

ORIENTAL JOURNAL OF ACADEMIC AND MULTIDISCIPLINARY RESEARCH

Open Access, Peer Reviewed Journal

Scientific Journal



www.innoworld.net

+998 33 0178868



**INNOVATIVE
WORLD**

**ORIENTAL JOURNAL OF
ACADEMIC AND MULTIDISCIPLINARY RESEARCH**

**Volume 2, Issue 7
2024**

Journal has been listed in different indexings

Google Scholar



ResearchGate

zenodo



ADVANCED SCIENCE INDEX



Directory of Research Journals Indexing

The official website of the journal:

www.innoworld.net

Andijon-2024

TAHRIRIYAT



Bosh muharrir

Odilov Furkat Umarbekovich

Andijon iqtisodiyot va qurilish instituti O'quv-uslubiy bo'lim boshlig'i, PhD

Mas'ul kotib

Axmadjonov Sarvarbek Sodikovich

Andijon mashinasozlik instituti Transport va logistika fakulteti dekani, PhD.

Nashrga tayyorlovchi

Xomidov Anvarbek Ahmadjon o'g'li – Tahrirlovchi

Raxmonov Akmaljon Axmadjonovich – Texnik muharrir

TAHRIR KENGASHI A'ZOLARI

Rakhimov Akmal Alisherovich

"Mehnat muhofazasi" kafedrası mudiri, PhD.

Djalilova Turgunoy Abdujalilovna

Andijon mashinasozlik instituti Oliy matematika
kafedrası dotsenti, fizika-matematika fanlari
nomzodi, dotsent

Zaripova Dilnoza Yashinovna

Buxoro davlat tibbiyot instituti Akusherlik va
ginekologiya kafedrası dotsenti, t.f.n.

Maxsudova Xolisxon Ummatovna

Andijon mashinasozlik instituti, O'zbek tili va
adabiyoti kafedrası mudiri

Mirzayev Toxirjon Saloxetdinovich

Namangan davlat pedagogika instituti «Aniq
fanlar» kafedrası katta o'qituvchisi

Yusupov Dilmurod Abdurashidovich

Namangan davlat pedagogika instituti "Aniq
fanlar" kafedrası katta o'qituvchisi



BOSHLANG'ICH TA'LIMDA XORIJIY TajRIBALARDAN FOYDALANISH IMKONIYATLARI

Tursunaliyeva Shohida Erkinjon qizi

Andijon davlat pedagogika instituti

“Ta’lim va tarbiya nazariyasi va metodikasi” (Boshlang’ich
ta’lim) yo’nalishi 2-bosqich magistranti

Annotatsiya: Xorijiy tajribalardan foydalanishning o’ziga xos jihatlari shuki, umumiy o’rta ta’lim maktablari boshlang’ich sinf o’qituvchilari, shu maktablar biriktirilgan oliy pedagogik ta’lim muassasalari mutaxassislari va ilmiy muassasalarning hamkorligiga asoslanib, xorijiy mamlakatlarning ilg’or tajribalaridan unumli foydalanishni talab qiladi.

Kalit so’zlar: pedagogik ta’lim, boshlang’ich sinf, xorijiy tajriba, maktab, o’qituvchi mahorati, ta’lim tizimi, hamkorlik, o’qitish vositalari

Аннотация: специфика использования зарубежного опыта заключается в том, что общеобразовательные школы требуют эффективного использования передового опыта зарубежных стран на основе сотрудничества учителей начальных классов, специалистов высших педагогических учебных заведений, к которым эти школы прикреплены, и научных учреждений.

Ключевые слова: педагогическое образование, начальная школа, зарубежный опыт, школа, навыки учителя, система образования, сотрудничество, средства обучения

Annotation: the peculiarities of the use of Foreign experiences are that general secondary education schools require the most efficient use of advanced experiences of foreign countries, based on the cooperation of primary school teachers, specialists of higher pedagogical educational institutions to which these schools are attached, and scientific institutions.

Keywords: pedagogical education, primary class, foreign experience, school, teacher skills, educational system, cooperation, teaching tools

Hozirda Yurtimizda barcha sohalar qatori ta’lim tizmiga ham alohida e’tibor qaratilib kelinmoqda. “O’zbekiston-2030” strategiyasida “ta’lim tizimining mazmuni, o’qitish vositalari va o’zlashtirish jarayonini ilg’or xorijiy tajribalar asosida takomillashtirish vazifasi qo’yilgan”. Pedagoglar rivojlangan davlatlar ta’lim sistemasi chuqur o’rganib, milliy mentalitetimizga mos tajriba va ko’nikmalarni amaliyotga tatbiq etib kelishmoqda. Xususan, Finlandiya, Yaponiya, Fransiya, AQSH kabi mamlakatlar ta’lim shakli, strukturasi tahlil qilinib, o’zaro hamkorlik aloqalari yo’lga qo’yilmoqda.

Lekin ayrim mamlakatlarda o’zini oqlagan va samara bergan modellarni o’zga davlatlarda to’g’ridan to’g’ri qo’llab bo’lmaydi. Shuning uchun ham rivojlangan xorijiy davlatlar ta’lim tizimi chuqur o’rganib chiqib, keyin o’sha

davlatni milliy hamda O'zbekiston Respublikasiga xos bo'lgan xususiyatlar, sharoitlar inobatga olingan holda kadrlar tayyorlash tizimining yangi modeli ishlab chiqiladi. Iqtisodiy qudrati jihatidan Yaponiya jahonda Amerika Qo'shma Shtatlaridan keyin ikkinchi o'rinda turadi. Jahonning ko'zga ko'ringan psixologlari va iqtisodchilari Yaponiya rivojlanishidagi bu ulkan parvozni mamlakatda ta'lim tizimlari taraqqiyotiga berilgan yuqori darajadagi e'tibor samarasi, deya qayd etadilar. Bu bejiz emas. Kun chiqish mamlakati deb yuritiladigan bu o'lkada ta'lim tizimlarini bosqichma-bosqich takomillashtirib borilishiga hukumat, xususiy kompaniyalar, jamoat tashkilotlari, ota-onalar qanchalik omilkorlik bilan yondashayotganliklarini hisobga olsak, jahon ilmiy tadqiqotchilarining yuqoridagi xulosalari asosli ekanligining guvohi bo'lamiz.

Xorijiy tajribalardan foydalanishning umumiy mexanizmi umumiy o'rta ta'lim maktablari boshlang'ich sinf o'qituvchilari, shu maktablar birlashtirilgan oliy pedagogik ta'lim muassasalari mutaxassislari va ilmiy muassasalarning hamkorligiga asoslanadi. Bunda boshlang'ich sinf o'qituvchilari xorijiy tajribalardan foydalanish amaliyotini amalga oshiradi, oliy pedagogik ta'lim muassasasi mutaxassislari ilmiy maslahatchi sifatida ishtirok etadi va ilmiy muassasalarning pedagogik olimlari esa mazkur jarayonning ekspertizasi vazifasini bajaradi. Buning natijasida xorijiy tajribalardan foydalanishning yaxlit tizimiga ega bo'linadi.

Tabiiyki, Yaponiya ta'lim tizimlarining yuksak parvozi o'z-o'zidan bo'lgani yo'q. Uning ham o'ziga xos inqirozi va muammolari bo'lgan. Bularni to'liqroq tasavvur qilish uchun mamlakat pedagogik tamoyillari va taraqqiyotining tarixiy bosqichlariga nazar tashlash maqsadga muvofiq. Boshlang'ich maktabda o'qituvchilar bolalarni tanqidga, ya'ni xulqlarini yomon tomonlarini, maktabdagi kamchilikni tanqid qilishni o'rgatadilar. Bundan ko'rinib turibdiki, o'qituvchi faqat ta'lim berish bilan cheklanib qolmay, bolaning har tomonlama rivojlanishiga ta'sir etadi. Shuning uchun ham Yaponiyada o'qituvchi kasbiga katta e'tibor beriladi. Yaponiya rivojlangan davlatlar ichida o'qituvchining maoshi davlat rahbarlari maoshidan ham yuqori bo'lgan yagona davlatdir. Turli ta'lim ko'nikmalarini bolalar ongiga singdirish yapon maktablariga xos fazilatdir. Masalan, 2-sinf o'quvchisi ko'pchilik oldida nutq so'zlash qobiliyatiga ega bo'lishi, 6-sinf o'quvchisi kamida 2 ta cholg'u asbobida kuy chala bilishi, boshlang'ich sinf o'quvchisi suvda bemalol suza olishi kerak. Mana shulardan yapon muallimi o'z kasbiga qo'shimcha ravishda yana nimalarni o'rganishi lozimligini bilish qiyin emas. O'qituvchi qo'shiq aytishi, cholg'u asboblari kuy chala olishi, notiqlik san'atini bilishi, yaxshi sportchi bo'lishi kerak.

Yaponiyaliklar to'g'ri va halol turmush tarzini qadrlaydilar. 1-sinf dan to 9-sinf gacha axloq tarbiyasi maktab faoliyatining zaruriy shartidir. O'qituvchi o'z o'quvchilari bilan doimo birga bo'ladi. Boshlang'ich ta'lim jarayonida ko'p hollarda bitta o'qituvchi har bir sinfdagi barcha fanlarni o'qitadi. Bir toifadagi o'quvchilar soni odatda 40 tani tashkil qiladi. Biroq o'tmishda aholining tezkor

o'sishi tufayli bu raqam juda yuqori, ya'ni bir sinfga 50 nafar o'quvchi to'g'ri kelgan. Ular o'qitadigan fanlar orasida yapon tili, matematika, ijtimoiy tadqiqotlar, musiqa, qo'l mehnati san'atlari, jismoniy tarbiya va uy iqtisodiyoti (oddiy pazandalik va tikuvchilik ko'nikmalarini o'rganish) kiradi. Boshlang'ich maktablarning soni ko'payib, ingliz tilini o'qitish boshlandi. Axborot texnologiyalari ta'limni yanada takomillashtirish uchun ishlatilgan va ko'pgina maktablar internetga kirish imkoniga ega.

Yuqoridagilardan ko'rinib turibdiki, Yaponiyada ta'lim tizimi ham shaklan, ham mazmunan yuksak uyg'unlik kasb etgan. Ibrat olsa, o'rganish arziydigai jihatlari ko'p. E'tiborli yana bir tomoni – Yaponiyada faqat milliy an'analar bilan cheklanib qolmay, jahondagi Amerika, Fransiya, Germaniya kabi taraqqiy etgan mamlakatlarning ilg'or pedagogik ish tajribalari ham ijodiy o'zlashtirilgan. Fransiyada boshlang'ich ta'lim maktablariga 6 yoshdan 11 yoshgacha bo'lgan bolalar jalb qilinadilar. Boshlang'ich maktablar fuqarolarning qanday millatga, mamlakat fuqaroligiga mansub bo'lishidan qat'iy nazar, majburiy va bepuldir. Boshlang'ich maktab bosqichiga qo'yilgan asosiy talab o'quvchilarga ifodali o'qish, yozish, hisoblash malakasini berishdan iboratdir. Fransiya ta'lim muassasalarida ta'lim olayotgan chet el fuqaroligiga mansub kishilarning farzandlariga ularning tabiatini, xalqi, tarixi, tili va adabiyotini o'rganish uchun fakultativ kurslar tashkil etish ham ko'zda tutilgan. Boshlang'ich sinflarda o'qish muddati 5 yil bo'lib, shu muddat ichidagi o'qish, asosan, 3 bosqichga bo'linadi:

– Tayyorlov bosqichi – 1 yilga mo'ljallangan. Bunda bolalar hisoblashga, o'qish va yozishga, kuylashga, o'ylashga, tabiat manzaralarini tomosha qilishga va undan bahra olishga, jismoniy mashqlar bilan mashg'ul bo'lishga, maktabning turli sport tadbirlarida ishtirok etishga, musiqa, mehnat qilishga o'rgatiladilar. O'quv mashg'ulotlari ertalab soat 9 dan 12 gacha hamda soat 14 dan 16 gacha 5 soat davom etadi. Maktabda ovqatlanish pullik, lekin ovqatlar juda arzonlashtirilgan narxlardadir.

Navbatdagi bosqich – elementar kurs bo'lib, bu bosqich 2 yil davom etadi. Bunda o'quvchilarning tayyorlov siklida predmetlar bo'yicha olgan bilimlari yanada takomillashtiriladi. Tayyorlov bosqichida bir o'qituvchi ishlasa, elementar bosqichda ikki o'qituvchi (har biri 1 yildan) ishlaydi.

Boshlang'ich maktabning 3-bosqichi – chuqurlashtirish bosqichidir. Bunda o'quvchilarning tayyorlov va elementar bosqichdagi bilimlari yanada chuqurlashtiriladi. Dasturlarda o'quv predmetlarining barchasiga uch bosqich bo'yicha aniq, alohida-alohida talablar qo'yiladi. Masalan, O'qish I bosqichda o'quvchi:

1. Bosmadan chiqqan barcha nashrlarni (kitob, gazeta, jurnal, lug'at, e'lon, xat va hokazo) bir-biridan ajrata olish;
2. Xatni o'qish tamoyillarini (satr boshi, sarlavha, bob, betlarning ketma-ketligi) o'rganib olish;
3. Matn tarkibini (nutq, asosiy qism, xulosa) aniqlay olish;
4. Mustaqil mashg'ulotlarda kitoblardan, lug'atlardan foydalana olish.

II bosqichda:

1. O'qilgan mazmunini elementar bayon qilib bera olish;
2. Kitob mavzuida ishtirok etgan shaxslarni aniqlash, nomini bilish, tasvirlab berish;
3. Sintetik tahlil qila bilish (urg'u, tinish belgilari).

III bosqichda:

1. Ifodali, tez va aniq, ovoz chiqarib hamda o'zicha o'qish, o'qish qoidalarini to'la shakllantirish, savollarga og'zaki va yozma ravishda javob qaytarish, mavzuli rasmlarni izohlab berish;
2. Matndagi noaniq so'zlarni aniqlash va uni tez tarjima qilishni bilish;
3. Sinf kutubxonasini tashkil etishda ishtirok etish;
4. Bayon qilingan axborotni tinglash va to'g'ri qabul qilish;
5. So'zlarni og'zaki va yozma fonetik tahlil qilib berish;
6. Kitobdan va lugatli adabiyotlardan mustaqil ishlash jarayonida to'la foydalana olish;
7. Soddalashtirilgan matnlar bilan ishlashni bilish.

Muhtasar qilib aytganda, O'zbekistonda ta'lim sohasini rivojlantirish bo'yicha xorijiy tajribalardan foydalanish har tomonlamaa foydali va samarali jarayondir. Shuningdek, hozirgi kunda ba'zi ta'lim muassasalarida masofaviy ta'lim tizimiga o'tishni boshlandi. Bu tizim ham xorijiy tajribalarsiz amalga oshmaydi, chunki masofaviy ta'lim ancha yillar avval chet el ta'limida o'z samarasini bergan. Hozirda ko'plab davlatlar qatori yurtimizda ham ta'lim tizimiga juda katta etibor qaratilgan. Malakali kadrlar tayorlash, ularni ish bilan taminlash yoshlarni o'qish va sportga jalb qilishga har qachongidan ham ko'proq e'tibor berilmoqda.

Adabiyotlar:

1. "O'zbekiston-2030" strategiyasi. // www.ziyonet.uz
2. Djurayev R.X. va boshq. Pedagogik atamalar lug'ati. – Toshkent, 2008.
3. "Boshlang'ich ta'lim" jurnali, 2018-yil, 9-son.
4. "Boshlang'ich ta'limda zamonaviy pedagogik texnologiyalar", T.G'afforova, Toshkent-2016.
5. "Boshlang'ich ta'lim" jurnali, 2017-yil, 7-son.



АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛ ТАРМОҚЛАРИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ВА ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ

Насиров Илхам Закирович

т.ф.н., профессор

Андижон машинасозлик институти,

Митиллаев Сарварбек Турсунпўлатович

*Андижон вилояти Автомобиль йўллари қўмитаси бўлим
бошлиғи*

Автомобил йўли- бу автомобилларнинг ҳаракатланиши учун мўлжалланган транспорт инфратузилмасининг бир объекти бўлиб, у шунга йўлнинг ўнг томони четидаги қўшни ер участкаларини ва уларнинг устида ёки остида жойлашган таркибий элементларни (қирғоқ, йўл тўшамаси ва ёопламаси) ва унинг технологик қисми бўлган йўл иншоотларини ўз ичига олади- ҳимоя йўл иншоотлари, сунъий йўл иншоотлари, ишлаб чиқариш объектлари, йўл қурилиши элементлари [1].

Бу атама- узоқ вақт давомида маълум бир ҳаракат интенсивлиги билан ҳисобланган тезлик, юк ва ўлчамларга эга автотранспорт воситаларининг хавфсиз ҳаракатланишини таъминлаш учун махсус ишлаб чиқилган функционал боғлиқ таркибий элементлар ва сунъий муҳандислик иншоотлари (кўприklar, йўл ўтказгичлар, туннеллар, тўхташ жойлари) мажмуасини ўз ичига олади.

Ўзбекистон Республикасида Транспорт инфратузилмасини, биринчи навбатда автомобиль йўллари ривожлантиришга алоҳида эътибор қаратилмоқда [2].

Шу мақсадда республикада транспорт коммуникацияларини ривожлантириш бўйича кўпгина салмоқли ишлар амалга оширилмоқда. Мамлакатимиз ва хорижий давлатлар олимлари ҳамда амалиётчилари томонидан автомобиль йўли тармоғини қулай ривожлантириш борасида лойиҳаларни амалга оширишни характерловчи қуйидаги мезонлар ўрганилган ва тавсиялар берилган [3]:

- истиқболдаги ҳаракат жадвали;
- юк ва пассажирларни ташиш харажатлари;
- йўлни таъмирлаш ва сақлаш харажатлари;
- йўлларни қуриш харажатлари;
- пунктлар ўртасидаги оралиқ масофа;
- пунктлар ўртасидаги ҳаракат вақти;
- автомобилнинг ҳаракатланиш хавфсизлиги;
- транспорт воситалари ҳаракат тезлиги;
- автомобиль йўлининг техник- эксплуатацион кўрсаткичлари.

Мавжуд усулларнинг амалиётда кенг қўлланилишига қарамасдан ҳудуд доирасида мазкур усуллардан рационал фойдаланиш етарли даражада эмас. Оптимал вариантли йўл тармоғини тадқиқ этиш билан боғлиқ масалаларни илмий асосланган ҳолда ечиш мақсад ва вазифалардан келиб чиқиб, ҳар бир алоҳида олинган ҳолатлар учун оптималлик мезони олинади. Мадомики, ечимни излаш ҳар хил қарама-қарши омилларни ўзида акс этар экан, бунда мос мақсад ва вазифаларнинг чегаравий шартлари ва чекловларни ўрнатиш керак. Автомобил йўл тармоғини ривожлантиришдаги оптимал ечим йил давомида етарли тезлик ва қулайликда хавфсиз ҳаракатни таъминлаши керак. Шунинг учун ҳудуд автомобил йўл тармоғини ривожлантиришда ижтимоий-иқтисодий омилларни ҳам эътиборга олиш мақсадга мувофиқ.

Ҳудуднинг ижтимоий-иқтисодий ўсиш самарадорлиги пунктлар ўртасидаги участкаларда автомобиль транспортининг ҳаракат тезлигини ошириш билан боғлиқ бўлиб, қуйидаги кўрсаткичлар тизими тақлиф этилган:

- саноат маҳсулотлари ҳажми кўрсаткичи;
- аҳоли жон бошига асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар кўрсаткичи;
- аҳолининг бандлиги кўрсаткичи [4].

Автомобил йўл тармоғи ҳолатининг сифати ва ижтимоий-иқтисодий самарадорликнинг ўсиши ўртасидаги боғлиқликни ўрнатиш учун корреляция-регрессия моделлаштириш келтирилган. Тадқиқот учун корреляция-регрессия моделлаштиришда автомобил йўл тармоғининг ҳолати омили сифатида умумфойдаланувдаги қаттиқ қопламали автомобил йўл тармоғи зичлиги қабул қилинган.

Ўзбекистон Республикаси Автомобиль йўллари қўмитасига-автомобиль йўллари соҳасида ягона техник сиёсатни олиб бориш, автомобиль йўл тармоқларини ривожлантириш ва такомиллаштириш истиқболларини белгилаш, автомобиль йўлларининг халқаро транзит йўлакларини шакллантириш ҳамда бошқа вазифалар ва фаолият йўналишлари юклатилган.

Ўзбекистондаги жами автомобиль йўллар тармоғи 209,5 минг кмдан зиёд узунликда бўлиб, ундан 42869 километри- умумий фойдаланишдаги автомобиль йўллари, 141883 километр- ички хўжаликлараро, қишлоқ, шаҳар ва овулларнинг автомобиль йўллари, 24745 км эса- идоравий инспекторлик йўллари тармоғи ҳисобланади [5].

Жорий йил Инвестиция дастурига асосан 2735,8 км умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида ҳамда "Обод қишлоқ", "Обод маҳалла" ва бошқа дастурларга асосан 10 114,5 км ички йўлларда, шаҳар кўчаларида қуриш, қайта қуриш ишлари амалга оширилади.

2024 йилнинг 3-чораги давомида умумфойдаланувдаги 335 км автомобиль йўлларида қуриш, қайта қуриш, таъмирлаш ва сақлаш ишлари бажарилди.

Минтақавий автомобиль йўллари ҳолатини зарур даражага келтириш орқали йўл-транспорт инфратузилмасини янада такомиллаштириш, айниқса, қишлоқ жойларда қулай шарт-шароитлар яратиш бўйича ҳам сезиларли ишлар қилинди. Хусусан, 3-чорак мабойнида "Обод қишлоқ", "Обод маҳалла" ва бошқа дастурлар асосида 3 578.3 кмдан ортиқ ички йўллар таъмирланди.

Юқоридаги ишларни амалга ошириш учун қўмита тизимидаги корхоналарнинг моддий техник базасини янада мустаҳкамлаш мақсадида жорий йилда 267 та махсус техника харид қилиш режалаштирилган [6].

Шунингдек, Халқаро молия институтлари билан ҳамкорликда 7 та лойиҳа амалга оширилмоқда, Жумаладан:

- Осиё тараққиёт банки иштирокида- А-380 "Ўзгўр-Бухоро-Нукус-Бейнеу" автомобиль йўлининг 87 км қисмини реконструкция қилиш;
- Осиё тараққиёт банки иштирокида- А-373 "Тошкент-Ўш" автомобиль йўлининг 3 км қисмини реконструкция қилиш;
- Ислон тараққиёт банки (ИТБ) иштирокида "М39 "Тошкент-Термиз" автомобиль йўлининг 1395-1400 км ва 1410-1426 км (21 км) қисмларини реконструкция қилиш;
- Осиё тараққиёт банки иштирокида- А-380 "Ўзгўр-Бухоро-Нукус-Бейнеу" автомобиль йўлининг 240 км қисмини реконструкция қилиш;
- Осиё инфратузилма инвестициялар банки иштирокида- А-380 "Ўзгўр-Бухоро-Нукус-Бейнеу" автомобиль йўлининг 78 км қисмини реконструкция қилиш;
- Жаҳон банки иштирокида- Тошкент, Андижон, Фарғона ва Наманган вилоятлари маҳаллий автомобиль йўлларини ривожлантириш;
- Саудия тараққиёт жамғармаси ва Қувайт араб иқтисодий тараққиёт жамғармаси иштирокида- "4Р87 "Ўзгўр-Чим-Кўкдала" автомобиль йўлининг 35 км қисмини реконструкция қилиш лойиҳаларидир.

Андижон вилоятида автомобиль йўллари тармоғининг умумий узунлиги 13427 км, шундан умумий фойдаланишдаги автомобиль йўллари 2544 км, ички йўллар 10 883 км.ни ташкил этади [7].

Шунингдек, ушбу йўлларнинг 3 824 км (28 %) қисми таъмирлашга талаб ҳолатда бўлиб, шундан 530 км умумфойдаланувдаги йўллар, 3 294 км ички йўлларни ташкил этади.

Жорий йилда тасдиқланган дастур ва топшириқлар асосида 418,8 млрд. сўм маблағ ажратилиб, 1 274,1 км йўллар ва 11 дона кўприкларни реконструкция қилиниши ва таъмирланиши режалаштирилган.

Бугунги кунга қадар йўлларни реконструкция қилиш ва таъмирлаш ишларига 369,7 млрд. сўм маблағ сарфланиб, 1238,1 км йўллар ва 9 дона кўприклар таъмирланди. Жумладан,

Умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларни қайта қуриш, таъмирлаш ва сақлаш ишларига 241,1 млрд. сўм маблағ сарфланиб, 373,7 км автомобиль йўллари ҳолати яхшиланди.

Амалга оширилган таъмирлаш ишлари натижасида, бугунги кунда 138 та маҳаллалардаги 75,3 минг аҳолига қулайлик яратилиб, транспортларни хавфсиз ҳаракатланиши таъминланди.

Ички йўлларни таъмирлаш ишларига 128,6 млрд. сўм маблағ сарфланиб, 272 та МФЙда 864,4 км (асфальт- 332 км, шағаллаш- 532,4 км) йўллар таъмирланди ва фойдаланишга топширилди.

Жумладан, ижтимоий иқтисодий ривожлантириш дастурига асосан 8,9 млрд. сўм миқдорида ишлар бажарилиб, жами 0,8 км автомобиль йўллари таъмирланди.

Бундан ташқари, ПҚ-259м- сонли қарорга асосан 35,6 млрд. сўм миқдорида ишлар бажарилиб, жами 102,5 км автомобиль йўллари таъмирланди.

“Ташаббусли бюджет” дастури доирасида 84,1 млрд. сўм маблағ ҳисобига 228,7 км ички йўллар таъмирланди.

Андижон вилоятидаги амалга оширилган таъмирлаш ишлари натижасида, бугунги кунда 272 та маҳаллалардаги 145 минг аҳолига қулайлик яратилди.

Андижон вилоятидаги автомобиль йўлларида 1 072 дона кўприк бўлиб, шундан, умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида 624 дона, ички йўлларда 448 дона кўприклар жойлашган [8].

Вилоятдаги кўприкларни таъмирлаш ва тиклаш ишларига ҳам қаттиқ эътибор қаратилмоқда.

Жорий йилда 6,2 млрд. сўм маблағ сарфланиб, умумфойдаланишдаги йўлларда 7 дона, ички йўлларда 2 дона кўприклар, жами 9 дона таъмirdан чиқарилиб, фойдаланишга топширилди.

Келгусида ишларни давом эттирган ҳолда жами 71,4 км умумий фойдаланишдаги автомобиль йўллари ва ички йўлларда 49,1 млрд. сўмлик реконструкция қилиш ва таъмирлаш ишлари бажарилади. Жумладан:

4,3 км узунликдаги умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида 16,6 млрд. сўмлик реконструкция қилиш ишлари бажарилади;

14 км узунликдаги умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида 28,3 млрд. сўмлик таъмирлаш бажарилади;

53,1 км узунликдаги тупроқ йўллар шағаллаштирилиб, мавжуд тупроқ йўллар тўлиқ тугатилади.

умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларида 3 дона кўприкларни таъмирлаш ишларига 6,1 млрд. сўм сарфланади.

Амалга оширилган ишлар натижасида, 392 тадан зиёд маҳаллалардаги 214,8 минг аҳолига қулайлик яратилади, транспортларни хавфсиз ҳаракатланиши таъминланади ва транзит йўлларда йўлларни юк кўтариш қobiliяти ортади.

АДАБИЁТЛАР

1. Gaffarov Makhammatzokir Toshtemirovich , Nasirov Ilham Zakirovich , Sobirova Tursunoy Abdipatto kizi , Hakimov Mavlonbek Solijon ugli. (2023). Recovery Of Fines From Drivers Of Foreign Vehicles. Journal of Pharmaceutical Negative Results, 3589–3591. <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.446>.
2. Насиров Ильхам Закирович, Махмудов Озодбек Эркинбаевич. ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА НА АТМОСФЕРНЫЙ ВОЗДУХ ГОРОДА// "Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация", №3(95), 2023 год, с. 121-127.
3. Nasirov Ilham Zakirovich, & Akromjonova Sayyoraxon Baxtiyor qizi. (2023). YO'L BOSHQARUVINI INTELLEKTUAL AXBOROT TIZIMLARI ASOSIDA AVTOMATLASHTIRISH . Journal of New Century Innovations, 21(4), 122–127. Retrieved from <http://www.newjournal.org/index.php/new/article/view/3070>
4. Nasirov Ilham Zakirovich, & Maxmudov Ozodbek Erkinboevich. (2023). SANOAT KORXONALARINING TA'MINOT ZANJIRIDA LOGISTIK JARAYONLARNI TAKOMILASHTIRISH. Scientific Impulse, 1(8), 493–499. Retrieved from <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/ni/article/view/6478>
5. Ильхам З. Насиров, Дилноза Т. Козиболаева и Саидолимхон З. Аббасов. (2023). Новые подходы к очистке выхлопных газов двигателей внутреннего сгорания. Техасский журнал техники и технологий, 21, 46–49. Получено с <https://zienjournals.com/index.php/tjet/article/view/4113>.
6. Gaffarov Maxhammatzokir Toshtemirovich, & Nasirov Ilham Zakirovich. (2023). YANGI O'LCHOVLARDA EVROPA XAVFSIZLIGI. EVROPA ITTIFOQIDA YASHIL KELISHUV ISTIQBOLLARI. Scientific Impulse, 2(15), 935–942. Retrieved from <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/ni/article/view/13051>

7. Насиров Илхам Закирович, Хайдаров Муроджон Акбаралиевич. ШАҲАР ЖАМОАТ ТРАНСПОРТИНИНГ АСОСИЙ ЭКСПЛУАТАЦИОН КЎРСАТКИЧЛАРЛАРИ// ИJODKOR O'QITUVCHI JURNALI- 5 DEKABR / 2023 YIL / 34 -SON, 138-143 б.
<https://bestpublication.org/index.php/iq/article/view/8554/8741>
8. Gaffarov Maxamatzokir Toshtemirovich, Nasirov Ilham Zakirovich. XALQARO LOGISTIKA STRATEGIYASI//ANDIJON IQTISODIYOT VA QURILISH INSTITUTI "O'zbekistonning investitsion muhit jozibadorligi - qurilish taraqqiyotining muhim omili va xorij tajribasidan foydalanish imkoniyatlari" mavzusidagi Xalqaro ilmiy-amaliy anjuman materiallar to'plami. Andijon: АнДИҚИ- 2023, 602-606 б.



INNOVATIVE
WORLD



BELGILANGAN HARAkat TEZLIGI OSHIRILGANDA OGOHLANTIRUVCHI QURILMALAR

Nasirov Ilxam Zakirovich

t.f.n., professor,

Andijon mashinasozlik instituti

Sohibov Jamshidbek Saidali o'g'li

magistratura talabasi

Andijon mashinasozlik instituti

2023 yilgi davlat dasturiga ko'ra, 1 apreldan Toshkent va Nukus shaharlarida hamda viloyat va tumanlar markazlarida avtomobillar harakatlanishining eng yuqori tezligi 70 km/soatdan 60 km/soatga tushirildi.

Eslatib o'tamiz, muhokamaga qo'yilgan 2023 yilgi davlat dasturiga muvofiq, 1 iyundan boshlab respublikaning barcha aholi punktlarida transport vositalari harakatlanishining eng yuqori tezligi soatiga 60 kilometrgacha tushirilishi ko'zda tutilgandi [1,2].

Yo'l-transport hodisalari yiliga 4 mingga yaqin o'lim holatlari bilan yakunlanadi. Tahlillarga ko'ra, tezlikni 10 kilometr soatga tushirish o'lim holatlarini kamida 15 foizga kamaytirishga olib keladi [3].

Masalan, Toshkent shahrida 2022 yilda 1200 ta yo'l-transport hodisasi sodir etilgan, bu 2021 yildagi holatlardan (1073) qariyb 130 taga ko'p. Ushbu davrda yo'l-transport hodisalari oqibatida halok bo'lganlar soni 136 nafarini tashkil etadi [4,5].



1-rasm. Tezlikni cheklash tablosi

Tezlikni cheklash moslamasidan foydalanishning asosiy maqsadi g'ildirakli transport vositasini boshqarish jarayonida inson omilini yo'q qilishgacha kamaytirishdir.

Tezlikni cheklash moslamasi- bu ijro etuvchi qurilmadir. Bu sodir bo'lgan voqealar haqida ogohlantirmaydi, masalan, tezlikni oshirish, transport vositasining ish sharoitlarining buzilishi, transport vositasining rejalashtirilgan haydash yo'nalishidan chetga chiqishi va boshqalar. Bu tezlikni cheklash moslamasi bunday qoidabuzarliklar va hodisalarga jismonan yo'l qo'ymaydi. Aynan shu xususiyat bilan UOS NK 80 avtomobillarda keng qo'llaniladigan monitoring tizimlaridan farq qiladi [6,7]. Monitoring tizimlari faqat egasiga allaqachon sodir bo'lgan buzilish faktini bildiradi, ammo uning oldini olmaydi. "Ishonchli boshqaruv 80" tezlikni cheklash moslamasi buzilish ehtimolini yo'q qiladi va shu bilan egasini sodir bo'lgan voqealarni murakkab tahlil qilishdan va "kim haq, kim aybdor" haydovchisi bilan sud jarayonidan himoya qiladi va shu bilan korxonada "kadrlar almashinuvini" kamaytiradi.

Tezlikni cheklash moslamasini o'rnatish "ishonchli nazorat 80" mehnatni muhofaza qilish sohasida ishlab chiqarishdagi shikastlanishlarni kamaytirish bo'yicha chora-tadbirlarning muhim va samarali qismidir.

Ruxsat etilgan tezlik rejimiga rioya qilishning bir qismi sifatida transport vositalaridan foydalanish bilan shug'ullanadigan xodimlarning moliyaviy motivatsiyasi xarajatlarini kamaytirish- haydovchi uning xohishidan qat'iy nazar, tezlikni oshirib yuborish imkoniyatiga ega emas. Haydovchi endi jazolanishi shart emas- jazoning sababi yo'qoladi. Bu kadrlar yetishmasligining bunday oddiy bo'lmagan vaqtida xodimlarni saqlab qolishga imkon beradi.

Nazorat qiluvchi organlar tomonidan nazorat qilinadigan normativ-huquqiy hujjatlar talablariga rioya qilish (xavfli yuklarni tashishda, uyushgan bolalar guruhlarini tashishda, korxonalar hududida harakatlanayotganda va boshqalar) nazorat qilinadi.

Sodir bo'lgan baxtsiz hodisalar natijasida jarimalar yoki jinoiy javobgarlik borligi, uning sabablari haqida nazorat qiluvchi organlarning mansabdor shaxslariga ma'lumotlar yuboriladi.

Sug'urta mukofotlarini kamaytirish orqali transport vositalarini tezlikni cheklovchi qurilmalar bilan jihozlash uchun sarflangan moliyaviy mablag'larning 100 foizigacha Davlat tomonidan qoplanadi.

Boshqariladigan yo'l belgilari, tablolar (o'zgaruvchan ma'lumotlar taxtasi) (TPI) va dinamik axborot tablo (DIT) axborot texnologiyalari asosida ishlash uchun mo'ljallangan [8].

O'zgaruvchan axborot belgisi (FPI) haydovchilarga harakatni tashkil etish to'g'risida majburiy yoki tavsiya etilgan ma'lumotlarni berish uchun mo'ljallangan. Ular quyidagilardan iborat:

- Tezlik ko'rsatkichi;
- Tirbandlik yuzaga kelganda harakatni tashkil etishda vaqtincha o'zgarishlar, ommaviy tadbirlar, maxsus tadbirlar. yoki kunning ma'lum vaqtlarida harakat cheklovlarini joriy qilish uchun;
- Tezlik magistrallining kirish qismida svetoforming takrorlanishi;

- Qatnov qismida ishlarni bajarish;
- Harakatni tashkil etishdagi o'zgarishlar (shu jumladan magistral yo'llar, chorrahalar, kongresslarning qisman yopilishi).
- Boshqariladigan o'zgaruvchan ma'lumot beruvchi (wpi) yo'l belgisi (UDZ)

Ish rejimlari va o'z-o'zini diagnostika qilish imkoniyatlari:

- GOST 52290-2004 ga muvofiq ma'lumotlarni uzatish tarmoqlari orqali dispetcherlik punktidan uzatiladigan ogohlantiruvchi, taqiqlovchi, ko'rsatma va axborot-ko'rsatkichlardan ZPI-ga grafik ma'lumotlarni olish;
- Ma'lumotni o'zgartirish Ethernet, GSM\GPRS\CSD, USB aloqa kanallari yordamida maxsus dastur yordamida masofadan yoki mahalliy ravishda amalga oshiriladi;
- Atrof-muhit yoritilishiga qarab, yorug'lik yorqinligini avtomatik ravishda boshqarish qobiliyati, 256 daraja. Kecha- kunduzni almashtirish (avtomatik ravishda);
- ZPI-ni qo'lda o'chirish imkoniyati;
- ZPI ish faoliyatini o'z-o'zini tashxislash imkoniyati. Grafik modul hujayralarining holatini tekshirish;
- O'z-o'zini diagnostika qilish natijasida aniqlangan nosozliklar, shuningdek, Markaziy protsessor bilan aloqa uzilib qolgan taqdirda, ma'lumotlarning avtomatik ravishda yoritilishini to'xtatish [9].

Yo'l-transport xodisalar (YTX) sodir bo'lishining asosiy sabablaridan biri harakat tezligining maxalliy yo'l sharoitlariga mos kelmasligida. Bu negativ xolatlarni oldini olish uchun yoki maksimal ravishda kamaytirish maqsadida dinamik tizimlardan foydalanish mumkin, ular avtomobillar tezligini o'lchash datchiklari va boshqariladigan yo'l belgilari yordamida yo'l harakati qoidalari buzilganligi yoki boshqa xavf-xatarlar to'g'risida xaydovchini ogohlantiradi.

Bu tizim jazolash tamoyilida ishlamaydi, uning asosiy vazifasi qoidalarii buzgan xaydovchilarni ogohlantirish yordamida tartibga chaqiradi.

Umumiy tajriba shuni ko'rsatdiki, bunday tadbirlar psixologik nuqtai-nazaridan samara keltiradi. Texnik jixatdan tizimda ishlatiladigan transport datchiklari har xil tamoyillarga asoslanadi, misol, infraqizil datchiklar, video-va mikroto'lqinli datchiklar. Boshqariladigan yo'l belgilari yoki transport to'g'risida axborotlarni uzatuvchi vositalar har xil usullarda ishlab chiqilgan.

Svetodiodlar texnologiyasi (chiroqlidiodlar) tegishli yo'l belgisida o'rnatilgan (LED) svetodiodlardan foydalanadi. Umuman aytganda svetodiodlar transport vositasining tezligi yuqori bo'lgan xollarda transportni boshqarish jarayonida (buyruk beruvchi va ogohlantiruvchi belgilar)

xavfsizlik darajasini oshirish uchun ishlatiladi. Boshqa tarafdin, svetodiodlar asosida ishlaydigan yo'l belgilaridan avtomobillar tezligi cheklangan yo'l qismlarida foydalanish mumkin.

Ayrim xollarda xaydovchilarni ogohlantirish uchun sonlarni uzatish lozim bo'ladi (avtomobil tezligi, tonnel va ko'priklar balandligi, ob-xavo harorati va boshqalar). Bunday xollarda xoxlagan yoki zarur bo'lgan sonlarni ko'rsatuvchi displeylar dan foydalaniladi [10].

Svetovodlar yordamida bajrilgan "50" raqamli belgisi boshqaradigan yo'l belgisi sifatida ishlatiladi va shahar nomini ko'rsatuvchi belgidan 120 m oldin o'rnatiladi. Boshqaradigan yo'l belgisi "50" samadorligini baholash uchun taxminan belgidan 20 m keyin o'rnatilgan datchiklar yordamida shaharga kirish oldidan avtomobil tezligi o'lchanadi.

Maksimal 50 km/s tezlikni chegaralovchi axborotlarni uzatish natijalari yuqori samaraga erishishga imkon berdi: ogohlantirish vositalari o'chirilganda faqatgina 41% xaydovchilar shaharga 60 km/s tezligidan past tezlik bilan kirib kelishdi, teskarisi ogohlantiruvchi belgilar yoqilganda xaydovchilar soni 92% gacha oshdi. Ogohlantiruvchi tizimlardan nafaqat shahrga kirib kelishda, xattoki xavfli burilishlar to'g'risida xaydovchilarni ogohlantirish mumkin. Bunday xolatlarida quyidagi tezlikni chegaralovchi belgilar ishlatiladi:

- "xavfli burilish- o'ngga/chapga";
- "xavfli burilish- birinchi burilish o'ngga/chapga";
- "sirpanchiq yo'l".

Tezlikni cheklash tizimining asosi transport harakati to'g'risida xaqiqiy axborotlarni, nazorat qilib turgan yo'l tarmog'ida ob-xavo va iqlim sharoitlari, va avtomobillar harakatlanishiga to'sqinlik qiluvchilvr to'g'risida axborotlarni olishdan iborat.

ADABIYOTLAR

1. Intellektual transport tizimlari. Darslik. ISBN 978-9910-799-39-6. Andijon: Omadbek print number one, 2024- 227 b.
2. Transport vositalarining bort axborot tizimlari. Darslik. ISBN: 978-9910-08-049-4. Andijon: Omadbek print number one, 2024- 140 b.
3. Texnik ijodkorlik asoslari. O'quv qo'llanma. ISBN 978-9910-776-38-0. Andijon: Omadbek print number one, 2024- 330 b.
4. Gaffarov Makhammatzokir Toshtemirovich , Nasirov Ilham Zakirovich , Sobirova Tursunoy Abdipatto kizi , Hakimov Mavlonbek Solijon ugli. (2023). Recovery Of Fines From Drivers Of Foreign Vehicles. Journal of Pharmaceutical Negative Results, 3589–3591. <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.446>.

5. Nasirov Ilkham Zakirovich- Ph.D., Gaffarov Mukhammadzokir Toshtemirovich , Doctoral Student. (2023). Consequences Of Complete And Undercombustion Of Fuel. Journal of Pharmaceutical Negative Results, 3597–3603. <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.448>.
6. Насиров Ильхам Закирович, Махмудов Озодбек Эркинбаевич. ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА НА АТМОСФЕРНЫЙ ВОЗДУХ ГОРОДА// "Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация", №3(95), 2023 год, с. 121-127.
7. Nasirov Ilxam Zakirovich, & Akromjonova Sayyoraxon Baxtiyor qizi. (2023). YO'L BOSHQARUVINI INTELLEKTUAL AXBOROT TIZIMLARI ASOSIDA AVTOMATLASHTIRISH .Journal of New Century Innovations, 21(4), 122–127. Retrieved from <http://www.newjournal.org/index.php/new/article/view/3070>
8. Nasirov Ilxam Zakirovich, & Maxmudov Ozodbek Erkinboevich. (2023). SANOAT KORXONALARINING TA'MINOT ZANJIRIDA LOGISTIK JARAYONLARNI TAKOMILASHTIRISH. Scientific Impulse, 1(8), 493–499. Retrieved from <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/ni/article/view/6478>
9. Gaffarov Maxammatzokir Toshtemirovich, & Nasirov Ilxam Zakirovich. (2023). YANGI O'LCHOVLARDA EVROPA XAVFSIZLIGI. EVROPA ITTIFOQIDA YASHIL KELISHUV ISTIQBOLLARI. Scientific Impulse, 2(15), 935–942. Retrieved from <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/ni/article/view/13051>
10. Насиров Илхам Закирович, Хайдаров Муроджон Акбаралиевич. ШАҲАР ЖАМОАТ ТРАНСПОРТИНИНГ АСОСИЙ ЭКСПЛУАТАЦИОН КЎРСАТКИЧЛАРЛАРИ// ИJODKOR O'QITUVCHI JURNALI- 5 DEKABR / 2023 YIL / 34 –SON, 138-143 б. <https://bestpublication.org/index.php/iq/article/view/8554/8741>



AVTOMOBIL SO'NDIRUVCHISIDAN CHIQAIDIGON ZAHARLI GAZLARNI BARTARAF ETISH

Nasirov Ilham Zakirovich- t.f.n., prof.
Qo'zibolayeva Dilnoza To'xtasinovna- tayanch doktorant.
Andijon mashinasozlik instituti, Andijon sh., O'zbekiston

Mavzuning dolzarbligi shundan iboratki avtotransport vasitalaridan chiqayotgan ishlangan gazlar tarkibidagi zaharli gazlar atmosfera havosi tarkibidagi turli xil aralash gazlar bilan o'zaro reaksiyaga kirishishi natijasida Atmosferada turli murakkab gazlar aralashmasini hosil bo'lishi, buning oqibatida global miqyosdagi ekologik muammolarni yuzaga kelishiga sobab bo'lmoqda. Shuning uchun bu muammolarni oldini olish uchun avtotransport vasitalaridan atmosfera chiqayotgan ishlangan gazlarni miqdorini kamaytirish hozirgi kunning dolzarb masalaladidan biri.

Hozirgi kunda deyarli barcha Evropa mamlakatlarida avtotransport vasitalaridan chiqarilayotgan ishlangan gazlar qat'iy tartibga solingan. Misol uchun, agar siz mashinada yo'llarda harakat qilsangiz to'xtash vaqtida, atmosfera 0,5% dan ortiq CO va 100 ppm dan ko'proq chiqarsa siz jarimaga tortilishiz va tamirlash uchun avtomashina xizmat ko'rsatish markaziga yuborilishi mumkin.

Biroq, avtomobillardan chiqayotgan chiqindi gazlarning rangi o'zgarishi haqida gap ketganda, muammo islangan gaz tizimining o'zida bo'lmasligi mumkin, lekin avtomobilning quyidagi nosozliklari bilan ham bog'liq bo'lishi mumkin [1,2]:

- energiya tizimining noto'g'ri ishlashi;
- sifatsiz yoqilg'i ishlatilishi;
- gaz taqsimlash tizimining ishlashidagi noaniqliklar;
- sovitish tizimining ishlashidagi noaniqliklar;
- kerakli miqdordagi moylash materiallarining zichligi va etishmasligi;
- turbo dvigatellarda kompressorning nosozliklari;
- avtomatik transmissiya vakuum sensori regulyatorining membranasining yorilishi kabilarga ham bog'liq.

Benzinli dvigatel bilan harakatlanuvchi transport vasitalaridan qora chiqindi tutinning paydo bo'lishi ko'pgina hollarda yonish kamerasiga juda ko'p yoqilg'i tushganda, avtomobilning islangan gaz trubkasidan qora tutun chiqadi. Biroq yuqorida yozganimizdek, bu boshqa sabablarga ko'ra sodir bo'lishi ham mumkin.

Avtomobilning islangan gaz trubkasidan oq tutunning paydo bo'lishi, agar atmosfera harorati-10°C ga tushsa, dvigatel qizib ketganmi yoki yo'qmi, trubadan oq bug' chiqadi. Haqiqiy 20-25 daraja sovuq bo'lsa, tutun juda qalin bo'lib, sut rangini oladi. Shunday qilib, barcha avtomobil egalari islangan gaz

trubkasidan oq tutun paydo bo'lishi normal deb hisoblanishini tushunishlari kerak. Shu bilan birga, havo namligi qanchalik baland bo'lsa, bug 'qalinroq va oqroq bo'lad [3-5]. Ammo islangan gaz trubkasidan oq tutun paydo bo'lishining yana bir sababi- silindrlarga sovutish suvi tushishi. U ma'lum miqdorda suvni o'z ichiga olganligi sababli, yonish jarayonida namlik to'liq bug'lanishga vaqt topolmaydi, shuning uchun u quvurdan chiqadigan qalin tuman kabi bir narsa hosil qiladi. Oq tutunni yo'q qilish uchun butun sovutish tizimining funksionalligini tekshirish juda muhimdir.

Qishning sovuq tongida mashinangizni ishga tushirganingizda, siz ko'pincha islangan gaz quvurlaridan oq tutun bulutlari chiqib, mashinani orqa tomondan o'rab olganini ko'rgansiz. Bulut ko'tariladi va havoda butunlay eriydi. Bunday "tutun" ning shakllanishi avtomobil dvigatelining bir kechada sovib, juda sovuq bo'lishi bilan izohlanadi. Bulutning tarkibi tutun emas, sovuq havo ta'sirida kondensatsiyalanadigan suv bug'idir. Suv bug'i benzinning yonish mahsuloti bo'lib, sovuq haroratda hosil bo'ladi. U qanchalik past bo'lsa, bulut shunchalik katta va sezilarli bo'ladi. Islangan gazdagi ko'p miqdorda suv bug'lari dvigatelning yaxshi ishlashini ko'rsatadi. Moviy-oq tutunning paydo bo'lishi jiddiy muammoni ko'rsatmaydi, yog 'iste'molidan oshmaydi va eskirgan pistonlarning belgisi emas. Buni ertalab tananing "qattiqligi" bilan solishtirish mumkin, bu bir necha harakatlardan keyin tezda yo'qolad [6-9]. Dvigatelda jiddiy muammolarni oldini olish uchun silindr blokining qistirmalarini almashtirish kerak. Silindr boshidagi yorilish natijasida qalin oq tutun ham paydo bo'lishi mumkin. Bu avtomobil xizmatiga murojaat qilishni talab qiladigan jiddiy muammo.

Ko'k tutun- yoqilg'ining atomizatsiyasi bilan bog'liq muammo. Bu eng xavfli holat, chunki bunday nosozlik bilan keyingi ishlash oxir-oqibat dvigatelning ishdan chiqishiga va natijada murakkab va qimmat ta'mirlashga olib keladi.

Ko'k chiqindi gazlarning paydo bo'lishi yonish kamerasiga ko'p miqdordagi moy tushganda yuzaga kelishi mumkin. Agar islangan gaz trubkasidan ko'k tutun paydo bo'lsa, siz hamma narsa tez orada o'z-o'zidan o'tib ketishiga ishonmasligingiz kerak. Bunday "alomatlar" ta'mirlash yaqinda ekanligini ko'rsatadi, chunki dvigatel moyi dvigatelga kirgan. Agarda ish paytida ko'k tutun paydo bo'lsa, uning paydo bo'lishining sabablari dizel dvigateliga o'xshash bo'ladi. Ta'mirlashni kechiktirishning ma'nosi yo'q, chunki ba'zi qismlar allaqachon eskirgan bo'lsa, boshqalari ham eskira boshlaydi [10].

Islangan gaz trubkasidan chiqadigan qora tutun yonmagan yoqilg'ining unga kirganligini ko'rsatadi. Shamlarning suv bosishi tufayli silindrlarga katta miqdorda yoqilg'i tushishi natijasida tutun paydo bo'lishi mumkin. Injektorli zamonaviy avtomashinalarda yonilg'i bosimi yoki in'ektsiya tizimi tufayli sham suv bosishi mumkin. Boshqa sabablar ham bo'lishi mumkin. Masalan, quvvatni yo'qotish va muayyan nuqtada shamlar butunlay ifloslanadi va ishlashni to'xtatadi. Ushbu muammoni bartaraf etish

uchun sizga avtoulavlarga xizmat ko'rsatish markazida mavjud bo'lgan maxsus jihozlar kerak bo'ladi.

Islangan gazning qora rangi, masalan, yoqilg'ining to'liq yonmasligi natijasida hosil bo'lgan kuyikish rangiga bog'liq. To'liq yonish uchun havo etarli bo'lmagan yoqilg'ining bir qismining elementlariga parchalanish jarayoni sodir bo'lganda, kuyikish paydo bo'ladi. Eng so'nggi brendlar zarracha filtrlaridan foydalanadi, bu muammoni ma'lum darajada hal qiladi (ammo bu filtrlar vaqti-vaqti bilan tozalanishi va ertami-kechmi yangilari bilan almashtirilishi kerak). To'liq bo'lmagan yonishdan tashqari, boshqa omillar islangan gaz trubkasidan qora tutun paydo bo'lishiga olib kelishi mumkin, masalan, yoqilg'i sifati etarli emas [11-15].

Tutunning bu rangi dvigatel quvvat tizimining yaxshi ishlamayotganligini va yoqilg'ini havo bilan to'g'ri aralashtirmasligini ko'rsatadi. Albatta, sabab juda oddiy bo'lishi mumkin va yoqilg'ining sifati, aniqrog'i uning past sifati bilan bog'liq. Biroq, aralashmaning noto'g'ri shakllanishi hali ham eng keng tarqalgan sababdir. Bu holat ortiqcha yoqilg'i yoki havo miqdori etarli emasligi bilan izohlanadi.

Avtomobil chiqindi gazlarining tabiati, islangan gaz trubkasidan chiqadigan tutunning rangi va mustahkamligini majoziy ma'noda inson nafasining yangiligi bilan taqqoslash mumkin- sog'lom tana (ham biologik, ham mexanik) kasalga qaraganda mos ravishda toza bug'larni chiqaradi. Ishlayotgan mashinada yoqilg'i yonganda, suv va karbonat angidrid birikmalari hosil bo'ladi- xuddi sog'lom odamning nafasi bug'ida bo'lgani kabi. Shu bilan birga, yoqilg'ining yonishi sof kislorod bilan emas, balki asosan azotdan iborat oddiy havo yordamida sodir bo'lishini hisobga olish kerak. Shuning uchun zararli azot oksidi (NOx) avtomobil chiqindi quvurlari tutunida hosil bo'ladi, bu atmosfera holatiga salbiy ta'sir qiladi va hatto kislotali yomg'ir deb ataladigan narsaga olib keladi. Yoqilg'i oksidlanadi va hatto dvigatellarda ham to'liq yonmaydi shuning uchun uglerod birikmalarining qo'shimchasi chiqishi mavjud- CO va CH. Bularning barchasiga qo'shimcha ravishda, yog` yoki sovutish suvi yonish kamerasiga kirganda, boshqa, kamroq zararli, kimyoviy "aralashmalar" paydo bo'ladi va havoga chiqadi. Albatta, zamonaviy dvigatellarning islangan gaz tizimi imkon qadar har xil neytrallashtiruvchi va filtrlar bilan jihozlangan biroq bu etarli emas [16,17].

Xulosa qilib aytganda, umumiy holda shunu qo'shimcha qilish kerakki, islangan gaz trubkasidagi tutunning rangini o'zgarishi, tutinni keltirib chiqaradigon ma'lum bir tizimning noto'g'ri ishlashi bilan bevosita bog'liq. Misol uchun, sovutish tizimi yaxshi ishlamaydi, bu esa dvigatelning qizib ketishiga olib keladi. Haddan tashqari issiqlik tufayli piston halqalari yonib ketadi, bu esa silindrlarga yog 'kirishiga va natijada tutunga olib keladi. E'tibor bering, dastlabki sabab piston halqalarida emas, balki sovutish tizimida. Shuning uchun, islangan gaz trubkasidan tutun paydo bo'lishiga sabab bo'lgan sababni izlashni boshlaganda, juda ehtiyot bo'lish kerak- barcha mavjud omillarni tahlil qilish va taqqoslash kerak.

Adabiyotlar

1. Насиров Илхам Закирович, & Кузиболаева Дилноза Тухтасиновна. (2022). Результаты испытаний электролизеров. Journal of New Century Innovations, 17(1), 119–120. Retrieved from <http://www.newjournal.org/index.php/new/article/view/876>
2. Насиров Илхам Закирович- т.ф.н., доцент, Қўзиболаева Дилноза Тўхтасиновна- изланувчи. Андижон машинасозлик институти, Ўзбекистон. "Ички ёнув двигателларининг энергетик ва экологик кўрсаткичларини яхшилаш". Research and education issn: 2181-3191 volume 1 | issue 7 | 2022 Scientific Journal Impact Factor 2022: 4.628 <http://sjifactor.com/passport.php?id=22258>.
3. Закирович, Н. И., Жалолiddин ўғли, А. С., & Тухтасиновна, К. Д. . (2023). "Экологические преимущества использования отходов." Новости образования: исследование в XXI веке, 1(7), 345–351. извлечено от <https://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/5247>
4. Nasirov Ilham Zakirovich- candidate of technical sciences, associate professor; Kuzibolaeva Dilnoza Tukhtasinovna- doctoral student. Abbasov Saidolimkhon Zhaloliddin ugli- doctoral student; Andijan Machine-Building Institute, Uzbekistan "Analysis of Automobile Mufflers"//"Texas Journal of Engineering and Technology" ISSN NO: 2770-4491 <https://zienjournals.com> Date of Publication:07-01-2023.
5. Ilkham Z. Nasirov, Dilnoza T. Kozibolaeva, Saidolimkhon Z. Abbasov Andijan Machine-Building Institute, Andijan, Uzbekistan *E-mail: nosirov-ilhom59@mail.ru "New Approaches To Cleaning Exhaust Gases Of Internal Combustion Engines"." Texas Journal of Engineering and Technology" ISSN NO: 2770-4491 <https://zienjournals.com> Date of Publication:08-06-2023 Peer Reviewed International Journal [46] Volume 21.
6. Nasirov I.Z. Intellektual transport tizimlari. Darslik. ISBN 978-9910-799-39-6. Andijon: Omadbek print number one, 2024- 227 b.
7. Nasirov I.Z. Transport vositalarining bort axborot tizimlari. Darslik. ISBN: 978-9910-08-049-4. Andijon: Omadbek print number one, 2024- 140 b.
8. Gaffarov Makhammatzokir Toshtemirovich, Nasirov Ilham Zakirovich , Sobirova Tursunoy Abdipatto kizi , Hakimov Mavlombek Solijon ugli. (2023). Recovery Of Fines From Drivers Of Foreign Vehicles. Journal of Pharmaceutical Negative Results, 3589–3591. <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.446>.
9. Nasirov Ilkham Zakirovich- Ph.D., Gaffarov Mukhammadzokir Toshtemirovich, Doctoral Student. (2023). Consequences Of Complete And Undercombustion Of Fuel. Journal of Pharmaceutical Negative Results, 3597–3603. <https://doi.org/10.47750/pnr.2023.14.03.448>.

10. Nasirov Ilxam Zakirovich, & Akromjonova Sayyoraxon Baxtiyor qizi. (2023). YO'L BOSHQARUVINI INTELLEKTUAL AXBOROT TIZIMLARI ASOSIDA AVTOMATLASHTIRISH .Journal of New Century Innovations, 21(4), 122-127. Retrieved from <http://www.newjournal.org/index.php/new/article/view/3070>
11. Gaffarov Maxammatzokir Toshtemirovich, & Nasirov Ilxam Zakirovich. (2023). YANGI O'LCHOVLARDA EVROPA XAVFSIZLIGI. EVROPA ITTIFOQIDA YASHIL KELISHUV ISTIQBOLLARI. Scientific Impulse, 2(15), 935-942. Retrieved from <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/ni/article/view/13051>
- Насиров, И. З. (2023). ИНСОН ҚОБИЛИЯТИНИ РИВОЖЛАНИШИНИНГ ДАРАЖАЛАРИ. Journal of new century innovations, 21(4), 118-121.
12. Насиров, И. З. (2023). КАФЕДРАДАГИ ИЛМИЙ ИЗЛАНИШЛАРНИ БАЖАРИШДА ТАЛАБАЛАРНИ МУСТАҚИЛ ИШЛАШИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ. PEDAGOG, 6(2), 299-302.
13. Nasirov , I. (2023). CONDUCTING LESSONS IN THE "MENTAL ATTACK" METHOD. International Conference On Higer Education Teaching, 1(1), 86-89. Retieved from <https://aidlix.comphp/aeticle/view/90>
14. Насиров Ильхам Закирович. (2022). МУСТАХИЛ ИШЛАРНИ ТАШКИЛ ЭТИШНИНГ ШАКЛЛАРИ. Конференц-зона , 327-332. Получено с <http://www.conferencezone.org/index.php/cz/article/view/867>
15. Насиров Илхам Закирович. (2023). ИНСОН ҚОБИЛИЯТИНИ РИВОЖЛАНИШИНИНГ ДАРАЖАЛАРИ .Journal of New Century Innovations, 21(4), 118-121. Retrieved from <http://www.newjournal.org/index.php/new/article/view/3069>
16. Zakirovich, N. I. ., & Mahammadovna , S. I. . (2023). LEVELS OF DEVELOPMENT OF HUMAN ABILITIES. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(7), 341-344. извлечено от <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/5245>
17. Закирович, Н. И. ., Жалолиддин ўғли, А. С. ., & Тухтасиновна, К. Д. . (2023). ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТХОДОВ. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(7), 345-351. извлечено от <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/5247>



UTILIZATION OF MODERN TECHNOLOGIES IN PUBLIC TRANSPORT OF ANDIJAN CITY AND IMPLEMENTATION OF BUS ROUTES BASED ON BRUTTO CONTRACT

USMONOV AZIZBEK

Andijan Machine-building Institute,
Faculty of Transport and Logistics,
3rd-year student

Email: sr4usmanov9717@gmail.com

Since gaining independence, the Republic of Uzbekistan has consistently implemented economic changes. For instance, the automotive manufacturing industry was established, road construction accelerated, and trade relations with foreign countries were significantly enhanced. Ensuring road safety has become one of the critical issues today. Urban passenger transport management, from a dispatching perspective, falls into the class of spatially distributed objects and is limited to traditional modeling and optimization mathematical methods.

All of this requires a scientifically-based methodology and modern mathematical apparatus within an integrated framework of an informed computer system, actively incorporating service components. These components facilitate the interaction of transport in making management decisions within the dispatch management system.

Local and foreign experiences show that effectively improving transport operations in large cities is an urgent issue that requires the use of mathematical models and computer simulation to automate and optimize planning processes. This issue is complicated by the multifunctionality of the transport system, the decentralization of planning and management, the dynamic and probabilistic nature of the processes being studied, and the activity of the management object, all of which necessitate consideration of numerous psychological and socio-economic factors.

The uniqueness of the problem lies in organizing management without interdependence by studying various aspects of the transport system's performance, ensuring road traffic safety, planning freight and passenger transport, designing roads, and addressing these issues through transport urban planning specialists. This leads to the establishment of independent transport disciplines and branches that can operate until various systems independently complete their tasks. Thus, planning and automating transport processes requires employing interdependent factors that characterize the performance of the entire transport system to find solutions to any given tasks.

Furthermore, there are iterations in theoretical developments related to technological diversity and experiments. In urban passenger transport, newly

designed and implemented automated management systems often operate without sufficient grounding in several instances:

1. selection of system composition;
2. demand for information;
3. technical and programming requirements.

In implementing an automated management system, modeling can be one of the comparative methods for selecting alternatives and can determine the management impact on the system under normal conditions. Modeling methods are widely used in standard management schemes.

One of the key conditions for improving the quality of meeting the demand for transporting the population of large cities and enhancing the economic indicators of urban public passenger transport operations is to increase the effectiveness of rapid dispatch management. This allows for full utilization of the potential capabilities of the urban public passenger transport network to provide comprehensive transport services to the city's population.

In recent years, extensive work has been carried out to improve automobile transport services for the population, expand the network of public transport routes, and renew the fleet with modern, environmentally friendly buses. New approaches have been developed for the public transport network in Tashkent city with the participation of foreign experts.

However, issues such as lack of compliance with frequency, safety, and quality requirements, the absence of differentiated fares, and failure to ensure the priority of public transport are diminishing its attractiveness. The existing system of financing public transport does not allow for systematic renewal of the fleet and broad attraction of private investments to the sector.

To fully meet the population's demand for high-quality and comfortable passenger transport services, to introduce market principles in the sector, and to create an attractive business environment for the private sector by improving the financing system and fare policy, as well as in accordance with the development strategy of New Uzbekistan for 2022-2026: Starting from July 2, 2022, the first bus route from Gulshan MFY to Andijan city hospital was transitioned to a brutto contract system, as reported by the Ministry of Transport.

It was noted that 20 buses were assigned to this route, with an interval of 10 minutes between departures. Therefore, it was emphasized that passengers must board and alight from buses strictly at the designated stops. According to the relevant regulations, drivers are required to pick up and drop off passengers only at stops, operate on a strict schedule, and stop at each stop regardless of passenger presence.

According to the new system, the carrier must provide services to passengers based on the quality criteria and road standards. Soon, three more city bus routes will be gradually transitioned to this system.

Brutto contracts are a model for organizing passenger transport, where all revenue is transferred to a special account of the city budget, and the city

administration pays the carrier based on the volume of work performed under the condition of quality control.

What changes have occurred with the transition of bus routes in Andijan city to the brutto contract?

Increased Efficiency: The efficiency of transport services improved, and passenger flow and costs were brought under control.

Quality Control: The quality of services increased, as specific requirements were established within the contracts, and compliance with these requirements was monitored.

Infrastructure Renewal: Transport operators began modernizing infrastructure to reduce costs and improve service quality.

Passenger Satisfaction: Passenger satisfaction increased due to more frequent services and improved convenience.

Cost Optimization: Operational costs decreased, and financial stability improved.

CONCLUSION

In conclusion, when public transport began to operate under brutto contracts, clear and reliable relationships were established between the parties involved. Urban public transport was systematically regulated. Buses started to run on time on their designated routes. As the remaining routes in Andijan city also transition to operate under brutto contracts, it is anticipated that various traffic congestions will be reduced in the coming years, and a significant portion of the population will be seamlessly connected by public transport.

References:

1. Sohibjon o'gli, S. J. (2024). O 'ZBEKISTONDA INTELLEKTUAL TRANSPORT TIZIMINI RIVOJLANTIRISH. *Лучшие интеллектуальные исследования*, 15(4), 9-14.
2. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Zakirovich, N. I. (2024). ELEKTROBUSLARNI JORIY ETISHDAGI ENERGIYANING TEJALISHI. *MODELS AND METHODS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE RESEARCH*, 4(39), 170-175.
3. Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). ANDIJON VILOYATI YO 'LOVCHI TASHUVCHI AVTOTRANSPORT KORXONALARI FAOLIYATI SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO 'LLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 20-24.
4. Shavkatjon o'g, T. U. S., & Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). SERQATNOV KOCHALARDA TRANSPORT VOSITALARINI HARAKATINI TARTIBGA SOLISH. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 10-19.
5. Raximov, R. R., & Dexqonov, I. S. (2024). YO 'LOVCHILAR OQIMI VA YO 'LOVCHILAR OQIMINI O 'RGANISH USULLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 4-9.
6. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Sohibjon o'gli, S. J. (2023). ANDIJON SHAHRIDA JAMOAT TRANSPORTI MUAMMOLARI. *Ta'lim innovatsiyasi va integratsiyasi*, 10(6), 153-157.
7. Sohibjon o'gli, S. J., & Rafuiqjon o'g'li, R. R. (2023). TRANSPORT LOGISTIKASI TIZIMINI TASHKIL ETISHNING IQTISODIY AHAMIYATI. *TADQIQOTLAR. UZ*, 25(1), 79-83.
8. o'g'Li, R. R. R., & o'g'Li, S. J. S. (2023). *Logistika Tiziming Transport Toshqil Etuvchisi. Ta'limdagi Zamonaviy Muammolar Va Ularning Ilmiy Yechlari*, 7 (7), 27-33.



INGLIZ TILIDAGI LOGISTIKAGA OID TERMINLARNING TAHLILI

Usmonov Azizbek XXX

Andijon mashinasozlik instituti

"Transport logistika" fakulteti

"Transport logistikasi" yo'nalishi

2 - bosqich talabasi +998999937328

E- mail: sr4usmanov9717@gmail.com

Annotatsiya: Maqolda logistikaga oid terminlarning til sohasini alohida sistema sifatida o'rganish zarurligi asoslangan, shuningdek shu sohada termilarning ingliz tilidagi bog'liqliklarni hamda iqtisodiy sohada tushunchanligini linvistik xususiyatlarga bog'liq masalalar muhokama qilingan. Ushbu terminlarni nazariy o'rganishlar orqali o'zbek tilidagi ma'no – mazmunlari ko'rib chiqilgan, sohalar kesmida tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: Logisitka, xomashyo, optimallashtirish, termin, strategiya, diversifikatsiya, sug'urt, integratsiya.

Har bir mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida uning qon tomirlari bo'lgan logistika tizimi juda muhim ahamiyatga ega. Samarador logistika tizimi ichki bozorda tayyor mahsulot va xomashyo harakatini optimallashtirish orqali tovar va xizmatlarning xaridorlar uchun qulay sharoit va arzon narxlarda yetkazib berilishini ta'milaydi , bozordagi raqobatni rag'batlantiradi. Tashqi bozorda esa mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshiradi va jahon iqtisodiyotiga integratsiya jarayonini tezlashtiradi. Rivojlanib borayotgan mamlakatimiz uchun samarador logistika tizimini tashkil qilish juda muhim.

"Iqtisodiy rivojlanish sohasida davlat siyosatini amalga oshirish tizimini tubdan takomillashtirish chora - tadbirlari to'g'risida"gi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 10.01.2019- yildagi PF-5621-son farmonidagi "Harakatlar strategiyasi" bandida "Milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish va diversifikatsiya qilishni, shuningdek hududlar va tarmoqlarni rivojlantirish va ta'minlash maqsadida ishlab chiqarish kuchlarini samarali joylashtirish, hududlarning mavjud tabiiy va iqtisodiy resurslaridan samarali foydalanish asosida mamlakat sanoatini rivojlantirish strategiyalarini ishlab chiqish, innovatsion ishlanmalar va texnologiyalarni joriy qilish, mehnat unumdorligini oshirish, ishlov berish tarmoqlarni jadal rivojlantirish va yuqori qo'shilgan qiymatli tayyor raqobatbardosh mahsulotlar ishlab chiqarishni kengaytirish asosida Tovar bozorlari muvozanatini ta'milash bo'yicha tizimli chora -tadbirlarni amalga oshirish" kabi vazifalar keltirilgan.

Yangi O'zbekistonning 2022-2026-yillarga mo'ljallangan taraqqiyot strategiyasida xorijiy tillarni o'qitish tizimini isloh qilishga qaratilgan qator me'yoriy hujjatlar qabul qilindi . Prezidetimizning 2021-yil 19-maydagi

“O‘zbekiston Respublikasida xorijiy tillarni o‘rganishni ommalashtirish faoliyatini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqish chora –tadbirlari to‘g‘risid”gi qarori, Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 19- maydagi “Xorijiy tillari o‘rganishni takomillashtirish bo‘yicha qo‘shimcha chora - tadbirlari to‘g‘risida”gi qarorlari ingliz tilini mukammal biladigan va ushbu tilda erkin muloqat qiladigan mutaxassis kadrlar tayyorlashga hamda mamlakat iqtisodiyotini raqamli texnologiyalar orqali rivojlantirish mamlakatda logistika tizimi hamda tarmoqlarini yana kengaytirishga qaratilgan. Logistika sohasi uchun zaruriy terminlar ingliz tilidan o‘zbek tiliga leksik ma’nosini o‘zgartirmasdan o‘zlashtirilyapti. Bu esa ingliz tiliga bo‘lgan talabni yanada oshirmoqda.

Tadqiqotning tahlil va metodologiyasi Logistikaga ingliz tilidagi oid terminlarning leksik ma’nosi ularning nutqda qo‘llanilishi muhim sanaladi. Chunki logistika sohasining tashqi faoliyatidan kelib chiqib o‘zaro ma’no jihatidan yaqin bo‘lishi muhimdir. Quyida esa ulardan bir qancha misollar keltirishimiz mumkin:

EXW - Joy nomi: (Ingliz tilidan. Ex works zavoddan)

Sotuvchi yukni haridorga topshiradi. Haridor esa yukni ortish, tashish bilan bog‘liq xarajat va javobgarlikni o‘z zimmasiga oladi. Shuningdek yukni, sotuvchi yukini bojxonada rasmiylashtirish jarayonlarini bajaradi.

FCA - Joy nomi: (ingliz tilidan. Free carrier-franko yuk tashuvchi) Sotuvchining yukini kema yoki yuk sirti bo‘ylab sohilda ortish joyida lixtyorga joylashi kerak. Ayni shu paytdan e’tiboran yukning yo‘qolishi yoki g‘oyib bo‘lishi ehtimoli va kutilmagan xolatlar uchun haridor javobgar bo‘ladi. Yukni sotuvchi shuningdek o‘z hisobidan eksport litsenziyasini olishi kerak bo‘ladi va yukni chegaradan olib o‘tish uchun bojxonada rasmiylashtirish CIP-Manzilnomi (ingliz tilidan. Carriage and insurance paid to – yuk tashish va sug‘urta xarajatlarigacha) Sotuvchi CPT majburiyatlari kabi majburiyatlarni o‘z zimmasiga oladi, lekin bundan tashqari yukni tashish davomida yukni nobud bo‘lishi va zarar ko‘rishidan sug‘urta qilishi kerak.

FOB - yukni tushurish bekati nomi: (ingliz tilidan. Free on board-kema sathida erkin)

Sotuvchining majburiyatlari yukni kema sathidan yukni tushurish portiga o‘tgandan so‘ng yakunlanadi va to‘liq bajarilgan hisoblanadi. Yukni sotuvchi shunindek o‘z xisobidan eksport litsenziyasini olishi kerak bo‘ladi va yukni chegaradan olib o‘tish uchun bojxonada rasmiylashtirish ishlarini bajaradi.

CIF - manzil - port nomi: (ingliz tilidan. Cost, insurance and freight-narx, sug‘urta va fraxt)

Bu termin CFR terminidan, yukni sotuvchi zimmasiga yukning dengiz orqali tashish davomida uni nobud bo‘lishi yoki shikastlanishidan sug‘urtalash shartnomasini rasmiylashtirish sug‘urta mukofoti to‘laydi.

DAF - yetkazib berish joyi: (ingliz tilidan. Delivered at frontier-chegaragacha yetkazib berish)

Sotuvchi yukning ko'rsatilgan manzilga yetkazish harajatlarini o'z zimmasiga oladi. Lekin yukning nobud bo'lish yoki shikastlanish havfi yuk dastlabki yuk tashuvchiga topshirilganda haridor zimmasiga oladi. "Eksport soliqlarini sotuvchi, import soliqlarini hairdo to'laydi.

DES - manzil port nomi: (ingiliztilidan. Delivered ex ship- bevosita kemadan yukni yetkazib berish). Sotuvchi bojxonada rasmiylashtirish jarayonidan o'tmagan yukni kema sathiga haridorga yetkazib beradi. Ayni shu paytdan e'tiboran hamma xarajatlar shuningdek import soliqlari haridor zimmasiga yuklanadi.

Xulosa: Fan-texnika va barcha sohalar rivojlanar ekan terminlar ham ko'payadi. Bu esa logistika sohasida ingliz tilini bilish kerakligini yana bir bora ibotlaydi. Sohaviy teminalogiya uni chet tillarida o'qitish, turli tillardagi qiyosiy tadbiqi hamda mutaxassiz tilini rivojlantirish tendentsiyalarini o'rganishga bo'lgan ehtiyojini yana kuchaytiradi. Terminologiya yo'nalishiga oid faoliyat natijalarini kundan -kunga keng qo'llash terminalogik sohanig yo'nalishlarini ochadi. Yangi maqsad va vazifalarni belgilashga imkon beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

9. Sohibjon o'gli, S. J. (2024). O 'ZBEKISTONDA INTELLEKTUAL TRANSPORT TIZIMINI RIVOJLANTIRISH. *Лучшие интеллектуальные исследования*, 15(4), 9-14.

10. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Zakirovich, N. I. (2024). ELEKTROBUSLARNI JORIY ETISHDAGI ENERGIYANING TEJALISHI. *MODELS AND METHODS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE RESEARCH*, 4(39), 170-175.

11. Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). ANDIJON VILOYATI YO 'LOVCHI TASHUVCHI AVTOTRANSPORT KORXONALARI FAOLIYATI SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO 'LLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 20-24.

12. Shavkatjon o'g, T. U. S., & Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). SERQATNOV KOCHALARDA TRANSPORT VOSITALARINI HARAKATINI TARTIBGA SOLISH. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 10-19.

13. Raximov, R. R., & Dexqonov, I. S. (2024). YO 'LOVCHILAR OQIMI VA YO 'LOVCHILAR OQIMINI O 'RGANISH USULLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 4-9.

14. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Sohibjon o'gli, S. J. (2023). ANDIJON SHAHRIDA JAMOAT TRANSPORTI MUAMMOLARI. *Ta'lim innovatsiyasi va integratsiyasi*, 10(6), 153-157.

15. Sohibjon o'gli, S. J., & Rafuiqjon o'g'li, R. R. (2023). TRANSPORT LOGISTIKASI TIZIMINI TASHKIL ETISHNING IQTISODIY AHAMIYATI. *TADQIQOTLAR. UZ*, 25(1), 79-83.

16. o'g'Li, R. R. R., & o'g'Li, S. J. S. (2023). *Logistika Tiziming Transport Toshqil Etuvchisi. Ta'limdagi Zamonaviy Muammolar Va Ularning Ilmiy Yechlari*, 7 (7), 27-33.
17. Raximov, R. (2023). AVTOMOBILLARGA TEXNIK XIZMAT KO 'RSATUVCHI USTAXONASINI JORIY ERISH AFZALIKLARI. *MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS*, 1(1), 280-290.
18. Raximov, R., & Daminov, D. (2023). Transport Vositalari Detallari Resurslarini Kompyuterda Hisoblash. *Modern Educational System And Innovative Teaching Solutions*, 2(2), 75-82.



**ЭКОЛОГИК МУАММОЛАР ВА УНИ ОЛДИНИ ОЛИШ****Усмонов Азизбек XXX**

Андижон Машинасозлик институти
«Автомобилсозлик ва транспорт» факултети
«Транспорт логистикаси» йўналиши талабаси
+998999937328

Аннотация: *Ешбу тезисда экологик муаммолар ва уни олдини олиш хакида айтиб ўтилган. Экологияни асраб – авйлаш муҳим эканлиги уни асраш кераклиги кискача тушунтириб ўтилган.*

Калит сўзлар: *Биосфера, курук иқлим, антропоген, чўлланиш, экотизим, бузилиш.*

Фан-техниканинг, иқтисодиётнинг жадал ривожланиш, антропоген омилларнинг табиатга таъсирининг кучайиши натижасида биосфера экотизимларининг бузилиши, чўлланиш ва сайёрамизда ҳароратнинг ошиб бориши кузатилмоқда. Ана шундай муаммолардан бири атроф-муҳитни кўплаб чиқиндилар билан ифлосланиш ҳисобланади.

Атмосферанинг қуйи қатлами тропосферанинг қалинлиги ўрт 10-12 км парниковий эффект бўлиб, унда ҳавонинг 80% массаси тўпланган. Бу қатламда об-ҳавонинг барча ҳодисалари сув ва бошқа кимёвий элементларнинг айланма ҳаракати содир бўлади. Ер атмосфера ҳавосининг таркибидаги турли моддаларнинг оз ёки кўплиги «Иссиқхона» самарасини белгилайди. Тропосферадаги сув буғлари, углерод икки оксиди, метан, хлор, углерод, азот оксиди, озон ва бошқаларнинг мавжудлиги туфайли атмосферанинг қуйи қисмидаги ҳавонинг ўртача ҳарорати 150 С ни ташкил этади.

Ҳозирги вақтда Орол сатҳи 18 м пасайиши натижасида у энди 2 та қолдиқ қўлга айланиб қолган. Унинг соҳиллари 60-80 км. га чекинган. Денгизнинг сув қочган туби 4 млн. дан ортиқроқ майдонда кўриниб қолган. Натижада қумли шўрхок саҳро пайдо бўлган.

Оролнинг қуриб қолган тубидаги чанг бўронлар ҳар йили 90 кун давомида кузатилмоқда Орол денгизи Марказий Осиёнинг ёпиқ сув ҳавзаларидан биридир. Унинг чор атрофи бепоён чўл зонаси билан ўралган. Орол денгизини сув билан тўлдириб турадиган манба бу Амударё ва Сирдарёлардир. Бу дарё-лар ҳар йили Орол денгизига 56 км³ сув қўядилар. Маҳаллий ёғинлар ҳисобида эса 5 км³ сув Орол денгизига қўшилиб туради. Бу икки дарё (қадимда Оқсув ва Яксарт деб аталган) Тяньшань ва Помир тоғларидан бошланиб оқиб Орол денгизига қўйиладилар. Тоғдан бошланган жойларида бу дарёларда 100 км³ дан

ортиқ сув бўлиб, то Орол денгизига қўйилганга қадар 2500 км масофани чўл зонаси бўйлаб ўтганда сувнинг ярмидан кўпроғи буғланиб ва бошқа сабаблар натижа-сида Оролга етиб бормайди. Бу икки буюк дарёларнинг сувлари 2000 йилдан ҳам кўпроқ вақтдан буён Марказий Осиё халқларининг чучук сувга ва қишлоқ хўжалигига бўлган талабини қондириб келмоқда, бу минтақанинг муҳитига кўрсатган таъсири сезиларли даражада эмас эди. Шундай ҳолат бу дарёлар сув оқимининг Орол денгизига қўйилишини кескин қисқартириб юборди. Масалан, агар 1960 йилда Орол денгизи сувининг даражаси 53-54 метрни ташкил этган бўлса, кейинги йилларда у кескин пасайиб бориб, сув даражаси 1990 йилда 1960 йилга нисбатан 14 метр пасга тушган. Бу деган сўз Орол денгизининг – 40 % қуриган ва сув ҳажми 60 % гача қисқарган демакдир.

Кейинги йилларда ҳам Оролнинг қуриши тўхтагани йўқ ва кузатишларга кўра ўз вақтида чоратадбирлар кўрилмаса унинг қуриши келгусида ҳам давом этаверади. Шундай ҳолат давом этаверса Орол денгизи кичрайиб, қуриб умумий майдони 4-5 минг км² келадиган шўр кўлга айланиш эҳтимоли бор. Орол денгизи сувининг шўрлиги 22-23 % кўтарилди. Денгизнинг саёз Шарқий Жанубий ва Шимолий қирғоқларидан денгиз суви 60-120 км чекиниб, шўрҳок ерларга айланиб қолди. Кейинчалик сувнинг шўрланиш даражаси 4142 % га етиб бориши мумкин Денгиз сув сатҳининг пасайиши туфайли унинг атрофида 4 млн га яқин шўрҳокка айланиб кучли шамол у ердаги туз қум ва чангларни кўчириб, 300 км масофагача олиб бориб тарқатмоқда. Чанглар билан бирга хлористоводород ва олтингугурт кислоталарини ҳам тарқатмоқда. Натижада атрофдаги обикор ерларга зарар келтирилмоқда. Орол денгизи қуригунга қадар 200 км атрофидаги ҳудуднинг иқлими яхши ҳолатда сақланиб турган. Қишда совуқни ёзда ўта иссиқни камайти-риб турган. 1980 йилга келиб, январ ойи билан июл ойлариининг ўртача ойлик ҳарорат фарқи 2 °С га кўпайган.

Баҳор ва куз ойларида тез-тез со-вуқлар бўлиб турадиган бўлиб қолди, иссиқ кунлар 170 кунгача пасайди. Ёзнинг баланд ҳарорати, кучли шамолларнинг бўлиб туришини кучай-тирди, кучли бу шамоллар одам саломатлиги учун ёмон таъсир этувчи захарли кимёвий моддалар билан захарланган чанг тўфонларни тарқатади ҳамда тупроқ юзидан сувнинг парланишини тезлаштириб қишлоқ хўжалик экинларининг ривожланишига ва ҳосилдорлигига салбий таъсир этади.

Сувнинг кам келиши дарё делталарини қуришига ўсимликлар турларининг камайишига ва биологик турли-туман организмларнинг камайиб кетишига ва хуллас инсоннинг яшаш шароитининг кескинлашувига олиб келади. Бу икки дарё сувидан тўғри рационал фойдаланмаслик натижасида, ортиқча сувлар кўпгина кўл ва ботқоқликларнинг пайдо бўлишига олиб келмоқда. Худди шундай сув ҳавзалари Амударёнинг қуйи қисмида 40 га яқин бўлиб, буларда ҳар

йили 6 – 7 км³ га яқин сув буғланиб йўқолиб кетмоқда. Ана шундай кўллардан энг каттаси Нукус шаҳрининг ғарбида жой-лашган Сариқамиш чуқурлигида жойлашган кўл бўлиб, ҳар йили 3 – 4 км³ сув олади ва таркибида 30 км³ дан ортиқ сув бор. Ер юзидаги яна бир глобал экологик муаммолардан бири хисобланади. Қуруқ иқлим минтақасида майдоннинг 60 йиллардан бошлаб кескин кенгайиши аввало ривожланаётган мамлакатлардаги аҳоли сонининг тўхтовсиз ошиб бориши билан боғлиқдир.

Республиканинг 70% ортиқ майдони чўл ва чала чўл минтақаларида жойлашганлиги сабабли суғориладиган ерларда шўрланиш шамол, ва сув эрозияси, яйловларда гурунт сув сатҳининг кўтарилиш каби ҳодисалар кейинги йилларда катта майдонларда рўй бермоқда. Чўлланиш ва шўрланишнинг тезлашуви оқибатида сўнгги йилларда 50 минг гектарга яқин экин майдони қишлоқ хўжалигида фойдаланишга яроқсиз бўлиб қолди. Ноқулай экологик вазият қишлоқ хўжалик экинлари ҳосилини ва чорва маҳсулотлари етиштиришнинг кескин камайишига олиб келди.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 22 февралдаги “Ўзбекистон Республикасида чўлланиш ва қурғоқчиликка қарши курашиш бўйича ишлар самарадорлигини ошириш чоратадбирлари тўғрисида” ги ПҚ-4204 – сонли қарори қабул қилинди. Бугунги кунда тоғолди адир ерларида 5 млн га деградацияга учраган ерлар мавжуд бўлиб у ерларда пистазорлар барпо этиш мумкин Пистазорлар барпо этилгандан кейин қуйидаги кўринишга эга бўлади 2019 йилда ўрмон фонди ерларида 8 минг гектарда пистазорлар барпо этилади. 2020 йилдан ҳар йили 3000 гектардан ихота дарахтзорлари барпо этишни давлат дастурига киритиш бўйича ишлар олиб борилмоқда. Ўрмон барпо қилиш орқали кўчма қумлар мустаҳкамланади, чўлланиш жараени секинлашади, унинг таъсирида ер устки қисмида шамолнинг тезлиги камаяди, чанг тўзонлари бўлиб ҳавога туз ва қум заррачаларини кўтарилиши тўхтади. 7 ёшли саксовулзорда шамол тезлиги бутунлай тўхтади. 1га саксовулзор йил давомида 1135 кг карбонат ангидрид газини ютиб 835 кг кислород ажратади. Бу эса ҳаво таркибини яхшилади, атроф муҳитни ифлосланишига чек қўйилади.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. Sohibjon o'gli, S. J. (2024). O 'ZBEKISTONDA INTELLEKTUAL TRANSPORT TIZIMINI RIVOJLANTIRISH. *Лучшие интеллектуальные исследования*, 15(4), 9-14.
2. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Zakirovich, N. I. (2024). ELEKTROBUSLARNI JORIY ETISHDAGI ENERGIYANING TEJALISHI. *MODELS AND METHODS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE RESEARCH*, 4(39), 170-175.
3. Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). ANDIJON VILOYATI YO 'LOVCHI TASHUVCHI AVTOTRANSPORT KORXONALARI FAOLIYATI SAMARADORLIGINI

OSHIRISH YO 'LLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 20-24.

4. Shavkatjon o'g, T. U. S., & Rafiqjon o'g'li, R. R. (2024). SERQATNOV KOCHALARDA TRANSPORT VOSITALARINI HARAkatINI TARTIBGA SOLISH. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 10-19.

5. Raximov, R. R., & Dexqonov, I. S. (2024). YO 'LOVCHILAR OQIMI VA YO 'LOVCHILAR OQIMINI O 'RGANISH USULLARI. *Oriental Journal of Academic and Multidisciplinary Research*, 2(4), 4-9.

6. Rafiqjon o'g'li, R. R., & Sohibjon o'gli, S. J. (2023). ANDIJON SHAHRIDA JAMOAT TRANSPORTI MUAMMOLARI. *Ta'lim innovatsiyasi va integratsiyasi*, 10(6), 153-157.

7. Sohibjon o'gli, S. J., & Rafuiqjon o'g'li, R. R. (2023). TRANSPORT LOGISTIKASI TIZIMINI TASHKIL ETISHNING IQTISODIY AHAMIYATI. *TADQIQOTLAR. UZ*, 25(1), 79-83.

8. o'g'Li, R. R. R., & o'g'Li, S. J. S. (2023). *Logistika Tiziming Transport Toshqil Etuvchisi. Ta'Limdagi Zamonaviy Muammolar Va Ularning Ilmiy Yechlari*, 7 (7), 27-33.

9. Raximov, R. (2023). AVTOMOBILLARGA TEXNIK XIZMAT KO 'RSATUVCHI USTAXONASINI JORIY ERISH AFZALIKLARI. *MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS*, 1(1), 280-290.

10. Raximov, R., & Daminov, D. (2023). Transport Vositalari Detallari Resurslarini Kompyuterda Hisoblash. *Modern Educational System And Innovative Teaching Solutions*, 2(2), 75-82.

INNOVATIVE
WORLD



Eyler to'g'ri chizig'i va uning isboti

¹Xo'jamqulov Ravshanbek Hasanboy o'g'li
ravshanbekhan1@gmail.com

²Ibrohimjonova Mohinabonu Jamoliddin qizi
bestmob628@gmail.com

³G'ayniddinov Shayxislom tolibjon o'g'li

^{1,2}Namangan davlat pedagogika instituti Matematika-
informatika yo'nalishi 2- bosqich talabalari

³Namangan davlat pedagogika instituti Aniq fanlar kafedrası
o'qituvchisi

Annotation: This article aims to prove that the points of intersection of the height, median and middle perpendiculars of an arbitrary triangle lie on a straight line.

Key words: Altitude, median, middle perpendicular, triangle, straight line, section, coordinate

Аннотация: Целью данной статьи является доказательство того, что точки пересечения высоты, медианы и среднего перпендикуляров произвольного треугольника лежат на прямой.

Ключевые слова: Высота, медиана, средний перпендикуляр, треугольник, прямая, сечение, координата.

Annotatsiya: Ushbu maqola ixtiyoriy uchburchakning balandlik, mediana va o'rta perpendikularlarining kesishish nuqtalarining bir to'g'ri chiziqda yotishini isbotlashdan iborat bo'ladi.

Kalit so'zlar: Balandlik, mediana, o'rta perpendikulyar, uchburchak, to'g'ri chiziq, kesma, koordinata

Kirish

Ushbu maqola Eyler to'g'ri chizig'i haqida bo'lib, u uchburchakning muhim nuqtalari medianalar kesishgan nuqta, balandliklar kesishgan nuqta va tashqi chizilgan aylana markazini birlashtiradi. Bu nuqtalarning bir to'g'ri chiziqda yotishini bilish murakkab geometrik hisoblarni soddalashtiradi. Eyler to'g'ri chizig'i uchburchaklarning chuqur xususiyatlarini o'rganish uchun nafaqat nazariy, balki amaliy jihatdan ham qulayliklar yaratadi.

Teorema. Ixtiyoriy uchburchakning balandliklari kesishish nuqtasi H, medianalari kesishish nuqtasi M va shu uchburchakka tashqi chizilgan aylana markaz O bo'lsa, u holda H, M, O nuqtalar bir to'g'ri chiziqda yotadi.

Isbot: Aytaylik, bizga uchlari $A(x_1, 0), B(x_2, 0), C(0, y_1)$ koordinatalardan iborat uchburchak berilgan bo'lsin. Shu uchburchakka tashqi chizilgan aylana markazi va shu uchburchakning balandlik, medianalari kesishish nuqtalari bir to'g'ri chiziqda yotishini isbotlashimiz talab qilinadi. Dastlab uchburchakning balandliklar kesishish nuqtasini topib olaylik.

Uchburchak balandliklarining kesishish nuqtasini topish

1-ta'rif: Uchburchakning berilgan uchidan tushirilgan balandligi deb uchburchakning shu uchidan uning qarshisidagi tomon yotgan to'g'ri chiziqqa tushirilgan perpendikulyarga aytiladi.

◀ Yuqoridagi ta'rifga ko'ra H_B balandlikni topish uchun AC tomon yotgan to'g'ri chiziq tenglamasi kerak bo'ladi.

Biz buning uchun ikki nuqtadan o'tuvchi to'g'ri chiziq tenglamasini topish formulasidan foydalanamiz.

$$\frac{A(x_1, y_1), B(x_2, y_2)}{\frac{x - x_1}{x_2 - x_1} = \frac{y - y_1}{y_2 - y_1}}$$

AC tomon yotgan to'g'ri chiziq tenglamasini topamiz:

Bizda shu nuqtalar ma'lum $A(x_2, 0), C(0, y_1)$

$$\frac{x - x_1}{0 - x_1} = \frac{y - 0}{y_1 - 0}, \quad \frac{x - x_1}{-x_1} = \frac{y}{y_1}, \quad y = y_1 \cdot \frac{x - x_1}{-x_1}, \quad y = \frac{-y_1}{x_1} \cdot x + y_1$$

AC tomon yotgan to'g'ri chiziqqa perpendikulyar va B nuqtadan o'tuvchi to'g'ri chiziq tenglamasini topib olamiz. Buning uchun ikki to'g'ri chiziqlarning perpendikulyarlik xossasidan foydalanamiz.

$$y = k_1 \cdot x + l, y = k_2 \cdot x + b$$

Ikki to'g'ri chiziqlarning perpendikulyarlik sharti quyidagicha:
 $k_1 \cdot k_2 = -1$

$B(x_1, 0)$ nuqtadan o'tuvchi va AC ($y = \frac{-y_1}{x_2} \cdot x + y_1$) tomonga perpendikulyar to'g'ri chiziq tenglamasini tuzib olaylik:

$$\begin{cases} y = \frac{-y_1}{x_1} \cdot x + y_1 \\ y' = k_2 \cdot x + l \end{cases} \Rightarrow k_2 = \frac{x_1}{y_1}, \quad \begin{cases} y' = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + l \\ B \end{cases}$$

$$\Rightarrow 0 = \frac{x_2}{y_1} \cdot x_1 + l \Rightarrow l = -\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$$

$$H_B \in y' = \frac{x_1}{y_1} \cdot x - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$$

Yuqoridagilardan foydalanib H_C ni topib olamiz :

$$\frac{x - x_1}{x_2 - x_1} = \frac{y - 0}{0 - 0}, \quad \frac{x - x_1}{x_2 - x_1} = \frac{y}{0}, \quad y = 0 \cdot \frac{x - x_1}{-x_1}, \quad y = 0 \Rightarrow$$

$$\Rightarrow H_C \in x = 0 \text{ to'g'ri chiziqda ekanligi ma'lum bo'ladi.}$$

Balandliklar yotgan to'g'ri chiziqlarni kesishtirish orqali balandliklar kesishgan nuqtani topib olamiz:

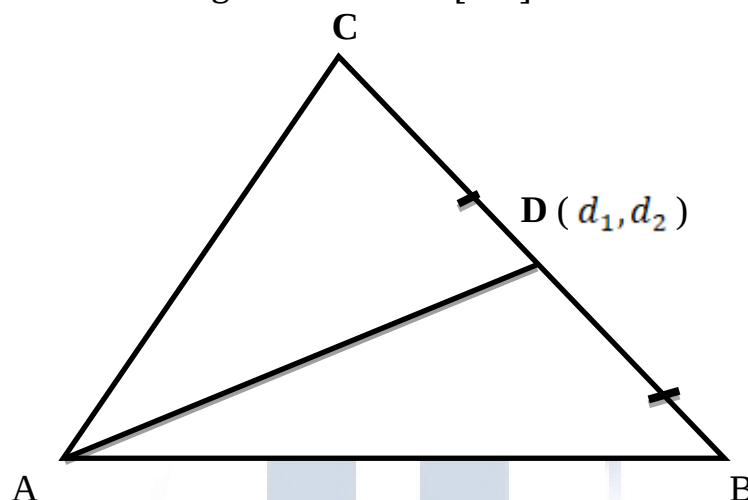
$$\begin{cases} y' = \frac{x_1}{y_1} x - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1} \\ x = 0 \end{cases} \Rightarrow y' = -\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$$

Demak, uchburchak balandliklarining kesishish nuqta $H(0, -\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1})$ ga teng ekan.▶

Uchburchak medianalarining kesishish nuqtasini topish

2-ta'rif: Uchburchakning berilgan uchidan tushirilgan medianasi uchburchakning shu uchini uning qarshisidagi tomon o'rtasi bilan tutashtiruvchi kesmaga aytiladi.

Demak, yuqoridagi ta'rifga ko'ra uchburchakning A uchidan tushirilgan mediana BC tomonni o'rtasiga tushar ekan.[1-6]



D nuqta BC kesmaning o'rtasi bo'lgani uchun D nuqtaning koordinatasini quyidagicha ifoda etamiz:

$$\begin{cases} d_1 = \frac{x_2 + 0}{2} \\ d_2 = \frac{y_1 + 0}{2} \end{cases} \Rightarrow D\left(\frac{x_2}{2}, \frac{y_1}{2}\right)$$

1-xossa: Uchburchakning medianalari bir nuqtada kesishadi va bu nuqtada uchburchak uchidan boshlab hisoblaganda 2:1 nisbatda bo'linadi. [1,2,3]

◀ Uchburchakning medianalari kesishgan nuqtani topib olaylik.

$$x = \frac{a_1 + \lambda \cdot b_1}{1 + \lambda}, \quad y = \frac{a_2 + \lambda \cdot b_2}{1 + \lambda}$$

Yuqoridagi formula uchlari $A(a_1, a_2)$ va $B(b_1, b_2)$ nuqtalarda bo'lgan kesmani λ nisbatta bo'lgan nuqtaning koordinatasini topish formulasi. Yuqoridagi formula yordamida uchburchak medianalari kesishgan nuqtaning koordinatalarini topamiz. [4,5,6]

Bunda, $\lambda = 2:1$

$$\begin{cases} x = \frac{x_1 + 2 \cdot \frac{x_2}{2}}{1 + 2} \\ y = \frac{0 + 2 \cdot \frac{y_1}{2}}{1 + 2} \end{cases} \Rightarrow \begin{cases} x = \frac{x_1 + x_2}{3} \\ y = \frac{y_1}{3} \end{cases} \Rightarrow O_2\left(\frac{x_1 + x_2}{3}, \frac{y_1}{3}\right)$$

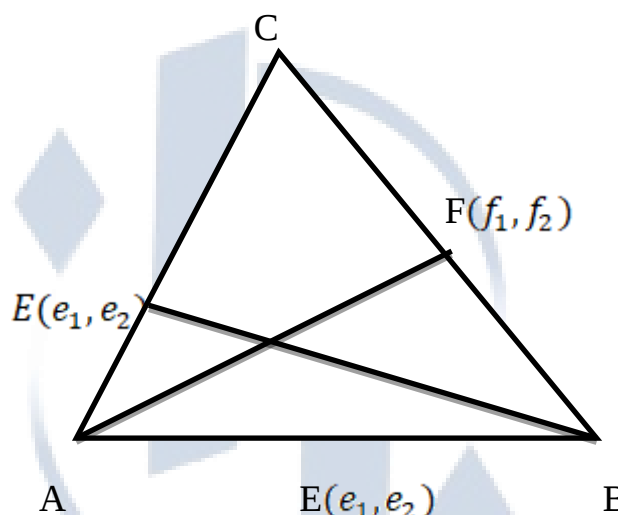
M nuqta bu uchburchak medianalarining kesishish nuqtasi $\left(\frac{x_1 + x_2}{3}, \frac{y_1}{3}\right)$ nuqtada yotar ekan.▶

Uchburchakka tashqi chizilgan aylananing markazini topish

3-ta'rif: Uchburchakka tashqi chizilgan aylananing markazi shu uchburchakning o'rta perpendikulyarlari kesishgan nuqtada yotadi.

4-ta'rif: Uchburchakning o'rta perpendikulyari – bu uchburchakning har bir tomonining o'rtasidan o'tadigan va shu tomonga perpendikulyar bo'lgan chiziqdur.

◀ Yuqoridagi ta'rifdan foydalanib uchburchakning BC va AC tomonlardan o'tuvchi o'rta perpendikulyarni topib olaylik.
olaylik.



$F(f_1, f_2)$ nuqta BC tomonni o'rtasida bo'lgani uchun:

$$\begin{cases} f_1 = \frac{x_2 + 0}{2} \\ f_2 = \frac{0 + y_1}{2} \end{cases} \Rightarrow F\left(\frac{x_2}{2}, \frac{y_1}{2}\right),$$

$E(e_1, e_2)$ nuqta esa

$$\begin{cases} e_1 = \frac{x_1 + 0}{2} \\ e_2 = \frac{0 + y_1}{2} \end{cases} \Rightarrow E\left(\frac{x_1}{2}, \frac{y_1}{2}\right)$$

ga teng bo'ladi. Ushbu o'rta perpendikulyar BC tomonga perpendikulyar bo'lgani uchun uning burchak koeffitsiyenti BC tomon yotgan to'g'ri chiziqning burchak koeffitsiyenti bilan $k_1 \cdot k_2 = -1$ munosabatda bo'ladi. Bundan foydalanib F nuqta yotgan to'g'ri chiziq tenglamasini tuzib olamiz:

$$\frac{x - x_2}{0 - x_2} = \frac{y - 0}{y_1 - 0} \Rightarrow y = -\frac{y_1}{x_2} \cdot x + y_1 \quad \text{bu BC tomon yotgan to'g'ri chiziq}$$

tenglamasi bo'lib, uning burchak koeffitsiyenti $k_1 = -\frac{y_1}{x_2}$ ga teng. Bundan F nuqta yotgan o'rta perpendikulyar tenglamasini tuzib olamiz:

$$k_1 \cdot k_2 = -1 \Rightarrow k_2 = \frac{x_2}{y_1} \Rightarrow g = \frac{x_2}{y_1} \cdot x + l$$

$$g = \frac{x_2}{y_1} \cdot x + l \text{ to'g'ri chiziq } F\left(\frac{x_2}{2}, \frac{y_1}{2}\right) \text{ nuqtadan o'tgani uchun}$$

$$\frac{y_1}{2} = \frac{x_2}{y_1} \cdot \frac{x_2}{2} + l \Rightarrow l = \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1} \Rightarrow g_1 = \frac{x_2}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1},$$

ga teng bo'ladi. $g_1 = \frac{x_2}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1}$ ushbu tenglama BC tomonga o'tkazilgan o'rta perpendikulyar tenglamasi bo'ladi.

Endi AC tomondan o'tgan o'rta perpendikulyar tenglamasini shu tartibda topib olamiz.

$$\frac{x-x_1}{0-x_1} = \frac{y-0}{y_1-0}, \quad \frac{x-x_1}{-x_1} = \frac{y}{y_1}, \quad y = y_1 \cdot \frac{x-x_1}{-x_1}, \quad y = \frac{-y_1}{x_1} \cdot x + y_1.$$

Demak, $k_1 = \frac{-y_1}{x_1} \Rightarrow k_2 = \frac{x_1}{y_1}$ ga teng bo'ladi.

Endi AC tomondan o'tgan o'rta perpendikulyar tenglamasi:

$g_2 = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + l$ to'g'ri chiziq $E(\frac{x_1}{2}, \frac{y_1}{2})$ nuqtadan o'tgani uchun:

$$\frac{y_1}{2} = \frac{x_1}{y_1} \cdot \frac{x_1}{2} + l \Rightarrow l = \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1} \Rightarrow g_2 = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1}.$$

$g_2 = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1}$ ushbu tenglama AC tomonga o'tkazilgan o'rta perpendikulyar tenglamasi bo'ladi.

O'rta perpendikulyarlar kesishgan nuqtani topamiz:

$$\begin{cases} g_1 = \frac{x_2}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1} \\ g_2 = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1} \end{cases} \Rightarrow \frac{x_2}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1} = \frac{x_1}{y_1} \cdot x + \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1},$$

$$\frac{x_1}{y_1} \cdot x - \frac{x_2}{y_1} \cdot x = \frac{y_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1} - \frac{y_1^2 - x_1^2}{2 \cdot y_1},$$

$$\frac{x_1 - x_2}{y_1} \cdot x = \frac{y_1^2 - x_2^2 - y_1^2 + x_1^2}{2 \cdot y_1},$$

$$\frac{x_1 - x_2}{y_1} \cdot x = \frac{x_1^2 - x_2^2}{2 \cdot y_1}, \quad x = \frac{x_1 + x_2}{2} \Rightarrow g = \frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1} \rightarrow$$

Uchburchakning balandlik, mediana va uchburchakka tashqi chizilgan aylana markazini topib oldik. Ular $H(0, -\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1})$, $M(\frac{x_1 + x_2}{3}, \frac{y_1}{3})$ va $O(\frac{x_1 + x_2}{2}, \frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1})$ nuqtalardan iborat.

◀ Endi bu uchta nuqtaning bir to'g'ri chiziqda yotishini isbotlaymiz:

$$\frac{x-0}{\frac{x_1+x_2}{3}-0} = \frac{y+\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}}{\frac{y_1}{3}+\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}}, \quad \frac{3 \cdot x}{x_1+x_2} = \frac{y+\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}}{\frac{y_1^2+3 \cdot x_1 \cdot x_2}{3 \cdot y_1}}, \quad \frac{3 \cdot x}{x_1+x_2} \cdot \frac{y_1^2+3 \cdot x_1 \cdot x_2}{3 \cdot y_1} = y + \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1},$$

$$y = \frac{y_1^2+3 \cdot x_1 \cdot x_2}{(x_1+x_2) \cdot y_1} \cdot x - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$$

$H(0, -\frac{x_1 \cdot x_2}{y_1})$ va $M(\frac{x_1+x_2}{3}, \frac{y_1}{3})$ nuqtalardan o'tuvchi to'g'ri chiziq

tenglamasi $y = \frac{y_1^2+3 \cdot x_1 \cdot x_2}{(x_1+x_2) \cdot y_1} \cdot x - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$ ga teng. Bu tenglamaga $O(\frac{x_1+x_2}{2}, \frac{y_1^2+x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1})$ nuqtani qo'yish orqali isbotni nihoyasiga yetkazamiz:

$$\frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1} = \frac{y_1^2 + 3 \cdot x_1 \cdot x_2}{(x_1 + x_2) \cdot y_1} \cdot \frac{x_1 + x_2}{2} - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}, \quad \frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1} = \frac{y_1^2 + 3 \cdot x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1} - \frac{x_1 \cdot x_2}{y_1}$$

$$\frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1} = \frac{y_1^2 + x_1 \cdot x_2}{2 \cdot y_1},$$

bundan H, M va O nuqtalar bir to'g'ri chiziqda yotishi isbotlandi va bu to'g'ri chiziq Eyler to'g'ri chizig'i deyiladi. ►

Xulosa

Bu teorema uchburchakning muhim geometrik xususiyatlarini aniqlash uchun ishlatiladi va matematik isbotlashlarda keng qo'llaniladi. Teorema orqali turli murakkabliklar kamayadi. Olimpiada masalalarida yuzaga keladigan ba'zi muammolarni hal qilish osonlashadi. Teoremani bilish matematik masalalarni tezroq yechish, geometrik va fizik jarayonlarni tushunish, diagrammalarni aniq chizish, geometrik xossalarni soddalashtirish imkoniyatlarini beradi. Bu teorema nafaqat nazariy o'rganish uchun, balki amaliy masalalarda va ilmiy tadqiqotlarda ham qo'llaniladi.

Adabiyotlar ro'yxati

1. Холмурадов, Ф. М., Умрзаков, Ш. К., & Мамадалиев, У. Х. (2024). ЎҚУВЧИЛАРДА АБСТРАКТ ТАФАККУРНИ ШАКЛЛАНТИРИШ МЕТОДИКАСИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ. *Научный Фокус*, 1(11), 457-462.
2. Mamatxonovich, X. F., Erkinjonovna, S. Z., Tolibjon og, G. S., & Kosimovich, U. S. (2024). APPLICATIONS OF MATHEMATICAL MODELS IN THE TEACHING OF MATHEMATICS: PERSPECTIVES FOR GEOGRAPHY MAJORS. *Научный Фокус*, 1(11), 449-452.
3. Polvanov, R. R. (2023). IKKINCHI TARTIBLI GRONUOLL CHEGARALANISHLI BOSHQARUVLAR UCHUN TUTISH MASALASI. *RESEARCH AND EDUCATION*, 2(12), 62-67.
4. Xolmuradov, F. M. (2024). DIFFERENTIAL TENGLAMALAR FANINI OQITISHDA KONPETENSIYAVIY VA ADAPTIV YONDASHUVLARDAN FOYDALANISH METOKASI. *Научный Фокус*, 1(11), 172-178.
5. Tolibjon o'g, S. G. A. (2022). BOSHQARUVLAR ARALASH CHEGARALANISHLI BO'LGAN HOL UCHUN YOPIQ SODDA GRAFLARDA QUVISH-QOCHISH MASALASI.
6. Qahramon o'g, O. K. I., Hasanboy o'g, J. R. A., & Hasanboy o'g, X. J. R. (2024). ANIQ INTEGRAL YORDAMIDA BA'ZI BIR LIMITLARNI HISOBLASH METODLARI. *JOURNAL OF THEORY, MATHEMATICS AND PHYSICS*, 3(6), 23-27.

Tuproqlar sho'rlanishi sabablari va ularning melioratsiyasi.**Sadiyev Farxod**

Irrigatsiya va suv muammolari Ilmiy Tadqiqot Instituti (ISMITI)

katta ilmiy xodimi, PhD

Sultonova Nilufar

Tayanch doktorant

Annotatsiya: Maqolada tuproqlar sho'rlanishiga sababchi bo'luvchi asosiy manbalar va omillarga birma-bir to'xtalib o'tilgan. Bundan tashqari sho'rlanish tiplari, darajalari va xususiyatlari yoritib berilgan. Shuningdek, sug'orma dehqonchilikda sho'rlanishning oldini olish va sho'rlangan tuproqlar melioratsiyasi uchun bir qancha kompleks tadbirlar ko'rsatilgan.

Kalit so'zlar: sho'rlanish tipi, darajasi, tuproqlar melioratsiyasi, sug'orma dehqonchilik, anion, kation, sulfatli, xloridli, tog' jinslari.

Litosfera turli xildagi tog' jinslari va minerallardan tashkil topgan bo'lib, ular tuproqlar sho'rlanishidagi asosiy manba bo'lib xizmat qiladi. bularga misol qilib; NaCl-galit, KCl-silvin, $\text{CaSO}_4 \cdot 2\text{H}_2\text{O}$ -gips, $\text{MgCl}_2\text{KCl} \cdot 6\text{H}_2\text{O}$ -karnallit, CaCO_3 -dolomit va bir qancha biolitlarni ko'rsatish mumkin.

Tuproqlar sho'rlanishiga sabab bo'luvchi omillar quyidagilar:

1. Iqlim (shamol, yog'ingarchilik, harorat.)
2. Geomorfologiyasi (relyef)
3. Hidrogeologiyasi (yer osti va yer usti suvlari)
4. Vulqonlar
5. Biologik sikl
6. Sun'iy omil (irrigatsion, o'g'itlash)

Eng ko'p sho'rlangan tuproqlar cho'l zonasida tarqalgan bo'lib, tuproqlar terlaydigan tipdagi suv rejimi-ya'ni yillik yog'ingarchilik miqdoridan ko'ra bug'lanish koeffitsientining yuqori bo'lishidir. Bunda shimoldan janubga tomon bug'lanish miqdori ortib boradi. Shu bilan birgalikda, tuproq o'simlik qoplam, sizot suv sathi yillik harorat va yog'ingarchilik darajasi muhim rol o'ynaydi. Bundan tashqari shamol, qum va tuzlarni tarqatish orqali suv va tuproqlarni sho'rlantiradi.

Nuragan yotqiziqlar geomorfologik sharoitlar asosida suv toshqinlari, sel oqimlari, dengiz va daryolar qurishi natijasida tarqaladi. Bu hodisa ko'pincha tog' tizmalari yon bag'larida va tekisliklarida tarqalgan. Shundan so'ng, tuzlarning ko'p qismi tuproq qatlamlarida va sizot suvlarida to'planadi.

Vulqonlar otilib chiqishi natijasida erigan tog' jinslari relyef bo'ylab yotqiziladi va yillar mobaynida parchalanadi. Shuningdek, vulqonlardan chiqadigan kul miqdori shamol orqali yer yuzasi tarqalishi evaziga tuproqlarni sho'rlantiradi.

Tabiiy biologik jarayonlar natijasida o'simliklar (asosan gabofit, kserofit) va hayvonlar qoldiqlari chirishi natijasida tuproqlarda kul elementlari to'planadi. Bular ham o'z navbatida sho'rlanishga sababchi bo'ladi.

Sun'iy sho'rlanish yoki ikkilamchi sho'rlanishga asosan sug'orma dehqonchilik sharoitida suvdan va mineral o'g'itlardan noto'g'ri foydalanish sabab bo'ladi.

Sho'rlangan tuproqlar tarkibida suvda oson eruvchi tuzlar asosan 3 xil kationlar (Na^+ , Ca^{2+} , Mg^{2+}) va 4 xil anionlar (Cl^- , SO_4^{2-} , CO_3^{2-} , HCO_3^-) kimyoviy birikishi natijasida hosil bo'lgan 12 xil tuzdan tashkil topgan. Bular quyidagilar:

NaCl	MgCl_2	CaCl_2
Na_2SO_4	Mg SO_4	$\text{Ca SO}_4 \cdot 2\text{H}_2\text{O}$
Na_2CO_3	Mg CO_3	Ca CO_3
NaHCO_3	$\text{Mg}(\text{HCO}_3)_2$	$\text{Ca}(\text{HCO}_3)_2$

Tuproqlar tarkibidagi anoinlar miqdoriga qarab sho'rlanganlik tipilari quyidagicha bo'lishi mumkin; xloridli, sulfatli, sulfat-xloridli, xlorid-sulfatli, karbonatli va bazi hollarda nitratli va boratli tiplari ham kuzatiladi.

Sho'rlanganlik darajasiga ko'ra; sho'rlanmagan, kam sho'rlangan, o'rtacha sho'rlangan, kuchli sho'rlangan va sho'rxoklarga bo'linadi.

Sug'orma dehqonchilikda tuproqlar eng ko'p aziyat chekadigan omil sho'rlanishdir. Respublikamizda foydalanib kelinayotgan tuproqlarning 60% ya'ni 2 mln ga dan oshiqrog'i turli darajada sho'rlangan. Bunday tuproqlar melioratsiyasi asosiy dolzarb muammolardan biridir.

Sho'rlangan tuproqlar melioratsiyasida sho'rlanishning o'ziga xos xususiyatlari; sho'rlanganlik xarakteri, darajasi, tuzlar tarkibi va tuproq suv-fizik xossalarini hisobga olgan holda amalga oshirilishi mumkin. Ushbu ko'rsatkichlarga ko'ra har yili kuzda yoki zarurat tug'ilganda mavsum davomida tuproqlar analiz qilinadi va kompleks chora-tadbirlar amalga oshiriladi:

1. Agromeliorativ tadbirlar-almashlab ekish, mulchallash, ixotalash, sideratlash, ekin turini to'g'ri tanlash;
2. Kimyoviy melioratsiya tadbirlari-gipslash, ohaklash, o'g'itlash, gleylash, pestitsidlarni to'g'ri qo'llash;
3. Suv-xo'jalik tadbirlari- sho'r yuvish, sizot va yer osti suvlarini nazorat qilish, kollektor-zovur tarmoqlarini joriy qilish, ekin turiga ko'ra sug'orish tizimini qo'llash;
4. Agrotexnik tadbirlar- yerlarni tekislash, shudgorlash, baronalash, texnikalardan to'g'ri foydalanish.

Yuqorida keltirib o'tilgan melioratsiyalovchi kompleks tadbirlarni amalda qo'llash orqali sho'rlangan tuproqlar holatini yaxshilashga va sho'rlanishning oldini olishga erishiladi. Bu esa o'z navbatida yildan-yilga tuproqlar hosildorligining oshishiga va yuqori hosil olish imkoniyatiga sabab bo'ladi.

Adabiyotlar:

1. Abdullayev S.A. Tuproqlar melioratsiyasi. T-2000. B.138-160.
2. P. Uzoqov, SH. Holiqov, I. Boboxo'jayev. Tuproqshunoslik. T-2010. B.30-38.
3. Y. sattorov va boshqalar. Agrokimyo. Cho'lpon nashriyot uyi, T-2011. B.126-133.

4. Abdullayev S.A. namozov X.Q. Tuproqlar melioratsiyasi va gidrogeologiyasi. Davlat ilmiy nashriyoti. T-2018. B.261, 271, 359.

5. Доспехов Б. А. Методика полевого опыта. Москва Фгруппроиздат-1985 С.351.

6. Neal S. Eash, Thomas J. Sauer, Deb O'Dell, Evah Odoi. Soil science simplified 6th edition. Wiley Bleckwell-2016. P.28-36.



INNOVATIVE
WORLD

**МУҲТАВИЁТИ ҲИКОЯТИ САРГУЗАШТИИ АҲМАДИ
ДОНИШ****ЮНУСЗОДА ЗУЛФИЯ ЮНУСОВНА****Номзоди фанҳои филолгӣ, дотсент.****Донишгоҳи давлатии Самарқанд****email: yunuszodaz@mail.ru****ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-7638-522X>****Аннотатсия**

Дар мақола хусусиятҳои жанрӣ ва мазмунӣ ғоявии яке аз ҳикоятҳои саргузаштии нависандаи маорифпарвари Осиёи Марказӣ Аҳмад Махдуми Дониш аз боби нӯҳуми "Наводир ул-вақоеъ" тадқиқ карда мешавад. Нависанда барои нишонрасу таъсирбахш баён кардани мақсади эҷодияш ба жанри интишорёфтаи адабиёти маорифпарварӣ-сафарнома таваҷҷӯҳ намуда, ақидаҳои пешқадами маърифатхоҳии худро тавассути образи марди сайёҳ инъикос намудааст.

Калидвожаҳо: сафарнома, жанр, сюжет, симои сайёҳ, мазмунӣ ғоявӣ, ақидаҳои пешқадами маърифатхоҳӣ.

AHMAD DONISH SARGUZASHTIY HIKOYASINING MAZMUNI**Annotatsiya**

Maqolada O'rta Osiyo ma'rifatparvar adibi Ahmad Maxdum Donishning "Navodir ul-vaqoe"ning to'qqizinchi bobidagi sarguzasht hikoyalaridan biri janr xususiyatlari va g'oyaviy mazmuni o'rganiladi. Yozuvchi o'zining ijodiy maqsadini aniq va ta'sirli ifodalash uchun sayohatnoma janri xususiyatlaridan istifoda qilib, ilg'or ma'rifatparvarlik g'oyalarini sayyoh obrazi orqali aks ettirgan.

Kalit so'zlar: sayohatnoma, janr, syujet, sayyoh obrazi, g'oyaviy mazmun, ma'rifatparvarlik aqidalar.

СОДЕРЖАНИЕ ПРИКЛЮЧЕНЧЕСКОЙ РАССКАЗЕ АХМАДА ДОНИША**Аннотация**

В статье рассматриваются жанровые особенности и идейное содержание одного из приключенческих рассказов девятой главы «Навадир ул-Вакое» среднеазиатского просветителя Ахмада Махдума Дониша. Чтобы ярко и эффектно выразить свою творческую цель, писатель использовал особенности жанра травелога и отразил идеи передового просвещения через образ путешественник.

Ключевые слова: травелог, жанр, сюжет, образ путешественник, идейное наполнение, просветительские верования.

CONTENTS OF THE ADVENTURE STORY OF AHMAD DONISH

Abstract

The article examines the genre features and ideological content of one of the adventure stories of the ninth chapter "Navadir ul-Vakoe" by the Central Asian educator Akhmad Makhdum Donish. To clearly and effectively express his creative goal, the writer used the features of the travelogue genre and reflected the ideas of advanced education through the image of a traveler.

Key words: travelogue, genre, traveler image, ideological content, educational beliefs.

САРСУХАН

Аҳмад Махдуми Дониш (1826-1897) нахустин нависандаи равшанфикрест, ки жанри деринаи адабиёти мумтози тоҷик – сафарнома ро дар давраи маорифпарварӣ аз нав таҷдид намуда, дар он тағйироту дигаргуниҳои гуногун ворид кардааст. Дар китоби фалсафию бадеии дучилдаи "Наводир ул-вақоеъ" (таълифаш 1875-1882) тасвири сафарҳои хорижа ва ҳаёти ибратбахши кишварҳои дуру наздик дар бобҳои VI-XIX-и мушоҳида мегардад. Сафарномаҳои Аҳмади Дониш ба ривожу такомули жанр дар адабиёти маорифпарварӣ ва навин мусоидат намуд. Дар сафарномаҳои Аҳмади Дониш тарзи зисти мардуми кишварҳои пешрафтаи Ғарб, сатҳи баланди фарҳангу дараҷаи тараққиёти маданияи онҳо дар маркази диққати муаллиф қарор ёфтааст, ки ба назари мусофир ва сайёҳи Бухорои онвақтаи феодалий хеле аҷиб менамуданд.

Ҳикоятро, ки мо ҳоло онро ба доираи тадқиқ мегирем, ба жанри сафарномаи саргузаштӣ нисбат дорад ва он "Дар ҳикояти гирдобӣ Искандар ва ғиноӣ марди аҷамӣ" ном дошта, боби нӯҳуми "Наводир ул-вақоеъ"-ро фаро гирифтааст. Ин ҳикоят аз жиҳати ҳажм ва ҳам аз назари доираи мавзӯву сюжет хурд аст.

МЕТОДҲО ВА ТАҲЛИЛИ АДАБИЁТ

Устод Р.Ҳодизода дар мақолаи "Насри бадеии Аҳмади Дониш" доир ба мазмуни фалсафию тасвири бадеӣ, характери қаҳрамону мақсаду мароми эҷодии нависанда мулоҳиза ронда, онро бо назардошти фарогирии масъалаҳои муҳимтарини иҷтимоиву фалсафӣ, ба жанри қиссаи фалсафию бадеӣ тааллуқ донистаанд [3, 61].

Адабиётшинос М.Адашев доир ба жанри ҳикоятҳои мавриди назар, мулоҳизаҳои худро иброз дошта, ақидаи Р.Ҳодизодаро инкор мекунад ва онро ба жанри ҳикояти бадеиву саргузаштӣ мансуб мешуморад [1, 88].

Дуруст аст, ки воқеаю ҳодисоти дар ҳикоят ба тасвир овардашуда саргузашти қаҳрамони интиҳобкардаи нависанда аст. Аммо дар назар бояд дошт, ки ин саргузашт ҳангоми сайру саёҳати қаҳрамони ҳикоят рӯй додааст. Чунончи: саргузашти марди аҷамӣ ҳангоми "азимати сафари дарёӣ ба замини Калкута ва навоҳии Ҳинд" ба вуқӯъ омадаанд. Бинобар ин жанри ҳикояти мавриди баҳсро сафарномаи саргузаштӣ

номидан дурусттар менамояд, зеро воқеаҳои маҳсули сафар ва саргузаштҳои сафарӣ бешак дар жанри сафарнома акс меёбад [5, 33]. Аҳмади Дониш дар ин сафарнома саргузашти шахси конкретӣ ҳаётӣ, марди ажамиро мавриди тасвир қарор медиҳад, яъне образи эҷод кардаи нависанда аз воқеияти зиндагӣ гирифта шудааст, ки дар натижа манзараҳои ҳаёти воқеӣ ва хислату характери инсонӣ комилан ҳаётӣ пеши назар намоён мешавад. Тарзи реалистии тасвирро ихтиёр намудани нависанда ҳанӯз аз аввали ҳикоят ҳам аён аст. Аҳмади Дониш худ таъкид мекунад, ки дар ҳикояти сафари марди аҷамӣ, ӯ аз заминаи ҳақиқати зиндагӣ дур нарафтааст. Саргузашти сафари дарёии марди донишманде, ки "ҳуди ӯ аз мардуми Аҷам ва Эрон" буда, дар сарзамини Ҳинд сукунат ихтиёр намудааст, воқеаи ҳаётӣ, ки онро ба нависанда "яке аз ошноён, ки аз ҳаҷжи ислом расида буд" нақл кардааст.

МУҲОКИМА ВА НАТИҶАҲО

Аҳмади Дониш ҳамчун файласуф ба масъалаи қазову қадар муносибати худро зоҳир карда, ҳарчанд онро ҳамчун қувваи илоҳӣ инкор накунад ҳам, аммо дар касби ризқу рӯзии зиндагӣ, дар гирд овардани сарвату боигарии моддӣ ва дар обод доштани дунё кӯшишу саъйи инсонро зарур мешуморад. Бинобар ин нависандаи маорифпарвар барои зиндагии инсон ва ободии жомеа сарвату давлатро чӣ қадар зарур ҳисоб карда бошад, дар ҷамъ кардани ин сарват баробари қувваи бозуи инсон илму дониш ва фазлу ҳунарро ҳамон андоза ногузир медонад. Ҳамин фикри фалсафии Дониш дар тасвири бадеии саргузашти сафари дарёии пурушӯби марди донишманди аҷамӣ ифода ёфтааст.

Дар тасвири бадеии Дониш кирдори қаҳрамонон ва орзуҳои наҷиби онҳо дар роҳи беҳтар кардани шароити зиндагии инсон ва беҳдошти жомеаи башар орзуҳои ширини афсонавӣ набуда, ҳодисотест, ки амалӣ шудани он ба илму дониш, фазлу ҳунар ва қудрату тавоноии ҳар як шахси оддӣ муқаррарӣ вобаста аст. Нависанда қадри илму дониш ва фазлу ҳунарро ҳарчанд бо воқеаи ба гирдоби афсонавии Искандар дучор омадани кишти ва аз он раҳо ёфтани марди аҷамӣ ва рафиқону ҳамроҳони ӯ нишон дода бошад ҳам, вале ҳамаи муҳиту шароит, манзараву ҳолатҳо ва воқеаҳо мувофиқи мақсади эҷодии ӯ воқеиву ҳаётӣ сурат гирифтаанд. Ин усули воқеънигории Аҳмади Дониш, албатта аз равияи реализми маорифпарварӣ, ки дар адабиёти маорифпарварии тоҷик роҳи навоҷуд, маншаъ мегирад [4, 87].

Қаҳрамони Дониш дар Аврупо таҳсили илм карда, ҳаёту тарзи зиндагии аврупоиро омӯхтааст ва аз муҳити иҷтимоии шаҳрҳои бузургтарини Аврупо, амсоли: Фаронса, Лондон (Британия), Петербург, ҳатто Юнону Амрикои Шимолӣ (ба қавли Дониш Янги Дунё) иттилоъ дорад. Бино бар нақли марди аҷамӣ, ӯ дар жавонӣ аз Хуросон барои тижорату таҳсили улум ва "таламмузи забони фаранг ва немиса ба Порис" рафта, дар он ҷо як-ду сол истиқомат гузида, баъди фориғ аз

“такопӯи раставу бозор” соате ба дабиристон рафта, ба омӯхтани “истилоҳи забони фаранг ва тариқи савдо ва муомилат вуқуфи кулӣ” ҳосил кардааст. Аз ин нақли қаҳрамони Дониш равшан аён аст, ки ӯ шахси бедорфикру худогоҳ буда, дар шароити нав шартӣ асосии ҳаёти осудаву пешрафти кишвар ва аз оқибмонии иқтисодиву сиёсӣ баровардани мамлакат ҳисоб ёфтани илму донишро амиқан дарк карда, барои пешрафти зиндагӣ зарурати омӯхтани илмҳои дунявӣ, донишҳои забонҳои ҷаҳон ва хусусан фаро гирифтани улуми тижорату муомалатро барои ҳар як фарди башар воҷиб медонад. Муаллиф аз забони марди аҷамӣ таъкид менамояд, ки “дар Фарангистон чӣ тижорат ва чӣ муҳолатат бо он қавм бе забондонӣ мӯҷиби зиёну зарар ва офат аст” (2, 193). Қаҳрамони Дониш баъди омӯхтани забону огоҳӣ ёфтан аз илми тижорат ва муомалат аз Порис ба тариқи савдо ва суд ба шаҳри Лондон афтода, бо ақобиру афозили он ҷо ихтилот намуда, дар миёни аъёнӣ тужжор эътибор пайдо кардааст. Ва қораш дар тижорату муомалат устувор шуда, соҳиби сарват ва дастмояи зиёд гардидааст, ки дер боз орзуву ҳаваси онро доштааст.

Муаллиф ба воситаи ин сафарнома ба хонандаи ватани худ аз нуфуси шаҳрҳои калони Аврупо, тарзи зисту шуғли мардуми он диёр дарак медиҳад, инчунин аз хусуси сатҳи баланди фарҳангу маданият ва дараҷаи тараққиёти илму фан, пешрафти тижорату муомилоти он ҷо маълумотҳои муфид мерасонад. Нависандаи маорифпарвар, ки дар замони нав илму маърифатро яке аз омилҳои муҳими беҳбудии рӯзгор ва нафъунамову тараққиёти кишвар дониста буд, ба ин мавзӯ ба таври мунтазам муроҷиат карда, хонандаро ба омӯзиши забонҳои дунё, ба фаро гирифтани илму дониш, шинос шудан бо ҳаёти пешрафтаи олам, баҳра бардоштан аз бозёфтҳои илмиву техникаи мамолики мутараққии ҷаҳон тарғибу ташвиқ менамояд. Бешубҳа, ин масъалаҳо ба бедорӣ ва жунбиши фикриву маънавии инсон, ба идроки моҳияти иҷтимоиву иқтисодӣ ва воқеаҳои сиёсии замон мусоидат карда, ба ин фақат ҳангоми берун рафтан аз муҳити тираи аморати Бухоро, тафарруҷи кишварҳои хорижа, мушоҳидаи маданияту фарҳанги воло, муоинаи пешрафти иқтисодиву сиёсӣ ва дастовардҳои илмиву техникаи мамолики мутамаддин ноил шудан мумкин буд. Нависанда барои нишонрасу таъсирбахш баён кардани мақсади эҷодиаш ба жанри интишорёфтаи адабиёти маорифпарварӣ-сафарнома таваҷҷӯҳ намуда, андешаи маърифатхоҳиву ақоиди пешқадами худро тавассути сафарҳои дарёи марди аҷамӣ ва образҳои маллоҳу муаллими кишти инъикос намудааст.

Аҳмади Дониш бо баёни ба туфайли андӯхтани донишу омӯхтани забонҳои ҷаҳон ба беҳдошти зиндагӣ ва беҳбудии рӯзгори худ муяссар гардидани марди аҷамиро чун намунаи ибрат нишон дода, шуури шахшудаи мардумро ба жунбиш овардан, онҳоро ба ҳаёти хушбахтона завқманд намудан, ба омӯзиши илму маърифати замон ҳавасманд

кардан ва бо ин ба пешравии жомеа сахмгузор буданашонро хостааст [7,66].

Марди аҷамӣ нақл мекунад, ки рӯзе бо ҷамъе аз тужжори номдор ва аҳли саноеъ барои тижорат бо молу матои бисёр аз Лондон ба Калкутта (Ҳиндустон) азми сафари дарёӣ дошт. Онҳо дар баҳр гоҳ даҳ - понздаҳ рӯз ва гоҳ як моҳ киштӣ меронданд ва ба шаҳрҳое, ки тавобеи Фаранг ва Ҳинд бошад фуруд омада, тамошо карда ва байъу шиरो намуда, ду-се рӯз истиқомат ихтиёр карда, боз дар баҳр менишастанд. Рӯзе боди муҳолиф киштии онҳоро ба жое мерасонад, ки ба қавли муаллими киштӣ "мутлақ дар он ҷо киштӣ нарасида ва нагузашта" будааст. Муаллими киштӣ, ки "марде буд нобино ва худ фарангӣ ва дар амри баҳр бисёр донишманд" мардумро огоҳ мекунад, ки боди муҳолиф киштии онҳоро ба ғарқоби фано мебарад. Аз ин сухани муаллим ғиғон дар аҳли киштӣ меафтад ва мардум аз ӯ хоҳиш мекунанд, ки "равшантар аз ин баён кун, ки киштии мо то ба кужо меравад ва маоли ҳоли мо ба кужо меанжомад ва тадбири мо чист?". Муаллим чунин посух медиҳад: "дар мактуби мо навиштаанд, ки дар муҳит... гирдобест, ки аз якмоҳа роҳ киштиҳоро ба худ мекашад". Ба қавли муаллим ин гирдобест, ки ғайри Искандар касе ба он ҷо нарасида ва агар расида, солим барнаёмада ва ҳуди Искандар низ ба тадбири ҳукамо ва асбобу адавати фаровон аз он ҷо махлас ёфта ва бинобар ин он гирдоб бо "гирдоби Искандар" мавсуф шудааст. Инак, киштии мусофирон низ ба ҳамин гирдоб наздик мешавад. Аҳли киштӣ аз ин ҳолат ба тарсу бим афтада, ба навҳаю нола шурӯ карда, "шабу рӯз ба даргоҳи корсози банданавоз менолиданд ва мезориданд, ки онҳоро нажот бахшад" (2, 196). Муаллими киштӣ бо тамкин ва ақлу хирад бесаранжомӣ ошуфтагӣ, ҳавлу ҳарос ва навҳаю ғиғони мардумро фуру менишонад. Маллоҳ, ки низ "марде доно ва ҳаким буд", мардумро ба "сабру таҳаммул даъват" фармуда, ҳикоятҳои дилпазире аз жараёни қазову қадар ва касоне, ки ба болоҳои азим гирифта шуда, боз ногоҳ нажот ёфтаанд, мисолҳо оварда, онҳоро тасалло меод ва меғуфт: "Мумкин аст, ки лутфи эзиди таоло моро низ аз ин вартаи жоншикор ва гирдоби хунхор солим ва ғоним берун орад ва махлас диҳад" (2, 197).

Ҳамин тариқ, соат ба соат суръати киштӣ тезтар шуда, мусофиронро ба он гирдоби пуриштироб мерасонад ва онҳо мебинанд, ки дар баҳр "ба қадри ҳавзи бузург гирдобе фуру меравад ва ҳар чӣ бошад, дар коми худ фуру мекашад". Азбаски киштии қаҳрамонони ҳикояти мо азиму бузург будааст, онро фуру бурдани гирдоб мумкин набуд, лекин киштии онҳо "ба даври он ҳавзи хунхор ҳамчу паргор давр мезад" ва гоҳо ба даҳони гирдоб мемонд ва боз ба воситаи талотуми мавҷ ва боди саҳт аз даҳони ӯ раҳой ёфта, ба атрофи он чарх мезад. Баъди ду - се рӯз, ки ҳоли онҳо ин буд, боди шадид бархоста, киштии онҳоро ба домани кӯҳе мерасонад, ки киштиҳои беадад дар он кӯҳҷамъ шуда ва баъзе шикаста ва баъзе пора шуда буданд. Аз киштинишинон, ки ҳаждаҳ нафар буданд,

то он рӯз дувоздаҳ нафар фавтида, шаш тан боқӣ мондаанд. Онҳо баъди фароғат ва осудагӣ барои тафарружи киштиҳои шикаста баромада диданд, ки дар баъзе киштиҳо мардуми он фавтида, ба тӯдаи устухон ва хок табдил ёфтаанд. Мусофирон "аз маоли ҳоли онҳо ба ҳоли худ нигариста, бисёр бигиристанд". Дар яке аз киштиҳо нафареро диданд ва аз нақли ӯ фаҳмиданд, ки ӯ тақрибан ҳафт сол таҳти он кӯҳ зиндагӣ дошта, роҳи нажот жустааст. Мувофиқи нақли он мард "соле як бор жонвари азимжусса дар ин гирдоб меояд ва гоҳо ду-се рӯз таваққуф намуда" берун мерафтааст. Муаллими фарангӣ барои махлас тадбир жуста, шогирдону ҳаддод (оҳангар)ро мефармояд, ки занжирҳо созанд ва меҳҳои сарҳалқадор тайёр кунанд, ки тез бошад ва ба ҳар жо фурӯ равад. Муаллим аз мунажжим вақти омадани он жонварро аз бурҷҳои осмонӣ муайян кард. Вақте жонвар омад, муаллими киштӣ ба шогирдон фармуд, ки занжирҳоро ба меҳҳо таълиқ дода, ба заврақҳо нишаста, бурда, ба ҳар узви ӯ саҳт ва мустаҳкам зананд. Баъди се рӯз ин жонвар оҳанги рафтан сар карда, ба ҳаракат даромад ва киштии онҳоро низ бо худ "ҳамеронд ва ба ҳар кашиш тахминан серӯза роҳ мебурд". Чун киштӣ аз гирдоб дур шуд ва миёнҳои баҳр расид, занжирҳоро аз жонвар раҳо карданд ва худ киштӣ ронданд. Ҳамин тавр, марди аҷамӣ ва рафиқони ӯ аз марг ҳалос шуданд.

Аҳмади Дониш тавассути ин сафарнома маълум месозад, ки ба мусофирон на нолаву зорӣ ва илтижову тазарруъ ба даргоҳи илоҳӣ, балки ақлу дониш ва ҳунар, қувват ва хиради онҳо ёрӣ медиҳад. Ин фазилати инсонии онҳо ба ҳам пайваستا, чунон иқтидореро ба миён меорад, ки даҳшату фалокати дар давоми чандин қарнҳо ба сарнишинони киштӣ марғу ҳалокат меовард, аз байн бардошта мешавад.

Аҳмади Дониш аз иттифоқи мардум ва аз ақлу хиради якҷояи олимону ҳунармандон ба вужуд омадани иқтидори бузургро хеле батафсил нақл мекунад, ки мақсаду ҳадафи эҷодии муаллиф дар ин сафарнома тараннуми илму дониш ва ақлу хиради инсон аст. Офат ва балоро на ягон қувваи фавқуттабиаи илоҳӣ, балки одамони муқаррарие, ки ҳар кадом ба донишеву ҳунаре соҳиб буданд, бартараф менамоянд. Инҳо муаллими киштӣ ва маллоҳи донову ҳаким, шогирдони ӯ мунажжим, ҳаддод (оҳангар), табиб ва жарроҳ буданд, ки бо илму дониш ва ҳунари худ ба муқобили офати мудҳиш мубориза бурда, худро аз хатари ҳалокат раҳо намуданд.

Нависанда дар тасвири ин воқеа нишон медиҳад, ки ақлу хирад ва илму дониши инсонӣ ба қуввату қудрати ӯ раҳнамоӣ кунад, саркашӣ ва офатҳои табиат мағлуб мегардад. Муаллиф аз забони муаллими киштӣ мегӯяд: "Бо қазо ба навҳаю фиғон зӯр натавон овард" (2, 196). Вақте ки муаллим бо як жасорату нотарсӣ ба муқобили даҳшати аз тарафи "қазо" фиристодашуда ба мубориза бархоста, онро мағлуб мекунад, ин кори ӯ чун ақсуламале ба муқобили "қазову қадар" фаҳмида мешавад ва чун кинояи тамасхӯромез нисбати онҳое таъбир мегардад, ки мардумро дар

забунӣю нотавонӣ нигоҳ медоштанд, боварии онҳоро ба қувваю қудрати худ аз байн мебарданд ва инсонро ба як зоти заифу ожизе мубаддал месохтанд. Дар ин ҷо Дониш ба масъалаи мустаҳкамӣ иродаи инсон ва ба тақдир тан надода, барои ҳаёт мубориза бурдани ӯ эътибори махсус додааст. Нависанда ба ин восита ба раҳонидани мардум аз жаҳолат ва тан надодан ба тақдиру қазо ҳиммат гумоштааст.

Мубориза ба муқобили офате, ки пеши роҳи одамонро гирифта буд, бенатижа намонд. Онҳо аз ин гирдобӣ пурҳавл раҳо ёфта, ба жазираи "жавоҳирот" мерасанд, ки дар он ганжу сарвати бепоён "аз лаълу бежода ва зумурраду забарҷад ва ложуварду алмос" мавҷуд будааст, аммо бар асари монеаи гирдобӣ Искандар касе ба он ҷо роҳ намеёфтааст. Мусофироне, ки чанд рӯз пеш бо ажал даст ба гиребон шудаанду онро мағлуб сохтанд, имрӯз аз ин сарвату жавоҳирот баҳраманд гардиданд ва ҳар кадомӣ соҳиби ганжинаи бепоён шуданд. Ин жавобест ба ҳамаи суоле, ки дар аввали сафарнома яке аз ошноӣ нависанда ба марди аҷамӣ дар ҷи гуннагии гирд овардани сарват дода буд: "Ин маблағ моя ва иқтидор ба ҷӣ навъ андӯхтӣ, ки аз ирс ва касб ин миқдор давлат таҳсил нашавад" (2, 192). Ва ин суоли ӯ барои шунидани саргузашт набуд, балки барои он буд, ки таҷрибаи зиндагии ин марди сарватманд шояд барои дигарон намунаи ибрат шавад.

ХУЛОСА

Саргузаште, ки дар ин сафарнома нақл шудааст, ба нависанда воситаи хубе буд барои талқини ин ақидаи маорифпарварона, ки илму дониш ва қудрату тавоноии инсон барои беҳбудии зиндагӣ ва осудаҳои мардум шароит фароҳам меорад. Дониш дар сафарнома ҳамчун маорифпарвар ба масъалаи аҳамияти илму дониш ва фазлу ҳунар таваҷҷӯҳ намуда, хонандаро ба ҳулосае водор мекунад, ки агар марди аҷамӣ дар Аврупо таҳсили илм намекард, жаҳондидаву жаҳонгашта намешуд ва инчунин муаллими киштӣ аз донишу таҷрибаи ҳаётӣ бархурдор намебуд, аз ин вартаи ҳалокат раҳо ёфтанишон амри маҳол буд. Ҳамин тариқ, нависандаи маорифпарвар ба воситаи ин сафарнома мардумро ба омӯзиши илму дониш ва ба иттифоқи иттиҳод ҳидоят намуда, ба онҳо талқин мекунад, ки ҳар як шахс бо афзудани илму дониши худ мисли марди аҷамӣ соҳиби ҳаёти хушбахтона шуда, метавонад дар пешравии кишвари худ ҳисса гузорад.

АДАБИЁТ:

1. Адашев М. Чанд мулоҳиза доир ба таносуби шаклу мазмун дар адабиёти маорифпарварии тоҷик //Масъалаи филологияи тоҷик. Мақола ва гузоришоти илмӣ. – Самарқанд: УДС, 1997. – С. 83 –100.
2. Аҳмади Дониш. Наводир-ул-вақоеъ /Муҳаррирони масъул: Р.Ҳодизода, А.Девонақулов. Иборат аз ду китоб. Китоби якум. –

- Душанбе: Дониш, 1988. – 286 с.; Китоби дуввум. – Душанбе: Дониш, 1989. – 340 с.
3. Ҳодизода Р. Насри бадеии Аҳмади Дониш //Аз гузашта ва ҳозираи адабиёти тоҷик. Мажмӯаи мақолаҳо. – Душанбе: Ирфон, 1974. – С. 60 – 81.
 4. Юнусзода З. Жанри сафарнома дар адабиёти маорифпарварии тоҷик.- Тошканд: Фан, 2014. -170 с.
 5. Юнусзода З. Ю. Образ путешественника в рассказе Ахмада Дониша// Фундаментальные основы инновационного развития науки и образования. – 2019. – С. 33-37.
 6. Yunusovna Y. Z. The image of traveller in Ahmad Donish's story//European science review. – 2020. – №. 3-4. – С. 64-68.





SOVETLARNING 1920-1930 YILLARDA O'ZBEKISTONDA AMALGA OSHIRGAN KO'CHIRISH SIYOSATI, UNING MAQSAD VA MOHIYATI (FARG'ONA VODIYSI MISOLIDA)

Yusupova Lutfiya Ravshanovna

Aniq va ijtimoiy fanlar universiteti,

"Tarix" mutaxassisligi 2-bosqich magistranti

Yermetov Avaz Abdullayevich

Mirzo Ulug'bek nomidagi O'zbekiston milliy universiteti

T.f.d. professor

Annotatsiya. Maqolada Sovetlarning 1920–1930-yillarda O'zbekistonda, xususan, Farg'ona vodiysida amalga oshirgan aholini ko'chirish siyosati o'rganildi. Ushbu siyosatning maqsadi va mohiyati, shuningdek, uning ijtimoiy-iqtisodiy hamda demografik oqibatlari batafsil tahlil qilindi. Tadqiqotda ko'chirish siyosatining huquqiy-me'yoriy asoslari, mintaqaviy xususiyatlari va iqtisodiy sabablariga alohida e'tibor qaratilgan.

Maqola O'zbekiston tarixi, Sovet davrining migratsiya siyosati va Farg'ona vodiysining demografik rivojlanish jarayonlarini o'rganish uchun muhim ilmiy manba bo'lib xizmat qiladi.

Аннотация. В статье рассматривается политика переселения населения, проводившаяся советской властью в Узбекистане в 1920-1930-е годы, в частности в Ферганской долине. Изучаются цели и сущность данной политики, а также её социально-экономические и демографические последствия. Особое внимание уделено правовым и нормативным основам политики переселения, её региональным особенностям и экономическим причинам.

Статья представляет собой важный научный источник для изучения истории Узбекистана, миграционной политики Советского периода и процессов демографического развития Ферганской долины.

Abstract. The article examines the population resettlement policy implemented by the Soviets in Uzbekistan in the 1920s and 1930s, particularly in the Fergana Valley. It explores the objectives and essence of this policy, as well as its socio-economic and demographic consequences. Special attention is given to the legal and regulatory foundations of the resettlement policy, its regional characteristics, and economic motivations.

This article serves as an important academic resource for studying the history of Uzbekistan, Soviet-era migration policies, and the demographic development processes of the Fergana Valley.

Kalit so'zlar: Sovet Ittifoqi, ko'chirish siyosati, Farg'ona vodiysi, kollektivlashtirish, sanoatlashtirish, ijtimoiy-iqtisodiy oqibatlar, demografik rivojlanish, huquqiy asoslar.

Ключевые слова: Советский Союз, политика переселения, Ферганская долина, коллективизация, индустриализация, социально-

экономические последствия, демографическое развитие, правовые основы.

Key words: Soviet Union, resettlement policy, Fergana Valley, collectivization, industrialization, socio-economic consequences, demographic development, legal foundations.

Kirish. O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so'ng jahon xaritasida alohida o'rin egalladi. Bu mustaqillik bizga har bir sohada ulkan imkoniyatlar eshigini ochdi. Shu jumladan, tarixchilar oldida bajarilishi kerak bo'lgan ko'plab vazifalar bor. Bugungi kunda o'tmish tariximizni haqqoniy yaratish va uni kelajak avodga sof holatda yetkazib berish imkoniyatiga ega bo'lmoqdamiz.

Mustaqillik yillarida O'zbekiston tarixshunosligi fani ilmiy yutuqlarga erishilib, ortda qolgan yillar davomida gayriilmiy talqin qilingan yoki sohtalashtirilgan tarixiy voqealarni holisona va haqqoniylik tamoyillari asosida tadqiq etish uchun keng imkoniyatlar yaratildi.

O'zbekiston Respublikasi birinchi prezidenti I.A. Karimov ta'kidlaganidek "...o'z tairixni bilmaydigan, kechagi kunini nutgan millatning kelajagi yo'q"[1]. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1998 – yil 27 – iyuldagi "O'zbekiston Respublikasi fanlar akademiyasi Tarix instituti faoliyatini takomillashtirish to'g'risida"gi qarori, "O'zbekistonning yanggi tarixi" rukni ostida 3 kitobning nashr etilishi tarix fani taraqqiyotida mutlaqo yangi davrni boshlab berdi. "O'zbek xalqi davlatchiligi tarixi konsepsiyasi"da ham mustabit sovet tuzumi davrini keng yoritish zarurligi alohida ta'kidlandi [2].

O'tmish tariximizni chuqur o'rganib xolisona baholash bugungi kunning muhim talabidir. Mustaqillikka erishganimizdan bugungi kunga qadar tarixchi olimlar tomonidan o'tmish tairixiga oid ko'plab ma'lumotlar ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Natijada, O'zbekistonda sovetlarning yuritgan siyosati, uning oqibatlari, quloqlashtirish, kollektivlashtirish, surgun tarixi muammolari xolisona yoritib kelinmoqda.

Mavzuning dolzarbligi shundaki sovetlarning O'zbekistonda olib borgan aholini ko'chirish siyosati va uning oqibatlari masalasi sovet hamda mustaqillik davri tadqiqotchilarining e'tiboridan chetda qoldi.

Shuningdek, O'zbekistonning aholisi eng zich joylashgan hududi hisoblangan Farg'ona vodiysida 20 – 30 – yillarda sovetlar tomonidan olib borilgan aholini ko'chirish siyosati alohida yoritilmagan. O'sha davr ziddiyatlarga boy bo'lib, uning mohiyatini chuqurroq o'rganish, mazkur mavzuni ilmiy tadqiq qilish, Farg'ona vodiysidagi ichki ko'chirishlar hamda tashqi ko'chirishlar oqibatida qishloq aholisining qismati, taqdiri qay holatda bo'lganligini ochib beradi.

Bugungi kunda O'zbekiston hukumati agrar siyosatni to'g'ri tashkil etish, iqtisodiy islohotlarni yanda chuqurlashtirish va kengaytirish yo'lida sovetlar davri tarixidan nazariy, ilmiy va hayotiy jihatdan muhim xulosalarga asoslanib ish tutmoqda. O'tmishdagi xato va nuqsonlarni takrorlamaslik, xususan,

boshqaruvning ma'muriy - buyruqbozlik usulidan voz kechib, demokratik tamoyillarni keng qo'llash, dehqonlarning manfaatlari bilan birinchi o'rinda hisoblashish, qishloq taraqqiyoti va farovonligi uchun zarur bo'lgan chora tadbirlar tizimini takomillashtirish yo'lida sovetlarning aholini ko'chirish siyosati va amaliyoti tajribasidan saboq olish, uni e'tiborga olish muhim ahamiyatga egadir. Shu jihatdan ham mazkur mavzu nihoyatda dolzarb hisoblanadi.

Adabiyotlar sharhi. Mavzuga doir adabiyotlarni xronologik jihatdan quyidagi ikki guruhga ajratish mumkin. 1. Sovet hukumronligi davrida chop etilgan abiyotlar. 2. Mustaqillik davrida yaratilgan adabiyotlar. Ushbu maqolani yoritishda birinchi guruhga kiruvchi nashrlar tahlil qilindi.

Birinchi guruhga kiruvchi adabiyotlar tahriri shuni ko'rsatadiki, sovetlarning O'zbekistonda 1920 - 1930 - yillarda olib borgan aholini ko'chirish siyosati mavzusi alohida tadqiq qilinmagan bo'lsada, yangi yerlarning o'zlashtirilishi umuman olganda qishloq xo'jaligi bilan uzviy bog'liqligi tufayli shu jarayonlar yoritib berilgan asarlarning ayrimlarida bu masala eslatib o'tilgan. Aholini ko'chirish siyosati haqidagi dastlabki ma'lumotlar ana shu davrda e'lon qilingan qonun hujjatlari hamda gazeta va jurnallardan olish mumkin. O'sha davr partiya va davlat arboblarning nutqlari, risolalarida aholini ko'chirish masalasi aks etgan. Umumiy qilib aytadigan bo'lsak XX asrning 20 - 30 - yillarida yangi yerlarni o'zlashtirilishi, dehqon xo'jaliklarining ko'chirilishi, ijobiy tadbirlar qatoriga kiritilgan. Bu siyosatning salbiy jihatlari haqida hech narsa yozilmagan.

Sovet davrida nashr etilgan hujjatlar to'plamlarida ham aholini ko'chirish siyosatiga tegishli ayrim hujjatlarni uchratish mumkin. Masalan, hujjatlar to'plamlarining birida 1928 - yil 15 - dekabrda SSSR Markaziy Ijroiya Komitetining IV - chaqiriq 4 - sessiyasida qabul qilingan "Yer tuzish va yerdan foydalanishning umumiy asoslari haqida"gi qarori joy olgan. Uning 4 - bandida aholini ko'chirish siyosatining maqsad va vazifalari, ko'chirish tadbirlarining tashkiliy jihatlari, ko'chirilganlarga beriladigan imtiyozlar, ularga yer ajratib berish tartibi va me'yori ko'rsatilgan [3].

O.B.Jamolov tahriri ostida nashr etilgan hujjatlar to'plamida VKP (B) Markaziy Komiteti O'rta osiyo buyirosining 1927 - yil 8 - 10 oktyabrdagi "Qishloqlar va ovullar masalasi haqida" qarori o'rin olgan. Uning mavzuga doir yangi sug'orish yerlari deb nomlangan XI bandida agrar zichlikni tugallash maqsadida olib borilayotgan tadbirlar tizimida yangi yerlarning o'zlashtirilishi asosiy o'rinda ekanligi, ayrim rayonlar uchun bu nafaqat yupanch va tasalli, balki hayotiy zarurat ekanligi ko'rsatilgan [4].

Sovet davrida nashr etilgan adabiyotlar va tadqiqot ishlarida O'zbekistondagi aholini ko'chirish siyosati masalasi Sovetlarning umumittifoq aholini ko'chirish siyosatini tahlil etishga bag'ishlangan bir qator asarlarda ham ko'chirish siyosati yaxshi yoritilmagan. Bu davrda yaratilgan asarlar kommunistik mafkura ruhida yaratilgan bo'lib sovetlarning aholini ko'chirish

siyosati umumiy tarzda ko'rib chiqilgan. O'zbekistondagi aholini ko'chirish jarayoni to'liq holatda yoritilmagan. Lekin, shunga qaramasdan ushbu asarlar ilmiy ahamiyatga ega bo'lib, aholini ko'chirish siyosatini o'rganishga yordam beradi. Ularda O'zbekiston SSR, xususan, Farg'ona vodiysi viloyatlaridagi aholi ko'chirish masalasi bevosita yoritilmagan. O'zbekistonda amalga oshirilgan sovetlarning aholini ko'chirish siyosati sovet davrida yaratilgan asarlarda tadqiqot ishlarida maxsus tadqiqot obyekti bo'lmagan.

Mustaqillik yillarida o'tmish tarixni haqqoniy va xolisona o'rganish uchun keng imkoniyatlar yaratildi. Bu davrdagi tadqiqot asarlarida O'zbekiston va horijdagi noyob arxiv hujjatlari ilk bor ilmiy iste'molga olib kirilgan.

R.T. Shamsutdinovning asarida 1929-30 - yillarda birgina Andijon okrugidan 6820 ta xo'jalikning boshqa hududlarga ko'chirilganligi, shundan 2400 xo'jalikning shu okrugning o'zidagi o'zlashtirilmagan joylarga, 2920 xo'jalikning Toshkent, Samarqand, Zarafshon va Surxondaryo okrugalariga, 1500 xo'jalikning Ozarbayjon va Tojikiston Respublikalariga ko'chirilganligi haqida ma'lumot berilgan [5].

Mustaqillik yillarida sovet davrida amalga oshirilgan agrar siyosat tarixi, aholini ko'chirish orqali yangi yerlarni o'zlashtirilishi bilan bog'liq jarayonlar, jumladan barpo etilgan yangi aholi manzillarining shakllanishi masalalarini yoritib beruvchi tadqiqotlar o'tkazildi. Xususan, Z.Ashirboyeva B.Botirova, H.Xushvaqto'v, B.Rizayev, B.Abbasov, Sattarov A.M. kabi tadqiqotchilar o'zlarining izlanishlarida yangi yerlarni o'zlashtirish, irrigatsiya va melioratsiya masalalari hamda aholini ko'chirish muammolarini yangicha tafakkur ruhida, zamonaviy yondashuv va metodologiya asosida yoritib berdilar. Biroq mazkur izlanishlarida Farg'ona vodiysi viloyatlari aholisining 1920-1930-yillarda yangi yerlarni o'zlashtirish va ko'chirish tarixi alohida tadqiqot obyekti sifatida maxsus o'rganilmagan [6-11].

Tadqiqotning metodologiyasi. Tadqiqotning davriy chegarasi sifatida 1920 - 1930 - yillar oralig'i belgilandi. Mazkur davr XX asrning ikkinchi yarmida O'zbekistonda yangi yerlarni o'zlashtirish bilan bog'liq Farg'ona vodiysida aholini ko'chirish siyosatini amalga oshirilishi bilan tafsiflanadi.

Sovetlarning 1920-1930-yillarda O'zbekistonda, xususan, Farg'ona vodiysida amalga oshirgan ko'chirish siyosatini tadqiq etishda metodologiya o'ziga xos ilmiy yondashuvlarni talab etildi. Tadqiqot metodologiyasi tarixiy-tahliliy, huquqiy-tahliliy, iqtisodiy va sotsiologik yondashuvlarga asoslangan. Maqolada Farg'ona vodiysidagi ko'chirish siyosatining mahalliy aholi hayotiga ko'rsatgan ta'sirini aniqlash uchun arxiv hujjatlari, statistik ma'lumotlar, zamonaviy ilmiy tadqiqotlar va mahalliy gazetalardan foydalanildi [5-16].

Tahlil va natijalar muhokamasi. Ko'chirish siyosatining amalga oshirishga huquqiy - me'yoriy asoslar XX asrning 20-30-yillarida O'zbekistonda ko'chirish siyosatini amalga oshirish uchun Sovet Ittifoqi tomonidan bir qancha huquqiy-me'yoriy hujjatlar qabul qilingan. Bu hujjatlar

siyosiy, iqtisodiy va ijtimoiy o'zgarishlarni amalga oshirishda asosiy rol o'ynagan.

1. O'zbekistonda aholini ko'chirish siyosati 1925 – yil 10 – apreldagi SSSR MIK Prezidium qarorining "SSSR MIK qoshida Butunittifoq Ko'chirish Komitetini tashkil etish haqida" 3 – moddasi hamda 1927 – yil 21 – fevraldagi O'z SSR MIK XKS ning "O'z SSR da Respublika ichkarisida aholini rejali ko'chirishlarning ochilishi haqida" gi 33 – sonli qarorining 270 – moddasi asos qilib olindi.

2. Aholini ko'chirish siyosati haqidagi dastlabki ma'lumotlarni 1925 – 41 – yillar oralig'ida e'lonqilingan qonun hujjatlari, gazeta va jurnallardagi chaqiriq, tashviqot harakteridagi maqolalardan olish mumkin.

3. 1928 – yil 15 – dekabrda SSSR Markaziy Ijroiya Komitetining IV – chaqiriq 4 – sessiyasida qabul qilingan "Yer tuzish va yerdan foydalanishning umumiy asoslari haqida"gi qarorining 4 – bandida aholini ko'chirish siyosatining maqsad va vazifalari, ko'chirish tadbirlarining tashkiliy jihatlari, ko'chiriladiganlarga beriladigan imtiyozlar, ularga yer ajratib berish tartibi va me'yori ko'rsatilgan.

XX asrning 20-30-yillarida O'zbekistonda aholini ko'chirish siyosati Sovet Ittifoqining ijtimoiy-iqtisodiy maqsadlari bilan bog'liq bo'lib, bu siyosat bir nechta asosiy sabablar tufayli amalga oshirilgan. Ular quyidagilarni o'zichiga oladi:

a) Yangi yerlarni o'zlashtirish, paxta mustaqilligini ta'minlash, demografik keskinlikni yumshatish

b) Milliy va etnik siyosat:

– Sovet Ittifoqining milliy siyosati doirasida turli millat vakillarini bir joydan ikkinchi joyga ko'chirish amalga oshirildi. Bu orqali: mahalliy millatlarning madaniy va diniy mustaqilligini zaiflashtirish va turli millatlarni aralashtirish orqali qarshilik ko'rsatish imkoniyatlarini cheklash maqsad qilingan.

c) Qishloq va shaharlar o'rtasidagi tengsizlikni bartaraf etish:

– Qishloq hududlaridan ishchi kuchini shaharlarga ko'chirish orqali shahar va qishloq aholisining daromadlarini tenglashtirishga harakat qilingan. Bu esa sanoatni rivojlantirishga yordam bergan.

d) Aholi zichligini kamaytirish:

– Ayrim hududlarda aholi sonining haddan tashqari ko'pligi iqtisodiy va ekologik muammolarni keltirib chiqargan. Bu muammolarni bartaraf etish uchun aholini boshqa mintaqalarga ko'chirish amalga oshirilgan.

Xulosa. Xulosa qilib aytadigan bo'lsak sovet davrida yaratilgan asarlarda O'zbekistonda aholini ko'chirish siyosati shunchaki juda tor doirada tilga olingan. Bunga misol qilib O.B.Jamolov asarida Farg'ona vodiysining aholi zichligi yuqori, ekin maydonlari yetarli bo'lmagan paxtachilik rayonlaridan 1928-29 – yillarda Mirzacho'l, Surxondaryo, Qashqadaryo, Zarafshon

okruglariga 2600 xo'jalikning, 1929-30 – yillarda 7600 xo'jalikning ko'chirilganligi shunchaki qayd etib o'tilganligini ko'rishimiz mumkin.

Ushbu maqolada Sovetlarning 1920-1930 yillarda O'zbekistonda amalga oshirgan ko'chirish siyosati, uning maqsad va mohiyati Farg'ona vodiysi misolida ko'chirish siyosatining amalga oshirishga huquqiy – me'yoriy asoslar va aholini ko'chirish siyosatining ijtimoiy iqtisodiy sabablari o'rganildi. Bu jarayonda huquqiy-me'yoriy asoslar qishloq xo'jaligi va sanoatning davlat nazoratiga o'tishi, minglab oilalarning ko'chirilishi va iqtisodiy ahvoning og'irlashishi, milliy madaniyat va urf-odatlarining buzilishi, sovet davlatining o'z fuqarolari ustidan siyosiy nazoratni kuchaytirishi kabi oqibatlarga olib kelgan.

Ko'chirish siyosatining oqibatlarini quyidagi sabablarda ko'rishimiz mumkin:

➤ **Ijtimoiy o'zgarishlar:** Aholining urf-odatlari va turmush tarzi buzildi. Ko'plab oilalar qiyinchiliklarga duch kelgan;

➤ **Qashshoqlik va yetishmovchilik:** Ko'chirilgan aholi iqtisodiy va ijtimoiy jihatdan qiyin sharoitlarga tushib qolgan;

➤ **Demografik o'zgarishlar:** Milliy va hududiy demografik tuzilmalar keskin o'zgarishga uchragan;

➤ **Davlat nazorati kuchayishi:** Sovet hukumati iqtisodiy resurslar va aholi ustidan to'liq nazorat o'rnatilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Karimov I.A. Yuksak ma'naviyat yengilmas kuch. – Toshkent: Ma'naviyat, 2008. –B. 4.

2. Botirova B.N. O'zbekistonda o'tkazilgan sovetlarning aholini ko'chirish siyosati (1926 – 1941 – yillar) Tarix fan. Nomz...diss – Toshkent, 2010. –B. 6.

3. Коллективизация сельского хозяйства. Важнейшие постановления коммунистической партии и советского правительства 1927-35 гг. /Сост. Кузмина Л.Ф., Полетаев В.Е., Томашевич Ю.У. – Москва: АН СССР, 1957. С. 100-101.

4. Botirova B.N. O'zbekistonda o'tkazilgan sovetlarning aholini ko'chirish siyosati (1926 – 1941 – yillar) Tarix fan. Nomz...diss – Toshkent, 2010. –B. 7.

5. Шамсудинов.Р. Ўзбекистонда советларнинг кулоклаштириш сиёсати ва унинг фожийали оқибатлари – Тошкент: Шарк, 2001. – Б.105 – 106.

6. Аширбоева З.Қ. XIX аср охири – XX аср ўрталарида Мирзачўлнинг ўзлаштирилиши: Тарих фан. ном.... дисс. – Тошкент, 2008.

7. Ботирова Б.Н. Ўзбекистонда ўтказилган советларнинг аҳолини кўчириш сиёсати (1926-1941 йй.): Тарих фан. ном.... дисс. – Тошкент, 2010. –Б. 157.

8. Хушвақтов Ҳ.О. Мирзачўлни ўзлаштириш учун аҳоли кўчирилиши ва уларнинг ижтимоий-иқтисодий аҳволи (1946-1970 йй.): Тарих фан. бўй. фал. док. (PhD) дисс. автореф. – Тошкент, 2017. –Б. 24.

9. Ризаев Б.Н. Ўзбекистонда 1950-1970 йиллари янги ерларни ўзлаштириш жараёнида аҳолини кўчириш сиёсати (Бухоро области мисолида): Тарих фан. бўй. фал. док. (PhD) дисс. автореф. – Бухоро, 2021. –Б. 27.

10. Аббасов Б.Б. 1946-1965 йилларда Ўзбекистон қишлоқларидаги ижтимоий-иқтисодий жараёнларда миграцион омилнинг роли (Фарғона водийси материаллари асосида): Тарих фан. бўй. фал. док. (PhD) дисс. – Фарғона, 2022. –Б. 150.

11. Sattarov A.M. O'zbekistonda aholini ko'chirish siyosati(Farg'ona vodiysi viloyatlari misolida, 1946-1991-yillar) Tarix fan. Fal. Dok. (PhD) diss. avtoref – Farg'ona, 2023. –Б. 15.

12. Karimov, S. "O'zbekistonda kollektivlashtirish va uning oqibatlari" Toshkent: Fan, 1998.

13. Bekmurodov, U. "Sovet hokimiyatining O'zbekistonda amalga oshirgan agrar siyosati" Toshkent: Sharq, 2003.

14. Madrahimov, T. "Farg'ona vodiysida dehqon xo'jaliklarining kollektivlashtirilishi" O'zbekiston tarixi jurnali, 2002, №3.

15. Rasulov, R. "Sovet davrida agrar siyosat va aholi migratsiyasi" Toshkent: Universitet, 2010.

16. O'zbekiston Milliy Arxivi fondi, 1920–1930 yillardagi hujjatlar.

INNOVATIVE
WORLD

MUNDARIJA TABLE OF CONTENTS СОДЕРЖАНИЕ		
1.	BOSHLANG'ICH TA'LIMDA XORIJIY TAJRIBALARDAN FOYDALANISH IMKONIYATLARI Tursunaliyeva Shohida Erkinjon qizi	4
2.	АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛ ТАРМОҚЛАРИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ВА ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ Насиров Илхам Закирович Митиллаев Сарварбек Турсунпўлатович	8
3.	BELGILANGAN HARAKAT TEZLIGI OSHIRILGANDA OGOHLANTIRUVCHI QURILMALAR Nasirov Ilxam Zakirovich Sohibov Jamshidbek Saidali o'g'li	14
4.	AVTOMOBIL SO'NDIRUVCHISIDAN CHIQADIGON ZAHARLI GAZLARNI BARTARAF ETISH Nasirov Ilham Zakirovich Qo'zibolayeva Dilnoza To'xtasinovna	19
5.	UTILIZATION OF MODERN TECHNOLOGIES IN PUBLIC TRANSPORT OF ANDIJAN CITY AND IMPLEMENTATION OF BUS ROUTES BASED ON BRUTTO CONTRACT USMONOV AZIZBEK	24
6.	INGLIZ TILIDAGI LOGISTIKAGA OID TERMINLARNING TAHLILI Usmonov Azizbek XXX	27
7.	ЭКОЛОГИК МУАММОЛАР ВА УНИ ОЛДИНИ ОЛИШ Усмонов Азизбек XXX	31
8.	Eyler to'g'ri chizig'i va uning isboti Xo'jamqulov Ravshanbek Hasanboy o'g'li Ibrohimjonova Mohinabonu Jamoliddin qizi G'ayniddinov Shayxislom tolibjon o'g'li	35
9.	Tuproqlar sho'rlanishi sabablari va ularning melioratsiyasi. Sadiyev Farxod Sultonova Nilufar	41
10.	МУҲТАВИЁТИ ҲИКОЯТИ САРГУЗАШТИИ АҲМАДИ ДОНИШ ЮНУСЗОДА ЗУЛФИЯ ЮНУСОВНА	44
11.	SOVETLARNING 1920-1930 YILLARDA O'ZBEKISTONDA AMALGA OSHIRGAN KO'CHIRISH SIYOSATI, UNING MAQSAD VA MOHIYATI (FARG'ONA VODIYSI MISOLIDA) Yusupova Lutfiya Ravshanovna Yermetov Avaz Abdullayevich	52