

KONFERENSIYALAR.UZ

ANJUMANLAR PLATFORMASI

**IV RESPUBLIKA ILMIY-
AMALIY KONFERENSIYASI**

**YANGI DAVR ILM-
FANI: INSON UCHUN
INNOVATSION G'OYA
VA YECHIMLAR**

IYUL, 2025



ELEKTRON NASHR:

<https://konferensiyalar.uz>



YANGI DAVR ILM-FANI: INSON UCHUN INNOVATSION G'OYA VA YECHIMLAR

**IV RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY
KONFERENSIYASI MATERIALLARI**

2025-yil, iyul

TOSHKENT-2025

ISBN 978-9910-09-214-5

Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar.
IV Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – Toshkent:
Scienceproblems team, 2025. – 71 bet.

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.uz>

Konferensiya tashkilotchisi: “Scienceproblems Team” MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2025-yil, 3-iyul

Mas'ul muharrir:

Isanova Feruza Tulqinovna

Annotatsiya

Mazkur to'plamda “Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar” mavzusidagi IV Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari jamlangan. Nashrda respublikaning turli oliy ta'lim muassasalari, ilmiy markazlari va amaliyotchi mutaxassislari tomonidan tayyorlangan maqolalar o'rin olgan bo'lib, ular ijtimoiy-gumanitar, tabiiy, texnik va yuridik fanlarning dolzarb muammolari va ularning innovatsion yechimlariga bag'ishlangan. Ushbu nashr ilmiy izlanuvchilar, oliy ta'lim o'qituvchilari, doktorantlar va soha mutaxassislari uchun foydali qo'llanma bo'lib xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: ilmiy-amaliy konferensiya, innovatsion yondashuv, zamonaviy fan, fanlararo integratsiya, ilmiy-tadqiqot, nazariya va amaliyot, ilmiy hamkorlik.

ISBN 978-9910-09-214-5

Barcha huqular himoyalangan.

© Scienceproblems team, 2025-yil

© Mualliflar jamoasi, 2025-yil

MUNDARIJA

TARIX FANLARI

<i>Doniyorov Nosirjon</i> BOLSHEVIKLAR MADANIY SIYOSATINING AYRIM NAZARIY ASOSLARI TO'G'RISIDA	4-9
<i>Najmiddinov Boburmirzo</i> SOVET HOKIMIYATINING O'ZBEKISTON SSRDA DINIY SIYOSATI TARIXSHUNOSLIGIDAN (SOVET HOKIMIYATI DAVRIDA AMALGA OSHIRILGAN ISHLAR MISOLIDA)	10-13
<i>Sobirov Sardorbek</i> YETTISHAHAR DAVLATINING BUYUK BRITANIYA IMPERIYASI BILAN ALOQALARI	14-17
<i>Umarqulova Gulchiroy</i> JIZZAX VILOYATI CHO'L HUDUDI TUMANLARINING MUSTAQILLIK YILLARIDA MADANIY HAYOT RIVOJI (DO'STLIK TUMANI MISOLIDA).....	18-20
<i>Begaliyeva Aysha</i> ROSSIYA TEMIR YO'L TRANSPORT TIZIMI: SANOAT INQILOBI SHAROITIDA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI	21-25

IQTISODIYOT FANLARI

<i>Nazarov Nazar</i> KICHIK VA O'RTA BIZNES FAOLIYATINI STATISTIK BAHOLASHNING DAVLAT IQTISODIYOTIDAGI AHAMIYATI	26-29
--	-------

FILOLOGIYA FANLARI

<i>Jamahmatov Karomiddin</i> SALJUQIYLAR DAVR ADABIY MUHITI RIVOJIDA TERMIZIY ALLOMALAR MA'NAVIY MEROSINING O'RNI	30-37
<i>Maxamatqulova Zarina</i> O'ZBEK VA ISPAN TILLARIDAGI FRAZEMALARNING QIYOSIY TAHLILI	38-40
<i>Yuldasheva Kamola</i> STRATEGIES AND EVALUATION IN SIMULTANEOUS INTERPRETING	41-44

YURIDIK FANLAR

<i>Salimjonov Axadjon</i> ZO'RLIK ISHLATIB SODIR ETILADIGAN JINOYATLAR TUSHUNCHASI VA KRIMINOLOGIK TAVSIFI	45-55
<i>Акрамова Хилола Убайдуллаевна</i> ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ: АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	56-59
<i>Qahorova Saodat</i> ONLAYN KREDIT SHARTNOMALARINING FUQAROLIK-HUQUQIY TABIATI VA RAQAMLI MUHITDAGI O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI	60-62

SOTSILOGIYA FANLARI

<i>Artikbayeva Nazokat</i> INTERNETGA QARAMLIKNING ZAMONAVIY TA'LIMGA TA'SIRI	63-67
<i>Raxmatullayeva Shaxlo</i> INSON KAPITALINING YANGI O'ZBEKISTONDAGI IJTIMOY O'RNI	68-70

ROSSIYA TEMIR YO'L TRANSPORT TIZIMI: SANOAT INQILOBI SHAROITIDA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI

Begaliyeva Aysha Karpijanovna

O'zMU Tarix fakulteti tadqiqotchisi

E-mail: aysha.1958@mail.ru

Tel: +7 702 550 9127

Olma-ota, Qozog'iston

Annotatsiya. Ushbu maqolada sanoat inqilobi davrida islohotdan keyingi Rossiyada temir yo'l transport tizimining rivojlanish xususiyatlari va sur'atlari aniq faktologik materiallar hamda statistik ma'lumotlarga asoslanib tahlil qilingan. Temir yo'llar qurilishi mamlakatning asosiy sanoat tarmoqlari tez o'sishini rag'batlantirgan va butunrossiya bozorining shakllanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatgan muhim omil sifatida ko'rib chiqilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'llar, islohotlardan keyingi Rossiya, temir yo'l transporti, sanoat inqilobi, iqtisodiyotni qayta qurish.

THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM OF REFORMED RUSSIA: FEATURES OF DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF THE INDUSTRIAL REVOLUTION

Begaliyeva Aysha Karpijanovna

Researcher of the History Faculty of NUUZ

Alma-Ata, Kazakhstan

Annotation. This article analyzes the nature and pace of development of the railway transport system in post-reform Russia during the industrial revolution, based on specific factual material and statistical data. The construction of railways is examined as a crucial factor that stimulated rapid growth in the country's main industries and exerted a significant influence on the formation of an all-Russian market.

Key words: railways, post-reform Russia, railway transport, industrial revolution, economic restructuring.

DOI: <https://doi.org/10.47390/978-9910-09-214-5/ydif-05>

Kirish. Rossiyadagi sanoat inqilobi islohotdan keyingi dastlabki o'n yilliklarda iqtisodiyot tarmoqlari va hududlar bo'yicha nihoyatda notekis rivojlandi. Yirik mashina sanoatining eng yuqori sur'atlar bilan o'sishi yetakchi sanoat shahar markazlarida kuzatildi.

Rossiyadagi sanoat inqilobining xususiyati va rivojlanish sur'atlariga mavjud jahon iqtisodiy tizimi kuchli ta'sir ko'rsatdi. Sanoat inqilobi davrida sanoat tuzilmasini qayta qurish xalqaro ixtisoslashuv xususiyatiga bog'liq edi. Shu bilan birga, ishlab chiqarish infratuzilmasi - temir yo'l transporti, kema qatnovi, bug' energetikasi va boshqalar ichki bozorning shakllanishida asosiy vositalarga aylandi. Islohotdan keyingi Rossiyada temir yo'llarning ishga tushirilishi sanoat ishlab chiqarishining rivojlanishiga kuchli turtki bo'ldi.

XIX asrning uchinchi choragida ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishida juda katta o'zgarishlar yuz berdi, bu esa dunyoning yetakchi mamlakatlarining ishlab chiqarish-iqtisodiy tuzilmasida chuqur o'zgarishlarga olib keldi. Mashina texnikasining izchil rivojlanishi va mehnat unumdorligining o'sishi ishlab chiqarishni tarmoq va hududiy joylashtirishda tub o'zgarishlarni keltirib chiqardi. Bu jarayonda temir yo'l transporti muhim o'rin egalladi. Temir

yo'llar og'ir sanoatning asosiy tarmoqlarini jadal o'sishiga turtki bo'lgan qudratli omilga aylandi.

Asosiy qism. Transport inqilobi temir yo'llarning keng tarqalishiga olib keldi. Bu davrda temir yo'l qurilishi xalqaro miqyosda ishlab chiqarishni ommaviy kengaytirishning asosiy sohasi bo'ldi.

1860-yildan 1880-yilgacha jahon temir yo'l tarmog'i 108 ming kilometrdan 373 ming kilometrgacha, ya'ni 3,5 barobar o'sdi. Temir yo'llar katta mablag'lar sarf qilinadigan va og'ir sanoat mahsulotlari juda ko'p iste'mol qilinadigan eng yirik soha edi.

Temir yo'llar tufayli alohida davlatlar o'rtasida samarali iqtisodiy aloqalar ta'minlandi. Temir yo'l arteriyalari minglab kilometr uzoqlikdagi shaharlar, dengiz portlari va hatto qit'alarni bog'lay boshladi [1].

Bu davrda jahon temir yo'l qurilishida yetakchi o'rinni ingliz kapitali egallagan bo'lib, u temir yo'l investitsiyalari uchun relslar, parovozlar va sarmoyalar yetkazib berardi. Bu davrda temir yo'l qurilishining eng kuchli sur'atlari AQShda kuzatildi. 1860-1880-yillarda Amerika temir yo'l tarmog'i 3 barobar o'sdi - 49 mingdan 150 ming kilometrgacha yetdi.

Islohotlardan keyingi Rossiyada temir yo'l transport tizimining joriy etilishi haqiqatan ham zamonaviy sanoatning darakchisi, zamonaviy ilg'or mashina sanoatini yaratishning rag'batlantiruvchisi bo'ldi.

Krepostnoylik huquqi bekor qilingandan so'ng Rossiya iqtisodiyotini qayta qurish murakkab va uzoq davom etadigan jarayon bo'ldi.

Bu davrda tashish xarajatlari shunchalik yuqori ediki, asosiy ommaviy tovarlarni uzoq masofalarga tashish imkoniyati yo'q edi. Ayniqsa ot-ulovda tashish xarajatlari juda yuqori edi. Masalan, 200-400 km masofaga otda don tashish narxi uning ishlab chiqarish joyidagi narxiga teng bo'lardi. 50-yillarning o'rtalarida bir pud Donetsk ko'mirini (antratsitni) 600-800 chaqirim masofaga tashish narxi ko'mir qazib olish joyidagi narxidan 8-10 barobar yuqori edi [2]. 60-yillarning ikkinchi yarmida Donetsk ko'mirini 350 km gacha bo'lgan masofaga otda tashish uchun to'lov ko'mir qazib olingan joydagi narxidan 5 barobar yuqori edi [3]. Shuning uchun Rossiya iqtisodiyoti uchun bug' transportini joriy etish orqali yuk tashishni arzonlashtirish masalasi nihoyatda dolzarb edi.

Shuni ta'kidlash kerakki, islohotdan keyingi Rossiya xalqaro iqtisodiyotga tobora ko'proq jalb etildi. 60-yillarning ikkinchi yarmida Rossiya qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashqi bozorlarda joylashtirish osonlashdi. Faqat 1860-1870-yillardagi o'n yil ichida Rossiya eksporti 2 barobarga - 181 million rubldan 360 million rublgacha oshdi [4].

XIX asrning 60-yillari boshida keng jamoatchilik doiralarida, eksportchi-pomeshchiklar, savdo-sanoat doiralari va matbuotda hukumatga keng temir yo'l tarmog'ini zudlik bilan qurish bo'yicha talablar kuchaydi [5].

Islohotdan keyingi Rossiya uchun temir yo'l masalasi eng dolzarb masalalardan biriga aylandi. 1865-yilda podsho Rossiyasida 3,5 ming chaqirim temir yo'l bo'lgan bo'lsa, Angliyada 22 ming kilometr, Fransiya va Germaniyada 14 ming kilometrdan, AQShda esa 56 ming kilometr temir yo'l bor edi [6].

Bu davrda hukumat doiralarida jahon tajribasini hisobga olgan holda xususiy temir yo'l qurilishiga xorijiy kapital oqimini rag'batlantirish dasturi ishlab chiqildi. Temir yo'l masalasini

muhokama qilish uchun temir yo'l siyosati rejasi va tamoyillarini ishlab chiqish bo'yicha Maxsus komissiya tuzildi.

1865-yil iyun oyida Temir yo'llar va jamoat binolari bosh boshqarmasi Temir yo'llar vazirligiga aylantirildi [7].

Xususiyl temir yo'l qurilishini moliyalashtirishning doimiy manbaini yaratish maqsadida podsho hukumati 1867-yilda davlat byudjetidan rasman ajratilgan maxsus kredit "temir yo'l fondi"ni tashkil etdi. Uni to'ldirishning asosiy manbai London va Parij pul bozorlarida sudxo'rlik bilan past kurslarda chiqariladigan, umumiy summasi 600 million rubllik daromadning hukumat kafolati bilan temir yo'l obligatsiya zayomlari edi. Bu fond mablag'laridan podsho xazinasi xususiyl temir yo'llarning aksiyalarini sotib olar, temir yo'l jamiyatlarining muassislari va boshqarmalariga turli xil ssudalar, subsidiyalar va "yordam"lar berar, davlat buyurtmalariga haq to'lar, zavodlarga relslar va harakatlanuvchi tarkib ishlab chiqarganligi uchun mukofotlar berardi.

1868-1872-yillardagi sanoat yuksalishi davrida chet el pul bozoridagi qulay vaziyat Rossiyaning temir yo'l sohasiga chet el ssuda kapitalining keng jalb etilishiga ko'maklashdi.

Rossiyada temir yo'l qurilishining konsessiya davri 15 yil, 1866-yildan 1880-yilgacha davom etdi. Bu davrda uzunligi 15 ming chaqirim bo'lgan xususiyl temir yo'llar qurish uchun 53 ta konsessiya berildi. Asosiy kapitali 717 million rubl bo'lgan 59 ta aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi tashkil etildi.

Biroq, 1880-yilda temir yo'llarning umumiy qiymati 1,8 milliard rubl bo'lsa-da, xususiyl temir yo'llarning qurilish kapitallarida xazinaning bevosita ishtiroki 80 foizni tashkil etdi. Temir yo'l jamiyatlarining xazina oldidagi qarzlari yig'indisi 1,1 milliard rublga, ya'ni ular qurilishining umumiy qiymatining 60 foizidan ortig'iga yetdi.

Islohotdan keyingi dastlabki o'n yilliklarda jadal temir yo'l qurilishi Rossiyaning rivojlanayotgan kapitalistik iqtisodiyoti uchun inqilobiy ahamiyatga ega bo'ldi. 1861-1880-yillarda temir yo'llar uzunligi 14 barobar oshib, 21 ming verstga yetdi. Natijada, markazi Moskvada bo'lgan Yevropa Rossiyasining birinchi keng tarmoqli temir yo'l tarmog'i yaratildi. U o'zaro bog'langan to'rtta asosiy temir yo'l tuguniga bo'lindi: Moskva, Boltiqbo'yi, Azov-Qora dengiz va G'arbiy tugunlar.

Janubiy tog'-kon sanoati rayonida temir yo'l tarmog'ining barpo etilishi Rossiya iqtisodiyoti uchun g'oyat muhim ahamiyatga ega bo'ldi. Bu yerdagi birinchi temir yo'l liniyasi 1863-yilda qurilgan 71 km uzunlikdagi Grushevsko-Aksay temir yo'li edi. Ushbu yo'l qurilishini Donskoy qo'shinlari boshqarmasi amalga oshirdi, chunki liniya ularning yeridan o'tardi. Grushevsko-Aksay tog'-zavod temir yo'li ishga tushirilgach, undan yoqilg'i yuklarining katta-katta partiyalari tashila boshladi va bu yuklarning oqimi to'xtovsiz ortib bordi. 1863-yildan 1868-yilgacha bo'lgan birinchi besh yillikning o'zida tashilgan antratsit miqdori 3,5 barobar, ya'ni yiliga 1,7 million puddan 6 million pudgacha oshdi [8].

70-yillarda Janubiy Rossiyadagi temir yo'llar Donbassning toshko'mir sanoatini jadal rivojlantirishni rag'batlantirishning kuchli vositasiga aylandi.

Temir yo'l qurilishi Donbass ko'mir sanoatida gryunderlik "isitma"sining avj olishiga sabab bo'ldi. 70-yillarda yuzlab yangi shaxtalar va shtolnyalar qurildi, ko'plab tog'-kon sanoati korxonalari va kompaniyalari tashkil etildi. 1880-yilga kelib Janubiy tog'-kon sanoati rayonida 338 ta shaxta mavjud bo'lib, ular yiliga 86 million pudgacha ko'mir qazib olardi.

1878-yil oktyabr oyida Perm - Chusovaya - Nijniy Tagil - Yekaterinburg uchastkasida harakatni boshlagan, uzunligi 729 verst bo'lgan Ural kon-zavod temir yo'li Ural mintaqasining iqtisodiy rivojlanishida muhim rol o'ynadi. Shu vaqtgacha yagona transport vositasi daryo oqimi bo'lib, bu o'lkaning sanoat taraqqiyotiga jiddiy to'sqinlik qilardi. Ural temir yo'li ochilgandan so'ng, Ural yuklarining asosiy qismi shu yerga yo'naltirila boshlandi.

G'arbiy Uralning toshko'mir sanoati rivojlanishi Ural kon-zavod yo'lining qurilishi bilan bog'liq. Temir yo'l ochilgandan keyingi olti yil ichida konlarning unumdorligi oldingi davrga nisbatan 8 barobar oshdi va o'sishda davom etdi. Toshko'mirning asosiy iste'molchilari Ural, Orenburg, Samara-Zlatoust temir yo'llari bo'ldi.

Ural temir yo'lining qurilishi ot-ulov transportining rivojlanishiga keskin ta'sir ko'rsatib, uni ancha qisqartirdi. Birinchi navbatda Sibir yo'lida jiddiy o'zgarishlar yuz berdi. Faqat qishda u temir yo'l bilan "ulkan va shoshilinch bo'lmagan yuklarni" tashishda raqobatlasha olardi, yilning qolgan qismida tranzit yuklarning aksariyati temir yo'l orqali jo'natilardi.

XIX asrning 80-yillari boshiga kelib, temir yo'l tizimi Yevropa Rossiyasining 59 ta guberniya va viloyati, Janubiy Ural, Polshaning rus qismining keng hududlari, Finlyandiya, Shimoliy Kavkaz va Kavkazorti hududlarini qamrab oldi. Yevropa Rossiyasi hududining 45 foizidan ortig'i temir yo'llar ta'sir doirasiga kirdi [9].

Xulosa. Temir yo'l tarmog'ining jadal rivojlanishi Rossiya iqtisodiyotiga, butun Rossiya bozorining shakllanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatdi; hududiy mehnat taqsimotida tub o'zgarishlar sodir bo'ldi va ishlab chiqarishning eski usullari tubdan isloh qilindi. Temir yo'l transporti mamlakatning sanoat geografiyasini o'zgartirdi. Temir yo'llardan chetda qolgan hududlar hisobiga boshqa iqtisodiy rayonlar kengaydi, savdo yo'llarining yangi yo'nalishlari paydo bo'ldi.

70-yillarda temir yo'l stansiyalari yaqinidagi yangi savdo-sanoat markazlari, fabrika qishloqlari ayniqsa jadal rivojlana boshladi. Mehnatkash aholining "harakatchanligi" iqtisodiy hayotning zaruriy shartiga aylandi. Temir yo'llar ishchilarning mamlakatning yangi rivojlanayotgan hududlariga ommaviy ko'chib o'tishini ancha yengillashtirdi.

Biroq 70-yillarning o'rtalarida temir yo'l xo'jaligidagi kamchiliklar namoyon bo'ldi. Rossiyaning aksiyadorlik kompaniyalari o'rtasida taqsimlangan temir yo'l tarmog'i iqtisodiy, texnik va foydalanish jihatidan yaxlit tizim emas edi. Hukumat tomonidan o'tkazilgan tekshiruvlar shuni ko'rsatdiki, Rossiya temir yo'llari turli xil qurilish texnik shartlariga, temir yo'l polotnosi, stansiyalar, stansiya yo'llari signalizatsiyasi va boshqalarning profillari hamda turlariga ega edi. Eng muhim tranzit yo'nalishlar turli texnik jihozlangan temir yo'l uchastkalaridan iborat edi. Xususiy temir yo'llardagi "tarif urushlari" og'ir oqibatlariga olib keldi, bu esa davlatning ko'p hududlarida savdo va sanoat hayotining normal kechishiga xalal berdi. Shu bilan birga, xususiy temir yo'l qurilishi keskin kamaydi. 70-yillarning oxiridan boshlab temir yo'l xo'jaligini markazlashtirish va davlat tasarrufiga o'tkazish nuqtai nazaridan tubdan qayta tashkil etish masalasi dolzarb bo'lib qoldi.

Adabiyotlar/Литература/References:

1. Техника в ее историческом развитии (70-е годы XIX – начало XX в.). –Москва: Наука, 1982. -С. 218.

2. Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. –Москва: тип. А. И. Мамонтова и К°, 1910. –С.16-17.
3. Фомин П.И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России. Т.1. –Харьков: Тип. Б. Бенгис, 1915. -104, 122.
4. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. –Москва: Наука, 1990. – С.134.
5. РГИА. Ф.1272. Оп.3. Д.19. Л.3.
6. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – Москва: Наука, 1975. –С. 95.
7. История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836-1917. – Санкт-Петербург: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1994. -С. 93.
8. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. - Санкт-Петербург: тип. Р. Голике, 1881. –С. 3-5.
9. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – Москва: Наука, 1975. -С. 120.

**YANGI DAVR ILM-FANI: INSON UCHUN
INNOVATION G'OYA VA YECHIMLAR**
IV RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY KONFERENSIYASI MATERIALLARI
2025-yil, 3-iyul

Mas'ul muharrir: *F.T.Isanova*
Texnik muharrir: *N.Bahodirova*
Diszayner: *I.Abdihakimov*

Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar.
IV Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari. – Toshkent:
Scienceproblems team, 2025. – 71 bet.

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.uz>

Konferensiya tashkilotchisi: "Scienceproblems Team" MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2025-yil, 3-iyul

ISBN 978-9910-09-214-5

Barcha huquqlar himoyalangan.
© Scienceproblems team, 2025-yil.
© Mualliflar jamoasi, 2025-yil.