



KONFERENSIYA

**"ZAMONAVIY TA'LIM TIZIMINI
RIVOJLANTIRISH VA UNGA QARATILGAN
KREATIV G'OYALAR,
TAKLIFLAR VA YECHIMLAR"**

@bestpublication |     | Street: Alisher Navoiy

FARG'ONA 2025



«BEST PUBLICATION»

Ilm-ma’rifat markazi

**“ZAMONAVIY TA’LIM TIZIMINI RIVOJLANTIRISH VA UNGA
QARATILGAN KREATIV G’OYALAR, TAKLIFLAR VA YECHIMLAR”
MAVZUSIDAGI 78-SONLI RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY ON-LINE
KONFERENSIYASI
MATERIALLARI TO’PLAMI
1-APREL, 2025-YIL**

78-SON

**“DEVELOPMENT OF A MODERN EDUCATION SYSTEM AND CREATIVE
IDEAS FOR IT, REPUBLICAN SCIENTIFIC-PRACTICAL ON-LINE CONFERENCE
ON "SUGGESTIONS AND SOLUTIONS"**

1- APRIL

PART-78

Ushbu to‘plamda “Zamonaviy ta’lim tizimini rivojlantirish va unga qaratilgan kreativ g’oyalar, takliflar va yechimlar” mavzusidagi 78-sonli Respublika ilmiy-amaliy on-line konferensiyasiga kelib tushgan tezis va maqolalar o‘rin olgan.

Mazkur ilmiy-amaliy on-line konferensiyada zamonaviy ta’lim tizimini rivojlantirish jarayonida innovatsion ta’lim texnologiyalarini joriy etish va loyihalashtirish, integratsion ta’limni rivojlantirishda yo‘nalishlar bo‘yicha kreativ g’oyalar, takliflar va yechimlarni amalga oshirish maqsad qilib olingan. Mazkur Respublika ilmiy-amaliy on-line konferensiya materiallaridan OTM professor-o‘qituvchilari, akademik litsey va kasb-hunar kollejlari va umumta’limmaktabo‘qituvchilari, mustaqil tadqiqotchilar, magistrantlar, ilmiy xodimlar, iqtidorli talabalar hamda shu sohada ilmiy ish olib borayotgan tadqiqotchilar foydalaishlari mumkin.

Eslatma! Konferensiya materiallari to‘plamiga kiritilgan maqolalardagi raqamlar, ma’lumotlar haqqoniyligiga va keltirilgan iqtiboslar to‘g‘riligiga mualliflar shaxsan javobgardirlar.

TAHRIRIYAT

Bosh muharrir

*Maqsudov Ulug‘bek Qurbonovich
Pedagogika fanlari bo‘yicha falsafa doktori PhD*

Mas‘ul muharrir

*Yusufjonov Quyoshbek Komiljon o‘g‘li
Farg‘ona davlat universiteti*

Mas‘ul kotib

*Xasanov Tursunali Xaydarali o‘g‘li
Marg‘ilon shahar 11-umumiy o‘rta ta‘lim maktabi o‘qituvchisi*

Nashrga tayyorlovchi

*Qobilova Saidaxon Muahhamdjon qizi
Farg‘ona davlat universiteti
Salomov Shoxabbos Nozimjon o‘g‘li
Andijon Davlat Tibbiyot Instituti „Davolash ishi“ fakulteti talabasi*

Tahrir kengashi a‘zolari

Mo‘minov Qobiljon Qodirovich

Fizika-matematika fanlari doktori professor

Sultonali Mannopov

O‘zbekiston xalq artisti, professor

Tuychiyeva Inoyat Ibragimovna

Pedagogika fanlari bo‘yicha falsafa doktori

Nikadambayeva Hilola Batirovna

*Uzbekiston jurnalistika va ommaviy kommunikatsiyalar
universiteti, Pedagogika fanlari nomzodi, dotsent*

Pirimov Akram Pirimovich

Navoiy davlat pedagogika instituti, dotsent

Shodiyev Furqat Davranovich

*Navoiy davlat pedagogika instituti, Texnika fanlari nomzodi,
Dotsent*

Qurbonova Muqaddas Omonovna

Filologiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)

Otaqulov Fozil Sobirovich

Geografiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD)

Aslanov Xakimjon Ro‘ziboyevich

*FarDU, Harbiy ta‘lim fakulteti Umumqo‘shin tayyorgarligi
sikli boshlig‘i, podpolkovnik*

Karimov O‘lmasbek Umaraliyevich

FarDU o‘qituvchisi

Arslonov Zarifjon Zokirjon o‘g‘li

*Imom Moturidiy xalqaro ilmiy-tadqiqot markazi yetakchi ilmiy
xodimi*

Zaparov Abduqaxxor Abdumalikovich

*Andijon davlat universiteti Umumtexnika fanlari kafedrası professori
texnika fanlari doktori*

<i>RUS TILSHUNOSLIGIDA LUG‘AT TUZISH TARIXI VA LUG‘AT TURLARI XUSUSIDA</i> Jo‘rayeva Nigora Baxtiyor qizi	150
<i>ILM-FAN, TA’LIM VA MOLIVAVIY SAVODXONLIK INTEGRATSIYASI</i> Bozorboyeva Barnoxon, Ismoilova Rayxona, O‘rinov Dilshodjon	153
<i>YASHIL OBLIGATSIYALAR O‘ZBEKISTONDA BARQAROR RIVOJLANISH VOSITASI SIFATIDA: XALQARO TAJRIBA VA MILLIY ISTIQBOLLAR</i> Abdumalikov Farruxbek	158
<i>QURILISH TIZIMIDA XALQARO ME‘YORLARDAN FOYDALANISHNING AMALIY MUAMMOLARI</i> Nizomiddin Bo‘ronov	163
<i>ДИКОРАСТУЩИЕ СЪЕДОБНЫЕ РАСТЕНИЯ В ГОРНЫХ РАЙОНАХ УЗБЕКИСТАНА</i> Алимова Фарангиз Ойбек кизи Шокирджоновна Асаль Шокирджоновна	179
<i>OGOHIY IJODINING O‘RGANILISHI</i> Xaitbayeva Nazokat Adilbek qizi	184
<i>O‘ZBEKISTONNING TARAQQIYOT STRATEGIYASIDA HUQUQ USTUVORLIGINI KUCHAYTIRISH</i> Xolmurodova Sevinch Jumanazarovna	187
<i>THE CONCEPT “GOLD” IN THE UZBEK AND GERMAN LANGUAGES</i> Н.Т.Маманийозов	191
<i>INTELLEKTUAL O‘LCHASH ASBOBLARINI ISHLAB CHIQRISHNING NAZARIY ASOSLARI</i> O‘rinova Munira Sirojevna	194
<i>КЛИНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АДЕНОВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ</i> Алимова Фарангиз Ойбек кизи Муратжанова Фарангиз Муратжановна	197
<i>KIMYO KECHALARIDA KIMYOVIY EKSPERIMENTLARNI O‘TKAZISH METODIKASI</i> Pardayeva Feruza Sherzod qizi Ismailov Saidjon A‘zamjonovich	201
<i>O‘ZBEK TILI IZOHLI LUG‘ATIDA MAVJUD POLISEMIK SO‘ZLAR MIQDORINI HISOBLASHNING PSIXOLINGVISTIK ASOSI</i> Mamirova Xayriniso Komiljon qizi	204
<i>LINGVO-STILISTIK VOSTILARNING OG‘ZAKI MULOQOTDAGI FUNKSIALARI</i> Zaripova Sohiba Oripovna	207
<i>ABDURAUF FITRATNING IQTISODIY QARASHLARI: ZAMONDOSHLARI BILAN TAQQOSIY TAHLIL VA ZAMONAVIY TALQIN</i> Xidirova Munisa Dilmurod qizi	211
<i>KOREYS VA O‘ZBEK TILLARINING O‘XSHASHLIKLARI VA FARQLARI</i> To‘layeva Marjona Rustam qizi	214
<i>O‘ZBEKISTONDA BANKLAR KREDIT PORTFELI - DAROMADLI AKTIVLAR SIFATIDA</i> Gaybullayev Raxim Murodovich Kazakov Xushnid Jamshidovich	217
<i>РАЗВИТИЕ ФИНТЕХ-ЭКОСИСТЕМЫ В УЗБЕКИСТАНЕ ТРЕБУЕТ УСИЛЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ И АДАПТАЦИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ</i> Абдуллаева Азиза Худайбергеновна	225
<i>YOSHLARNI IJTIMOY TASHABBUSLARINI QO‘LLAB-QUVVATLASH DOLZARB PEDAGOGIK MUAMMO SIFATIDA</i> Obidova Dilnoza	227
<i>CANVA DASTURI: TA’LIM VA IJODIY FAOLIYATDA QO‘LLANISH IMKONIYATLARI</i> Ziyodullo To‘lqinov Xayrullo o‘g‘li	230
<i>ЎЗБЕКИСТОНДА ШАҲАР ТЕМИР ЙЎЛИ ТАРКИБИ- ТРАМВАЙЛАР ТАРИХИГА НАЗАР</i> Матякубов Нурбек	233

ЎЗБЕКИСТОНДА ШАҲАР ТЕМИР ЙЎЛИ ТАРКИБИ- ТРАМВАЙЛАР ТАРИХИГА НАЗАР

Матякубов Нурбек

УрДУ тадқиқотчиси

Аннотация: Мазкур мақолада шаҳар темир йўл транспортининг муҳим таркибий қисми ҳисобланган трамвай тизимининг шаклланиши, ривожланиши босқичлари ва жамият ижтимоий-иқтисодий ҳаётидаги аҳамияти тарихий жиҳатдан таҳлил қилинган. Тадқиқотда трамвай транспортининг илк пайдо бўлиши, техник модернизация жараёнлари, шаҳар инфратузилмасининг ривожланишига кўрсатган таъсири ҳамда йўловчи ташиш тизимидаги ўрни ёритилган. Шунингдек, XX асрнинг иккинчи ярми ва XXI аср бошларида трамвай тизимида кузатилган инқирозли ҳолатлар, транспорт сиёсатининг ўзгариши ва экологик транспорт сифатида трамвайнинг қайта аҳамият касб этаётгани илмий асосда таҳлил қилинган. Мақолада тарихийлик, тизимлилик ва қиёсий таҳлил усулларида фойдаланилган бўлиб, шаҳар темир йўл транспорти тарихи бўйича янги илмий ёндашувлар илгари сурилган.

Калит сўзлар: Шаҳар темир йўл транспорти, трамвай, урбанизация, жамоат транспорти, транспорт инфратузилмаси, шаҳар хўжалиги, электр транспорти, йўловчи ташиш, транспорт сиёсати, модернизация, экология, транспорт тарихи.

Кириш. Шаҳарлашув жараёнларининг жадаллашуви ва аҳоли сонининг ортиши натижасида жамоат транспорти тизимини такомиллаштириш масаласи дунё мамлакатлари олдидаги муҳим вазифалардан бирига айланди. Айниқса, шаҳар темир йўл транспорти таркибига кирувчи трамвай тизими йирик шаҳарларда йўловчиларни оммавий ташишнинг самарали воситаси сифатида муҳим аҳамият касб этди. Трамвай нафақат транспорт воситаси, балки шаҳар инфратузилмаси, саноатлашув ва урбанизация жараёнларининг ажралмас қисми сифатида ҳам тарихий аҳамиятга эга бўлди.

XIX асрнинг иккинчи ярмида Европада пайдо бўлган трамвай тизими қисқа вақт ичида дунёнинг турли мамлакатларига тарқалди. Дастлаб от қўшилган вагонлар кўринишида фаолият юритган трамвайлар кейинчалик электрлаштирилиши натижасида шаҳар транспортининг энг қулай ва иқтисодий самарали турларидан бирига айланди. XX аср давомида трамвайлар шаҳар аҳолисини иш жойлари, саноат марказлари ва турар-жой массивлари билан боғловчи муҳим транспорт тармоғи вазифасини бажарди.

Шу билан бирга, автомобиль транспортининг жадал ривожланиши ва шаҳарсозлик сиёсатида устуворликларнинг ўзгариши айрим мамлакатларда трамвай тизимининг қисқаришига ёки бутунлай тугатилишига олиб келди. Бироқ XXI асрга келиб экологик муаммолар, транспорт тирбандликлари ва барқарор транспорт тизимини шакллантириш зарурати трамвай транспортига бўлган қизиқишни янада оширди. Замонавий шаҳарларда трамвай экологик тоза, энергия тежовчи ва юқори йўловчи сифимига эга транспорт тури сифатида қайта тикланмоқда.

Мазкур мақолада шаҳар темир йўл транспорти – трамвайлар тарихининг асосий ривожланиш босқичлари, уларнинг техник ва ташкилий эволюцияси, жамият ҳаётидаги ўрни ҳамда замонавий аҳамияти тарихий манбалар ва илмий адабиётлар асосида таҳлил қилинади.

1896 йилда Тошкент шаҳар ҳокимлиги Белгия акциядорлик жамияти билан шаҳарда отли трамвай қуриш тўғрисида шартнома тузди. Трамвай араваси икки қаватли, тепаси очик вагон бўлиб, уни релслар бўйлаб постилион бошқараётган бир жуфт от тортиб борган. Белгиянинг “Тошкент трамвайи” акциядорлик жамияти беш йил давомида Тошкент темир йўл вокзалидан эски шаҳар бозоригача бўлган биринчи от билан ҳаракатланадиган линияни ўтказиш бошлади. Тошкент шаҳридаги биринчи трамвай линияси 1901 йил 30 мартда ўтказилган¹. “Toshkenttramvayi” jamiyatning tarkibiy qismi 24 yo‘lovchiga mo‘ljallangan 30 vagon, taxminan 11 kilometr uzunlikdagi temir yo‘l, 288 ta otdan iborat edi². Ikki yuzga yaqin kishi tramvay yo‘llarini ta‘mirlovchilar, konduktorlar, kucherlar va boshqa kasb egalari sifatida xizmat olib borgan. 1902-yil 1-yanvargacha “konka” da (bu transport vositasiga xalq o‘sha paytda shunday nom qo‘ygan) bir millionga yaqin yo‘lovchi tashildi. 1912-yil 30-dekabrda Toshkentda birinchi elektr tramvay o‘z faoliyatini boshladi. 1936-yil 72 kilometrli tor izli tramvay izlar bor edi. 1940-yilgacha esa 40 kilometr keng izli yo‘llar qurilgan. Buning natijasida 1938-yilda tramvaylarda yo‘lovchi tashish ko‘rsatgichi 183 million yo‘lovchiga etdi³.

II jahon urushi boshlanishi bilan Toshtramning malakali mutaxasislari, yo‘lsozlari frontga ketishdi. Yo‘l xizmatining o‘zidan 164 kishi, jami esa 2000 tramvaychi frontga ketdi. Urushdan keyingi davrlarda tramvaylarni ta‘mirlash va tekshirish ishlari etarli bo‘lmagan. Tramvay parklari usti ochiq holatda bo‘lgan. Ikkala tramvay-trolleybus parklari ham usti yopiq xizmat ko‘rsatish joylarining kengaytirishga muhtoj, chunki mavjud xizmat ko‘rsatish joylari vagonlarning barcha inventarizatsiyasini o‘z ichiga ololmaydi, shuning uchun kunlik texnik tekshiruvda vagonlarining bir qismi ko‘chada qoladi. Bundan tashqari tramvay parklari hududi obodonlashtirilmagan. Vagon ta‘mirlash zavodi faqat kichik, tor temir yo‘l vagonlarini ta‘mirlash ishlarini olib borgan. Keng vagonlarni kapital ta‘mirlash ochiq maydondagi tramvay deposi tomonidan amalga oshirilgan.

Toshkent shahar kengayish tarixi va shunga mos ravishda ochilgan tramvay yo‘nalishlari va tramvay trestlarining tashkil etilishi, faoliyati, ta‘mirlash ishlarini olib borilishi o‘rganilgan. Tramvay-trolleybus tresti yo‘l xizmati jamoasi tomonidan katta ishlar amalga oshirilgan. Vagonlarni kapital ta‘mirlash bo‘yicha rejani 100% bajarishgan.

Urushdan keyingi tramvay xo‘jaligini tiklashda eng qiyin va tanqidiy bo‘lgan, ya‘ni yo‘llarning 50 foizi eskirgan va urushdan oldingi vaqtdan beri kapital ta‘mirlanmagan. Yangi tramvay yo‘nalishlarining so‘nggi qurilishi 1938-yilda amalga oshirilgan edi (10-yo‘nalish) va shu vaqtdan boshlab tramvay yo‘nalishlari kengaytirilmagan. 1946-yilda tramvay yo‘llarning yanada yomonlashuvi natijasida vagonlarning yo‘ldan chiqib ketishlar sonini ko‘payishiga olib kelgan. Urush yillarida relslar va shpallar yo‘qligi sababli tramvay yo‘llari yomon ahvolga

¹ "Трамвайнинг йўли" : (трамвайнинг келиб чиқиш тарихидан) // Фан ва турмуш. -1986.-№9. –Б 20.

² Усмонов У. Трамвай-экологик безарар транспорт : (Тошкентдаги 2-трамвай депоси) Халқ сўзи // 2007.-18 окт.

³ Хўжаев Е. Кўнқадан бошланган еди...: (Тошкен трамвайи 75 ёшда) //Совет Ўзбекистони. -1976. -19 авг.

tushib qolgan. 108 km yo‘lning 8,7 kmida relslar 100 foiz eskirgan, yotqizilgan 100 ming shpaldan 78 mingtasi almashtirishni talab qilgan. Birgina 1947-yilda poyezd vagonlarining relsdan chiqib ketishi soni 829 taga yetgan, 1941-yilda 110 ta va 1946-yilda 565 ta shunday holatlar bo‘lgan edi. Yo‘qotishlar 3642 vagon soatini tashkil etgan. Tramvay vagonlarining kuzovlari qoniqarsiz holatda edi va shoshilinch ta‘mirlashni, birinchi navbatda, tomlarni, vagondagi jihozlarni, shiftlarni, pollarni va platformalarni tuzatish talab qilingan. 1946-yilda tramvay yo‘llari uzunligi 109,9 kilometrga yetdi. Urushdan keyin Toshkentda tramvay harakatini yaxshilash rejasi qo‘yilgan. 1946-yilning aprelida rejadagi qo‘shimcha 12 ta vagon ta‘mirlangan. Zavod yangi texnika bilan jixozlanganligi muvaffaqiyatlarga erishishda olib kelgan. So‘nggi olti oy mobaynida korxona to‘qqizta modernizatsiya qilingan stanok, shu jumladan 180 tonnali perss oldi. Yo‘llarni ta‘mirlash bo‘yicha ko‘p ishlar qilindi. Yillar mobaynida 6500 shpal yotqizilgan, 20 kilometrga yaqin tramvay yo‘li qayta ta‘mirlangan. 1946-yilda yo‘nalishda kunlik ishlab chiqarish 120 ta mashinani tashkil etgan, 1945-yilda esa 70 ta mashinani tashkil qilgan edi. Iqtisodiyotni qayta qurish va yangilash tufayli Toshkent tramvayi 1946-yilda reja boyicha 68 million yo‘lovchi tashishi kerak edi, lekin 111 million yo‘lovchini tashishni ta‘minladi. 1947-yilda 38 ta tramvay vagonlari tiklandi va foydalanishga topshirildi. Har bir liniyada o‘rtacha avtomobil ishlab chiqarish 1946-yildagi 120 taga nisbatan 163 donani tashkil etdi. 1947-yilda yo‘lovchi tashish hajmi 142 millionga ko‘paydi va rejaga nisbatan 109 foizni tashkil etgan. Qo‘shimcha ravishda 1947-yil Sovet ittifoqi Ministrlar sovetining qaroriga ko‘ra Toshkent shahriga 30 ta avtobus, 16 ta trolleybus, 5 ta tramvay vagoni berilgan⁶⁰. 1950-yillarda Toshkent Tramvay xo‘jaligi poytaxtimizning asosiy transport vositasiga aylandi. Tramvay bilan bir kunda yarim milliondan ziyod yo‘lovchi tashishga erishildi. Bu qulay transportning 50 yilligi tantanali nishonlanib, tramvay depolari yangi 300 ta vagon bilan to‘ldirildi.

1952-yilda birinchi tramvay yarim halqasini qurishdan tashqari, yo‘l xizmati 3,6 kilometr temir yo‘l va 10281 dona shpal va 36 ta o‘q o‘tkazgichlarini almashtirgan. Energiya xizmati aloqa tarmog‘ini kapital ta‘mirlash rejasini 105% qilib bajardi. 1952-yilda ishlab chiqarishni tashkil etish bo‘yicha bir qator tadbirlar amalga oshirildi⁴.

Biroq, tramvay-trolleybus tresti ishida jiddiy kamchiliklar mavjud bo‘lgan. 1956-yilda tramvaylarning texnik holati eski va nosozligi bartaraf etilmagan tramvay vagonlari ishi yomonlashgan. 1955-yilda 5492 ta tramvay vagoni yo‘lovchilarni tashigan. 1958-yilda tramvayning yangi yo‘nalishi ochilgan. U Navoiy teatri-xalq xo‘jaligi ko‘rgazmasi-Samarqand-Abdulla To‘qayev-Navoiy-Komsomolskaya Viloyat-Gulobod-Vystavochnaya ko‘chalari bo‘ylab harakatni amalga oshirgan. 1958-yilda Toshkent shahar tramvay-trolleybus tresti tomonidan ishchilarni rag‘batlantirish davom etirilib ishchilarining 396 tasi uy joy bilan ta‘minlangan. Shu bilan birga 1958-yilda Chilonzor tumanidagi 100 o‘rinli bolalar bog‘chasi tramvay-trolleybus trestiga berilgan va unga ishchilarning farzandlari borgan. 1958-yilda shahar elektr transportida yo‘lovchi tashish rejasiga o‘zgartirishlar kiritilgan va yo‘lovchilarni tramvayda tashish 1,2 ming kishiga qisqartirilgan, trolleybusda tashish shu miqdorga oshirilgan. Tramvayda yo‘lovchi tashish rejasi 165,8 ming kishi miqdorida, trolleybusda esa

⁴ O‘zMA, R 2181-fond, 1-ro‘yxat, 1702-ish, 17-varaq.

68,2 ming kishi miqdorida jami 234 ming kishi bo‘lishi rejaga kiritilgan. Tramvayda yo‘lovchilar 30,39 tiyin, trolleybusda esa 9,5 tiyin yo‘lkira to‘lashgan. Avtobusda yo‘lovchilar 6,7 tiyin yo‘lkira to‘lashgan. 1963-1966-yillarda 20,6 kilometr uzunlikdagi uchinchi relsli yo‘l yotkaziladigan yo‘llarda bir paytning o‘zida ham keng izli, ham tor izli yo‘llardan vagonlar qatnovini yo‘lga quyish imkonini bergan. 1966-yilda tramvay yo‘llari uzunligi 126,2 kilometr edi. 1946-yildan 1966-yilgacha asosan mavjud tramvay yo‘llari qayta qurildi va ta‘mirlandi. 1966-yildagi zilzila Toshkent tramvaychilari uchun jiddiy sinov bo‘ldi, lekin ulkan qiyinchiliklarga qaramay tramvayning uzluksiz ishlashi ta‘minlangan. 1966-yildan 1970-yilgacha bo‘lgan davrada tor izli yo‘llar qurish to‘la tugatilgan, bu yana 38 kilometr yangi yo‘l qurishni taqozo etgan. Shu bilan birga yangi bunyod etilgan Chilonzor, Vsokovoltniy turar joy daxalarini shahar markazi bilan bog‘laydigan tramvay yo‘llari bunyod etilgan. Shimoliy Shark-Vsokovoltniy turar joy dahasiga tomon qurilgan 14,5 kilometr uzunlikdagi tramvay yo‘nalishi muddatidan avval ishga tushirilgan. 1973-yili Toshkent shahridagi tramvay yo‘llarining umumiy uzunligi 200 km ni tashkil etdi, shundan 52 km zilziladan keyin qurildi. Uzunligi 150 km bo‘lgan trolleybus yo‘nalishining 30 km so‘nggi sakkiz yilda qurildi. Avtobus yo‘nalishlari esa 800 km dan oshib ketdi. 1976-yilda elektr transportidan foydalanish koeffitsientini yangi normaga 380 ta tramvay yetkazishgan. Bu holatlar 1976-yilda ham davom etgan. Har kuni o‘rtacha 24 vagon hamda ishga chiqmagan. Shu transport vositalari bilan 5 million yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatib, 260 ming so‘m daromad qilinsa bo‘lardi, transportlar amal-taqal qilinib yo‘lga chiqarilgach, “yuragi og‘rib” parkka qaytib kelgan hamda turli sabablarga ko‘ra har joy har joylarda qolib turib qolgan. 1976-yil davomida 12 ming marta ana shunday voqealar sodir bo‘lgan va buning oqibatida 163 ming vagon-soat yo‘qotildi. 1977-yil dastlabki 4 oy mobaynida 5 ming marta vaqtdan oldin parkka qaytishgan, yo‘llarda turib qolish holatlari ko‘p bo‘lgan. Natijada 56 ming soat yo‘qotilgan. Bundan yashqari tramvay kasaba uyushmasining trest faoliyatida tutgan o‘rni o‘rganildi. Tramvay transportning ajralmas qismi bo‘lgan elektrlashtirishi jarayonlari ko‘rib chiqildi. Tramvay transporti sohasining rivojlanishiga to‘siq bo‘lgan muammolar va ularning echimlari tahlil qilindi. 1970-1980-yillarda tramvay transporting ish faoliyatining pasayish sabablari o‘rganildi. 1987-yilda Chilonzorda yirik 2-Tramvay deposi qurilishi tugatilganligi shahar tramvayi vagonlar parkini ko‘paytirish va yangi yo‘nalishlar ochish imkonini berdi. Eski tramvay yo‘llari qayta jixozlangan. 1991-yillarga kelib tramvay transportining faoliyati pasaya boshlagan.

1907 йилда Самарқанд шаҳар маъмурияти шаҳарда трамвай ҳаракатини йўлга қўйиш керак, деган [қарорга келган](#)⁵. Самарқанд раҳбарларининг фикрича, шаҳардаги трамвай ҳам йўловчи ташиши, ҳам темирйўл вокзалидан омборларга маҳсулот ҳам таший олиши керак эди. Шу мақсадда Россияда махсус платформали вагонларга ҳам буюртма берилган. Бироқ молиявий муаммолар, кейин бошқа сабаблар билан транспорт муаммосини ҳал қилиш кейинга қолдирилган.

1924 йили, Самарқанд янги ташкил этилган Ўзбекистон номли давлатнинг пойтахтига айланганидан сўнг, маҳаллий маъмурият темирйўл вокзалидан шаҳар марказига қадар қатновчи тор изли темирйўл қуриш ҳақида қарор қабул қилган. Иш

⁵ О‘зМА, R 2182-fond, 1-ro‘yxat, 2207-ish, 18-varaq.

жадал олиб борилган ва 1924 йилнинг 7 ноябрь куни марш садолари остида [биринчи поезд йўлга чиққан](#)⁶. Бироқ бу поезднинг умри узоқ давом этмаган — 1930 йили Ўзбекистон пойтахти Самарқанддан Тошкентга кўчирилиши билан, тор издан ҳаракатланувчи трамвайнинг фаолияти ҳам тугаган.

1942 йили эски тор изли темирйўл бўйлаб янги, кенг изли темирйўл бўлаги қурилди — у шаҳар вокзалидан Сиёб бозорига йўловчилар ва юкларни етказиш учун хизмат қиларди. 1947 йили Сиёб бозори яқинида трамвай депоси қурилди, линия электрлаштирилди, разъездлар тайёрланди ва Тошкентдан [эски трамвайлар олиб келинди](#). 1947 йил 1 май куни Самарқандда электр трамвай [тантанали равишда ишга туширилди](#)⁷. Дастлабки даврларда бу трамвай йўли бўйлаб нафақат йўловчи вагонлари, балки поезд составлари ҳам ҳаракатланган.

Самарқанд электр трамвайи фаолиятининг дастлабки даврида Тошкентдаги 2-трамвай депосида капитал таъмирдан чиққан моторли ва тиркамали [вагонлардан иборат бўлган](#)⁸. 1950—1960 йилларда эса Россиядаги Уст-Катав вагонсозлик заводидан 9 та «КТМ/КТП-1» ва 7 та «КТМ/КТП-2» трамвайлари харид қилинган. 1973 йил 28 август — Самарқанд трамвайи фаолият кўрсатган сўнгги кун ҳисобланади⁹. Шундан сўнг кўҳна шаҳарда трамвайлар ҳаракати тўхтатилган, трамвай линиялари ва депо демонтаж қилинган.

Хулоса. Хулоса қилиб айтганда, шаҳар темир йўл транспорти тизимида трамвайлар узоқ йиллар давомида шаҳар аҳолиси учун энг муҳим жамоат транспорти воситаларидан бири бўлиб хизмат қилди. Трамвай тармоқларининг шаклланиши ва ривожланиши шаҳарлар индустриал тараққиёти, аҳоли миграцияси ҳамда урбанизация жараёнлари билан узвий боғлиқ ҳолда кечди. Ушбу транспорт тури йўловчиларни хавфсиз, арзон ва оммавий ташиш имкониятини яратиб, шаҳар иқтисодиёти ва ижтимоий ҳаёти ривожига сезиларли таъсир кўрсатди.

Тадқиқот натижалари шуни кўрсатадики, XX асрнинг иккинчи ярмида автомобиль транспортининг устуворлашуви айрим ҳудудларда трамвай тизимининг қисқаришига сабаб бўлган бўлса-да, замонавий экологик ва транспорт муаммолари шароитида трамвай яна стратегик аҳамият касб этмоқда. Айниқса, барқарор транспорт тизимини шакллантириш, ҳаво ифлосланишини камайтириш ва йўловчи ташиш сифатини оширишда трамвайнинг имкониятлари юқори экани намоён бўлмоқда.

Шу нуқтаи назардан, шаҳар темир йўл транспорти тарихини ўрганиш нафақат транспорт соҳаси тарихи, балки шаҳарсозлик, иқтисодий тараққиёт ва ижтимоий жараёнларни тадқиқ этишда ҳам муҳим аҳамиятга эга. Трамвай тизими тарихи бўйича илмий изланишларни чуқурлаштириш келгусида замонавий шаҳар транспорт сиёсатини ишлаб чиқишда муҳим назарий ва амалий асос бўлиб хизмат қилади.

⁶ Шодмонова С. Ўзбекистон шаҳарларида трансформация жараёнлари(1917-1941 йиллар) Адабиёт учкунлари. Тошкент. 2015. -Б.121.

⁷ Ахметов Л.(ва бошқалар) Ўзбекистон транспорти 70 йилда -Тошкент : Мехнат, 1991.-Б.4

⁸ Юсупов С. Ўзбекистонда пассажир транспорти –Т.. "Ўзбекистон" 1975.-Б.29.

⁹ O‘zMA, R 2181-fond, 1-ro‘yxat, 1702-ish, 17-varaq.

Konferensiyaning maqsadi:

Professor-o‘qituvchilar, talaba-yoshlarni jamiyatda olib borilayotgan ijtimoiy-siyosiy jarayonlardagi rolini kuchaytirish, innovatsion g‘oyalarni amalga oshirish va takomillashtirish, shuningdek yoshlarning intellektual salohiyatini rivojlantirish va rag‘batlantirish kabi ustuvor vazifalarini amalga oshirish hamda mazkur yo‘nalishda ilmiy tadqiqot ishlarini faollashtirish, yoshlarimizning ma‘naviy immunitetini kuchaytirish, ularning bo‘sh vaqtini mazmunli o‘tkazishda

5 ta muhim tashabbus muhim ahamiyat kasb etadi.

BOSH MUHARRIR:

Maqsudov Ulug‘bek Qurbonovich

MAS’UL KOTIB:

Xasanov Tursunali Xaydarali o‘g‘li

NASHRGA TAYYORLOVCHILAR:

Xasanov Nurmuhammad Xaydarali o‘g‘li
Farg‘ona davlat universiteti

Yusufjonov Quyoshbek Komiljon o‘g‘li
Farg‘ona davlat universiteti

“Zamonaviy ta’lim tizimini rivojlantirish va unga qaratilgan kreativ g‘oyalar, takliflar va yechimlar” mavzusidagi 78-sonli respublika ilmiy-amaliy online konferensiyasi materiallari to‘plami, 1-Aprel, 2025-yil. – Farg‘ona shahri: BestPublication, 2025. – 238b.