

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY TA'LIM,
FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI
MIRZO ULUG'BEK NOMIDAGI
O'ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR
VAZIRLIGI HUZURIDAGI TALABA VA O'QUVCHILARNING
IJTIMOIY FAOLLIGINI OSHIRISH MARKAZI
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI YOSHLAR ISHLARI AGENTLIGI
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI HUQUQNI MUHOFAZA
QILISH AKADEMIYASI
O'ZBEKISTON YOSHLAR ITTIFOQI
RESPUBLIKA YOSH OLIMLAR KENGASHI
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI FANLAR AKADEMIYASI HUZURIDAGI
O'ZBEKISTONNING ENG YANGI TARIXI MASALALARI BO'YICHA
MUVOFIQLASHTIRUVCHI-METODIK MARKAZ**

“SIFATLI TA'LIM – TARAQQIYOT POYDEVORI”

**MAVZUSIDAGI II RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY
ANJUMAN TO'PLAMI**

2024-yil 10-may

“Sifatli ta'lim – taraqqiyot poydevori” mavzusidagi II Respublika ilmiy-amaliy anjuman to'plami // Toshkent, 2024-yil 10-may. – 1042 b.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 30-avgustdagi “Yoshlarni ilm-fan sohasiga jalb etish va ularning tashabbuslarini qo'llab-quvvatlash tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida”gi PQ-4433-sonli Qarori hamda Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligining 2024-yil 20-martdagi “2024-yil qo'shimcha o'tkaziladigan xalqaro va respublika miqyosidagi ilmiy va ilmiy-texnik tadbirlar to'g'risida”gi 76-son buyrug'ida belgilangan vazifalar ijrosini ta'minlash hamda 2024-yil “Yoshlar va biznesni qo'llab-quvvatlash yili” munosabati bilan O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi Mirzo Ulug'bek nomidagi O'zbekiston Milliy universiteti, O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzurdagi Talaba va o'quvchilarning ijtimoiy faolligini oshirish markazi, O'zbekiston Respublikasi Yoshlar ishlari agentligi, O'zbekiston Respublikasi Huquqni muhofaza qilish akademiyasi, O'zbekiston Yoshlar ittifoqi, Respublika Yosh olimlar Kengashi, O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi huzuridagi O'zbekistonning eng yangi tarixi masalalari bo'yicha muvofiqlashtiruvchi-metodik markaz hamkorligida 2024-yil 10-may kuni o'tkaziladigan “Sifatli ta'lim – taraqqiyot poydevori” mavzusidagi II Respublika ilmiy-amaliy anjumaniga taklif etadi.

Tahrir hay'ati:

Mansur Aytbayev	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Jamshid Yusubov	– siyosiy fanlar bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Kamoliddin Jabborov	– iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Rasul Ro'zmetov	– pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Serobjon Yuldashev	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Baxtiyor Mamasoliyev	– fizika-matematika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Surojbek Sultonov	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Jaloliddin Yusubov	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Azamat Amirov	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent;
Umid Menglikulov	– falsafa fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD);
Abdulla Ibodullayev	– katta o'qituvchi;
Bekzod Ernazarov	– katta o'qituvchi;
Akmal Raximjonov	– katta o'qituvchi;
Davron Melikuziyev	– tadqiqotchi.

Tashkiliy qo'mita kotibi:

Ulug'bek To'xtayev	– O'zbekiston Milliy universiteti xodimi;
Javohir Baxtiyorov	– O'zbekiston Milliy universiteti talabasi;
Gulnoza Esonaliyeva	– O'zbekiston Milliy universiteti talabasi;
Feruza Mustafoeva	– O'zbekiston Milliy universiteti talabasi.

Maqolalarning to'g'ri va aniqligiga mualliflar mas'uldir.

© Sifatli ta'lim – taraqqiyot poydevori

munosabatlarning jamiyat hayoti va faoliyatining barcha sohalarida, shu jumladan siyosat, iqtisodiyot, huquq, mafkura va madaniyat, ta'lim hamda ilm-fan sohalarida namoyon bo'ladigan ijtimoiy jihati ekanligi ochib berildi.¹⁶³

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi// [Elektron resurs]. -URL: <https://lex.uz/docs/-20596> (kirish sanasi: 06.12.2022).
2. “Xotin-qizlar va erkaklar uchun teng huquq hamda imkoniyatlar kafolatlari to'g'risida”gi O'zbekiston Respublikasining qonuni 2019 yil 2 sentyabrdagi O'RQ-562-son // Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi, 03.09.2019 y. [Elektron resurs]. – URL: <https://lex.uz/docs/-4494849> (kirish sanasi: 06.12.2022).
3. “2020-2030 yillarda O'zbekiston Respublikasida gender tenglikka erishish strategiyasi” loyihasi – URL: <https://senat.uz/uz/lists/view/5196> (kirish sanasi: 06.12.2022)
4. “Mehnat munosabatlarini rivojlantirishni huquqiy tartibga solishda Yangi tendensiyalari: Milliy va xorijiy tajriba” mavzusidagi ilmiy amaliy konferensiya To'plami
5. <https://cyberleninka.ru/article/n/gender-tenglik-siyosati-ustuvor-masala>

**TOSHKENT VILOYATI XALQ XO'JALIGIDA TEMIR YO'L
TIZIMINING O'RNI (1945-1990 YILLAR)**

Saidusmanov Baxrom Abdug'aniyevich
CHDPU O'zbekiston tarixi kafedrasi katta o'qituvchisi

Urushdan keyingi yillarda respublikada ishga tushirilgan 150 dan ortiq sanoat korxonalaridan Toshkent viloyatida qora metallurgiyasining to'ng'ich zavodi - Bekobod metallurgiya zavodi ishga tushirildi. Olmaliq mis eritish kombinati qurilishi boshlandi, Chirchiq kimyo kombinati kengaytirildi, Yangiyo'l gidroliz zavodlari foydalanish uchun topshirildi. Ko'mir sanoatida yangi shaxtalar, Ohangaronda ko'mirni ochiq qazib olish uchun kuchli rezervlar ishga tushirildi.

Temir yo'l stansiyalari asosan xalq xo'jaligining paxtachilik, qishloq xo'jaligi yo'nalishlariga xizmat qiladigan sohalarga yo'naltirilgan bo'lib, temir yo'llar ham paxtakor tumanlarga xizmat ko'rsatdi. Ishlab chiqarish va xalq xo'jaligi sohasida olib borilgan vazifalar natijasida Toshkent viloyatida 1945 yillarning boshlarida Toshkent-Olmazor Toshkent-Yangiyo'l Toshkent-Kuchlik kabi shahar atrofida qatnaydigan poezd marshrutlari yo'lga qo'yildi. O'sha davrlarda transport tizimida qulay sanalgan va iqtisodiy jihatdan foydali hisoblangan temir yo'l tarmoqlaridan yuk tashish ishlarida eng ko'p foydalanildi. 1946 yil 1 yanvardagi ma'lumotlar ko'ra, temir yo'ldagi paravoz parkining 28,5 foizi ta'mir qilishga vaqti o'tib ketgan holda foydanildi, paravoz parkining 15 foizi ta'mirtalab bo'lgan, ishdan chiqqanligi sababli

¹⁶³ Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг Олий Мажлис ва Ўзбекистон халиқига Мурожаатномасидан, 2022 20 декабр, <https://president.uz/uz/lists/view/5774>

ko'pgina vagonlar tashlab qo'yilgan edi. 1947 yildan boshlab quvvati 1000 ot kuchiga ega bo'lgan TE-1 seriyali, 1948 yildan boshlab esa 2000 ot kuchiga ega bo'lgan TE-2 seriyali teplovozlarning ishga tushirilib, yuk tashish birmuncha ko'paydi. Bu teplovozlarning foydali ish koeffitsienti 28 foizni tashkil qildi. Ammo bu davrda ham FD, SOE seriyali paravozlar hali ham asosiy tortuv kuchlari hisoblandi. Vagon parkining ko'p yuk sig'adigan vagonlar bilan to'ldirilganligi ham yuk oborotining ko'payishiga olib keldi. Bu tadbir poezdlar og'irligini 15 foiz kamaytirish imkonini berdi.[1]

Ikkinchi jahon urushi yillarida ko'chirib keltirilgan korxonalar va ularning urushdan keyingi yillarda respublikada qolib ishga tushirilishi keyin ishga tushirilgan korxonalarda 1958 yilda sanoat ishlab chiqarishining hajmi 1950 yildagiga nisbatan qariyb ikki baravar ko'paydi. 1945 yillarning boshlarida Toshkent viloyatida juda ko'p sanoat korxonalari, jumladan, Angren issiqlik elektrostansiyasi, Olmaliq mis eritish kombinati, Ohangaron-Olmaliq rudaga boy tog'larini o'zlashtirish, Chirchiq oyna zavodi ishga tushdi. Bundan tashqari Angren, Olmaliq, Quvasoy, Chirchiq, Bekobod va Toshkent viloyatining boshqa shaharlarida yangi sanoat korxonalari qurilish ishlari jadallashtirildi. Buning natijasida "1958 yilda sanoat ishlab chiqarish hajmi 1950 yilga nisbatan ikki marta ortdi." [2] Toshkent viloyatida qurilgan bu zavodlar tabiiyki, Toshkent viloyati transport tizimiga o'z ta'sirini ko'rsatdi. Ayniqsa yo'lovchi tashuvchi bir qancha mahalliy poezdlar marshruti tez rivojlanib bordi. [3] Urushdan keyingi yillarda xalq xo'jaligini rivojlantirish maqsadida qo'yilgan talablar asosida esa tub o'zgarishlar qilishga harakat qilindi. Bunda lokomotivlar quvvati oshirildi, poezdlar tig'iz qatnaydigan joylarda ikkinchi yo'llar qurildi. Respublika temir yo'l transporti butun xalq xo'jaligi bilan bir qatorda yangi bosqichga ko'tarilib, temir yo'l transportiga bo'lgan talab kun sayin ortib bordi. [4] Eskirib qolgan parovozlar o'rniga elektrovoz va teplovozlarga qo'llanildi. Xalq xo'jaligi uchun zarur yuklarni tashish, yangi sanoat korxonalari, yangi shahar va tumanlarning tashkil etilishi temir yo'l shoxobchalarini ko'paytirishni taqozo qildi va mamalakat iqtisodining asosiy qon tomiri bo'lgan, temir yo'l tizimiga bo'lgan talabni oshirdi.

O'zbekiston SSR xalq xo'jaligini tiklash va rivojlantirish davlat planining 1949 yilda bajarilish yakunlari to'g'risida O'zbekiston SSR statistika boshqarmasining axborotnomasida keltirilishcha, Toshkent temir yo'li 1949 yilda yuk ortish rejasini 101 foiz, shu jumladan: neft maxsulotlari ortish rejasini 106 foiz, ko'mir ortish rejasini 91 foiz, paxta tolasini ortish rejasini 90 foiz va paxta ortish rejasini 121 foizga bajargan. Umuman, sovet matbuotida keltirilishcha, 1949 yilda temir yo'l transportida yuk tashish 1948 yilga nisbatan 17 foiz ko'paydi va urushdan avvalgi 1940 darajasidan ancha o'sib ketdi. Temir yo'llar 1949 yilda bir kechayu-kunduzda yuk ortish rejasini 103 foizga etkazilgan. 1949 yilda bir kechayu - kunduzda ortilgan barcha yuklar 1948 yildagiga nisbatan 16 foiz, shu jumladan ko'mir ortish 11 foiz, koks ortish 17 foiz, neft va neft maxsulotlari ortish 21 foiz, ruda ortish 22 foiz, qora metallar ortish 20 foiz, qand ortish 29 foiz, mineral - binokordik materiallari ortish 26 foiz, yog'och ortish 24 foiz, o'tin ortish 20 foizga ortdi. [5]

1969 yilda O'rta Osiyo temir yo'li 65 million tonnaga yaqin turli yuklarni tashib berdi, shundan uning O'zbekiston SSRdagi bo'limlari 42 million tonnadan yuk tashidi. Umuman O'rta Osiyo temir yo'lida, shuningdek uning O'zbekiston SSR hududidagi bo'limlarida yuk oboroti 1968 yilga nisbatan ko'paydi. Lekin shunday bo'lsa ham, 1969 yilgi reja topshiriqlari yuk tashish va yuk oboroti bo'yicha birmuncha bajarilmay qoldi. 1955-1958 yillarda yo'lovchilar tashish dinamikasiga e'tibor qaratilsa mahalliy va shahar atrofiga qatnaydigan poezdlarda passajirlar tashish miqdori kamaydi. Chunki, bu davr avtomobil va havo transporti rivojlanishida tub o'zgarishlar bilan bog'liq bo'ldi. Xususan, "Toshkent zonasida passajirlar kam bo'lganligi sababli 1956 yilda Toshkent-Olmazor, Toshkent-Yangyo'l, Toshkent-Kuchlik kabi shahar atrofiga qatnaydigan olti juft poezd marshruti vaqtincha bekor qilindi. [6]

Umuman, 1966-1990 yillar Toshkent viloyati transport tizimi shakllanishida o'ziga xos o'sish davri bo'ldi. 1966-1970 yillarda Toshkent viloyatida passajirlar tashish 9 foiz miqdorida ortdi va 1967 yilda umumiy o'sish 1965 yilga nisbatan 10 foizni tashkil qildi". 1959-1965 yillarda Ohangaron sement zavodi, Ohangaron va Taxiotosh GRESi, bir qancha uy joy quruvchi kambinatlar ishga tushirilib, yangi shaharlar va shahar tipidagi pasyolkalar paydo bo'lishi, Toshkent viloyatida transport kommunikasiyasi rivojlanishini yanada jadallashtirdi. Bundan tashqari yo'lovchi passajirlarga qulaylik yaratish maqsadida transport aloqa tizimlari kommunikasiyasiga ham ijobiy o'zgarishlar amalga oshirildi. Xususan, "Mana shu davrning boshlarida 34 ta uzoqqa qatnaydigan va 4-ta mahalliy poezdlarning hammasi radiolashtirildi".

1960 yil 10-12 fevralda bo'lib o'tgan O'zbekiston Kommunistik partiyasi XV se'zdi markaziy komitet hisoboti yuzasidan rezolyusiyasida poezdlarni tuzishni zamonaviy usullarni joriy etishni ta'minlash, vagonlar oboroti 3,6 sutkagacha oshirish, teplovozlarning bir kecha kunduzda kamida 550 km yo'l bosishiga erishish, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishni yaxshilash, yangi yo'llar qurish va borlarini ta'mirlash, kompleks mexaniza-siyalashtirish, transportida mehnat intizomini yaxshilash va xavfsizlik ta'minlash ga oid buyruqlar berilganligi davriy matbuot materiallarida keltirib o'tildi. Bu ko'rsatmalar tezda amaliyotga joriy qilina boshladi. O'rta Osiyo temir yo'lining Toshkentga qarashli yo'llarida poezdlar harakat tezligi oshirildi. Vagon ta'mirlash deposida kuchli avtomat ko'tarma kran montaj qilina boshladi. natijada vagonlar g'ildiragini shu erni o'zida remont qilish imkoniyati yaratildi. Bu oyiga 30 ming rubl mablag' va qo'l mehnatini qisqartirish imkonini berdi.[7] Bu davrda temir yo'llarni zamon talabiga mos holda ta'mirlash, ularni yuk oborotini ko'paytrish, yo'lovchilarga ko'rsatiladigan xizmatlarni yaxshilash borasida ko'plab ishlar amalga oshirilgan. Turli sanalar va tantanalarga bag'ishlangan socialistik musobaqalar ham to'xtamadi. Natijada, poezd xil-larini tashkil qilish grafiklari o'sib bordi, umumiy joylarni kamaytirib, yo'lovchilarga qulay bo'lgan kupeli va yumshoq o'rindiqli joylarni ko'paytirish, madaniy xizmat ko'rsatish darajasining o'sishi kabi bir qancha qulayliklar yaratildi. Bu esa, transport tizimiga

ta'sir ko'rsatib, shahar atrofida qatnaydigan poezdlarga yo'lovchilar tashishning ortishiga sabab bo'ldi.

Xulosa o'rnida shuni aytish kerakki, Toshkent viloyati hududida temir yo'l transportining paydo bo'lishi va rivojlanishi ko'proq xalq xo'jaligi bilan bog'liq bo'ldi. Temir yo'l transportining rivojlantirilishi respublika xalq xo'jaligining ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy jihatdan rivojlanishiga muhim hissa qo'shdi. Bu xom ashyo mahsulotlarini tashib ketish va harbiy salohiyatni mustahkamlash markaz tomonidan asosiy maqsad sifatida belgilab olinishi bilan ham bog'liq bo'lgan edi. Shunga qaramay, temir yo'llarning paydo bo'lishi O'zbekiston uchun ijobiy ahamiyatga ega bo'ldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib hissa qo'shgan edi. Toshkent viloyati transporti qishloq xo'jaligiga xizmat qilish bilan birgalikda xalq xo'jalik yuklarni hamda yo'lovchilarni manzillariga tashish bo'yicha samarali natijalarga erishildi. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, Toshkent viloyatiga xos qishloq xo'jaligi transporti muntazam rivojlanib, yangi zamonaviy texnik vositalar bilan hamda ishchi-texnik xodimlar bilan ta'minlab borildi. Tadqiqotlar jarayonida chor Rossiyasi va Sovet hukumatining transport sohasida amalga oshirgan siyosati bir tomonlama bo'lganligi hamda korxonalarga zudlik bilan jo'natish va boshqa maqsadlar ko'zda tutilgan edi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. O'z MA. I 2-fond, 8-ro'yxat, 277-ish, 17-varaq.
2. Zaxritdinov.F. "O'zbekistonda passajirlar tashishning o'sishi". Bilim jamiyati. T. -1969 y. 4-bet.
3. Rayzberg B.A. Osnovi ekonomiki i predprinimatelstva. Uchebnik. – Moskva: Prosvesheniya, 1995. –S.208
4. Ubaydullaev I., Abrorov Z., Zahriddiov G'. O'zbekiston transporti. – Toshkent. O'zb. SSR Bilim jamiyati, 1968. – 11 bet.
5. Temir yo'l, suv va avtomobil transportida yuk tashishning ortishi // Qizil O'zbekiston. 1950 yil 20 yanvar.
6. O'z MA R-608-fond, 9-ro'yxat, 587-yig'ma jild, 14-varaq.
7. Karvon-ketidan karvon // Toshkent haqiqati. 1969 yil, 28 avgust.

**РОЛЬ СРЕДНЕАЗИАТСКОГО АНГЛО-РУССКОГО КОНФЛИКТА В
СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ В XIX ВЕКЕ**

Сайдатов Ойбек Гофуржонович

*Ўзбекистон миллий университети докторанти,
тарих фанлари бўйича таянч докторанти*

Современные зарубежные историки полностью отошли от локального анализа англо-русского конфликта в Средней Азии в XIX в. Они стремятся расширить рамки «большой игры» и связать его прямо с глобальными проблемами международных отношений. Английский историк, старший

Savin Y.V. O'zbekiston qurolli kuchlarida uchuvchisiz uchish apparatlari.....	502
Sotvoldiyeva N. Virtual muloqotning shaxs shakllanishiga ta'siri.....	507
Suyunova B.Sh. Mehnat sohasida gender tenglik masalarini ta'minlash.....	510
Saidusmanov B.A. Toshkent viloyati xalq xo'jaligida temir yo'l tizimining o'rni (1945-1990 yillar).....	512
Сайдатов О.Г. Роль среднеазиатского англо-русского конфликта в сфере международных отношений в XIX веке.....	515
Сайдирасулова Г.С. Маънан етук ёшларни ижтимоий-психологик жиҳатдан тарбиялашда оила муҳитининг ўрни.....	519
Сайтов А.Т. Некоторые взгляды общества на сохранение традиционных ценностей в условиях глобализационных процессов.....	523
Саломова Г.Ш. Бўлғуси кадрларнинг ижтимоий муносабатлар динамикасида танқидий тафаккур қила олиш қобилиятини ривожлантириш.....	525
Сарманов А.А. Ўзбекистонда инвестиция муҳитини шакллантириш ва ривожлантириш хусусиятлари.....	528
Сармирзаев А.А., Хабибуллаев С.С. Глобаллашув жараёнида ёшлар дунёқарашини шакллантиришда таълим ва тарбиянинг ўрни.....	532
Sulaymanova S.B. Quality education in the teaching of fine arts.....	534
Sultonaliyeva Z.Sh. Innovatsion iqtisodiyotni rivojlantirish omillari.....	536
Tilavoldiyev A.U. Kanadadagi o'zbek diasporasi tarixidan.....	539
To'raqulov I.I. "Yatt" faoliyatini yuritishda siyosiy va iqtisodiy omillar tahlili.....	541
Toshpulatova M.U. O'zbekistonda amalga oshirilgan iqtisodiy islohotlar hamda so'nggi 5 yillik makroiqtisodiy ko'rsatkichlar tahlili.....	548
Туракулова А.С. Переход от исследований к практике: развитие системы защиты прав детей, оставшихся без попечения родителей в Узбекистане.....	552
Turg'unov M.M. Aksiologik yondashuv asosida ishlab chiqilgan pedagogik texnologiya tavsifi va uning asosiy tamoyillari natijasi.....	555
To'xtayev X.P. Sifatli ta'lim-tarbiya - barkamol avlodni shakllantirishning ma'rifiy - aksiologik vositasi.....	561
Toshpulatov I.T. Ta'lim sifati – talabalarning kasbiy tayyorgarligi darajasining muhim poydevori.....	566
Толипов Ф. Ўзбекистонда гендер тенгликни таъминлашнинг айрим жиҳатлари хусусида.....	569
Туранов Д.А. Давлат ва жамият бошқаруви соҳасида амалга оширилган ислохотлар.....	574
Uralov X.B. Harbiy tayyorgarlik o'quv markazida zaxiradagi ofitserlarni tayyorlashning pedagogik sharoitlari.....	581
Usmonova. L.A., Ernazarov B.O. Sotsial hayot, ijtimoiy munosabatlar va sotsiologiya.....	587