

TOSHKENT VILOYATI XALQ XO'JALIGIDA TEMIR YO'LLAR TIZIMINING O'RNI

Jumayev M.H.

O'zDJTSU., Katta o'qituvchi.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15477692>

Annotatsiya. Mazkur maqola, toshkent viloyati xalq xo'jaligida temir yo'llar tizimining o'rni mavzusida yozilgan. Ushbu maqolada, toshkent viloyati xalq xo'jaligida temir yo'llar tizimining o'rni va xususiyatlari o'rganilgan. Maqolada toshkent viloyati xalq xo'jaligida temir yo'llar tizimining o'rni samarali bo'lishi va ularning yuqori natijalarga erishishi uchun qanday shart-sharoitlar zarurligi tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: TEP-10, "STRELA" TE3, TE2, Chorjo'y – Qo'ng'iro't (627 km) temir yo'li.

O'zbekiston yuklari dengiz bandargohlariga chiqishi uchun bir necha mamlakatni hududi orqali o'tishiga to'g'ri keldi. Bu xususda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti "bugungi kunda dengiz portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniga ega bo'lmagan mintaqa davlatlarining transport-tranzit harajatlari sezilarli darajada katta bo'lib, ular eksport qilinayotgan mahsulot qiymatining 70-89 foizigacha yetmoqda", deya ta'kidlagan edi. Bu hol respublikaning iqtisodiy aloqalarini rivojlantirish imkoniyatlarini chegaralab, yuklarning tranzit tarzda o'tadigan mamlakatlarga qaram qilib qo'yishi, sobiq ittifoqdosh respublikalar o'rtasida "yukxona tartib-taomillarining mukammal emasligi oqibatida yuk tashuvchilar tovarlarni yetkazib berishga ketadigan vaqtning 40 foizigacha bo'lgan qismini behuda yo'qotishiga olib keldi. Shuni alohida ta'kidlash lozimki, temir yo'l o'z tarixiga ega bo'lib, transport sohasi sifatida taraqqiy etib keldi.

Ayni paytda temir yo'l transport geografiyasi to'g'risida ma'lumotlarga asosan umumiy ravishda transport geografiyasiga oid adabiyotlar, bir qator maqolalarda qisqa to'x-talib o'tilgan.

Yuqoridagilardan kelib chiqib, mazkur sohaga oid ishlarda keltirib o'tilgan ma'lumotlardan tashqari temir yo'l transportining qat-nov tig'izligi, tezligi, manzilga yetib borish uchun sarflanadigan vaqt, to'x-tab o'tish stansiyalari, u yerlardagi infrastrukturaning tashkil topishiga ta'siri, aholi bandligidagi ishtiroki, halqaro va mahalliy yuklarning tashilish yo'nalishlari, ularning turlari, yuklarni temir yo'llarda tashish mavsumiyliigi, xalqaro va mahalliy yuklarning oqimi, mamlakat va xalqaro doirada tashilayotgan yuklarning assortimenti va hajmi kabi ma'lumot-larni umumlashtirish ham tarmoq sohasini o'rganish zaruratini oshiradi.

O'zbekistonda bo'lsa transport turlari orasida yetakchi va muhim o'rinni temir yo'llar egalladi. Temir yo'l transportining boshqa transport turla-riga nisbatan yana bir afzalligi atrof-muhitga kam zarar yetkazishi hamda ob - havoning noqulayliklariga qaramay munatazam ravishda harakatda bo'lishi bo'ldi. Tadqiq etilayotgan yillarda ham temir yo'llar asosan O'zbekiston hududidagi yetishtirilgan mahsulotlarni tashqari chiqarishda muhim rol o'ynadi.

Ayni paytda Toshkent viloyatining sanoat korxonalariga boyligi bu yerda temir yo'llar asosan xom ashyo tashishda xizmati katta bo'ldi. Bu davrlarda Toshkent viloyatida transportning barcha tarmoqlari birmuncha yaxshi rivojlandi. Bu hudud O'rta Osiyoning respublikalarning markaziy rayonlari bilan bog'laydigan temir yo'l, havo va avtomobil yo'llari tugunida joylashdi.

Temir yo'llarning katta qismi elektrlashtirildi. Avtomobil yo'llari asfalt va tosh yo'llardan iborat bo'lib, respublikaning barcha hududlari bilan bog'landi.

Temir yo‘l stansiyalari asosan xalq xo‘jaligining paxtachilik, qishloq xo‘jaligi yo‘nalishlariga xizmat qiladigan sohalarga yo‘naltirilgan bo‘lib, temir yo‘llar ham paxtakor tumanlarga xizmat ko‘rsatdi. 1935-1936 yillardan boshlab temir yo‘l transportida yirik tashkiliy, texnik, xo‘jalik tadbirlar ham amalga oshirildi. Ularda asosiy e‘tibor poezdlar harakatini tartibga solish, avariya va to‘qnashuvlarning oldini olish masalalariga qaratildi. Tizimning moddiy ta‘minotini yaxshilash maqsadida ham bir qancha ishlar qilindi. Chunonchi, 1933 yilda butun Ittifoq bo‘yicha transport tizimlariga 7,5 mln rubl miqdorida mablag‘ ajratilgan bo‘lsa, 1937 yilga kelib bu miqdor 9,3 mln rublni tashkil qildi. Poezdlar harakatini tartibga solish uchun 1935 yilda butun Ittifoq miqyosida yagona grafik ishlab chiqildi. Texnik ekspluatatsiyaning yangi qoidalarini o‘zida aks ettirgan nizom 1936 yil yozidan amaliyotga joriy etildi. Tabiiyki dastlabki yillarda rejani bajarish yillar davomida ketma-ketlik bilan bajarildi. 1942 yil 7 aprelda KPSS MQning “Temir yo‘llar tizimidagi yordamchi xo‘jaliklar va temir yo‘l ishchi-xizmatchilariga tomorqalar uchun yer maydon-larini ajratish to‘g‘risida”gi qarori chiqdi.

Bu bilan respublikalar, o‘lka-larning mahalliy boshqaruv organlari tomonidan hududdan o‘tuvchi temir yo‘llar tizimida uzoq yillardan beri xizmat qilib kelayotgan, asosiy boquv-chilari urushga ketgan temir yo‘lchilar oilalariga davlatga qarashli yer fond-lari hisobidan tomorqa xo‘jaliklarini yuritish uchun yer uchastkalari ajratib berildi. Ayni paytda 1944 yilda yuklarni avtotashish ko‘rsatkichlari 1942 yildagi ko‘rsatkichlarga qaraganda 6 baravarga oshdi. 1944 yilda yuk tashish 545,9 ming t., avtoyo‘lovchi tashish 162,8 ming tonnani tashkil etdi. Ishlab chiqarish va xalq xo‘jaligi sohasida olib borilgan vazifalar natijasida Toshkent viloyatida 1945 yillarning boshlarida Toshkent-Olmazor, Toshkent-Yangiyo‘l, Toshkent-Kuchlik kabi shahar atrofiga qatnaydigan poezd marshrutlari yo‘lga qo‘yildi. O‘sha davrlarda transport tizimida qulay sanalgan va iqtisodiy jihatdan foydali hisoblangan temir yo‘l tarmoqlaridan yuk tashish ishlarida eng ko‘p foydalanildi. 1946 yil 1 yanvardagi ma‘lumotlar ko‘ra, temir yo‘ldagi paravoz parkining 28,5 foizi ta‘mir qilishga vaqti o‘tib ketgan holda foydanildi, paravoz parkining 15 foizi ta‘mirtalab bo‘lgan, ishdan chiqqanligi sababli ko‘pgina vagonlar tashlab qo‘yilgan edi. 1947 yildan boshlab quvvati 1000 ot kuchiga ega bo‘lgan TE-1 seriyali, 1948 yildan boshlab esa 2000 ot kuchiga ega bo‘lgan TE-2 seriyali teplovozlarning ishga tushirilib, yuk tashish birmuncha ko‘paydi. Bu teplovozlarning foydali ish koeffitsienti 28 foizni tashkil qildi.

Ammo bu davrda ham FD, SOE seriyali paravozlar hali ham asosiy tortuv kuchlari hisoblandi. Vagon parkining ko‘p yuk sig‘adigan vagonlar bilan to‘ldirilganligi ham yuk oborotining ko‘payishiga olib keldi. Bu tadbir poezdlar og‘irligini 15 foiz kamaytirish imkonini berdi. Ikkinchi jahon urushi yillarida ko‘chirib keltirilgan korxonalar va ularning urushdan keyingi yillarda respublikada qolib ishga tushirilib keyin ishga tushirilgan korxonalarda 1958 yilda sanoat ishlab chiqarishining hajmi 1950 yildagiga nisbatan qariyb ikki baravar ko‘paydi. 1945 yillarning boshlarida Toshkent viloyatida juda ko‘p sanoat korxonalari, jumladan, Angren issiqlik elektrostansiyasi, Olmaliq mis eri-tish kombinati, Ohangaron-Olmaliq rudaga boy tog‘larini o‘zlashtirish, Chirchiq oyna zavodi ishga tushdi. Bundan tashqari Angren, Olmaliq, Quva-soy, Chirchiq, Bekobod va Toshkent viloyatining boshqa shaharlarida yangi sanoat korxonalari qurilish ishlari jadallashtirildi. Buning natija-sida “1958 yilda sanoat ishlab chiqarish hajmi 1950 yilga nisbatan ikki marta ortdi”.

Toshkent viloyatida qurilgan bu zavodlar tabiiyki, Toshkent viloyati transport tizimiga o'z ta'sirini ko'rsatdi.

Ayniqsa, yo'lovchi tashuvchi bir qancha mahalliy poezdlar marshruti tez rivojlanib bordi.

Urushdan keyingi yillarda xalq xo'jaligini rivojlantirish maqsadida qo'yilgan talablar asosida esa tub o'zgarishlar qilishga harakat qilindi. Bunda lokomotivlar quvvati oshirildi, poezdlar tig'iz qatnaydigan joylarda ikkinchi yo'llar qurildi. Respublika temir yo'l transporti butun xalq xo'jaligi bilan bir qatorda yangi bosqichga ko'tarilib, temir yo'l transportiga bo'lgan talab kun sayin orttib bordi. Eski qolgan parovozlar o'rniga elektrovoz va teplovozlar qo'llanildi. Xalq xo'jaligi uchun zarur yuklarni tashish, yangi sanoat korxonalari, yangi shahar va tumanlarning tashkil etilishi temir yo'l shoxobchalarini ko'paytirishni taqozo qildi va mamlakat iqtisodining asosiy qon tomiri bo'lgan, temir yo'l tizimiga bo'lgan talabni oshirdi. O'zbekiston SSR xalq xo'jaligini tiklash va rivojlantirish davlat planining 1949 yilda bajarilish yakunlari to'g'risida O'zbekiston SSR statistika boshqarmasining axborotnomasida keltirilishcha, Toshkent temir yo'li 1949 yilda yuk ortish rejasini 101 foiz, shu jumladan: neft maxsulotlari ortish rejasini 106 foiz, ko'mir ortish rejasini 91 foiz, paxta tolasini ortish rejasini 90 foiz va paxta ortish rejasini 121 foizga bajargan. Umuman, sovet matbuotida keltirilishcha, 1949 yilda temir yo'l transportida yuk tashish 1948 yilga nisbatan 17 foiz ko'paydi va urushdan avvalgi 1940 darajasidan ancha o'sib ketdi. Temir yo'llar 1949 yilda bir kechayu-kunduzda yuk ortish rejasini 103 foizga yetkazilgan. 1949 yilda bir kechayu - kunduzda ortilgan barcha yuklar 1948 yildagiga nisbatan 16 foiz, shu jumladan ko'mir ortish 11 foiz, koks ortish 17 foiz, neft va neft maxsulotlari ortish 21 foiz, ruda ortish 22 foiz, qora metallar ortish 20 foiz, qand ortish 29 foiz, mineral - binokordik materiallari ortish 26 foiz, yog'och ortish 24 foiz, o'tin ortish 20 foizga ortdi. Bu orada Toshkentda ham bir necha GESlar foydalanishga topshirildi. Andijon TESini qurishga kirishildi. Ohangaron-Olmaliq kon-ruda rayonini o'zlashtirilishi, Olmaliq mis eritish-kombinatini qurish ishlari davom etishi, Farg'ona neftni qayta ishlash zavodini qurish ishlari Samarqand superfosfat zavodi va Chirchiq oyna zavodi ishga tushirilishi tabiiyki, respublikada temir yo'l, avtomobil yo'llarini qurib ishga tushirish, borlarini rivojlantirish jarayonlarini tezlashtirib yubordi. Bu tabiiy tarzda Toshkent viloyati transport tizimiga ham o'z ta'sirini ko'rsatdi. Ayniqsa yo'lovchi tashuvchi bir qancha mahalliy poezdlar marshruti tez rivojlandi. Bu o'sish su'rati asosan 1950-1955 yillarda uzoqqa qatnaydigan, mahalliy va shahar atrofida qatnaydigan poezdlarning barchasida kuzatildi. 1951-1958 yillarda respublika temir yo'li moddiy bazasini kuchaytirish maqsadida passajir vagonlar foydalanishga topshirildi. 1950 yilda O'zbekiston Moskva, Dushanbe, Frunze va Krasnoyarsk shaharlariga poezdlar qatnagan bo'lsa, 1958 yilda respublika hududlarida juft tezyurar poezd yuradigan bo'ldi, Andijon-Moskva, Toshkent-Selenograd, Toshkent-Krasnoyarsk, Toshkent-Dushanba, Toshkent-Xo'jayli kabi yangi yo'llar ochildi. 1952-1955 yillarda qurilishi boshlanib, 1960 yillarda bitgan Chorjo'y - Qo'ng'iro't (627 km) temir yo'li Amudaryoni mamlakatning va respublikaning boshqa qismlari bilan temir yo'l orqali bog'ladi. 1962 yilda Navoiy - Uchquduq (280 km) temir yo'l qurib bitkazildi, natijada kon bilan sanoat markazi bog'landi. 1969 yilda O'rta Osiyo temir yo'li 65 million tonnaga yaqin turli yuklarni tashib berdi, shundan uning O'zbekiston SSRdagi bo'limlari 42 million tonnadan yuk tashidi. Umuman O'rta Osiyo temir yo'lida, shuningdek uning O'zbekiston SSR hududidagi bo'limlarida yuk oboroti 1968 yilga nisbatan ko'paydi.

Lekin shunday bo'lsa ham, 1969 yilgi reja topshiriqlari yuk tashish va yuk oboroti bo'yicha birmuncha bajarilmay qoldi. 1955-1958 yillarda yo'lovchilar tashish dinamikasiga e'tibor qaratilsa mahalliy va shahar atrofiga qatnaydigan poezdlarda passajirlar tashish miqdori kamaydi. Chunki, bu davr avtomobil va havo transporti rivojlanishida tub o'zgarishlar bilan bog'liq bo'ldi. Xususan, "Toshkent zonasida passajirlar kam bo'lganligi sababli 1956 yilda Toshkent-Olmazor, Toshkent-Yangyo'l, Toshkent-Kuchlik kabi shahar atrofiga qatnaydigan olti juft poezd marshruti vaqtincha bekor qilindi".

1956 yilda KPSSning XX se'zdi bo'lib, unda SSSR xalq xo'jaligini rivojlantirishning 1956-1960 yillarga mo'ljallangan oltinchi besh yillik rejasi qabul qilindi. Ushbu reja barcha tashkilotlarda muhokama qilindi. Qo'riq yerlarni o'zlashtirilishi, va paxtachilikka e'tibor berilishi bilan, ularga bog'liq bo'lgan temir yo'llar ham qurila boshlandi. Sirdaryo, Jizzax bilan Samarqand Qarshi bilan cho'l yerlar orqali qisqa masofada tutashtirildi. 1972 yilda Qo'ng'irotdan Ustyurt orqali Beynevga (408 km) temir yo'l o'tkazildi. Uzunligi 56 km. keladigan Keles-Yangiyo'l-Yalang'och uchastkasini elektrlashtirish ishlari 1970 yillargacha davom etdi hamda barcha asosiy yo'nalishlarni va shaharlar atrofi uchastkalarini bundan buyon ham elektrlashtirish ko'zda tutiladi. Yangi besh yillikda quvvati 6 ming ot kuchiga ega bo'lgan 2 TE-40 seriyali g'oyat kuchli lakamotivlar yaratildi, passajirlar tashiydigan TEP-60seriyali tezyurar teplovozlar ko'plab ishlab chiqarildi va quvvati 1200 ot kuchiga ega bo'lgan TEM - 2 va quvvati 1350 ot kuchiga ega bo'ladigan ChME-3 seriyali manyovrchi teplovozlar ishga tushirildi. 1956 yildan boshlab temir yo'llarda quvvati 4000 ot kuchiga ega bo'lgan TE-3 seriyali g'oyat kuchli ikki seksiyali teplovozlar qatnay boshladi. Bu esa poezdlarning og'irligini ko'paytirish va bir qancha temir yo'l uchastkalarining o'tkazish qobiliyatini oshirish imkonini berdi. Temir yo'llarga paravozlarni keltirish 1956 yilda to'xtatildi. Paravozlarning teplovozlar bilan almashtirilgani yoqilg'i va ekpluatatsiya harajatlarni tejab qolish imkonini berdi. Tortuv kuchlarining joriy etilishi bilan bir vaqtda yo'llarning ustki qurilishi ham yaxshilandi. 1958 yilga kelib asosiy yo'llarning 70 protsentiga og'ir izlar yotqizildi, shag'al ustiga yotqizilgan asosiy yo'llarning uzunligi 47 foizga oshdi. N.Xrushchyov tomonidan besh yillik rejani yetti yillik rejaga o'zgartirilishi bilan bu bilan besh yillik rejaning qanday bajarilgani noaniq bo'lib qoldi. 1959-1965 yillarni o'zi ichiga olgan yetti yillik rejada qishloq xo'jaligidan tashqari "ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchi sanoat mahsulotining o'sish sur'ati saqlanib qoldi". Shu vaqt orasida mehnatkashlar moddiy ta'minoti va madaniy hayot darajasini yaxshilashga intilish, aholi sonining ko'payishi va joylashishidagi o'zgarishlar, yangi rayonlarni o'zlashtirish, turizm, sanatoriy kurort tizimlarining rivojlanishi bilan passajirlar tashish tez sur'atlar bilan rivojlandi. Lekin, umuman olganda yetti yillikning boshidan 1960 yilgacha hamma turdagi poezdlar bo'yicha passajirlar tashishning kamayib bordi. 1961 yilga kelib yo'lovchi tashish keskin o'sdi va 1965 yilda mahalliy poezdlarda 145 foizga, shahar atrofiga qatnaydigan poezdlarda 222 foizga yetdi. Poezd xillari o'zgartirildi, umumiy joylarni kamayti-rib, o'rniga kupeli va yumshoq o'rindiqli joylarni ko'paytirish bilan vagon o'qiga nisbatan passajirlar tashishdagi notekislik bartaraf etildi. Shu bilan temir yo'llarning o'rni yanada oshib bordi. Bu yillardagi ma'lumotlar tahlilida ko'proq xalq xo'jaligi yuklarini tashib berish va yoqilg'ini tejash kabilar ustunlik qildi.

Bajarilgan rejalar, olingan majburiyatlar, ilg'orlar xususidagi axborotlarda bu hol tez-tez ko'zga tashlandi.

Ayni paytda temir yo‘l uzunligi 3 marta, yuk tashish oboroti 20 marta ortdi, passajir tashish 1940 yilga nisbatan 2 marta ko‘paydi. Tabiiyki, temir yo‘l transporti respublikaning ayniqsa rayonlararo iqtisodiy aloqalarida rol o‘ynadi. 1959-1965 yillarda O‘zbekiston temir yo‘lida jadal texnikaga asoslangan ta‘mirlash ishlari jadal su‘ratlarda tashkil etildi va bu texnika o‘lishiga olib keldi. Natijada, uzoqqa qatnovchi magistral yo‘llarda, hatto mahalliy va shahar atrofidagi poezdlarga teplavozlar xizmatidan to‘liq foydalanishga topshirildi. Buning evaziga “1958 yilda passajirlar tashishda teplavozlar xizmatining solishtirma og‘irligi 36 foizni tashkil etgan bo‘lsa, 1965 yilga kelib 95 foizga yetdi”. Bunga transport tizimida amalga oshirilgan ijobiy ishlohatlar natijasida passajir poezdlarini yangi tipdagi TEP-10, “STRELA” TE3, TE2 teplavozlari torta boshlagan. Bundan tashqari “Toshkent-Angren, Toshkent – Chengeldi - Sirdaryo yo‘llarida esa olti vagondan iborat ikki seksiyali dizel - poezdlar va Toshkent - Xovost - Namangan, Dushanbe - Denov, Andijon-Jalolobod yo‘llarida issiqlik berish markazlashtirilgan havosi mo‘tadillashtirilgan yumshoq o‘rindiqli vagonlardan tuzilgan poezdlar shahar atrofiga qatnay boshladi”. Shuningdek, respublika Aris-Orenburg yo‘nalishi orqali Ural, Volgabo‘yi, Markaz va janubiy iqtisodiy rayonlar bilan Aris - Novosi-birsk yo‘nalishi orqali Qozog‘iston, g‘arbiy Sibir, sharqiy Sibir va Uzoq sharq iqtisodiy rayonlari bilan, Toshkent-Krasnavodsk yo‘nalishi orqali Turkmaniston SSR, Kavkazorti, Shimoliy Kavkaz iqtisodiy rayonlari bilan, Termiz-Dushanbe va Termiz-Qo‘rg‘ontepa yo‘nalishlari orqali Toji-kiston SSR bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirib kelindi. O‘zbe-kiston SSR Qirg‘iziston SSR bilan mana shu temir yo‘llar orqali ikki yo‘nalishda: Aris-Lugovaya-Frunze hamda Andijon-Jalolobod, O‘sh orqali iqtisodiy aloqalarni olib bordi. O‘zbekiston SSR temir yo‘llari-ning uzunligi 3.4 ming km.ga yetdi. 1970 yildan boshlab Keles-Yangiyo‘l uchastkasida 56 kilometr masofali Toshkent kesimida shahar atrofida qatnaydigan asosiy yo‘l tarmoqlariga elektrovozlar qo‘yildi. Natijada, Toshkent viloyatida transport kommunikatsiyasida “Passajir poezdlarining harakat tezligi 13-15 protsent miqdorida o‘tdi”. O‘zbekistonni qo‘shni respublikalar va davlatlar bilan bog‘laydigan temir yo‘l liniyalari ham qurib ishga tushirildi. 1971 yilda Tojikistonga chiqadigan Termiz–Tursunzoda, Termiz–Shahrituz temir yo‘llari qayta ta‘mirlangach, qurilish materiallarini yetkazib berish ancha yaxshilandi. 1973 yilda temir yo‘l bekatarini ko‘rsatuvchi belgilar elektr quvvati bilan ishlaydigan moslamalar orqali amalga oshirila boshlandi. 1974 yilda uzunligi 54 km bo‘lgan Amu-Zang temir yo‘li va Termiz–Yavan temir yo‘li tarmog‘i qurib bitkazildi. Umuman, 1966-1990 yillar Toshkent viloyati transport tizimi shakllanishida o‘ziga xos o‘sh davri bo‘ldi. 1966-1970 yillarda Toshkent viloyatida passajirlar tashish 9 foiz miqdorida ortdi va 1967 yilda umumiy o‘sh 1965 yilga nisbatan 10 foizni tashkil qildi. 1959-1965 yillarda Ohangaron sement zavodi, Ohangaron va Taxiatosh GRESi, bir qancha uy joy quruvchi kombinatlar ishga tushirilib, yangi shaharlar va shahar tipidagi pasyolkalar paydo bo‘lishi, Toshkent viloyatida transport kommunikatsiyasi rivojlanishini yanada jadallashtirdi. Bundan tashqari yo‘lovchi passajirlarga qulaylik yaratish maqsadida transport aloqa tizimlari kommunikatsiyasiga ham ijobiy o‘zgarishlar amalga oshirildi. Xususan, “Mana shu davrning boshlarida 34 ta uzoqqa qatnaydigan va 4-ta mahalliy poezdlarning hammasi radiolashtirildi”.

Chinozdagi Binokor materiallari kombinati uchun yuk olib kelgan vagonlar ham o‘z vaqtida bo‘shatib olinmagan. Noyabr oyida har bir vagon 3,2 soat o‘rniga 20,2 soatdan turib qolgan. Buning evaziga korxona 1547 rubl jarima to‘lagan.

Binokorlik materiallari olib kelgan vagonlar 41 soat stansiyada qolib ketgan Chig'iridagi g'alla mahsulotlarini reslizatsiya qilish bazasida choralar ko'rilmaganligi sababli ular nomiga kelayotgan vagonlar ham muntazam ravishda beharakat turib qolgan. Baza direktori Nogay ilgari bu masalada bir necha bor ogohlantirilgan edi. Temir yo'l stansiyalariga aloqador vagonlarning umumiy foydalanishdagi liniyalarda turib qolayotganligi uchun ham ko'pincha yuk olib kelgan vagonlarga halaqit bergan. Masalan, To'ytepa stansiyasi yuk ortish va tushurish uchastkasi rahbarlari aybi bilan dekabr oyida ularning to'rtta vagoni to'rt kun turib qolgan. Oblast xalq kontroli komiteti o'z yig'ilishida qagonlardan yuklarni vaqtida tushurib olish masalasini atroflicha muhokama qilib tegishli choralar ko'rdi.

Xalq nazorat komitetining Toshkent viloyatining bir qator stansiya-larida o'tkazgan tekshiruvlarida aniqlanishicha, To'ytepa stansiyasiga Bo'ka matlubot jamiyatiga kelgan 60 vagonidan ortiq ko'mir bir necha kun turib qolgan. Buning uchun matlubot jamiyati 1338 so'm jarima to'lagan. Oqqo'rg'on savxoziga 21 martda 22 vagon taxta kelib tushgan sovxoz direktori o'rinbosari Berdiev yuklarni o'z vaqtida tashib olishga e'tibor bermagan-ligi natijasida 6 aprelgacha yukning yarmi zo'rg'a tashib olingan. Natijasida temir yo'l bo'linmasiga 308 rubl jarima to'langan. "Tashkentvodstroy" tresti moddiy-moddiy texnika ta'minoti idorasi nomiga kelgan 15 vagon yuk bir oy davomida ham tashib olinmagan. Buning uchun 996 rubl jarima to'langan. Natijada Toshkent viloyat xalq nazorati komiteti yuklarni vaq-tida tashib olishga e'tiborsizlik bilan qarayotgan Bo'ka matlubot jamiyati-ning raisi G'afurov, Oqqo'rg'on savxoz direktorining o'rinbosari Berdiev va "Tashkentvodstroy" tresti boshqaruvchisining o'rinbosari Chebekinlar jiddiy ogohlantirilgan.

KPSS XXIV sezdi belgilab bergan to'qqizinchi besh yillikda (1971–1975) KPSS Markaziy Komiteti va SSSR Ministrlar Sovetining temir yo'l transportini rivojlantirish, temir yo'l transporti sanoati ishini yaxshilash xususan, VSSPS bilan birgalikda ish haqining minimal miqdorini oshirish, dastavval, ommaviy va yetakchi kasblardagi o'rtacha ish haqi oladigan xodimlarning stavka va maoshlarini oshirish, shuningdek temir yo'l transportini mutaxassislar bilan ta'minlash to'g'risida qarorlari qabul qilindi. Temir yo'llarni yaxshilash ishlari tabiiyki xalq xo'jaligidagi rejalarni bajarish imkonini ham berishi kerak edi. Belgilangan vazifalardan kelib chiqib, 1980 yilgi sotsialistik majburiyatda temir yo'lining Sirdaryo –Guliston elektrlashtirilgan uchastkasi muddatidan ilgari - 7-noyabrgacha, Kelesdagi moddiy-texnika ta'minoti bazasiga va Nukusdagi temir-beton konstruksiyalari zavodiga kiradigan shox yo'llar 10 dekabrgacha, Uchquduq stansiyasidagi lokomotiv brigadalarining dam olish uyi 20 dekabrgacha, Toshkent temir yo'l transporti injenerlari institutining o'quv-laboratoriya korpusi muddatidan ilgari 25 dekabrgacha ishga tushirilishi tasdiqlab berildi. Qurilayotgan ob'ektlarning kamida 90 foizi "yaxshi " va "a'lo " baholar bilan foydalanishga topshirilishi lozim edi. Bu bilan progressiv materiallar va konstruksiyalardan foydalanib, moddiy boyliklarni tejab-tergab sarflab, belgilangan normalarga nisbatan 67 tonna metall, 287 tonna sement, 216 kubometr yog'och-taxta, 86 tonna shartli yoqilg'i, 255 gigakaloriy issiqlik energiyasi, 158 ming kilovatt-soat elektr energiyasi iqtisod qilinishi, 430 nafar ishchiga yangi qurilish kasblari o'rgatilishi, 760 nafar quruvchining malakasi oshirilishi lozim edi. Albatta bu yillarda yuk tashish oboroti birmuncha ko'p bo'ldi. Og'ir yukli poezdlarda normadagidan tashqari 5 million tonna yuk tashib berildi. Ko'p miqdorda qishloq xo'jaligi mahsulotlari ortib jo'natildi.

Birgina 1981 yilda 354 tonna, poliz mahsulotlari va 420 ming tonna oziq-ovqat mahsulotlari jo'natilgan. Lekin, 1982 yilda bo'lib o'tgan Toshkent temir yo'l bo'linmasi partiya xo'jalik aktivining yig'ilishida ma'ruza qilgan bo'lim boshlig'i X.M. Mahkamov yuk tashishda vagonlarning oboroti sekinlashayotgani, ularning yuk ortish-tushirish jarayonida turib qolishi ortib borayotgani haqida ga pirdi. Hatto, poezdlarning harakat grafigi tez-tez buzilib turgan.

Bo'linmadagi 16 stansiya yuk ortish, 12 stansiya esa yuk tushirish rejasini bajarmagan. Bo'linma transport prokuraturasi va militsiyasi bilan hamkorlikda temiryo'lichilarni tashilayotgan yuklarning saqlanishini ta'minlash, yuklarni tashish va texnik intizom qoidalariga mas'uliyatini kuchaytirishga qaratilgan tadbirlar ham ishlab chiqdi. Yuk turadigan hovlilarning atrofi o'raldi, yoritilishi yaxshilandi, Shumilov, Toshkent-tovar, Chirchiq, Rahimov, Yangiyo'l va boshqa stansiyalar konteyner maydon-lari tartibga keltirildi. Amalga oshirilgan bu ishlar yuklarning buzili-shi, yo'qotilishi miqdorining odingi yildagiga nisbatan 42 protsent kama-yishiga olib kelgan bo'lsada, yuklarni qabul qilish va jo'natishda katta kamchiliklar saqlanib qoldi. Toshkent-tovar, Hamza, Yangiyo'l, Kuchlik stansiyalari xodimlari vagonlar va konteynerlarning aniq plombalagan holda jo'natishni to'la ta'minlamadi, ular yuk ortish va ularni vagonlarda joylashtirish shartlariga amal qilmaganlar. Bu vagonlarning ortiqcha turib qolishi va yuklarning buzilishiga olib kelgan. Jo'natilayotgan yuklar-ning 80 foizdan ortiqrog'i sanoat korxonalarining tarmoq yo'llarida vagon-larga ortilgan. Lekin ko'pincha ularda vagonlarning ortiqcha turib qolishiga yo'l qo'yilgan. Buning oqibatida 1981 yilda 47 ming vagon yo'qotilgan. Vagonlar ayniqsa "Elektroximprom" birlashmasi, Olmaliq kimyo zavodi va boshqa qator korxonalarning tarmoq yo'llarida ortiqcha turib qolgan.

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

REFERENCES

1. Djalilova S., Tursunboyeva L., Kazakhov R. ENGAGING ENGLISH LANGUAGE LEARNING THROUGH SPORTS //Modern Science and Research. – 2024. – T. 3. – №. 10. – C. 386-395.
2. Tursunboyeva L., Djalilova S., Kazoqov R. ABOUT TEACHING SPEAKING //Modern Science and Research. – 2024. – T. 3. – №. 10. – C. 376-385.

3. Kazoqov R. et al. MARKETING TIZIMINI TAKOMILLASHTIRISH ORQALI SPORT TASHKILOTLARI FAOLIYATI SAMARADORLIGINI OSHIRISH YOLLARI //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 572-578.
4. Aripov Y. Y. et al. PROFESSIONAL SPORTNI BOSHQARISH MODELLARI //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 597-587.
5. Jumayev U. X. et al. SPORT SOHASIDA MARKETING FAOLIYATINI RIVOJLANTIRSH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 588-597.
6. Умаров Д. Х. и др. USE OF NATIONAL-SPIRITUAL VALUES IN EDUCATIONAL ACTIVITIES OF PRE-SCHOOL EDUCATIONAL INSTITUTIONS //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 455-462.
7. Керимов Ф. А. и др. ORGANIZATION OF SPIRITUAL AND EDUCATIONAL WORK IN PRE-SCHOOL EDUCATIONAL INSTITUTIONS AND FAMILY COOPERATION //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 463-470.
8. Kazoqov R. T. et al. USE OF NATIONAL-SPIRITUAL VALUES IN EDUCATIONAL ACTIVITIES IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 5. – С. 911-918.
9. Жумаев У. Х., Казоков Р. Т., Жумаев М. Х. ЗНАЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ФИС //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 789-796.
10. Казоков Р. Т. и др. БАРКАМОЛ АВЛОДНИ ВОЯГА ЕТКАЗИШДА СПОРТЧИЛАРНИНГ МАСОФА СЕЗГИРЛИГИ МУАММОЛАРИ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 797-803.
11. Pulatova M. D., Kazoqov R. T., Sultanova N. K. SPORTCHILARNING JISMONIY TAYYORGARLIGINI OSHIRISHDA ZAMONAVIY AXBOROT TECHNOLOGIYALARIDAN FOYDALANISH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 585-591.
12. Азимова У., Казоков Р., Холматов Б. ЖИСМОНИЙ ТАРБИЯ ФАНИНИ ЎҚИТИШДА ЯНГИ ИННОВАЦИОН ТЕХНОЛОГИЯЛАР //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 592-598.
13. Пулатова М. Н., Казоков Р. Т., Султанова Н. К. МАФКУРАВИЙ ТАХДИДЛАР ВА МИЛЛИЙ ТАРИХИЙ ТАФАККУР //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 130-138.
14. Чанкаев Ў. А., Казоков Р. Т., Султанова Н. К. ЁШЛАРДА ТАФАККУР ТАНҚИДЧАНЛИГИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ АХБОРОТ-ПСИХОЛОГИК ТОБЕЛИК ПРОФИЛАКТИКАСИНИНГ МУҲИМ ШАРТИ СИФАТИДА //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 280-288.
15. Расулов А. Ғ., Казоков Р. Т. ХОТИН-ҚИЗЛАРНИНГ ЖИСМОНИЙ ТАРБИЯ ВА СПОРТ МАШҒУЛОТЛАРИДА ИШТИРОКИ ВА ЖАМИЯТ ТАРАҚҚИЁТИДА ЎРНИ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 5. – С. 544-551.
16. Cho'lliyev S. I., Yuldasheva K. A., Kazakov R. T. THE IMPORTANCE OF MODELING SPORTS FOR SCHOOL-AGE CHILDREN IN PHYSICAL EDUCATION CLASSES //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 5. – С. 598-901.

17. Казоқов Р. Т., Холбоева Д. Р. КЕЙС-СТАДИ ТАЪЛИМ ТЕХНОЛОГИЯСИ АСОСИДА ТАЛАБАЛАРНИ ПЕДАГОГИК МАҲОРАТИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 8. – С. 90-97.
18. Каримов Б. З., Казоқов Р. Т. БОШЛАНҒИЧ СИНФ ЎҚУВЧИЛАРИНИНГ ЖИСМОНИЙ РИВОЖЛАНИШИДА ҲАРАКАТ МАЛАКАЛАРИ ВА КЎНИКМАЛАРИНИНГ АҲАМИЯТИ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 8. – С. 32-39.
19. Казоқов Р., Джўрабаев А., Бўриев Б. Ёш футболчиларнинг техник-тактик тайёргарлигини ҳисобга олган ҳолда ўйин услубини такомиллаштириш //Sport ilml-fanining dolzarb muammolari. – 2023. – Т. 1. – №. 3. – С. 54-56.
20. Каримов Х. А., Казоқов Р. Т. ЯНГИ ТАЪЛИМ ТЕХНОЛОГИЯСИ АСОСИДА ТАЛАБАЛАРНИ ПЕДАГОГИК МАҲОРАТИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 1. – С. 439-447.
21. Kazaqov R. T. et al. ORGANIZATION OF SPIRITUAL AND EDUCATIONAL WORK IN PRE-SCHOOL EDUCATIONAL INSTITUTIONS AND FAMILY COOPERATION //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 5. – С. 902-910.
22. Курбанова Д. С., Казоқов Р. Т. БАДИЙ ГИМНАСТИКАЧИЛАРНИНГ БОШЛАНҒИЧ САРАЛОВИ. – 2024.
23. Kazoqov R. T. QISQA MASOFAGA YUGURUVCHI SPORTCHI TALABALARNI HARAKATLANISH TEXNIKASINI BIOMECHANIK KO 'RSATKICHLARDAGI KAMCHILIKLARNI ZAMONAVIY TEXNOLOGIYALAR YORDAMIDA BARTARAF ETISH HISOBIGA YUGURISH TEXNIKASI TAKOMILLASHTIRISH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 271-279.
24. Buraimov I., Kazoqov R. ХОККЕЙЧИЛАР FAOLIYATINING FIZIOLOGIK XUSUSIYATLARI //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 49-56.
25. АСОСИДА ТАЛАБАЛАРНИ ПЕДАГОГИК МАҲОРАТИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 1. – С. 439-447.
26. Курбанова Д. С., Казоқов Р. Т. БАДИЙ ГИМНАСТИКАЧИЛАРНИНГ БОШЛАНҒИЧ САРАЛОВИ. – 2024.
27. Kazoqov R. T. QISQA MASOFAGA YUGURUVCHI SPORTCHI TALABALARNI HARAKATLANISH TEXNIKASINI BIOMECHANIK KO 'RSATKICHLARDAGI KAMCHILIKLARNI ZAMONAVIY TEXNOLOGIYALAR YORDAMIDA BARTARAF ETISH HISOBIGA YUGURISH TEXNIKASI TAKOMILLASHTIRISH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 271-279.
28. Казоқов Р. Т. и др. БАРКАМОЛ АВЛОДНИ ВОЯГА ЕТКАЗИШДА СПОРТЧИЛАРНИНГ МАСОФА СЕЗГИРЛИГИ МУАММОЛАРИ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 797-803.
29. Umarov D. X. et al. NATIONAL MOVEMENT FOR THE DEVELOPMENT OF PRIMARY CLASS STUDENTS'PHYSICAL PREPARATION USING GAMES //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 2. – С. 732-741.

30. Umarov D. X. et al. THE EFFECTIVENESS OF USING A SET OF SPECIAL EXERCISES IN ANNUAL PREPARATION TRAINING OF SHORT-DISTANCE RUNNERS //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 2. – С. 742-753.
31. Jumayev U. X. et al. " PEDAGOGICAL EDUCATION INNOVATION CLUSTER" MEANS COMMON GOALS AND SPECIFIC INTERESTS //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 2. – С. 552-560.
32. Turopovich K. R., Rixsibayevna D. S. ENHANCING ENGLISH LANGUAGE LEARNING THROUGH PEDAGOGICAL TECHNOLOGIES. – 2024.
33. Kazakov R. T. et al. MULTIMEDIA SYSTEMS AND DISTANCE LEARNING TECHNIQUES IN SPORTS SOX //Modern Science and Research. – 2023. – Т. 2. – №. 9. – С. 99-105.
34. Казоков Р. Т. и др. МАМЛАКАТИМИЗ ЯНАДА ЮКСАЛИШИДА БОЛАЛАР СПОРТИНИНГ ЎРНИ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 9. – С. 5-11.
35. Казоков Р. Т. и др. ПЕДАГОГИКА ОЛИЙ ТАЪЛИМДА КЕЙС-СТАДИ ТАЪЛИМ ТЕХНОЛОГИЯСИ АСОСИДА ПЕДАГОГИК МАҲОРАТИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ ЮЗАСИДАН ТАЖРИБА-СИНОВ ИШЛАРИНИНГ НАТИЖАЛАРИ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 6. – С. 111-115.
36. Казоков Р. Т. Кейс стади технологияларидан фойдаланиб талабаларнинг масофавий таълим технологиялари асосида педагогик маҳоратини шакллантириш //Замонавий футболни ривожлантириш тенденциялари: муаммо ва ечимлари. – Т. 11. – №. 1.
37. Jumayev U. X. et al. " PEDAGOGICAL EDUCATION INNOVATION CLUSTER" MEANS COMMON GOALS AND SPECIFIC INTERESTS //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 2. – С. 552-560.
38. Казоков Р. Т., Мирзабдиллаева А. И., Мирзабдиллаева Х. И. МАКТАБГАЧА ТАЪЛИМ МУАССАСАЛАРИДА ТАРБИЯВИЙ ТАДБИРЛАРДА МИЛЛИЙ-МАЎНАВИЙ ҚАДРИЯТЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 8. – С. 29-34.
39. Казоков Р. Т. и др. ПЕДАГОГИКА ОЛИЙ ТАЪЛИМДА КЕЙС-СТАДИ ТАЪЛИМ ТЕХНОЛОГИЯСИ АСОСИДА ПЕДАГОГИК МАҲОРАТИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ ЮЗАСИДАН ТАЖРИБА-СИНОВ ИШЛАРИНИНГ НАТИЖАЛАРИ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 6. – С. 111-115.
40. Kazoqov R. T., Djurabaev A. M. Kredit modul tizimi nima //Ta'limni raqamlashtirish sharoitida pedagog kadrlarni qayta tayyorlash va malakasini oshirish. – 2021. – Т. 4. – №. 4. – С. 198-206.
41. Давурбаева М. Ж., Казоков Р. Т., Мадаминов М. П. ТАЛАБА ЁШЛАРНИНГ МУСТАҚИЛ ТАЪЛИМ ОЛИШДАГИ БИЛИМ ВА КЎНИКМАЛАРИНИНГ ТАКОМИЛЛАШТИРИШДА ИНТЕРНЕТ РЕСУРСЛАРИДАН ФОЙДАЛАНИШНИНГ АХАМИЯТИ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 5. – С. 26-31.

42. Давурбаева М. Ж., Казоқов Р. Т., Мадаминов М. П. ТАЛАБА ЁШЛАРНИНГ МУСТАҚИЛ ТАЪЛИМ ОЛИШДАГИ БИЛИМ ВА КЎНИКМАЛАРИНИНГ ТАКОМИЛЛАШТИРИШДА ИНТЕРНЕТ РЕСУРСЛАРИДАН ФОЙДАЛАНИШНИНГ АҲАМИЯТИ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 5. – С. 26-31.
43. Казоқов Р. Т. и др. КАСБИЙ ФАНЛАРНИ ЎҚИТИШДА ИЛҒОР ПЕДАГОГИК ТЕХНОЛОГИЯЛАРНИ ҚўЛЛАШНИНГ АҲАМИЯТИ ВА ЗАРУРАТИ //GOLDEN BRAIN. – 2024. – Т. 2. – №. 8. – С. 69-77.
44. Казоқов Р. Т., Жўрақўзиев О. О., Эшпўлатов С. С. СПОРТ МУАССАСАЛАРИДА ТАРБИЯВИЙ ТАДБИРЛАРДА МИЛЛИЙ-МАЪНАВИЙ ҚАДРИЯТЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ //Академические исследования в современной науке. – 2023. – Т. 2. – №. 13. – С. 238-248.
45. Казоқов Р.Т., Бўриев Б.Ў., Абдиев Б.Ш., Джўрабаев А.М., Туропов А.Р.КУРАШ МИЛЛИЙ СПОРТ ТУРИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ АСОСИЙ ЙЎНАЛИШЛАРИ // МИЛЛИЙ КУРАШ ТУРЛАРИ ВА УЛАРНИНГ НАЗАРИЙ-АМАЛИЙ МУАММОЛАРИ. - 2023. – Т. 1. – №. 2. – С. 161-163.
46. Ziyamuxamedova S. A., Kazaqov R. T., Shukurova S. S. SOME BIOCHEMICAL BLOOD RESEARCHES OF ROWERS DURING PREPRATION PERIOD AND CONTESTS //Modern Science and Research. – 2023. – Т. 2. – №. 12. – С. 982-989.
47. Исмаилова М. Ш., Казоқов Р. Т., Абдуллаев И. И. МОРФО-ФУНКЦИОНАЛ ВА АНТРОПОГЕНЕТИК ТАДҚИҚОТ НАТИЖАЛАРГА КЎРА ФУТБОЛЧИЛАРНИНГ ИШЧАНЛИК НАТИЖАЛАРИНИ БАШОРАТ ҚИЛИШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 2. – С. 131-138.
48. Джураева Х. Х., Файзиева Д. М., Казоқов Р. Т. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОДА СПОРТИВНОЙ ЛЕКСИКИ С ИНОСТРАННОГО ЯЗЫКА НА РУССКИЙ //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 215-222.
49. Allamurodov S. I. et al. О ‘ZBEKISTON DAVLAT JISMONIY TARBIYA VA SPORT ILMIY TADQIQOTLAR INSTITUTI LABARATORIYASIDA YENGIL ATLETIKACHILARNING ANTROPOMETRIK VA FUNKSIONAL KO‘RSATKICHLARI BO‘YICHA QAYD ETILGAN NATIJALARINING ASOSIY STATISTIK XARAKTERISTIKALARI //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 39-48.
50. Ярашев К. Д., Рашидов А. У. Теоретическое обоснование проблемы подготовки будущих специалистов к управленческой деятельности в сфере физической культуры и спорта //Fan-Sportga. – 2020. – №. 6. – С. 61-62.
51. Laughlin R. M. Mol cholobil k’op ta sozt’leb. – Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología, 2007.
52. Yarashev K. D. et al. O‘ZBEKISTON DAVLAT JISMONIY TARBIYA VA SPORT ILMIY TADQIQOTLAR INSTITUTI LABARATORIYASIDA YENGIL ATLETIKACHILARNING ANTROPOMETRIK VA FUNKSIONAL KO‘RSATKICHLARI BO‘YICHA QAYD ETILGAN NATIJALARINING ASOSIY STATISTIK XARAKTERISTIKALARI. – 2024.

53. Ярашев К. Д. и др. ФУТБОЛДА ЖИСМОНИЙ СИФАТЛАР, ТЕХНИК-ТАКТИК ХАРАКАТЛАРНИНГ РИВОЖЛАНИШ ДАРАЖАСИНИ БАҲОЛАШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 3. – С. 330-343.
54. Умаров Қ. А., Казоқов Р. Т., Аббосова М. Қ. ЁШ БОКС БИЛАН ШУҒУЛЛАНУВЧИЛАР УЧУН УМУМИЙ ЖИСМОНИЙ ТАЙЁРГАРЛИК //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 2. – С. 94-101.
55. Abdiyev B. S. et al. TABIIY FANLARNI O 'QITISHNI YAXSHILASH ZAMON TALABIDIR //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 2. – С. 102-110.
56. Расулоа А. С. и др. БОШЛАНҒИЧ ТАЙЁРЛОВ БОСҚИЧИДА ЁШ ФУТБОЛЧИЛАРНИ КУЧ ҚОБИЛИЯТИ, ТЕХНИК ТАЙЁРГАРЛИГИ ВА УНИ ТАРБИЯЛАШ УСЛУБИЯТИ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 2. – С. 308-319.
57. Курбанова Д. С., Казоқов Р. Т. БАДИЙ ГИМНАСТИКАЧИЛАРНИНГ БОШЛАНҒИЧ САРАЛОВИ. – 2024.
58. Ярашев К. Д. и др. ИНТЕРНЕТДА МАЪЛУМ КИДИРУВ СЕРВЕРЛАРИ БИЛАН ИШЛАШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 3. – С. 932-942.
59. Akbarov A. et al. TANLANMANING ASOSIY STATISTIK XARAKTERISTKALARINI XISOBLASH DASTURINI SHARTLI SXEMASI //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 12-23.
60. Юсупова З. Э. и др. ЖИСМОНИЙ ТАРБИЯ ВА СПОРТДА ЗАМОНАВИЙ ТАЪЛИМ ТЕХНОЛОГИЯЛАРИ АСОСИДА ЎҚИТИШ ТЕХНОЛОГИЯСИ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 24-35.
61. Eshtaev A. K. et al. YUQORI MALAKALI GIMNASTIKACHILARNI HALQADA BAJARILADIGAN (KREST, GORIZONTAL TURISH, QALDIRG 'OCH) ELEMENTLARINI O 'RGATISHNING I-BOSQICHI //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 3. – С. 847-856.
62. Rasulov A. S., Kazoqov R. T., Quvondiqov J. I. 14-16 YOSHLI BELBOG'KURASHCHILARNI MUSOBAQA OLDI SIKLIDA MAXSUS TAYYORGARLIGINI OPTIMALLASHTIRISH //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 1650-1660.
63. Ayxodjayeva M. S., Kazoqov R. T., Djurabayev A. M. QISQA MASOFAGA YUGURUVCHILARNING TEXNIKASINI RIVOJLANTIRISH //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 1442-1450.
64. Yarashev K. D. et al. SPORTCHI TALABALARNING TABIIY-ILMIY FANLAR SAVODXONLIGINI BOYITISH //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 1433-1441.
65. Kazoqov R. T. QISQA MASOFAGA YUGURUVCHI SPORTCHI TALABALARNI HARAKATLANISH TEXNIKASINI BIOMEKANIK KO 'RSATKICHLARDAGI KAMCHILIKLARNI ZAMONAVIY TEXNOLOGIYALAR YORDAMIDA BARTARAF ETISH HISOBIGA YUGURISH TEXNIKASI TAKOMILLASHTIRISH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 271-279.