–преподавательского состава и студентов Таджикского государственного университета финансов и экономики на тему «Формирование финансово–экономического механизма развития Республики Таджикистан в условиях глобализации», посвященной Годам развития промышленности (2022–2026) (Душанбе, 24–29 апреля 2023 г.). – Душанбе: Таджикский государственный университет финансов и экономики, 2023. – С. 483–486 (на таджикском языке).

[13–А]. Хабибов С.И. История становления и развития правил и знаков дорожного движения [Текст] / С.И. Хабибов // Материалы общеуниверситетской научно–теоретической

конференции преподавателей, сотрудников, магистрантов, докторантов и студентов, посвященной 30–летию принятия Конституции Республики Таджикистан и «Году правового просвещения» (Душанбе, 2024 г.). – Душанбе, 2024. – С. 794–797 (на таджикском языке).

[14–А]. Хабибов С.И. Взаимодействие государственной автомобильной инспекции с министерством здравоохранения в обеспечении безопасности дорожного движения [Текст] / С.И. Хабибов // Сборник статей общеуниверситетской научно–теоретической конференции преподавателей, сотрудников, магистрантов, докторантов и студентов, посвященной объявлению 2025–2030 годов «Годами развития цифровой экономики и инноваций», объявлению 2025 года «Международным годом защиты ледников» и 34–летию государственной независимости Республики Таджикистан (Душанбе, 21–26 апреля 2025 г.). – Душанбе, 2025. – С. 56–60 (на таджикском языке).

[15–А]. Хабибов С.И. Историко–правовой генезис регулирования движения и обеспечения безопасности дорог в Центральной Азии: от древности до средних веков [Текст] / С.И. Хабибов // Материалы научно–теоретической конференции на тему «Юридическая наука за 75 лет: история, современные проблемы и перспективы развития», посвященной 75–летию Национальной академии наук Таджикистана (НАНТ), «Международному году правового просвещения» и «Неделе презентации науки в Национальной академии наук Таджикистана» (Душанбе, 10 апреля 2026 г.). – Душанбе: Национальная академия наук Таджикистана, 2026 (на таджикском языке).

АННОТАТСИЯ

ба диссертатсияи Ҳабибзода Сиёвуш Изатулло дар мавзуи «Ташаккул ва рушди фаъолияти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон (тадқиқоти таърихӣ–ҳуқуқӣ)» барои дарёфти дараҷаи илмии доктори фалсафа (PhD), доктор аз рӯйи ихтисоси 6D030100 – Ҳуқуқшиносӣ (6D030101 – Назария ва таърихи ҳуқуқ ва давлат, таърихи таълимот дар бораи ҳуқуқ ва давлат)

Калидвожаҳо: Бозрасии давлатии автомобилӣ, бехатарии ҳаракат дар роҳ, таърихи давлат ва ҳуқуқ, танзими ҳуқуқӣ, назорати давлатӣ, қонунгузорӣ, даврабандӣ, истиқлолияти давлатӣ, пешгирии ҳуқуқвайронкунӣ, рақамикунонӣ, шаҳри бехатар, фарҳанги ҳуқуқӣ.

Мақсади таҳқиқот. Муайян намудани қонуниятҳои ташаккул ва рушди фаъолияти Бозрасии давлатии автомобилӣ дар Тоҷикистон тавассути таҳлили маҷмуии сарчашмаҳои таърихию ҳуқуқӣ, қонунгузорӣ ва тағрибаи миллӣ ва хориҷӣ, инчунин таҳияи тавсияҳои илман асоснок барои такмили танзими ҳуқуқӣ ва фаъолияти мақомоти мазкур мебошад.

Методҳои таҳқиқот. Дар таҳқиқот усулҳои диалектикӣ, таърихӣ–ҳуқуқӣ, муқоисавӣ–ҳуқуқӣ, расмӣ–ҳуқуқӣ, оморӣ, сотсиологӣ, таҳлил, синтез, индуксия ва дедуксия истифода шудаанд. Заминаи таҳқиқотро маводи бойгонӣ, санадҳои меъёрии ҳуқуқӣ, маълумоти расмии оморӣ ва маводи амалияи фаъолияти мақомоти дахлдор ташкил медиҳанд.

Натиҷаҳои бадастомада ва навгонии илмӣ. Даврабандии ҳафтмарҳилавии ташаккул ва рушди Бозрасии давлатии автомобилӣ дар солҳои 1924–2026 пешниҳод ва асоснок гардида, таърихи пайдоиши нақлиёти автомобилӣ аз таърихи ташаккули институтсионалии ин мақомот фарқ карда шудааст. Таҳаввули мақоми ҳуқуқӣ, сохтор ва вазифаҳои он, аз ҷумла хусусиятҳои фаъолият дар солҳои 1992–1997, муайян гардидааст. Таносуби мафҳумҳои «бехатарии ҳаракат дар роҳ» ва «таъмини бехатарии ҳаракат дар роҳ» мушаххас шуда, арзёбии самаранокии фаъолияти мақомот аз рӯйи коҳиши фавт, ҷароҳатҳои вазнин ва хавфи садамаҳо асоснок гардидааст.

Тавсияҳо ва соҳаи истифода. Натиҷаҳо барои такмили қонунгузорӣ, рушди феҳристҳои электронӣ ва мубодилаи байниидоравии маълумот, таъмини кафолатҳои ҳуқуқии назорати худкор, таъсиси воҳиди таҳлилу пешгӯии садаманокӣ ва ҷорӣ намудани аудити бехатарии роҳ тавсия мешаванд.

АННОТАЦИЯ

на диссертации Хабибзода Сиёвуша Изатулло на тему «Становление и развитие деятельности Государственной автомобильной инспекции в Таджикистане (историко – правовое исследование)» на соискание ученой степени доктора философии (PhD), доктора по специальности 6D030100 – Юриспруденция (6D030101 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве)

Ключевые слова: Государственная автомобильная инспекция, безопасность дорожного движения, история государства и права, правовое регулирование, государственный надзор, законодательство, периодизация, государственная независимость, профилактика правонарушений, цифровизация, безопасный город, правовая культура.

Цель исследования. Заключается в определении закономерностей становления и развития деятельности Государственной автомобильной инспекции в Таджикистане посредством комплексного анализа историко–правовых источников, законодательства, а также национального и зарубежного опыта, наряду с разработкой научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию правового регулирования и деятельности указанного органа.

Методы исследования. В диссертационном исследовании применены диалектический, историко–правовой, сравнительно–правовой, формально–юридический, статистический и социологический методы, а также методы анализа, синтеза, индукции и дедукции. Эмпирическую и источниковую базу исследования составили архивные материалы, нормативные правовые акты, официальные статистические данные и материалы правоприменительной практики соответствующих органов.

Полученные результаты и научная новизна. Предложена и обоснована семиэтапная периодизация становления и развития Государственной автомобильной инспекции в 1924–2026 гг., в рамках которой история появления автомобильного транспорта отграничена от истории институционального становления данного органа. Выявлена эволюция его правового статуса, структуры и функций, в том числе специфика деятельности в 1992–1997 гг. Конкретизировано соотношение понятий «безопасность дорожного движения» и «обеспечение безопасности дорожного движения», а также обоснован подход к оценке эффективности деятельности органа по критериям снижения смертности, тяжкого травматизма и аварийных рисков.

Рекомендации и область применения. Результаты исследования рекомендованы для совершенствования законодательства, развития электронных реестров и межведомственного обмена данными, обеспечения правовых гарантий при автоматическом контроле, создания специального подразделения по анализу и прогнозированию аварийности, а также внедрения аудита безопасности дорожного движения.

ABSTRACT

of the dissertation by Khabibzoda Siyovush Izatullo on the topic "Formation and development of the activities of the State Automobile Inspectorate in Tajikistan (a historical-legal study)" submitted for the degree of Doctor of Philosophy (PhD) in the specialty 6D030100 – Jurisprudence (6D030101 – Theory and history of law and the state; history of doctrines on law and the state)

Keywords: State Automobile Inspection, road safety, history of state and law, legal regulation, state supervision, legislation, periodization, state independence, prevention of offenses, digitalization, safe city, legal culture.

The purpose of the research. Is to determine the patterns of formation and development of the activities of the State Automobile Inspection in Tajikistan through a comprehensive analysis of historical–legal sources, legislation, and national and international experience, as well as to develop scientifically substantiated recommendations for improving the legal regulation and operational activities of this agency.

Research methods. The dissertation employs dialectical, historical–legal, comparative–legal, formal–legal, statistical, and sociological methods, alongside methods of analysis, synthesis, induction, and deduction. The empirical and source base of the research comprises archival materials, normative legal acts, official statistical data, and materials reflecting the law enforcement practice of the relevant authorities.

Obtained results and scientific novelty. A seven–stage periodization of the formation and development of the State Automobile Inspection spanning from 1924 to 2026 is proposed and substantiated, wherein the history of the emergence of automobile transport is distinguished from the institutional formation of this agency. The evolution of its legal status, structure, and functions is identified, including the specific characteristics of its operational activities during the 1992–1997 period. The relationship between the concepts of "road safety" and "ensuring road safety" is specified, and an approach to evaluating the agency's efficiency–prioritizing the reduction of mortality, severe injuries, and accident risks–is substantiated.

Recommendations and scope of application. The research results are recommended for improving legislation, developing electronic registries and interagency data exchange, ensuring legal guarantees during automated traffic enforcement, establishing a specialized unit for accident analysis and forecasting, and implementing road safety audits.