

2025/01-02  
№(4) 34-35

ISSN 2791-3651

# Молодой специалист



Выпуск №4(34-35) 2025/01-02



TOGETHER WE REACH THE GOAL

zenodo



aerjan84@mail.ru



<http://t.me/mspeskz>



+7 705 724 97 69



Проспект Шәкәрім  
Құдайбердіұлы, д. 25/3  
г. Нур-Султан, РК

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

# **«Молодой специалист»**

Выпуск №4 (34-35) (январь-февраль, 2025)

Свидетельство о постановке на  
учет периодического печатного  
издания, информационного  
агентства и сетевого издания  
Эл № KZ26VPY00048061  
от 15 апреля 2022 г.

Главная цель журнала заключается в публикации оригинальных статей, преимущественно научного и научно-технического направления, предоставлении научной общественности, научно-производственным предприятиям, представителям бизнес-структур, а также студентам, магистрантам и докторантам вузов возможность знакомиться с результатами научных исследований и прикладных разработок по ключевым проблемам в области передовых технологий.

Задачи журнала состоят:

- в предоставлении ученым возможности публикации результатов своих исследований по научным и научно-техническим направлениям;
- достижении международного уровня научных публикаций журнала;
- привлечении внимания научной и деловой общественности к наиболее актуальным и перспективным направлениям научных исследований по тематике журнала;
- привлечении в журнал авторитетных отечественных и зарубежных авторов, являющихся специалистами высокого уровня.

Журнал размещается и индексируется на порталах eLIBRARY.RU и Google Scholar.



**“АНГРЕН – ПОП” ЭЛЕКТРЛАШТИРИЛГАН ТЕМИР ЙЎЛ ЛИНИЯСИ  
ҚУРИЛИШИ (ҚАМЧИҚ ТЕМИР ЙЎЛ ТУННЕЛИ МИСОЛИДА)**

**Рамазонов Лазизхон Хожиакбар ўғли**  
Тошкент давлат транспорт университети  
[ramazonovlazizxon@gmail.com](mailto:ramazonovlazizxon@gmail.com)

**Шермухамедов Улугбек Забиҳуллаевич,**  
Тошкент давлат транспорт университети  
техника фанлари доктори, профессор  
[ulugbekjuve@mail.ru](mailto:ulugbekjuve@mail.ru)

**Юлдашев Бахтиёр Эргашевич**  
Тошкент давлат транспорт университети  
тарих фанлари номзоди, доцент  
[baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru](mailto:baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru)

**Аннотация:** Мақолада 2013 йил 18 июнда Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПҚ – 1985-сонли “Ангрен – Поп электрлаштирилган темир йўл линиясини қурилишини ташкил этиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2012 йил 15 августдаги 547-сонли буйруғи асосида “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линияси қурилишини ташкил этиш борасидаги чора-тадбирлар ва саъй-ҳаракатлар қисқача таҳлил қилинган.

**Калит сўзлар** “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти, “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линияси, “China Railway Tunnel Group Co. Ltd” компанияси, Қамчиқ темир йўл тоннели, “DB International GmbH” компанияси.

**СТРОИТЕЛЬСТВО ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ЛИНИИ “АНГРЕН – ПОП” (НА ПРИМЕРЕ ТОННЕЛЯ КАМЧИК)**

**Рамазонов Лазизхон Хожиакбарович**  
Ташкентский государственный университет транспорта  
[ramazonovlazizxon@gmail.com](mailto:ramazonovlazizxon@gmail.com)

**Шермухамедов Улугбек Забиҳуллаевич**  
Ташкентский государственный университет транспорта  
Доктор технических наук, профессор  
[ulugbekjuve@mail.ru](mailto:ulugbekjuve@mail.ru)

**Юлдашев Бахтиёр Эргашевич**  
Ташкентский государственный университет транспорта  
Кандидат исторических наук, доцент  
[baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru](mailto:baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru)



**Аннотация:** В статье кратко анализируются меры и усилия по организации строительства электрифицированной железнодорожной линии “Ангрен – Пап” на основании Постановления Президента Республики Узбекистан от 18 июня 2013 года № ПП-1985 “О мерах по организации строительства электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап”, а также Приказа Кабинета Министров Республики Узбекистан № 547 от 15 августа 2012 года.

**Ключевые слова:** Акционерное общество “Ўзбекистон темир йўллари”, электрифицированная железнодорожная линия “Ангрен – Пап”, компания “China Railway Tunnel Group Co. Ltd”, Камчикский железнодорожный тоннель, компания “DB International GmbH”.

### CONSTRUCTION OF THE ELECTRIFIED RAILWAY LINE “ANGREN – POP” (ON THE EXAMPLE OF THE KAMCHIK TUNNEL)

**Ramazonov Lazizhon Khojiakbarovich**

Tashkent state university of transport

[ramazonovlazizxon@gmail.com](mailto:ramazonovlazizxon@gmail.com)

**Shermukhamedov Ulugbek Zabikhullaevich**

Tashkent state university of transport

Doctor of technical sciences, Professor

[ulugbekjuve@mail.ru](mailto:ulugbekjuve@mail.ru)

**Yuldashev Bakhtiyor Ergashevich**

Tashkent state university of transport

Candidate of historical sciences, Associate professor

[baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru](mailto:baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru)

**Annotation:** The article briefly analyzes the measures and efforts taken to organize the construction of the electrified railway line "Angren – Pop" based on the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated June 18, 2013, No. PP-1985 "On Measures for Organizing the Construction of the Electrified Railway Line Angren-Pop," as well as the Resolution of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan No. 547 dated August 15, 2012.

**Keywords:** Joint-Stock Company "Uzbekiston Temir Yullari", Electrified Railway Line "Angren – Pop", China Railway Tunnel Group Co. Ltd, Kamchik Railway Tunnel, DB International GmbH.

### КИРИШ

Бугунги кунда транспорт-коммуникация тизимида темир йўл транспорти алоҳида ўринга эгадир. Иқтисодиётнинг асосий алоқа воситаси сифатида у Ўзбекистон учун янада катта аҳамият касб этади. Зеро, темир йўл транспорти республикаимизнинг энг олис туманлари ҳамда аҳоли манзилгоҳларини ўзаро пухта боғлаб туради, халқаро транспорт тизимларига уланишни таъминлайди. Ҳеч шубҳасиз, темир йўл тармоқларининг кенгайиб бораётгани барча ҳудудларимизни ўзаро мутаносиб ривожлантириш, бой минерал хомашё ресурсларини комплекс ўзлаштиришда янги-янги имкониятлар очмоқда. “Буни



“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ташкил этилгандан буён юк ва йўловчи ташиш ҳажми 2 баробардан кўпайгани, 1,6 миллиард тонна юк ташилиб, 380 миллион нафар йўловчи манзилга етказилгани ҳам яққол тасдиқлайди. Ҳозирги кунда юртимиз замонавий транспорт коммуникациялари ва юксак транзит салоҳиятига эга бўлган давлат сифатида Шарқ ва Ғарб, Жануб ва Шимолни ўзаро боғлайдиган халқаро темир йўлларнинг муҳим ҳалқасига айланганлиги билан ҳар қанча фахрлансак арзийди”, – деб таъкидлайди Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш. М. Мирзиёев [1].

Мустақилликка эришганимиздан сўнг барча соҳаларда бўлгани каби темир йўл тизимида унинг барқарор ишлашига тўсқинлик қиладиган, ўз ечимини кутаётган қатор муаммолар мавжуд эканлиги яққол кўзга ташланиб қолди. Ушбу муаммолардан бири нафақат иқтисодий-ижтимоий, керак бўлса сиёсий-стратегик аҳамиятга молик бўлган Ўзбекистоннинг ҳудуд ва минтақаларини камраб оладиган яхлит миллий темир йўл транспорти коммуникация тизимининг барпо этилмаганлиги масаласидир. Бу борадаги ишларни танкидий баҳолар эканмиз, мавжуд транспорт йўналишларини қайта қуриш ва янги йўналишларни барпо этиш йўли билан минтақадаги транспорт тармоғини кенгайтириш бўйича қилинган қарорлар ҳаётга тадбиқ этилишидан анча узоқда эканини кўрамиз. Дарҳақиқат мамлакатимизнинг Фарғона водийси, Сурхондарё воҳаси, Қорақалпоғистон Республикаси ҳамда Хоразм вилояти темир йўл тармоқларига уланиш нуқтаи назаридан Ўзбекистоннинг бошқа ҳудудларидан ажралиб қолган эди. Темир йўл транспорти орқали келтирилаётган ва четга чиқарилаётган халқ хўжалиги юклари шимолда – Қорақалпоғистон Республикаси ва Хоразм вилояти ҳудудларига 360 километр, жанубда – Сурхондарё вилоятига Туркменистон ҳудудидан 194 километр, ғарбда – Фарғона водийсига Тожикистон ҳудудидан 100 километр масофани кесиб ўтишга тўғри келар эди [2]. Бу эса ўз вақтида катта миқдордаги валюта ва божхона тўловларини амалга оширишни тақозо этарди. Мазкур муаммо ўз навбатида темир йўл тизимида янги бир (сиёсий) муаммонинг пайдо бўлишига туртки берди. Ушбу муаммо хусусида Ўзбекистон Республикасининг биринчи Президенти И.А.Каримов 1998 йил 8 сентябрь куни Боку шаҳрида бўлиб ўтган Европа – Кавказ – Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзлаган нутқида темир йўл ўтадиган “...мамлакат раҳбарлари ўз сиёсий идораларини айрим масалалар бўйича бир-бирига мос келмайдиган манфаатларини ягона стратегик мақсадга бўйсиндира олиш қобиляятларини намоиш” эта оладиларми, “...мана шу вазифа бугунки кунда якуний мақсадга эришишнинг марказий, энг принципиал шарти бўлиб турибди, десам, асло хато қилмайман”, – деб бежиз таъкидламаган эди [3].

Шунинг учун ҳам мустақиллигимизнинг биринчи кунлариданоқ янги темир йўл магистралларини қуриш ва фойдаланишга топшириш юртимиз учун сув билан ҳаводай зарур ҳаётий эҳтиёжга айланди. Ўтган тарихан қисқа давр мобайнида амалга оширилган ишларимизни сарҳисоб қиладиган бўлсак, аввало, Амударё узра автомобиль ва темир йўл катнови учун мўлжалланган кўприкни ўз ичига олган умумий узунлиги 633 километрни ташкил қиладиган Навоий – Учқудук – Нукус – Султон Увайстоғ ҳамда 223 километрлик Тошгузар – Бойсун – Қумкўрғон темир йўл магистралларининг ишга туширилиши мамлакатимиз шимолий ва жанубий минтақаларининг иқтисодий салоҳиятини янада ривожлантириш, минерал ресурслар, нефть ва газ, рангли металллар, қурилиш материаллари ва бошқа қимматбаҳо фойдали қазилмаларнинг бой конларини комплекс ўзлаштириш учун, ҳеч шубҳасиз, катта имкониятлар очди. Бу эса, ўз навбатида, янги иш ўринларини шакиллантириш, шу асосда аҳоли бандлигини таъминлаш, одамларимизнинг даромадлари ва моддий фаровонлигини ошириш учун кенг шароитлар яратди.



Ўзбекистон Республикасида ягона темир йўл тармоғини шакиллантиришни якунлаш, янги “Хитой – Марказий Осиё – Европа” темир йўл транзит йўлагини яратиш, шунингдек Фарғона водийсининг иқтисодий ва ижтимоий жиҳатдан комплекс ривожлантириш учун қулай шарт-шароитларни таъминлаш мақсадида 2013 йилда денгиз сатҳидан 2 минг 200 метр баландликда жойлашган Қамчиқ довони бўйлаб “Ангрен – Поп” йўналишидаги янги электрлаштирилган темир йўл линияси қурилишига қўл урилди. Бу хусусида И. А. Каримов 2013 йил 26-апрель куни Халқ депутатлари Андижон вилояти Кенгашининг навбатдан ташқари сессиясида шундай деган эди: “...биз кўпдан буён ўйлаб юрган, ...Ангрен – Поп йўналишида умумий узунлиги қарийб 125 километр бўлган электрлаштирилган темир йўл қуриш лойиҳасини амалга оширмоқчимиз. ...Олтин водий” деб ном олган бу минтақани Ўзбекистоннинг бошқа ҳудудлари билан темир йўл орқали боғлаш масаласини эътибордан четда қолдиришга бизнинг ҳаққимиз йўқ” [4]. Зеро Фарғона водийси ўзининг ишлаб чиқариш салоҳияти билан республика иқтисодиётида муҳим роль ўйнайди. Буни 2014 йил 1 январь ҳолатига кўра 8695,7 минг аҳоли (республика аҳолисининг 28,5 фоизи) яшайдиган, 18,5 минг квадрат километр (Ўзбекистон умумий ҳудудининг 4,12 фоизи) эгаллаган, 28,5 фоизга яқин мамлакат меҳнат ресурслари жойлашган ушбу иқтисодий минтақага мамлакатимизда ишлаб чиқилган саноат маҳсулотларининг 22,7 фоизи, халқ истеъмол молларининг 35,2 фоизи, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг 25,2 фоизи тўғри келиши ҳам яққол кўрсатиб турибди [5].

Шу боис 2013 йил 18 июнда Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПҚ – 1985-сонли “Ангрен – Поп электрлаштирилган темир йўл линиясини қурилишини ташкил этиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори қабул қилинди. Қарорга кўра Ўзбекистон Республикаси Иқтисодиёти ва Молия вазирликлари ҳамда “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акциядорлик компаниясининг 2013 йил июнидан 2016 йил июлигача 123,1 километрлик электрлаштирилган “Ангрен – Поп” темир йўл қуриш бўйича инвестиция лойиҳасини босқичма-босқич амалга ошириш тўғрисидаги таклифлари қабул қилинди. Лойиҳа доирасида 19,1 километр тоннел, 285 та сунъий иншоот, 22 та кўприк, 6 та путепровод, 6 та темир йўл станцияси ва 2 та вокзал қурилиши кўзда тутилди [6]. Лойиҳани амалга ошириш мақсадида жами 1 633, 7 млн. дол., хусусан, солиқдан озод қилиш сифатида давлат улуши 172,56 млн. дол., “Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси” ҳисобидан 242,5 млн. дол., давлат бюджети ҳисобидан 216,2 млн. дол., “Ўзбекистон темир йўллари” компанияси маблағлари ҳисобидан 455,6 млн. дол., АЖ «Ўзбекэнерго» ҳисобидан 1,8 млн. дол. ва узоқ муддатли имтиёзли хорижий кредитлар ҳисобидан Эксимбанк ХХР 350,0 млн. дол., Жаҳон банки ҳисобидан 195,0 млн. дол. миқдоридаги маблағлар ажратилди.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2012 йил 15 августдаги 547-сонли буйруғи билан “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линиясини қурилишининг бош буюртмачиси этиб “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компанияси, лойиҳа доирасида муҳандислик ва транспорт коммуникациялари ҳамда “Ангрен-Поп” темир йўл линиясини қуриш ва уни электрлаштириш бўйича “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компаниясининг қурилиш ташкилотлари, “Ўзбекэнерго” акционерлик компанияси пудратчилар қилиб тасдиқланди. Бундан ташқари буйруқда Ўзбекистон Республикаси субпудратчи ташкилотлар ва хорижий компаниялар ўртасида лойиҳа доирасида қурилиш-монтаж ишларини амалга ошириш бўйича тендерлар ташкил этиш назарда тутилди. Ўтказилган талов асосида 2013 йилнинг июнь ойида “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компанияси билан тендер ғолиби Хитойнинг “China Railway Tunnel Group Co. Ltd” компанияси ўртасида 19,1 километрлик



тоннел қуриш бўйича умумий қиймати 455 миллион долларлик шартнома имзоланди. 2013 йилнинг иккинчи ярим йиллигида режалаштирилган лойиҳани амалга оширишга киришилди. Лойиҳа дорасида 19,1 километр узунликдаги Қамчиқ темир йўл тоннели қурилиши Хитой Халқ Республикаси компанияси томонидан амалга оширилди. Шу ўринда таъкидлаб ўтиш лозимки, мазкур лойиҳа тоғли худудда, 1200 метр чуқурликда олиб борилди. МДХ давлатлари орасида ягона бўлган тоннел қурилишини янада жадаллаштириш мақсадида қурилиш олиб борилаётган тўртта худудда махсус майдончалар ташкил этилиб, ташки инфратузилма билан тўлиқ таъминланди ҳамда Хитойдан 200 дан ортиқ замонавий махсус техникалар олиб келинди [7]. Тоннелнинг асосий стволини қазиш ишлари ғарбий ва шарқий порталлар ва қўшма учта ёнбош шахталарда олиб борилиши натижасида 2015 йилнинг сентябрь ойига келиб 14 километр узунликда тоннел қазилди. Қўшимча тоннелда эса қарийб 15 километр узунликда қазиш ишлари бажарилди. Шунингдек, 10 километрдан ортиқ пардозлаш ишлари амалга оширилди. Ва шу ўринда эътироф этиш керакки, “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўли тоннел қурилиш сифатига жуда катта эътибор қаратилди. Ушбу жараёнда бажарилаётган ишларнинг халқаро амалиётда қабул қилинган меъёр ва стандарт талабларига мувофиқлиги Германиянинг “DB International GmbH” компанияси [8], тупрок ишлари сифати темир йўл тизимидати 3 та қурилиш назорати лабораторияси, тупрок қатламини зичлаштириш сифати устидан уч поғонали назорат эса Давлат геология кўмитасининг махсус лабораторияси мутахассислар томонидан доимий назорат қилинди [9].



**1-расм. Ангрен–Поп линияси**

Ангрен – Поп электрлаштирилган темир йўл линияси қурилишида барча бунёдкорлик ишлари қисқа вақтда, яъни 32 ойда сифатли қилиб ниҳоясига етказилди. Лойиҳа доирасида 2 та замонавий вокзал, 8 та янги станция, йўловчилар платформалари, юқори қувватга эга бўлган 4 электр тортиш станцияси барпо этилди. Шу билан бирга, ғоят мураккаб муҳандислик иншоотлари, умумий узунлиги қарийб 2,5 километр бўлган 15 та кўприк ва 6 та йўл ўтказгич, электр узатиш тармоқлари ҳамда ҳамда бошқа кўплаб ишлаб чиқариш ва муҳандислик объектлари бунёд этилганини таъкидлаш лозим. Эътиборга молик жиҳати шундаки, қурилган кўприклар орасида Марказий Осиёда ягона ягона ҳисобланган, узунлиги 500, баландлиги 57 метр бўлган ёйсимон кўринишдаги кўприк ҳам мавжуд бўлиб, ушбу бунёдкорлик ишлари ўзимизнинг тажрибали мутахассисларимиз томонидан амалга оширилди [10].



**2-расм. Қамчиқ довонидаги 19.2 км узунликдаги тоннел иншооти**

Юқорида билдирилган фикр мулоҳазалардан келиб чиққан ҳолда “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линиясининг миллий иқтисодиётидаги ўрни хусусида қуйидаги хулосаларни таъкидлаш жоиздир, хусусан, биринчидан, мазкур лойиҳанинг жорий этилиши Фарғона водийси вилоятларини мамлакатимиз темир йўллари тизими билан ишончли асосда бевосита боғлаш имконини яратди ва шу тариқа Ўзбекистоннинг ҳудуд ва минтақаларини қамраб оладиган ягона миллий темир йўл тармоғини барпо этишга эришилди. Ҳеч шубҳасиз, бу лойиҳа нафақат иқтисодий-ижтимоий, керак бўлса, сиёсий аҳамиятга молик стратегик лойиҳадир, чунки лойиҳа ўз якунига етгач Тожикистон Республикаси орқали Фарғона водийсига олиб борадиган монопол йўлакка барҳам берилди, иккинчидан, темир йўл қатновининг очилиши нафақат ўзининг иқтисодий самараси, шу билан бир қаторда минтақада тегишли инфратузилмаларнинг, авваломбор, қурилиш ва саноат, транспорт ва алоқа, савдо ва умумий овқатланиш корхоналари, хизмат кўрсатиш тизимларининг ривожланишига, соғлиқни сақлаш, таълим-тарбия, умуман, янги-янги маданий уюмларнинг очилишига ва шу орқали қўшимча иш ўринлари ташкил этилишига, ҳеч шубҳасиз, мустаҳкам замин яратди, учинчидан, бу улкан қурилиш келгусида нафақат юртимиз ёки Марказий Осиё давлатларини, балки дунёнинг йирик мамлакатларидан бири ҳисобланган Хитой Халқ Республикасини Европа Иттифоқидаги бошқа мамлакатлари билан темир йўл орқали боғлайдиган трансмиллий транспорт йўлагининг муҳим бўғини бўлиб хизмат қилади. Мазкур йўлакнинг барпо этилиши минтақалараро иқтисодий ҳамкорликни кенгайтириш, шу йўналишдаги мамлакатлар иқтисодиётини жонлантириш, бу мамлакатларда яшаётган одамларнинг иш билан бандлик даражаси ҳамда турмуш фаровонлигини оширишда янги истиқболлар очади. Яна шуниси муҳимки, бундай лойиҳанинг амалга оширилиши, миллатлараро ва давлатлараро муаммоларни ҳал этишнинг яна бир самарали йўлидир.



### Фойдаланилган адабиётлар

1. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев. Темир йўл транспорти соҳаси ходимларига. // “Янги Ўзбекистон”, 2023 йил, 5 август.
2. Темир йўллар – миллат куч қудрати. // “Темирйўлчи”, 2003, 6 июнь.
3. И. А. Каримов. Европа – Кавказ – Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзланган нутқ. // Ислон Каримов. Биз келажагимизни ўз қўлимиз билан курашимиз. Асарлар 7-жилд, Т., “Ўзбекистон”, 1999, 178-бет.
4. И. А. Каримов. Халқ депутатлари Андижон вилояти Кенгашининг навбатдан ташқари сессиясидаги нутқ. // Ислон Каримов. Мамлакатимизни янада обод этиш ва модернизация қилишни қатъият билан давом эттириш йўлида. Асарлар 21 – жилд, Т., “Ўзбекистон”, 2013, 324 – бет.
5. Ўзбекистон ҳудудларининг йиллик статистик тўплами. Т., 2014, 14 – 83 бетлар.
6. Юксалиш одимлари. // “Темирйўлчи”, 2015, 1 январь.
7. “Ангрен – Поп”: Мураккаб қурилиш жараёни режа асосида бажарилмоқда. // “Темирйўлчи”, 2015, 4 июнь.
8. “Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линияси: иқтисодий барқарорликни таъминлашга хизмат қиладиган лойиҳа. // “Темирйўлчи”, 2015, 3 сентябрь.
9. “Ангрен – Поп”: Мураккаб қурилиш жараёни режа асосида бажарилмоқда. // “Темирйўлчи”, 2015, 4 июнь.
10. Ангрен – Поп электрлаштирилган темир йўли – стратегик ҳамкорликнинг юксак самараси. // “Темирйўлчи”, Махсус сон, 2016, 4 август.
11. Салиханов С.С. Транспорт иншоотларни лойиҳалаш ва қуриш. – Тошкент, I-том – 2018й.
12. Салиханов С.С. Транспорт иншоотларни лойиҳалаш ва қуриш. – Toshkent, том. – 2018 й.



## O'ZBEK ADABIYOTI TARAQQIYOTIDA MAQSUD SHAYXZODA IJODINING O'RNI

**Bazarbayev Birodar Qadamboy o'g'li**  
talaba, Toshkent davlat transport universiteti

**Annotatsiya:** Maqolada iste'dodli shoir va munaqqid Maqsud Shayxzodaning o'zbek adabiyotida tutgan o'rni, yaratgan she'rlari hamda betakror dramatik asarlariga e'tibor qaratilgan. Ikkinchi jahon urushi yillarida millatning dovyurak farzandlari to'g'risida asarlar yozishga izn berildi. "Jaloliddin Manguberdi" dramasi ana shu davr uchun yuksak pafos bilan yaratilgan asar bo'ldi..

**Kalit so'zlar** iste'dod, mafkura, poetik uslub, Boku dorilmuallimini, estetik maqsad, aqidalar, ulug' siymolar, tragediya janri, davr ruhi, ilmiy, publitsistik maqolalar.

## МЕСТО ТВОРЧЕСТВА МАКСУДА ШАЙХЗОДА В РАЗВИТИИ ЛИТЕРАТУРЫ УЗБЕКИСТАНА

**Базарбаев Биродар Кадамбой угли**  
студент, Ташкентский государственный транспортный университет

**Аннотация:** В статье рассматривается роль талантливого поэта и критика Максуда Шейхзоды в узбекской литературе, его стихи и уникальные драматические произведения. Во время Второй мировой войны было разрешено писать произведения об отважных детях. Драма «Джалалуддин Мангуберди» стала произведением, созданным с большим пафосом для этого периода.

**Ключевые слова:** талант, идеология, поэтический стиль, бакинский аптекар, эстетическое предназначение, верования, великие деятели, жанр трагедии, дух времени, научные, публицистические статьи.

## THE PLACE OF MAKSUD SHAYKHZODA'S WORK IN THE DEVELOPMENT OF UZBEKISTAN LITERATURE

**Bazarbaev Birodar Qadamboy ugli**  
student, Tashkent state transport university

**Annotation:** The article examines the role of the talented poet and critic Maksud Sheikhzoda allowed to write about the brave children of the nation. The drama "Jalaluddin Manguberdi" was a work created with great pathos for this period.

**Key words:** talent, ideology, poetic style, Baku pharmacist, aesthetic purpose, beliefs, great figures, tragedy genre, spirit of the times, scientific, journalistic articles.



## KIRISH

Maqsud Shayxzoda o'zbek adabiyoti taraqqiyotida yorqin iz qoldirgan, o'ziga xos maktab yaratgan so'z san'atkoridir. Uning hayoti xalqimiz tarixining og'ir davrlarida kechdi, qattiq sinovlardan o'tdi. Ta'qib va tazyiqlar, asarlariga qo'yilgan behuda ayblar uni umr bo'yi tinch qo'ymadi, zamonasozlik qilishga, hukmron mafkura talablariga mos asarlar yozishga majbur qildi. Ammo haqiqiy iste'dod egalari har qanday sharoyitda ham adabiyotning tub vazifalariga sodiq qoladi, xalqning dardi, tashvishi, o'y-kechinmalarini badiiy aks ettira oladi. Shayxzoda ijodida ham adabiyotimiz ravnaqiga muhim hissa bo'lib qo'shilgan, ona tilimizning jozibasi va latofatini ko'z- ko'z qiladigan, o'ziga xos poetik uslubdagi asarlar ko'p. Bu asarlar uning ijodkori nomini abadiylikka muhlradi.

Maqsud Shayxzoda 1908-yilda Ozarbayjonning Ganja viloyatidagi Oqtosh shahrida tug'ildi. Otasi Ma'sumbek o'z davrining ziyolilaridan bo'lib, elda taniqli shifokor bo'lgan. Dastlab Oqtoshdagi eski maktabda o'qiydi. 1921-yilda Bokudagi dorilmuallimiga o'qishga kiradi. Shu yillarda u Nizomiy, Fuzuliy, Navoiy, Pushkin va Lermontov asarlarini mutolaa qilib, adabiyotga kuchli havas uyg'onadi. Dorilmualliminda Abdulla Shoiq, Husayn Jovid kabi mashhur olimlardan saboq oladi. Shu yillarda o'zi ham mashqlar qila boshlaydi. Dorilmualliminda tahsilni tugatib, Dog'istondagi maktablarda o'qituvchilik qildi. Ammo 20-yillar oxirlarida boshlangan ta'qib va tazyiqlar, yangi tuzumning sinfiy dushmanlarini fosh etish bahonasida ig'vo va bo'htonlarning avj olishi Shayxzoda oilasini ham chetlab o'tmadi. Otasini aksilinqilobiy kuchlarga sherik deb qamoqqa olishadi. Ammo unga qo'yilgan ayblar asossiz ekanligi fosh bo'lgach, qamoqdan ozod etiladi. Shunda ham oila a'zolarini ta'qib etish susaymaydi. Bo'lajak shoir ana shu ta'qiblardan qochib, 1928-yilda o'z yurtini tashlab, Toshkentga keladi va bu yerda umrining oxirigacha qoladi. Shu yillarda adabiyotga chin ixlos qo'yib, badiiy ijod bilan qizg'in shug'ullana boshlaydi.

Toshkentda dastlab Narimonov nomidagi texnikumda dars beradi. "Sharq haqiqati", "Qizil O'zbekiston", "Yosh leninchi" gazetalarida ishlaydi. Matbuotda tez-tez she'rlari bosiladi. Oradan ko'p o'tmay uning "O'n she'r" nomi bilan ilk to'plami chop etildi. Shu davrda Oybek, G'afur G'ulom, Hamid Olimjon, Mirtemir bilan tanishadi. G'afur G'ulom uning she'rlarini tahrir qiladi, adabiyotda yana bir iste'dod yetishib kelayotganligini payqaydi. 1933-1935-yillarda uning "Undoshlarim", "Uchinchi kitob", "Jumhuriyat" to'plamlari nashr etiladi. Bu to'plamlarga kirgan she'rlarda Shayxzoda davr bilan hamnafas bo'lishga, turmushdagi har bir yangilikka o'z munosabatini bildirishga harakat qiladi. O'z ovozi va uslubiga ega shoir yetishib kelayotganligidan darak bersa ham, bu she'rlar hali ancha g'o'r, davr voqeligini san'atkorona aks ettirishning badiiy talablariga to'la javob bermasdi. Shoir o'zini xalq xizmatiga to'la safarbar deb bilib, o'sha davrning estetik prinsiplariga to'la rioya etadi, yangi tuzumni sharaflaydi, adabiyot, she'riyat yangi tuzumni qurish va mustahkamlashning quroli bo'lishi kerak deb hisoblaydi. Shuning uchun aksar she'rlari nozik his-tuyg'ular ifodasi emas, balki siyosiy deklomatsiya, ijtimoiy mohiyat bo'rttirilgan, mafkuraviy talablar doirasidan chiqib keta olmagan. Baribir uning o'sha paytdagi ayrim she'rlarida she'riyatning, badiiy tafakkurning yuksak talablariga javob beradigan ko'rinishlari uchraydi. Bu agar mavjud tuzum, hukmron mafkura, adabiyotni faqat ijtimoiy vazifaga xizmat qildirishga urinuvchi kuchlar tazyiqi, cheklashlari bo'lmaganda shoir iste'dodi yanada yuksak darajaga ko'tarilar edi.

Hislar sig'mas qalbinga, Yuraman xandon.

Yondirmoqchi bo'laman Labimdagi papirosni Osiyo quyoshidan...

"Vatan" she'ridagi bu misralar original badiiy topilma, shoirning yuksak iste'dodidan dalolat beradi. Ammo shoir hamisha ham she'riyatning ko'ngil mavjlarining ifodachisi bo'lish vazifasini, uning go'zallik, nafosat, qalbning eng nozik his-tuyg'ularini aks ettirishiga muvaffaq bo'lavermaydi. U yangi tuzum qurilishidagi biror voqea, yangilik, o'sha paytda xalqni real



voqelikdan chalg'itish maqsadida o'rta tashlangan shiorlarga javoban deklarativ xarakterdagi she'rlarni ham ko'p yaratdi. Shayxzoda va uning avlodiga mansub shoir, yozuvchilar mafkura to'siqlarini yorib chiqib, kelgusi avlodlarga ham xizmat qiladigan badiiy yuksak asarlar yaratishga harakat qildilar. Shuning uchun bugungi kunda ularning eng yaxshi asarlari adabiyotimiz xazinasidan munosib o'rin olib, xalqimiz ma'naviy yuksalishiga xizmat qilmoqda. Ozarbayjon xalqi farzandi bo'lishiga qaramasdan Shayxzoda o'zbek tilining taraqqiyotiga, go'zallashishiga, jozibador bo'lishiga, yangi so'zlar bilan boyishiga ulkan hissa qo'shdi. Ayniqsa, uning Navoiy merosini o'rganish va tadqiq etish bo'yicha amalga oshirgan ishlari, yaratgan ilmiy asarlari uning nomini abadiylikka burkadi. U uzoq yillar Nizomiy nomidagi Toshkent davlat pedagogika institutida talabalarga dars berdi, mumtoz adabiyotimiz tadqiqiga bag'ishlangan ilmiy maqolalar, monografiyalar yaratdi. Ammo shoir asarlaridan ayb, nuqson qidirish bir zum to'xtamadi, ta'qib va tazyiqlar ulkan so'z san'atkoriga erkin ijod qilishiga yo'l qo'ymadi. Hukmron mafkura talablariga mos, davrning tarixiy voqealari va yangiliklariga bag'ishlab asarlar yozdi.

1956-1966-yillarda M.Shayxzoda barakali ijod qildi, iste'dodining yangi qirralari namoyon bo'ldi. Faol ilmiy faoliyat bilan ham shug'ullandi. Bu yillarda u adabiyotshunoslikning turli masalalari va muammolariga bag'ishlangan o'nlab tadqiqotlar yaratdi. Ayniqsa, olimning Alisher Navoiy ijodi tadqiqiga bag'ishlangan maqolalari adabiyotshunoslik ilmini boyitishda katta ahamiyatga ega bo'ldi. Umrining so'nggi damlarida yaratgan "G'azal mulkning sultoni" deb nomlangan tadqiqoti navoiyshunoslik ilmining bebaho durdonasi bo'lib qoldi.

Shu yillarda shoir "Chorak asr devoni" tanlangan asarlarini, "Toshkentnoma" dostoni, "Yillar va yo'llar", "Xiyobon" to'plamlarini e'lon qildi. "Dunyo boqiy" turkum she'rlari adabiyotda katta voqea bo'lganligi o'z vaqtida adabiyotshunoslikda e'tirof etildi.

"Toshkentnoma" dostoni shoir ijodida alohida ahamiyatga ega. Unda shoirning hassos qalbi bilan yaratilgan poetik obrazlar, original tashbehlar, teran falsafiy mushohadalar she'rxonni maftun etadi. Asar yaxlit kompozitsiyaga ega emas. U lirik falsafiy dostonidir. Alohida olingan voqelik va ularning badiiy tasviri lirik qahramonning o'y-fikrlari, kechinmalari, mushohadalari asosida dostonning umumiy g'oyasiga singdirib yuborilgan. Doston 1957-yilda yaratildi va uning badiiy yuksak saviyadagi asar ekanligiga adabiyotshunoslik o'z vaqtida munosib baho berdi. To'g'ri, dostonda vaqt, davr sinovlariga bardosh berolmaydigan misralar ham mavjud. Shoir ta'kidlaganimizdek, o'z davrining farzandi sifatida adabiyotning bosh estetik maqsadlariga zid bo'lgan hukmron mafkura talablariga bo'ysunmasdan iloji yo'q edi. Shuning uchun dostonning ba'zi o'rinlarida sotsialistik realizm talablariga yon bosadi, sotsialistik qadriyatlarni madh etadi. Ammo dostonning bosh estetik maqsadini go'zal misralarda ifoda eta olish uchun shoirning shunday yo'l tutishi lozim ham edi.

Shayxzoda ijodida davr sinovlariga bardosh beradigan, she'riyatning haqiqiy estetik prinsiplarini namoyon etadigan, xalqimiz ma'naviy xazinasidan munosib o'rin oladigan she'rlar,

dostonlar ko'p. Shoir o'zbek adabiy tili taraqqiyotiga katta hissa qo'shdi, poetik nutqning jonli xalq tiliga yaqinlashuvida, milliy til lug'at tarkibining o'z ichki imkoniyatlari hisobiga yangi so'zlar bilan boyishida uning munosib ulushi bor. Shoirning ayrim misralari xalq aforizmlariga aylanib ketgan. U bir she'rida yozgan edi:

She'riyat diyorin shoirlarimiz,  
Har uy, har ko'ngilga baytlar bo'lsin yor!  
Elga dastyor bo'lsa she'rlarimiz -  
Demakki, umrimiz o'tmabdi bekor!

Shoir she'rlari, dostonlari, ilmiy tadqiqotlari, publitsistik maqolalari, dramatik asarlari bilan adabiyotimiz tarixida abadiy qoldi.



Ikkinchi jahon urushi ketayotgan bir paytda hukmron mafkura mafkuraviy bosimni bir oz yumshatishga, ayrim g'ayriinsoniy, g'ayri ilmiy aqidalardan chekinishga majbur bo'ldi. Fashizm bilan kurashda tarixda o'tgan buyuk shaxslar, sarkardalar, xalq kurashining yo'l boshchilari ruhi madad bo'lishini anglab, tarixiy mavzuda asarlar yaratish lozim deb hisobladi. Qisqa vaqt ichida boshqa qardosh adabiyotlardagi singari o'zbek adabiyotida ham qator tarixiy mavzudagi asarlar yuzaga keldi. Oybek "Navoiy" romani va "Mahmud Torobiy" dramatik dostonini, Hamid Olimjon "Muqanna" fojeasini yaratdi. Maqsud Shayxzoda 1944-yilda "Jaloliddin Manguberdi" dramasi bilan o'zbek dramaturgiyasini yuksak badiiy saviyadagi asar bilan boyitdi. Asar 1945-yilda Hamza nomidagi O'zbek davlat drama teatri sahnasida namoyish etildi. U juda katta shuhrat qozondi. O'sha davrdagi iste'dodli aktyorlar asar sahna talqinining nihoyatda ta'sirchan, tomoshabinlarda unutilmas taassurot qoldirishi uchun bor mahoratlarini ishga solishgan. Shuning uchun u haqda matbuotda e'lon qilingan adabiy-tanqidiy maqolalarda, ilmiy tadqiqotlarda faqat iliq fikrlar bildirildi. Oybek va G'afur G'ulom "Jaloliddin" bizning orzumizga javob berishga qodir asar, deb yozishgan. 1946-yilda asardan ayrim parchalar "Armug'on" to'plamida bosiladi. Ammo shundan keyin asar tilga olinmay qo'ydi. Teatr repertuaridan olib tashlandi, shoirning o'zi qamaldi. Shoirning buyumlari musodara etiladi va ular orasida dramaning qo'lyozma nusxasi ham bo'ladi. Oqlanib kelgandan keyin uni har qancha izlamasin, tegishli tashkilotlar "yo'qoldi" bahonasida qaytarib berishmaydi. Ammo muallif uni izlab topishdan umidini uzmaydi. Nihoyat bir necha yil o'tib, teatrning sobiq suflorlaridan birida bu qo'lyozma saqlanayotganligini aniqlaydi. Ammo shunda ham asarning matni e'lon qilinmadi. O'tgan asrning 70-yillarida shoir tavalludining 70 yilligi munosabati bilan nashr etilgan shoir asarlarining olti jildlik asarlar to'plamiga ham kiritilmadi. Drama birinchi marta shoirning 60 yilligi munosabati bilan Ozarbayjonda chop etilgan ikki jildlik saylanmasida bosildi. O'zbek tilida 1988-yilga kelibgina "Boqiy dunyo" kitobida to'liq bosib chiqarildi.

"Jaloliddin Manguberdi" dramasi Shayxzodaning ilk dramatik asari bo'lishiga qaramay maxorat va san'atkorlik bilan yaratilgan. Unda tarixiy voqelik haqqoniy yoritilgan, tarixiy shaxslar obrazlari bor fazilatlar, ijobiy va salbiy sifatlari, ziddiyatlari bilan to'laqonli aks etgan. Shuningdek, u romantik bo'yoqlarga boy falsafiy-tarixiy asardir.

Asar markazida Jaloliddin obrazi turadi. U mo'g'il bosqinchilariga qarshi kurashda xalqni birlashtirishga, mamlakat mustaqilligini saqlab qolishga harakat qiladi. Ammo uning otasi Alouddin Muhammad Xorazmshoh 500 ming kishilik qo'shini bo'lgani holda yovga yuzma-yuz kelmaslikka, chekinishga qaror qiladi. Davlat arkonlarini yig'ib, qanday yo'l tutish lozimligini muhokama qilish uchun to'planishganda u allaqachon chekinish qaroriga kelib bo'lgandi. Samarqand hokimi bo'lgan kuyovi amir Badriddin ham subutsiz, qo'rqqoq va xushomadgo'yligini bildirib qo'yadi. Faqat birgina Jaloliddin so'zida qat'iy turadi, bosqinchi yovga qarshi kuchlarni birlashtirish, lashkarining kuch-qudratini namoyish etishga da'vat etadi. Ammo otasi bunday qat'iyatlik ko'rsatmaydi, aksincha jasoratli o'g'li Jaloliddinni valiahdlilikdan mahrum etadi. Yakkalanib qolgan Jaloliddin qattiq iztirobga tushadi. Otani desa, mamlakat, yurt taqdiri qil ustida turibdi, saltanatni asrab qolish uchun yovga qarshi omonsiz jangga kirmoqchi bo'lsa, otasi va uning atrofini o'rab olgan xushomadgo'y, qo'rqqoq amaldorlar yo'l berishmaydi. Mamlakat parokanda bo'lgan, yov tobora yaqinlashib kelayotgan bir paytda Jaloliddin iztirob chekadi, u xalqini kelayotgan yov nihoyatda xavfli, shafqatsiz ekanligidan xabardor qilmoqchi bo'ladi. Yovni yengish uchun birlashish, jipslashish zarurligini uqtiradi. Chunki devorim qulab, uning ostida Chingiz va qo'shinlari qoladi deb xayol qilayotganlar adashishini, Chingiz qulagan devor ostidan ham chiqib, qal'a ustiga yo'l solishidan ogohlantiradi:

Qonlarni qon birla yuvarlar albat,  
Bag'oyat zo'ravon g'animdir Chingiz.  
Bunga ko'z yummayin rostin bilingiz,



Dedingiz, qulasa qal'amda devor,  
Ostida chingizlar bo'lur tor-mor.  
Lekin u yotmaydi devor ostiga,  
Yo'l qilib chiqadi qal'a ustiga.  
Vayrona ostida halok bo'lmas ul,  
O'zi vayronalar yasaydi mo'g'ul.  
Zinhor qal'angizga yaqinlatmang hech,  
Yiqilsa poytaxtlar, omad qolur kech.  
Sirdaryo bo'yida bor kuchingizni — Musht qilib qaytaring qonli

Chingizni!

Ammo Sulton Muhammad Alouddin Xorazmshoh vaziyatni to'g'ri anglab yetmaydi, jasur o'g'lining takliflarini rad etadi. Buning ustiga Samarqand hokimi, amir Badriddin Xorazmshohga xushomad qilib, Jaloliddin hukmdor tirik bo'lib, taxtni egallamoqchi deb o'g'ilni otaga qarshi qilib qo'yadi. Fojea so'ngida xalq qahramonlari o'lmasligi, ularning nomi abadiy shon-sharafga loyiq ekanligi ko'rsatiladi. Jaloliddinning singlisi Sultonbegimga aytgan so'zlari tomoshabinlar qalbini titratib yuboradi:

Bir bo'lsaydi saltanat, el-urug'lar bir,  
Dahshat sohib bo'lardik jangda olamgir.  
Mangulikdan joy olgan — yashar abadiy,  
Men-ku, Manguberdiman, olam biladi.  
Ko'klardanmi, suvdanmi, yo yer tagidan,  
Balki sahro bag'ridan, tog' etagidan,  
Bir kun paydo bo'laman shu yurt, shu yerda,  
Yurt shaydosi ko'milmas g'urbatda-go'rda.  
Ulug'vor niyatlarga kor qilmas ajal,  
Kim yurtdan yovni quvsa-mendurman o'shal.

Dramada Jaloliddin obrazi boshdan oxir asar markazida turadi. Uning xatti-harakatlari, ijobiy xislatlari tomoshabinda kuchli xayrixoh uyg'otadi, uning hayoti, bosqinchi yovlarga qarshi olib borgan mardonavor kurashi, ko'rsatgan qahramonliklari tariximizning yorqin sahifalarini tashkil etishini dramaturg katta mahorat bilan tasvirlay olgan.

1964-yilda ikkinchi dramatik asari — “Mirzo Ulug'bek” fojeasini yaratdi. Asar o'sha yili Hamza teatrida qo'yildi, shu asar asosida film vujudga keldi.

Asar yaratilgan davrda tarixiy asarlarga unchalik rag'bat yo'q edi. Ulug'bekning jahon ilm- faniga qo'shgan buyuk hissasini ko'pchilik bilmasdi. Ulug' vatandoshimizning nomi xorijda ma'lum va mashhur bo'lsa ham, o'z ona yurtida qadrlanmasdi. Adabiyotimizda ham bir necha she'riy asarlar yaratilganligini hisobga olmaganda yirik asar yaratilmagan edi. Shayxzoda o'z davrining tengsiz olimi bo'lgan Ulug'bekning badiiy obrazini yaratishni o'z oldiga maqsad qilib qo'yib, bu vazifani kutilganidan ham a'lo darajada bajarishga muvaffaq bo'ldi.

Ulug'bek hayotining so'nggi ikki yillik davri fojea voqealarining asosini tashkil etadi. Unda tarixiy shaxslar-Abdullatif, Gavharshodbegim, Xo'ja Ahror, Said Obid, Abbos, Qozi Miskin tomoshabinlar qarshisida namoyon bo'ladi. Bu obrazlarning yanada mukammal, badiiy ishonarli bo'lishida Feruza, Piri Zindoniy, Bobo Kayfiy, Otamurod, Ko'r Qalandar singari badiiy to'qima obrazlar ham harakat qiladi. Ulug'bek fojeasini ko'rsatib berishda dramaturg yuksak mahoratini namoyish eta olgan. Asarda konflikt-qarama-qarshi kuchlar to'qnashuvlari o'ziga xos tarzda berilgan. Ulug'bek va Abdullatif, Ulug'bek va Gavharshodbegim, Ulug'bek va Said Obid, Ulug'bek va Piri Zindoniy, Ulug'bek va Firuza to'qnashuvlarida Ulug'bekning donishmandligi, insonparvarligi, ilmga fidoyiligi, saltanatni adolat bilan boshqarishga intilishlari aks etadi.



Firuzi haqida ig'vo, tuhmat gaplar tarqatganlar aslida Ulug'bekni olimlik faoliyatidan chalg'itish, saltanatini zaiflashtirish, el orasida hukmdorga nisbatan ishonchsizlik urug'ini sepish edi. Ulug'bek Firuzani tarqalgan gaplarga munosabatini bilish maqsadida so'roqqa tutadi. Uni rost gapirishga da'vat etadi, ustozni rost gapirishni o'rgatganligini eslatadi. Shunda Firuzi o'zining Ulug'bekka bo'lgan sadoqatini shunday ifodalaydi:

Firuzi (yig'i aralash)  
Ustoz, ustoz, odil sulton, valine'matim,  
Demak, g'iybat sizga yetgan... Bu bari yolg'on.  
Yolg'on, tuhmat! Bag'ri toshlar uydigan isnod.  
Biling, sizga aytganlari fitnai fasod!  
Toshbo'rondan, sirtmoqlardan qo'rqmayman asti,  
Ishonchingiz yo'qotmog'im o'limdan battar!..

Ulug'bek Firuzaning pokligiga ishonadi, ammo Shayxulislom ig'vo gaplar tarqalishi uni butkul ruhan mag'lub o'lishidan umidvor. Unga tilyog'lamalilik qilib tursa ham asli muddaosi Firuzani Ulug'bekdan ajratish. Shunda Ulug'bek Shayxulislomga Firuzaga uning nomidan taloq yozishni buyuradi.

Bobo Kayfiy bilan to'qnashganda uning sarxushlik bilan aytgan so'zlari kulgi uyg'otadi, bu so'zlar zahirida haqiqat aks etib turganligini his etadi. Sayyid Obid Bobo Kayfiyni zindonga tashlashga buyruq berishini kutganida Ulug'bek rad etadi, uning haqqo'yiligini qadrlashini bildiradi. Bobo Kayfiy nima uchun doim sarxush, mast holda yurishining sababini shunday bayon etadi:

Ablahlarning boyiganin ko'rsam ichaman, Donishmandni haqir ko'rsam, ikki ichaman.  
Qo'shni qizin puchug ko'rsam, uch bor ichaman, Kambag'alning yakka-yolg'iz bir bosh sigiri-  
Tuqqan buzoq dumsiz bo'lsa, to'rt bor ichaman,

Cho'ponning bir iti o'lsa, besh bor ichaman, Nafsin o'ylab, nayrang qurgan kallavaramlar  
Sizga qarshi "g'iq" etdimi, olti ichaman...

Butun asar davomida ana shunday keskin to'qnashuvlarda Ulug'bek siymosi tomoshabin ko'z oldida namoyon bo'ladi. U temuriy hukmdor, qirq yil davomida Samarqand taxtini boshqardi. Shu davrda u muttasil ilm bilan shug'ullandi, ilm-fan ravnaqiga homiylik qildi. Ammo u yashagan zamona nosozligi, norasoligi uning orzu-umidlari ro'yobga chiqishiga yangi-yangi to'siqlar qo'ydi. Shahzodalar o'rtasida doimiy davom etgan toj-taxt talashishlar uning olimlik libosi o'rniga dubulg'a va sovut kiyishga, saltanatiga qarshi isyonlarni shafqatsizlik bilan bostirishga majbur qildi. Asar buyuk bobokalonimiz ruhiga xalqimiz ehtiromi bo'lib, dramaturgiyamizning durdonalaridan bo'lib qoldi.

M.Shayxzoda og'ir xastalikdan so'ng 1967-yil 19-fevralda vafot etdi. U o'zbek adabiyotining o'lmas siymolaridan biri bo'lib qolaveradi.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

- 1.Mirvaliyev S., Shokirova R. O'zbek adiblari, XX asr o'zbek adabiyoti, qo'llanma, Toshkent, 2007-yil.
- 2.Shayxzoda M. Tanlangan asarlar, ikki jildlik, Toshkent, 1965-yil.
- 3.Shayxzoda M. Mirzo Ulug'bek, tragediya, "Sharq yulduzi" jurnali, 1964-yil, 10-son.
- 4.Karimov N. va boshqalar. XX asr O'zbek adabiyoti tarixi. Universitetlar va pedagogika institutlari bakalavr ixtisosini oluvchilar uchun darslik, Toshkent, 1999-yil.
- 5.G'afurov I. Dunyoni tinglaganda, "Mangu latofat", badialar, risolalar, 2-kitob, Toshkent, "ShARQ" nashriyot-matbaa aksiyadorlik kompaniyasi Bosh tahririyati 2008-yil.



---

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОЕКТОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ И МЕСТНЫХ  
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ПОВЫШЕНИИ  
ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ  
УЗБЕКИСТАН**

**Мирсолихова Дилдора Нодиров кизи**  
учительница, Ташкентский транспортный техникум

**Пулатова Мунира Жахонгир кизи**  
студент магистратуры, Ташкентский государственный транспортный университет  
[azizovamunira5@gmail.com](mailto:azizovamunira5@gmail.com)

**Аннотация:** В статье рассмотрены перспективы развития межрегионального сотрудничества, возможности развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной Азии, включая проекты по строительству новых транспортных коридоров

**Ключевые слова:** инвестиционная деятельность, железнодорожный транспорт, международные транспортные коридоры.

**EFFICIENCY OF INTERNATIONAL AND LOCAL MULTIMODAL TRANSPORT  
CORRIDORS PROJECTS IN INCREASING THE TRANSPORT AND TRANSIT  
POTENTIAL OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

**Mirsolikhova Dildora Nadirov kizi**  
teacher, Tashkent Railway Technical College

**Pulatova Munira Jakhongir kizi**  
master student, Tashkent state transport university  
[azizovamunira@gmail.com](mailto:azizovamunira@gmail.com)

**Annotation:** The article discusses the prospects for the development of interregional cooperation, the possibilities for the development of transport and communication interconnection in Central Asia, including projects for the construction of new transport corridors.



---

**Key words:** investment activity, railway transport, international transport corridors.

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИНИНГ ТРАНСПОРТ-ТРАНЗИТ  
САЛОҲИЯТИНИ ОШИРИШДА ХАЛҚАРО ВА МАҲАЛЛИЙ МУЛТИМОДАЛ  
ТРАНСПОРТ КОРИДОРЛАРИ ЛОЙИҲАЛАРИНИНГ САМАРАДОРЛИГИ**

**Мирсолихова Дилдора Нодиров қизи**  
ўқитувчи, Тошкент транспорт техникуми

**Пулатова Мунира Жаҳонгир қизи**  
магистрант, Тошкент давлат транспорт университети  
[khaydarovamokhinur04@gmail.com](mailto:khaydarovamokhinur04@gmail.com)

**Annotation:** The article discusses the prospects for the development of interregional cooperation, the possibilities for the development of transport and communication interconnection in Central Asia, including projects for the construction of new transport corridors.

**Key words:** investment activity, railway transport, international transport corridors.

Бугунги кунда транспорт тизими мамлакатнинг иқтисодий ривожланиш суръатларини, аҳоли турмуш сифатини ва ҳар бир давлатнинг миллий хавфсизлик даражасини белгиловчи омил ҳисобланади. Ўзбекистон Республикасининг ташқи иқтисодий алоқаларининг ҳолати кўп жиҳатдан мамлакат транспорт тизимининг, айниқса, Марказий Осиё ҳудудидаги халқаро транспорт инфратузилмасининг ривожланиши билан белгиланади, Чунки Ўзбекистон сув ва денгиз йўлларга тўғридан-тўғри чиқиш имкониятига эга эмас. Айнан Марказий Осиё давлатларининг географик жойлашуви сабабли, темир йўл орқали ташувлар транзит ва экспорт-импорт юкларни ташишда асосий транспорт вазифасини бажаради.

Ҳозирги вақтда Ўзбекистон Республикаси фойдаланадиган 9 та халқаро темир йўл транспорт йўлаклари (кейинги ўринда ХТЙ) мавжуд бўлиб, улар орқали Россия ва Ғарбий Европадан Марказий ва Жануби-Шарқий Осиёгача юклар транзити амалга оширилади [6].

Ҳозирги кундаги Евросиё минтақасидаги шу жумладан Марказий Осиё минтақасидаги, геосиёсий вазиятдан келиб чиқиб, халқаро темир йўл йўлакларидан оқилона фойдаланиш мамлакат иқтисодиётининг ривожланишида муҳим омил бўлиб хизмат қилади. Бундан ташқари, бутун дунёда бўлгани каби Марказий Осиё минтақасидаги мавжуд сиёсий вазият, шу жумладан Афғонистондаги вазиятнинг кескинлашуви шароитида ҳам қўшни давлатларни иқтисодий ҳамкорликни фаоллаштирмасдан туриб транспорт ва инфратузилма лойиҳаларини сақлаб қолиш осон бўлмайди. Шу билан бирга, шуни таъкидлаш керакки, Ўзбекистон Республикасининг



минтақада фаоллашуви учун рақобат шароитида бу омилдан унинг рақобатчилари минтақа учун курашда янада кўпроқ фойдаланадилар [2, 3].

Ўз навбатида, бу ҳолат умуман Марказий Осиё ва хусусан Ўзбекистон Республикасида транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг асосий тенденцияларини темир йўллари ривожлантириш бўйича минтақавий лойиҳалар мисолида кўриб чиқишни тақозо этади.

Кўриб чиқиладиган ташаббусларнинг асосий мақсади Ўзбекистон Республикасини транзит давлатлар қаторига киритиш ва муқобил мултимодал транспорт йўлакларини яратишдан иборат. [1].

Ташаббусларни амалга ошириш учун темир йўл инфратузилмасини яхшилаш, инвестиция лойиҳаларини амалга ошириш ва янги муқобил мултимодал йўлакларни яратиш ишлари давом эттирилмоқда.

Шу нуқтаи назардан, инвестиция лойиҳаларини амалга ошириш маҳаллий ва минтақавий лойиҳаларга бўлинади. Қуйида ушбу инвестиция лойиҳалари муҳокама қилинади:

#### **Маҳаллий лойиҳалар:**

- Навоий-Бухоро йўналишида иккинчи электрлаштирилган тезйўрар темир йўл линиясини қуриш (93 км);
- "Шовот-Қораузақ" темир йўл йўналишини боғловчи ва Амударёни кесиб ўтадиган кўприкнинг қурилиши (82 км);
- Бухоро-Урганч-Хива темир йўл участкасини электрлаштириш (452 км);
- Бухоро-Қашқадарё темир йўл участкасини электрлаштириш (145 км);

#### **Минтақавий лойиҳалар:**

- "Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон" темир йўл линиясини қуриш;
- "Мозори Шариф – Кобул – Пешовар" темир йўл линиясининг қурилиши.[7].

Ўзбекистон Республикасида шу кунгача қабул қилинган қонунлар, фармонлар ва бошқа меъёрий ҳуқуқий-ҳужжатлар мамлакатимизда, жумладан, темир йўл компанияси учун ҳам ижобий инвестиция муҳитини яратишга хизмат қилиб келмоқда. Шу билан бирга, ХТЙ лойиҳалари кўлами ва "Ўзбекистон темир йўллари" АЖнинг Осиё минтақаси транспорт бозоридаги рақобатбардошлигини оширишга интилиши транспорт технологияси ва сифат менежменти тизимида асосий фондлар ҳолатини, олиб ўтиш ва ўтказиш қобилиятини, объектив баҳолашни, ишлаб чиқариш қувватларини яхшилашни талаб қилади. [4].

Бундан ташқари амалда мавжуд бўлган муқобил "Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон – Туркменистон – Озарбайжон – Грузия – Туркия – Европа" халқаро мултимодал йўналиши бўйлаб юк ташиш ҳажмини ошириш мақсадида бир қатор учрашувлар ташкил қилиниб, ушбу йўналиш орқали юк ташувларида қўлланиладиган хар томонлама манфаатли имтиёз ва чегирмалар орқали бунга эришилмоқда.

Юқоридаги республикалараро ва минтақавий лойиҳаларни амалга ошириш Ўзбекистон ва қўшни давлатлар учун қуйидаги ижобий манфаатларни ўз ичига олади:



- мамлакатларнинг транзит ва экспорт-импорт салоҳиятини ошириш;
- янги иш ўринларини яратиш;
- Ўзбекистоннинг жанубий ва шарқий ҳудудлари иқтисодиётининг ўсиши;
- қўшни мамлакатлар иқтисодиётининг ўсиши ва транспорт тизимининг ривожланиши;
- янги саноат ва қазиб олиш корхоналарини ташкил этиш;
- транспорт харажатларини камайтириш ва бошқалар.

Минтақавий темир йўл тизимининг ижобий тажрибаси ва ташкил этилишини ҳисобга олган ҳолда, шуни таъкидлаш мумкинки, ХТЙни қуриш ва модернизация қилиш орқали энг қисқа ва қулай Евроосиё транспорт коридорини яратади, унинг асосий рақобатдош устунлиги юк ташиш ишончилиги ва етказиб бериш тезлигини таъминлашдан иборат бўлади.

Бироқ, халқаро ташишларда иштирок этиш масаласини тўлиқ ҳал қилиш учун мавжуд тўсиқларни бартараф этиш керак бўлади. Хусусан “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг кучли ва заиф томонларини стратегик таҳлил методологияси, жумладан, лойиҳа амалга ошириладиган аниқ вазиятда Стратегик бошқарув методлари ёрдамида аниқлаш мумкин. Бу йўлда аниқланган имкониятлар технологияларни такомиллаштириш ва юк ташиш барқарорлигини таъминлайди. Транспорт хизматлари сифатини ошириш ҳам ХТЙ бўйлаб ташиш жозибадорлигини оширишга олиб келади.

Юк ташиш ҳажмини ошириш имкониятини белгилаб берувчи асосий муаммо Афғонистон ва Қирғизистон ҳудудлари орқали ўтувчи темир йўлнинг қурилиши бўлиб қолмоқда. Уни бартараф этиш учун темир йўл хўжаликлари хусусан, вагон хўжалиги, локомотив хўжалиги, йўл хўжалиги ва х.к. томонидан капитал қўйилмалар ҳажми ва йўналишларини белгилаш, қурилаётган ва реконструкция қилинаётган участкаларни техник жиҳозлаш тартиби ва муддатларини белгилаш, шунингдек, мамлакатларда барқарорлик ва хавфсизликни таъминлаш зарур. Бундай техник кўрсаткичларни аниқлаш ва инфратузилмани ривожлантиришга қаратилган тадбирлар зарур инвестиция ҳажмларини ҳисоблаш учун асос бўлади.

### ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПФ-60 сонли фармони // <https://lex.uz/pdfs/5841063>.
2. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, С. 2014. – 62.
3. Зоҳидов А.А. Альтернативные транспортные коридоры в Центральной Азии: факторы, взаимозависимость и проблемы интеграции // Центральная Азия и Кавказ, Том 17 (1), 2014, С. 167-177.
4. Мардас А.Н., Раҳимжонов Б.Р. Финансирование инвестиционных проектов развития международного транспортного коридора // Материалы республиканской научно-технической конференции с участием зарубежных ученых



---

«Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте». – Ташкент: ТашИИТ, 2013. С. 145-146.

5. Ходжаева Н.А., Рахимжонов Б.Р. Эффективность финансирования инвестиционных проектов развития транспортного-транзитного потенциала Республики Узбекистан // Материалы республиканской научно-технической конференции с участием зарубежных ученых «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте». – Ташкент: ТГТУ, 2022. С. 416-419.

6. Ўзбекистон Республикаси Инвестициялар ва ташқи сафдо вазирлигининг расмий сайти – [www.mfer.uz](http://www.mfer.uz). URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>

7. «Ўзбекистон темир йўллари» Аксиядорлик жамиятининг расмий сайти - [www.uzrailway.uz](http://www.uzrailway.uz). URL: [https://railway.uz/uz/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/26142/](https://railway.uz/uz/informatsionnaya_sluzhba/novosti/26142/).



---

**ТЕМИР ЙЎЛ АВТОМАТИКА ВА ТЕЛЕМЕХАНИКА ТИЗИМЛАРИНИ ТЕХНИК  
ДИАГНОСТИКА ВА МОНИТОРИНГ ҚИЛИШ**

**Шакарров Шахобиддин Шахриёр ўғли**  
бўлим бошлиғи, Тошкент транспорт техникуми

**Тоҳиров Оғабек Зоҳиджон ўғли**  
талаба, Тошкент давлат транспорт университети

**Аннотация:** Мақолада темир йўл автоматика ва телемеханика тизимларининг техник ҳолатини аниқлаш ва мониторинг қилиш масалалари ёритилган. Носозликларни тезкор аниқлаш, уларни бартараф этиш ва бу ҳолатларни даражаси бўйича таҳлил қилиш методларини кўриб чиқилган. Бундан ташқари, темир йўл кесишмаларида хавфсизликни ошириш, автоматик сигнализация ва бошқарув тизимларини такомиллаштириш, йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олишга доир таклифлар келтирилган. Мақола реал статистик маълумотлар асосида хорижий давлатлар билан таққослаб таҳлил қилинган.

**Калит сўзлар:** темир йўл транспорти, автоматика, телемеханика, хавфсизлик, мониторинг, КАС тизими.

**TECHNICAL DIAGNOSTICS AND MONITORING OF RAILWAY AUTOMATION  
AND TELEMCHANICS SYSTEMS**

**Shakarov Shaxobiddin Shakhriyoe ugli**  
department head, Tashkent transport technical schools

**Tohirov Ogabek Zohidjon ugli**  
student, Tashkent state transport university

**Annotation:** The article covers the issues of checking and monitoring the technical condition of railway automation and telemechanics systems. Methods for quickly detecting faults, eliminating them and conducting analyses at this level are considered. In addition, it is possible to provide directions in railway construction proposals, automatic signaling and control, and prevent road accidents. The article is based on statistical data and analyzed with real statistics.

**Key words:** railway transport, automation, telemechanics, safety, monitoring, crossing control systems.



## ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА И МОНИТОРИНГ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

**Шакаров Шахобиддин Шахриёр угли**

начальник отдела, Ташкентский транспортный техникум

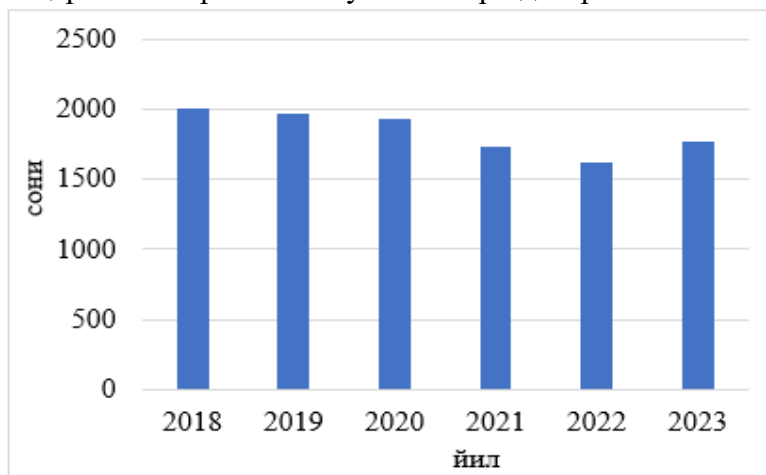
**Тахиров Огабек Захиджан угли**

студент, Ташкентский государственный транспортный университет

**Annotation:** В статье рассмотрены вопросы проверки и контроля технического состояния систем железнодорожной автоматики и телемеханики. Изучите методы быстрого устранения неполадок, их решения и анализа на этом уровне. Кроме того, предложения по строительству железных дорог могут предусматривать маршруты, автоматическую сигнализацию и управление, а также предотвращать дорожно-транспортные происшествия. Статья основана на статистических данных и проанализирована с использованием реальной статистики.

**Key words:** железнодорожный транспорт, автоматика, телемеханика, безопасность, мониторинг, система управления переездами.

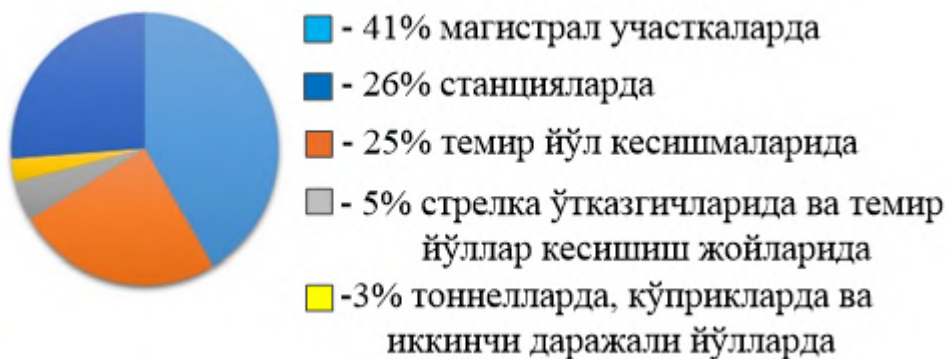
Темир йўл транспортида темир йўл кесишмаси энг хавфли ҳудуд ҳисобланади. Кесишмаларда ҳаракат хавфсизлигини кесишмани автоматик сигналлаштириш тизимлари таъминлайди. Бироқ юқори тезликдаги поездлар ҳаракатини таъминлашда мавжуд КАС тизимлари билан темир йўл ва автомобил транспорти воситалари учун хавфсизлик даражасини ошириш учун қўшимча қурилмалар ҳамда тизимларни жорий этиш зарур. Сўнгги йилларда автотранспорт воситалари сони ва поездлар тезлиги ҳамда жадаллиги ортиб бориши натижасида ёпиқ темир йўл кесишмаси олдида автомобилларнинг тўхтаб қолиш вақтининг узайиши автомобилларнинг тирбандлигига ҳамда автомобиллар ва поездлар тўқнашуви сонининг ортишига сабаб бўлмоқда. Буни 2018-2023 йиллар оралиғида хорижий мамлакатларнинг темир йўл участкаларида содир бўлган ҳолатларни таҳлил қилишда кўриш мумкин. 1-расмда 2018-2023 йиллар оралиғида бўлган ҳаракат хавфсизлиги бузилишлари диаграммаси келтирилган.





1-расм. Темир йўлларда содир бўлган ҳодисалар сони

Харакат хавфсизлиги бузилиш ҳолатлари энг кўп магистрал участкаларда, сўнг станцияларда ва темир йўл кесишмаларида кузатилган (2-расм).



2-расм. Ҳаракат хавфсизлиги бузилиши ҳолатларининг рўй берган жойи бўйича таҳлили

Хорижий мамлакатларнинг темир йўл кесишмаларида поезд ва автотранспорт воситаларининг тўқнашиб кетиш ҳолатлари бўйича таҳлили қилинганда 2022 йилда энг кам ҳолат кузатилганлигини, 2023 йилда бу кўрсаткич ошганлигини кўрсатади (3-расм). Ҳодисаларнинг кўп қисми бошқарилмайдиган кесишмаларда содир бўлган.



3-расм. Темир йўл кесишмаларидаги жиддий ҳодисалар сони

Хорижий мамлакатларнинг темир йўл участкаларида оқибати ўлим билан тугаган ҳолатлар сабаби таҳлил қилинганида энг кўп ҳолат вагонлардан йиқилиш ёки одамларни поездлар уриб кетиши натижасида рўй берганлиги аниқланди. Иккинчи энг кўп ҳолат темир йўл кесишмаларидаги автотранспорт воситалари ва поездлар тўқнашуви натижасида кузатилган [Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден.]

Ўзбекистон темир йўллари кесишмаларида ҳаракат хавфсизлиги бузилиши



ҳолатларини таҳлил натижалари бутун темир йўл тармоғи темир йўл кесишмаларида 2021-йил ва 2022-йил ҳолатига кўра жами 87 та йўл-транспорт ҳодисаси рўй бергани маълум бўлган. 2023 йил 7 ойлик ҳолатига кўра 28 та ҳодиса кузатилган Бундан ташқари, шуни таъкидлаш керакки, ҳаракатланишдаги бахтсиз ҳодисаларнинг аксарияти автомобил ҳайдовчиларининг йўл ҳаракати қоидаларини бузиши билан боғлиқ.

Ҳозирги кунда Ўзбекистон темир йўлларида жами 521 та темир йўл кесишмаси мавжуд бўлиб, шундан 299 таси қўриқланмайдиган ва 222 таси қўриқланадиган темир йўл кесишмалар. Қўриқланадиган кесишмаларнинг 146 таси темир йўл кесишмаларини тўсиш қурилмаси (УЗП) билан жиҳозланган. Шу жумладан ўта юқори тезликли ҳаракат участкаларида 77 та қўриқланадиган темир йўл кесишмаси мавжуд.

Темир йўл кесишмаларининг 448 таси релели КАС тизими (АПС) билан, 73 таси микропроцессорли КАС тизимлари, шу жумладан 26 таси АПС-Е, 22 таси АПС-МП, 13 таси МАПС, 12 таси МАПС-Е тизимлари билан жиҳозланган.

Юқорида келтирилган ҳодисаларни таҳлил қилинса бошқариладиган кесишмаларда КАС тизими яъни кесишмани тўсиш қурилмалари қўлланилганлиги сабабли кузатилган ҳолатлар камлигини кўрамыз. Келтирилган ҳодисаларнинг асосий сабаблари бу ҳайдовчиларнинг йўл ҳаракати қоидаларини бузиши ва мавжуд темир йўл КАС қурилмаларининг бир қатор қуйидаги камчиликларидир:

- локомотив машинисти кесишмада фавқулодда вазият мавжудлиги тўғрисида ўз вақтида хабардор қилинмаслиги;
- кесишмани тўсиш қурилмаларининг номукаммаллиги (УЗП);
- яқинлашиб келаётган поезднинг тавсифларидан келиб чиқиб кесишмани бошқариш тизими мавжуд эмаслиги;
- огоҳлантириш сигнализация қурилмаларининг номукаммаллиги.

Тўсиш қурилмалари кесишмаларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлашда муҳим аҳамият касб этгани сабабли, уларни такомиллаштириш муҳим масала ҳисобланади.

### ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПФ-60 сонли фармони // <https://lex.uz/pdfs/5841063>.
2. Raxmonov B.B. Temir yo‘l kesishmalarida harakat xavfsizligini nazorat qilish va boshqarish tizimining ishonchliligini baholash // Toshkent davlat transport universiteti. The scientific journal vehicles and roads, – 2023. – №4. – 22-28 b. (05.00.00; Oliy attestatsiya komissiyasining 2020 yil 30-iyundagi 01-10/1103-sonli xati).
3. Raxmonov B.B., Boltayev S.T., Muhiddinov O.O. Temir yo‘l kesishmalarini avtomatik signallashtirishning mikroprossessorli tizimini petri tarmoqlari asosida modellashtirish // Toshkent davlat transport universiteti. The scientific journal vehicles and roads, – 2023. – №2, 16-33 b. (05.00.00; Oliy attestatsiya komissiyasining 2020 yil 30 iyundagi 01-10/1103-sonli xati).
4. Ўзбекистон Республикаси Инвестициялар ва ташқи сафдо вазирлигининг расмий сайти – [www.mfer.uz](http://www.mfer.uz). URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>
5. «Ўзбекистон темир йўллари» Аксиядорлик жамиятининг расмий сайти - [www.uzrailway.uz](http://www.uzrailway.uz). URL: [https://railway.uz/uz/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/26142/](https://railway.uz/uz/informatsionnaya_sluzhba/novosti/26142/).



## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                                                                                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Рамазонов Л.Х., Шермухамедов У.З., Юлдашев Б.Э.</b><br>“Ангрен – Поп” электрлаштирилган темир йўл линияси қурилиши<br>(Қамчиқ темир йўл туннели мисолида) .....                                              | 3  |
| <b>Bazarbayev B.Q.</b><br>O‘zbek adabiyoti taraqqiyotida maqsud shayxzoda ijodining o‘rni.....                                                                                                                  | 10 |
| <b>Мирсолихова Д.Н., Пулатова М.Ж.</b><br>Эффективность проектов международных и местных мультимодальных<br>транспортных коридоров в повышении транспортно-транзитного потенциала<br>Республики Узбекистан..... | 16 |
| <b>Шакаров Ш.Ш., Тахиров О.З.</b><br>Темир йўл автоматика ва телемеханика тизимларини техник диагностика ва<br>мониторинг қилиш.....                                                                            | 21 |
| <b>Қурбонов Ҳ.Б., Расулов Д.Ж., Юлдашев Б.Э.,</b><br>Мустақиллик йилларида Ўзбекистон темир йўллари: ривожланиши ва истикболи.....                                                                              | 25 |
| <b>Каюмов Ш.Ш.</b><br>Принятие решений при размещении объектов транспортного комплекса с<br>применением метода многокритериальной задачи.....                                                                   | 31 |
| <b>Абдуллаев Ж.Я.</b><br>Обоснование разработки новых решений по обеспечению безопасности перевозки<br>опасных грузов на железнодорожных участках .....                                                         | 35 |
| <b>Сабуров М.Б.</b><br>Технология грузовой работы с поездами «Агроэкспресс».....                                                                                                                                | 41 |
| <b>Абдуллаев Ж.Я.</b><br>Исследование повышения эффективности в применении технология совместного<br>пропуска по железнодорожному участку грузовых поездов нормативной длины и<br>длинносоставных.....          | 45 |
| <b>Saburov M.B.</b><br>Agroekspress poyezdlari uchun qadoqlangan yuklarni yetkazib berishning logistika<br>sxemalarini ishlab chiqish.....                                                                      | 52 |

**Редакционная коллегия:**

Главный редактор: Суюнбаев Ш.М., доктор технических наук, профессор

Члены редколлегии: Арипов Н.М., доктор технических наук, профессор

Махаматалиев И.М., доктор технических наук, профессор

Цой В.М., доктор технических наук, профессор

Примова А.Х., доктор технических наук, профессор

Машарипов М.Н., доктор технических наук (DSc), доцент

Бердимуратов М.К., кандидат физико-математических наук, профессор

Телебаев Г.Т., доктор философских наук, профессор

Сауханов Ж.К., доктор экономических наук, профессор

Тажигулова Г.О., доктор педагогических наук, доцент

Кобулов Ж.Р., кандидат технических наук, профессор

Ильясов А.Т., доктор технических наук (DSc), профессор

Худайбергенов С.К., кандидат технических наук, профессор

Болтаев С.Т., кандидат технических наук, профессор

Якубов М., кандидат технических наук, профессор

Тургунбаев У.Ж., кандидат технических наук, доцент

Адилова Н.Д., кандидат технических наук (PhD)

Амандиков М.А., кандидат технических наук, доцент

Бутунов Д.Б., кандидат технических наук (PhD), доцент

Асаматдинов М.О., кандидат технических наук (PhD), доцент

Жумаев Ш.Б., кандидат технических наук (PhD), доцент

Кидирбаев Б.Ю., кандидат технических наук (PhD), доцент

Мухаммадиев Н.Р., кандидат технических наук (PhD)

Хусенов У.У., кандидат технических наук (PhD)

Абдуллаев Ж.Я., кандидат технических наук (PhD)

Буриев Ш.Х., кандидат технических наук (PhD)

Тургаев Ж.А., кандидат технических наук (PhD), доцент

Насиров И.З., кандидат технических наук (PhD), доцент

Сабуров Х.М., кандидат технических наук (PhD), доцент

Пурханатдинов А.П., кандидат технических наук (PhD)

Пахратдинов А.А., кандидат технических наук (PhD)

Адилова Н.Д., кандидат технических наук (PhD)

Тургунбаева Ж.Р., кандидат технических наук (PhD)

Юсупов А.К., кандидат технических наук (PhD)

Абдукадиров С.А., кандидат технических наук (PhD)

Каримова А.Б., кандидат технических наук (PhD)

Бердибаев М.Ж., кандидат технических наук (PhD)

Зокиров Ф.З., кандидат технических наук (PhD)

Уразбаев Т.Т., кандидат технических наук (PhD)

Турсунов Т.М., кандидат технических наук (PhD)

Нафасов Ж.Х., кандидат технических наук (PhD)

Бахтеев Э.М., кандидат технических наук (PhD)

Лесов А.Т., кандидат технических наук (PhD)

Косимова К.А., кандидат технических наук (PhD)

Рахмонов Б.Б., кандидат технических наук (PhD)

Жумабаев Д.М., кандидат технических наук (PhD)

Шнекеев Ж.К., кандидат архитектурных наук (PhD), доцент

Мырзатаев С.М., кандидат экономических наук (PhD)

Маденова Э.Н., кандидат экономических наук (PhD), доцент

Ешниязов Р.Н., кандидат экономических наук (PhD), доцент

Джуманова А.Б., кандидат экономических наук, доцент

Омонов Б.Н., кандидат экономических наук, доцент

Закимов М.А., кандидат экономических наук (PhD)

Раимов Г.Ф., кандидат педагогических наук, доцент

Тилаев Э.Р., кандидат исторических наук, доцент

Суюнова З.С., кандидат сельскохозяйственных наук

Яхьяев Б.С., кандидат сельскохозяйственных наук

Якубов М.Д., доктор биологических наук, доцент

Тураева Ф.А., кандидат медицинских наук (PhD), доцент

Каракулов Н.М., старший преподаватель

**Отв. ред. Ш.М. Суюнбаев**

Выпуск №4 (34-35) (январь-февраль, 2025). Сайт: <https://mspes.kz>  
ИП «Исакова У.М.». Республика Казахстан, г. Нур-Султан, 2025