



**Tadqiqot.uz**



**ЎЗБЕКИСТОН  
ОЛИМЛАРИ ВА  
ЁШЛАРИНИНГ  
ИННОВАЦИОН  
ИЛМИЙ-АМАЛИЙ  
ТАДҚИҚОТЛАРИ  
МАВЗУСИДАГИ КОНФЕРЕНЦИЯ  
МАТЕРИАЛЛАРИ**

**2021**

- » Хуқуқий тадқиқотлар
- » Фалсафа ва ҳаёт соҳасидаги қарашлар
- » Тарих саҳифаларидаги изланишлар
- » Социология ва политологиянинг жамиятимизда тутган ўрни
- » Иқтисодиётда инновацияларнинг тутган ўрни
- » Филология фанларини ривожлантириш йўлидаги тадқиқотлар
- » Педагогика ва психология соҳаларидаги инновациялар
- » Маданият ва санъат соҳаларини ривожланиши
- » Архитектура ва дизайн йўналиши ривожланиши
- » Техника ва технология соҳасидаги инновациялар
- » Физика-математика фанлари ютуқлари
- » Биомедицина ва амалиёт соҳасидаги илмий изланишлар
- » Кимё фанлари ютуқлари
- » Биология ва экология соҳасидаги инновациялар
- » Агропроцессинг ривожланиш йўналишлари
- » Геология-минерология соҳасидаги инновациялар



Crossref



**CONFERENCES.UZ**

**30 APREL  
№27**

**"ЎЗБЕКИСТОНДА ИЛМИЙ-АМАЛИЙ ТАДҚИҚОТЛАР"  
МАВЗУСИДАГИ РЕСПУБЛИКА 27-КЎП ТАРМОҚЛИ  
ИЛМИЙ МАСОФАВИЙ ОНЛАЙН КОНФЕРЕНЦИЯ  
МАТЕРИАЛЛАРИ  
16 - ҚИСМ**

---

**МАТЕРИАЛЫ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ  
27-МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОЙ ДИСТАНЦИОННОЙ  
ОНЛАЙН КОНФЕРЕНЦИИ НА ТЕМУ "НАУЧНО-  
ПРАКТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В УЗБЕКИСТАНЕ"  
ЧАСТЬ-16**

---

**MATERIALS OF THE REPUBLICAN  
27-MULTIDISCIPLINARY ONLINE DISTANCE  
CONFERENCE ON "SCIENTIFIC AND PRACTICAL  
RESEARCH IN UZBEKISTAN"  
PART-16**

**ТОШКЕНТ-2021**





**УУК 001 (062)**  
**КБК 72я43**

## **"Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар" [Тошкент; 2021]**

**"Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар"** мавзусидаги республика 27-кўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференция материаллари тўплами, 30 апрель 2021 йил. - Тошкент: «Tadqiqot», 2021. - 30 б.

Ушбу Республика-илмий онлайн конференция 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналишлари бўйича Ҳаракатлар стратегиясида кўзда тутилган вазифа - илмий изланиш ютуқларини амалиётга жорий этиш йўли билан фан соҳаларини ривожлантиришга бағишланган.

Ушбу Республика илмий конференцияси таълим соҳасида меҳнат қилиб келаётган профессор - ўқитувчи ва талаба-ўқувчилар томонидан тайёрланган илмий тезислар киритилган бўлиб, унда таълим тизимида илғор замонавий ютуқлар, натижалар, муаммолар, ечимини кутаётган вазифалар ва илм-фан тараққиётининг истиқболдаги режалари таҳлил қилинган конференцияси.

**Масъул муҳаррир:** Файзиев Шохруд Фармонович, ю.ф.д., доцент.

### **1. Ҳуқуқий тадқиқотлар йўналиши**

Профессор в.б., ю.ф.н. Юсувалиева Рахима (Жахон иқтисодиёти ва дипломатия университети)

### **2. Фалсафа ва ҳаёт соҳасидаги қарашлар**

Доцент Норматова Дилдора Эсоналиевна (Фарғона давлат университети)

### **3. Тарих саҳифаларидаги изланишлар**

Исмаилов Ҳусанбой Маҳаммадқосим ўғли (Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Таълим сифатини назорат қилиш давлат инспекцияси)

### **4. Социология ва политологиянинг жамиятимизда тутган ўрни**

Доцент Уринбоев Хошимжон Бунатович (Наманган муҳандислик-қурилиш институти)

### **5. Давлат бошқаруви**

Доцент Шакирова Шохида Юсуповна (Низомий номидаги Тошкент давлат педагогика университети)

### **6. Журналистика**

Тошбоева Барнохон Одилжоновна (Андижон давлат университети)

### **7. Филология фанларини ривожлантириш йўлидаги тадқиқотлар**

Самигова Умида Хамидуллаевна (Тошкент вилоят халқ таълими ходимларини қайта тайёрлаш ва уларнинг малакасини ошириш ҳудудий маркази)



### **8.Адабиёт**

PhD Абдумажидова Дилдора Рахматуллаевна (Тошкент Молия институти)

### **9.Иқтисодиётда инновацияларнинг туган ўрни**

Phd Вохидова Мехри Хасанова (Тошкент давлат шарқшунослик институти)

### **10.Педагогика ва психология соҳаларидаги инновациялар**

Турсунназарова Эльвира Тахировна (Навоий вилоят халқ таълими ходимларини қайта тайёрлаш ва уларнинг малакасини ошириш ҳудудий маркази)

### **11.Жисмоний тарбия ва спорт**

Усмонова Дилфузахон Иброхимовна (Жисмоний тарбия ва спорт университети)

### **12.Маданият ва санъат соҳаларини ривожлантириш**

Тоштемиров Отабек Абидович (Фарғона политехника институти)

### **13.Архитектура ва дизайн йўналиши ривожланиши**

Бобохонов Олтибой Раҳмонович (Сурхандарё вилояти техника филиали)

### **14.Тасвирий санъат ва дизайн**

Доцент Чариев Турсун Хуваевич (Ўзбекистон давлат консерваторияси)

### **15.Муסיқа ва ҳаёт**

Доцент Чариев Турсун Хуваевич (Ўзбекистон давлат консерваторияси)

### **16.Техника ва технология соҳасидаги инновациялар**

Доцент Нормирзаев Абдуқайом Раҳимбердиевич (Наманган муҳандислик-қурилиш институти)

### **17.Физика-математика фанлари ютуқлари**

Доцент Соҳадалиев Абдурашид Мамадалиевич (Наманган муҳандислик-технология институти)

### **18.Биомедицина ва амалиёт соҳасидаги илмий изланишлар**

Т.ф.д., доцент Маматова Нодира Мухтаровна (Тошкент давлат стоматология институти)

### **19.Фармацевтика**

Жалилов Фазлиддин Содиқович, фарм.ф.н., доцент, Тошкент фармацевтика институти, Дори воситаларини стандартлаштириш ва сифат менежменти кафедраси мудири

### **20.Ветеринария**

Жалилов Фазлиддин Содиқович, фарм.ф.н., доцент, Тошкент фармацевтика институти, Дори воситаларини стандартлаштириш ва сифат менежменти кафедраси мудири

### **21.Кимё фанлари ютуқлари**

Раҳмонова Доно Қаххоровна (Навоий вилояти табиий фанлар методисти)



## **22. Биология ва экология соҳасидаги инновациялар**

Йўлдошев Лазиз Толибович (Бухоро давлат университети)

## **23. Агропроцессинг ривожланиш йўналишлари**

Доцент Сувонов Боймурод Ўралович (Тошкент ирригация ва қишлоқ хўжалигини механизациялаш мухандислари институти)

## **24. Геология-минерология соҳасидаги инновациялар**

Phd доцент Қаҳҳоров Ўктам Абдурахимович (Тошкент ирригация ва қишлоқ хўжалигини механизациялаш мухандислари институти)

## **25. География**

Йўлдошев Лазиз Толибович (Бухоро давлат университети)

*Тўпламга киритилган тезислардаги маълумотларнинг хаққонийлиги ва ақтибосларнинг тўғрилигига муаллифлар масъулдир.*

© Муаллифлар жамоаси

© Tadqiqot.uz

PageMaker\Верстка\Саҳифаловчи: Шахрам Файзиев

Контакт редакций научных журналов. [tadqiqot.uz](http://tadqiqot.uz)  
ООО Tadqiqot, город Ташкент,  
улица Амира Темура пр.1, дом-2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Тел: (+998-94) 404-0000

Editorial staff of the journals of [tadqiqot.uz](http://tadqiqot.uz)  
Tadqiqot LLC The city of Tashkent,  
Amir Temur Street pr.1, House 2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Phone: (+998-94) 404-0000

**ТЕХНИКА ВА ТЕХНОЛОГИЯ СОҲАСИДАГИ  
ИННОВАЦИЯЛАР**

<b>1. Qodirova Navbahor Raimovna</b> KASHTACHILIKNING TURMUSH TARZIMIZDAGI ANAMIYATI.....	7
<b>2. Иноятова Азиза Нуритдиновна</b> КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ .....	9
<b>3. Иноятова Азиза Нуритдиновна</b> ПАРАМЕТРЫ КОНТЕЙНЕРНОЙ ПЛОЩАДКИ .....	11
<b>4. Marksov Mukhammadjon Makhmudjonovich</b> THE USE OF THE CASE DEVELOPMENT METHOD IN LOGISTICS .....	13
<b>5. Муминов Сарваржон Ровшан угли</b> ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ .....	15
<b>6. А. Б. Салиев, Н. А. Садикова, Г.Р.Ташмухамедова</b> ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ПЕРСОНАЛА НА УЧЕБНО-ПРАКТИЧЕСКОМ КОМБИНАТЕ ООО «DSK BINOKOR» .....	18
<b>7. Qodirov Jobir Ro'zimamatovich, Hakimova Sabina Shamsiddin qizi</b> NOAN'ANAVIY ENERGIYA MANBALARIDAN FOYDALANISHNING KELAJAK ISTIQBOLLARI.....	21
<b>8. Рахматуллин Тимур Равильевич, Рахматуллина Ильмира Равильевна</b> АКТУАЛЬНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА УРОКАХ РУССКОГО ЯЗЫКА И ЛИТЕРАТУРЫ .....	23
<b>9. Муминов Сарваржон Ровшан угли</b> РОЛЬ «СУХИХ ПОРТОВ» В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ.....	26
<b>10. Rajabov Elyor Baxtiyorjon o'g'li</b> TARTIBGA SOLINMAGAN PIYODALAR O'TISH JOYIDA XAVFSIZLIKNI OSHIRISH.....	29



## ТЕХНИКА ВА ТЕХНОЛОГИЯ СОҲАСИДАГИ ИННОВАЦИЯЛАР

### KASHTACHILIKNING TURMUSH TARZIMIZDAGI AHAMIYATI

**Qodirova Navbahor Raimovna**

Navoiy viloyati 43 – maktab  
texnologiya fani o'qituvchisi

**Annotatsiya:** ushbu maqolada kashtachilik san'ati, hayotimizdagi ahamiyati haqida yoritilgan.

**Kalit so'zlar:** kashtachilik, zardo'zlik, hunarmand, o'ymakorlik.

O'zbek xalq amaliy bezak san'ati ham san'at, ham hunar. Asrlar mobaynida ota - bobolarimiz tomonidan ko'z qorachigidek asrab avaylab kelingan xalq amaliy bezak san'ati durdonasidir. Asrlar davomida orttirgan madaniy boyligimiz, xalq amaliy san'atining ayrim turlari, ularning o'ziga xos tomonlari, haqiqiy o'zbekcha nomlari ishlash texnologiyasi va ularni yaratgan ustalarimizning nomlari asta-sekin unutilib ketish arafasida. Shuning uchun xalqimizning asrlar bo'yi qilgan ijodiy mehnati natijasida yaratilgan tarixiy yodgorliklar va boshqa amaliy san'atini ko'z qorachig'idek saqlash, qadrlash va ulardan foydalanish hozirgi davrimizning eng muhim vazifalaridan biridir.

Kashtachilik-bezak san'atining asosiy maqsadi kishilar yashaydigan muhitni va o'zini o'rab olgan buyumlarni chiroyli qilishdan iborat. San'atning bu turida go'zallik va kullanish (foydalilik) birligi degan ibora bor. U buyumlarni faqat turmushda qo'llanilgandagina go'zal bo'lishi mumkinligini bildiradi. Hatto, ayrim buyumlar bezaksiz bo'lganda ham go'zal va badiiy bo'lishi mumkin. Bunda bu buyumning shakli va materiali katta ahamiyat kasb etadi. O'zingiz tasavvur etib ko'ring, biron bir usta nihoyatda ajoyib bir shakldagi, tuzilishdagi, rangdagi, bezakdagi buyumni yaratgan. U har jihatdan kishilar e'tiborini o'ziga tortdi. Sinfdan tashqari ishlarni kashtachilik o'qituvchisi o'zining ish joyining sharoitiga qarab past balandligini hisobga olib maktab, litsey kollej ma'muriyati bilan birgalikda kelishilgan, davlat tomonidan belgilangan savollar soatlar majmuasida ish rejalar tuziladi. Har bir to'garakning turiga qarab, o'quvchi o'smirlarning o'zlashtirishiga qarab mavzular osondan qiyingacha soddadan murakkabiga qarab tuziladi. Ish rejalarini asosida asbob uskunalar, har qanday to'garak uchun, tanlangan yoki ajratilgan xonaga joylashtiradi. To'garakka qabul qilish tanlov asosida uyushtiriladi. To'garakning maqsadi tanlangan kashtachilik, amaliy san'atning biror bir turini mukammal sir asrorini o'rgatish va kelajakda o'quvchi o'smirlarga to'g'ri kasb hunarni egallashga yo'llanma berishdan iborat bo'lmog'i kerak. Bundan tashqari kashtachilik san'at o'qituvchisi sinfdan, to'garakdan tashqari tashkiliy ma'naviy ishlarni olib borish uchun ham yillik tadbirlar uyushtirish kerak. Bular sayohatga olib chiqish, muzeylarga olib borish, har xil uchrashuvlar ma'ruzalar va mavzuli kechalar uyushtirish, sinflararo ko'rgazmalar to'garak ko'rgazmalarini uyushtirish, o'tkazish lozim. Xalq amaliy san'atining qaysi bir turi bo'lmasin uning zaminida naqsh elementlaridan tuzilgan kompozitsiya yotadi. Naqsh kompozitsiyasining bezak elementlari esa tabiatda uchrovchi gul, novda, barg, parranda va hayvonot dunyosini tasvirlashda xosil qilinadi. Har bir voxa va shaharlarning naqsh kompozitsiyalari bir-biridan o'zaro ajralib turadi. Xorazm, Toshkent, Farg'ona Kashtachilik maktablarining o'z ornament va rang kollaritlari mavjud. Mustaqil naqsh to'zish jarayonida stilizatsiya orqali naqsh elementlarini o'zaro birlashtiradilar. Naqsh bo'laklarining vazifalari va ravon chizilishiga e'tibor beriladi. Gul, barg, novda, bofta va qo'sh bandlik naqsh elementlari tuziladi.

Kashtachilik amaliy-bezak san'ati to'garaklarda nazariy bilimlar qisqartirilgan hajmida beriladi. Lekin, xalq amaliy san'ati tarixi, uni nazariy asoslari, xalq ustalari, amaliy san'atda ishlatiladigan ish kurollar va jixozlar, materiallar, ish uslublari, xalq san'ati rivoj topgan markazlar, san'at va o'lkashunoslik muzeylari, ulardagi eksponatlar haqida keng ma'lumotlar berilishi talab etiladi. O'quvchilarning fantaziyalari, mavjud naqsh elementlarini ma'lum qonun-qoidalarga amal qilgan holda joylashtirishda ular ma'lum bilim va malakaga ega





bo'lishlari lozimligini taqozo etadi. Birgina Bodom, Qalampir nusxalari shaklidan kashtachilik, zargarlik, kulolchilik, kashtachilik, zardoqlik kabi xalq amaliy san'atida turli-tuman oziga xos naqsh namunalarini yaratish mumkin. Kompozitsiya tuzish yo'llari va ularning xomaki namunalarini tayyorlash kashtachilik, ganchkorlik, yogoch uymakorlik va boshka amaliy san'at turlari uchun umumiydek ko'rinsada, aslida qo'llaniladigan xom ashyosi, ijro parдоз turlari bilan farqlanadi.



Kashtachilikda ishlatiladigan bezaklar

Tarixda va ayni kunlarga qadar saqlab kelinayotgan bu amaliy san'at turlari kelgusida yanada qadrlanadi, ardoqlanadi. Zero, o'yib, chizib, tirnab, bo'yab ishlangan takrorlanmas naqshlar inson idrokining, odam his – tuyg'ularining ifodasidir. Bamisoli yog'och, suyak, qora loy ganch va boshqalarga jo etilgan hayot qoshiqidir. hayot qoshiqi esa zamonlardan zamonlarga baralla yangrayveradi.

Madaniy meros va yuksak badiylik milliy an'anani rivojlantirishga undan foydalanish, undagi ijodiy amaliyot uslublarini joriy etish, tabiiy material bilan ishlash, kishilarda ayniqsa, yoshlarda qunt chidam, qat'iyat, xalq amaliy san'atining qiziqarli o'ziga xos turlariga daxldor etish maqsadga muvofiqdir.'

#### **Adabiyotlar ro'yhati.**

1. Kadrlar tayyorlash milliy dasturi //Barkamol avlod o'zbekiston taraqqiyotining poydevori. T. Sharq.
2. Egamov \*. Bo'yoqlar bilan ishlash. «o'qituvchi», T., 1931.





## КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

**Иноятова Азиза Нуритдиновна**  
Магистр Ташкентского государственного  
транспортного университета,  
Узбекистан. г.Ташкент  
e-mail: zizi95@mail.ru,  
тел.93 507 93 08

**Аннотация:** В данной работе рассмотрено значение контейнерного терминала, изучено назначение контейнерного терминала и его состав, как осуществляется загрузка и разгрузка контейнеров.

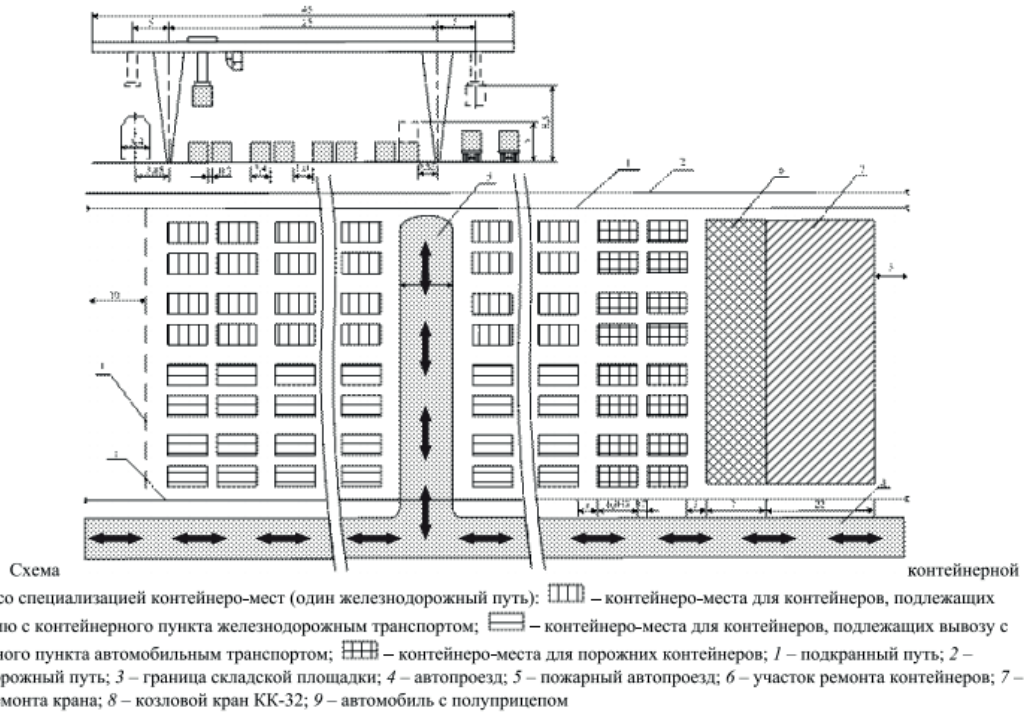
**Ключевые слова:** Грузовой терминал, контейнерный поток, грузопоток, тара, контейнер, складской корпус, инженерные сети.

Контейнерный терминал – грузовой терминал, специализированный на переработке контейнерных грузов. Назначение контейнерных терминалов в транспортных сетях (или в логистических цепях контейнерных перевозок) состоит в преобразовании контейнеропотоков (размеров транспортных партий, времени их прибытия и отправления и др.) при передаче их с одного вида транспорта на другой. Цель этого преобразования грузопотоков состоит в том, чтобы обеспечить наиболее эффективное дальнейшее транспортирование грузов, товаров, материалов в контейнерах.

В состав грузового терминала могут входить: крытые складские корпуса, открытые складские площадки для контейнеров, железнодорожные и автомобильные подъездные и внутренние пути, служебно-технические и административно-бытовые здания, охраняемые стоянки для автомобилей, гаражи и ремонтные мастерские для транспортных средств, тары, контейнеров, подъемно-транспортных машин, топливозаправочные и экипировочные устройства для транспортных средств, таможенный пост, внешние и внутривыгодочные инженерные сети, причалы и пирсы (у морского терминала), устройства освещения, пожарной и охранной сигнализации и связи, ограждение территории и контрольно-пропускные пункты, комнаты отдыха для водителей автомобилей и машинистов локомотивов, объекты общественного питания, торговли и развлечений и т.д.

Таким образом, контейнерный терминал – это более широкое понятие, чем контейнерный склад или площадка. Контейнерная площадка является элементом, составной частью контейнерного терминала – наряду с другими сооружениями и объектами, входящими в состав терминала.

Для выполнения перегрузочных и складских операций с контейнерами используется комплекс специализированного оборудования (таблица 2.1). Загрузка и разгрузка контейнеров осуществляется с использованием вилочных авто- и электропогрузчиков, грузоподъемностью до 2-х вилочных тележек, устройств на воздушной подушке.



### Список литературы:

1. Контейнерная транспортная система. Под ред. Л.А. Когана, 2-е изд. перераб. и доп. М. Транспорт, 1991.
2. Маликов О.Б. Проектирование складов штучных грузов. Л.: Машиностроение. 1981.
3. Сиротский В.Ф., Трофимов В.М. Эксплуатация портов. М.: Транспорт, 1980.
4. Канарчук В.Е., Чигринец А.Д. Механизация технологических процессов в аэропортах: учебник для вузов. М.: Транспорт, 1986.



## ПАРАМЕТРЫ КОНТЕЙНЕРНОЙ ПЛОЩАДКИ

**Иноятова Азиза Нуритдиновна**  
Магистр Ташкентского государственного  
транспортного университета,  
Узбекистан. г.Ташкент  
e-mail: zizi95@mail.ru,  
тел.93 507 93 08

**Аннотация:** В данной статье рассмотрены основные параметры контейнерных площадок, изучено от чего зависит вместимость контейнерной площадки и какие особенности имеются при работе с местными контейнерами.

**Ключевые слова:** Средства механизации, контейнероместо, среднетоннажные контейнеры,.

Основные параметры контейнерных площадок зависят от размеров грузооборота, применяемых средств механизации, технологических схем использования средств механизации.

Определяющим параметром контейнерной площадки является вместимость ее в условных контейнероместах, так как от вместимости площадки при выбранных типах грузоподъемных машин зависят остальные параметры, такие как длина площадки, подкрановых путей и др.

Под условным контейнероместом понимается площадь, занимаемая одним 20-футовым контейнером для контейнерного пункта, работающего с крупнотоннажными контейнерами, и одним 3-тонным – для пункта со среднетоннажными контейнерами.

Вместимость контейнерной площадки зависит от многих факторов. Например, количество местных контейнеров на площадке – от согласованности во времени и темпе процессов подачи и уборки вагонов, завоза и вывоза контейнеров, их перегрузки. Кроме того, при работе с местными контейнерами имеются следующие особенности:

- 1) вывоз контейнеров автомобилями резко сокращается в субботу и воскресенье, что приводит к образованию избытка контейнеров, которые вывозят равными частями в остальные дни недели;
- 2) максимальное прибытие вагонов с контейнерами наблюдается в начале, а минимальное – в конце рабочей недели;
- 3) количество контейнеров, которое должно быть отправлено, имеет обратную закономерность.

При определении емкости пользуются термином «контейнероместо». Контейнероместом называют площадь, занимаемую одним условным универсальным контейнером массой брутто 20 т на площадке.

Площадь контейнерной площадки определяется по формуле;

$$F_{\text{конт.}} = k_{\text{доп.}} \cdot E_{\text{к.}} \cdot \Delta \varphi_{\text{к}} \quad \text{м}^2 \quad (1)$$

где  $k_{\text{доп.}}$  - коэффициент, учитывающий потребность в дополнительной площади из-за устройства проходов, проездов и ж.д.;

$$k_{\text{доп.}} \cdot \Delta \varphi_{\text{к}} \quad (2)$$

- площадь, занимаемая одним контейнером.

Ширина контейнерной площадки зависит от типа крана. Ширина контейнерной площадки для козлового крана определяется по формуле:

где  $L_{\text{ПР}}$  - ширина пролета крана, м

$\Gamma$  - габарит приближения контейнера к оси подкранового пути.

Длина контейнерной площадки определяется по формуле;

$$L_{\text{скл}} = \frac{F_{\text{конт.}}}{B_{\text{кп}}}, \text{ м} \quad (3)$$

Длина контейнерной площадки не должна превышать 300 м.

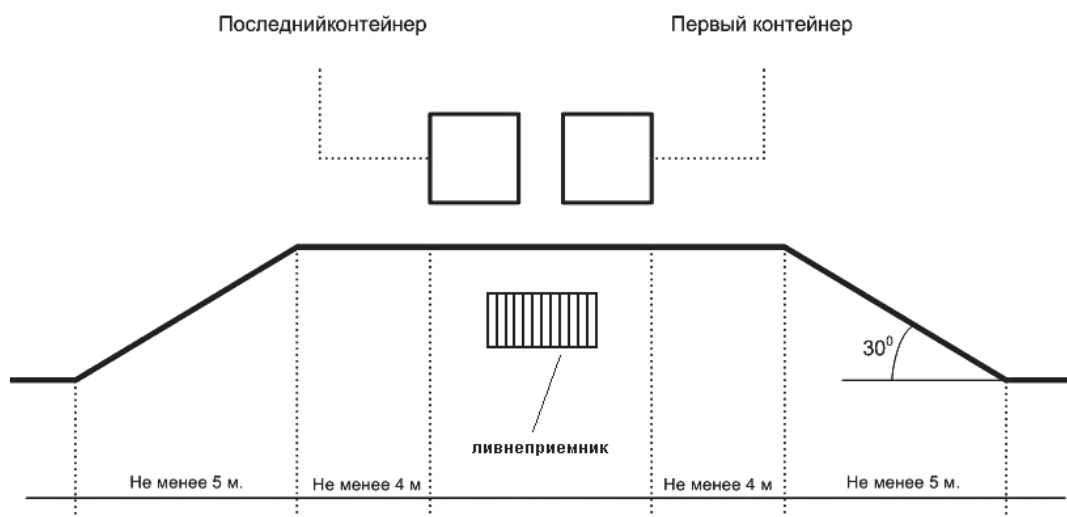


$$n_{\text{СУТ}}^{\text{ПР}} = \frac{603}{18} = 33_{\text{КОНТ.}}$$

(4)

$$n_{\text{СУТ}}^{\text{ОТ}} = \frac{452}{18} = 25_{\text{КОНТ}}$$

Площадка для контейнеров должна быть оборудована бордюром высотой 5-7 см, исключающим возможность скатывания контейнеров в сторону или на проезжую часть. Если контейнерная площадка оборудуется на расстоянии более 2-х метров от края проезжей части, то должен быть оборудован подъездной карман. Размеры кармана приведены ниже:



#### Список литературы:

1. Правдин Н.В., Негрей В.Я., Подконаев В.А. Взаимодействие различных видов транспорта. (Примеры и расчеты). М.: Транспорт, 1989.
2. Транспортные узлы. Под ред. К.Ю. Скалова. М.: Транспорт, 1985.
3. Управление грузовой и коммерческой работой на транспорте. Учебник для вузов. Под ред. А.А. Смехова. М.: Транспорт, 1991.





## THE USE OF THE CASE DEVELOPMENT METHOD IN LOGISTICS

**Marksov Mukhammadjon Makhmudjonovich**

Undergraduate magister/student of Tashkent State Transport University  
Uzbekistan. Tashkent city.

Mail: marksov.mm97@gmail.com

Phone: (99) 936-99-76

**Annotation:** In this work, the logistics itself increases the requirement for the level of knowledge, these requirements are implemented through active forms and principles of logistics, which is the method of case development.

**Key words:** Case, discipline, logistics, in/outside the classroom, business process.

### DECREE OF THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

(№ УП-5987 29.04.2020)

### ON ADDITIONAL MEASURES TO RADICALLY IMPROVE LEGAL EDUCATION AND SCIENCE IN THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN

The development of market relations within industries, between industries and the country's economy as a whole has caused an active interest in the use of applied logistics. The introduction of its elements streamlines the production, transport, storage, distribution and financial processes that integrate the various industries.

Indeed, any economic process can be described by the situation:

“Demand » Raw materials » Transportation » Warehousing » Production » Sales » Finance”.

Logistics, as an applied science, in the process of its application to business operations, attracts the experience, provisions and principles of other sciences and disciplines. The widespread use of logistics increases the knowledge requirement! Specialists involved in logistics so this requirement is realized through various forms of methods used in the study of logistics. One of the active forms of studying the provisions and principles of logistics is the case study method.

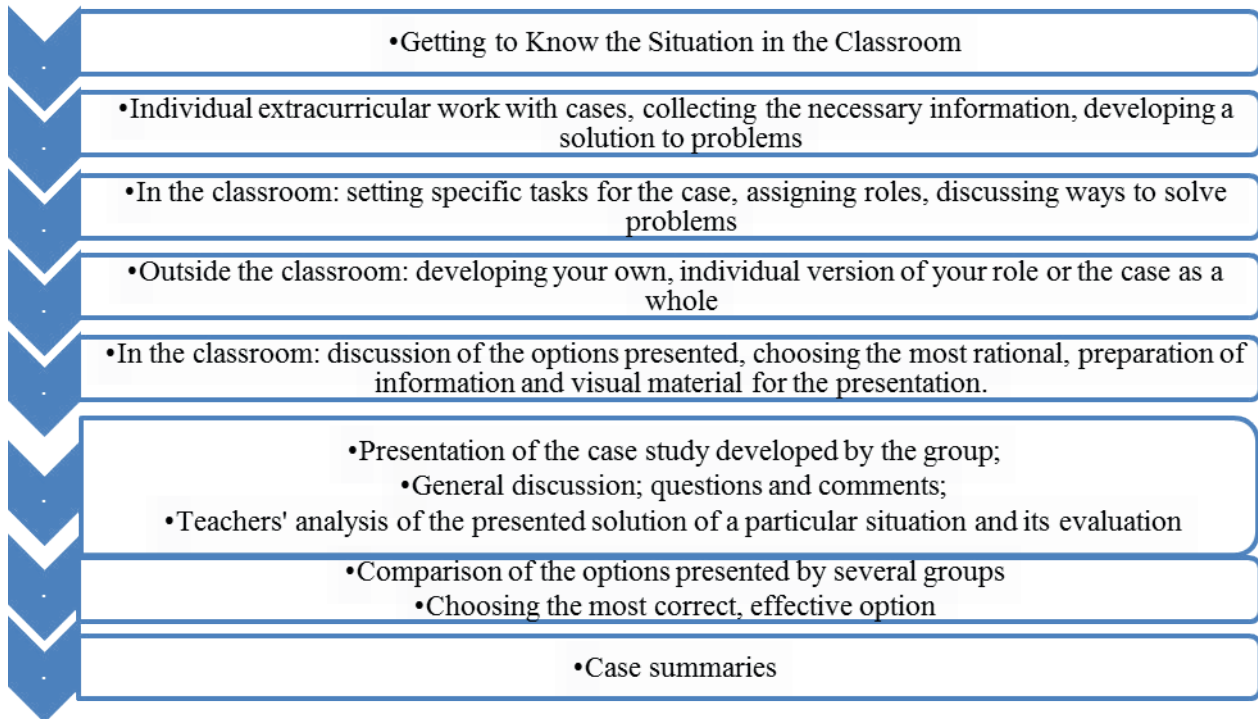
The specific situation “Case study” is a description of real facts and events existing in life. A characteristic feature of the case is that in their development, the real situation compiled does not carry the author's positions or views.

This provision forces students to use their knowledge of other disciplines to choose a solution and, very importantly, to construct a way for themselves to make that decision. In characterizing the case method, it should be noted that it is applied learning and is tied to a specific, real situation. In addition, the freedom to find the right solution is very important. The practice of reading this course in different courses leads to the conclusion that the 2nd year students follow the way of case development much more slowly and offer less acceptable options for the solution. However, in the case of logistics, 4th year undergraduate students are more effective and realistic, as it allows them to make knowledge of other disciplines.

Work on the case begins in the classroom, when the student gets acquainted with the task, specific situations and distributes which part of the case is solved by each of them. Then, in the next lesson, there is a discussion of the material developed by each student. At the same time, various points of view and opinions are actively expressed. A more reasoned and rational solution is preferred. In addition, in logistics, it is very important when each stage of the logistics operation is carefully designed.

In contrast to the business game, where the work is carried out in distributed roles within the developed scenario, the outcome of the case can be quite unexpected and the options for proposed solutions also can not be known in advance.

In general, the following steps can represent the process of using the case in the discipline of «Logistics»:



The method of using and developing cases, as the most modern and closer to reality, more actively than other forms of training helps the future specialist in the field of logistics to select from the general situation the most rational option. We think that in the study of other applied disciplines, such as marketing, management, audit, etc, this method will be very effective.

**The list of used literatures:**

1. Igor Konstantinovich Masalkov, Marina Vyacheslavovna Semina//Case stage strategy. Research and teaching methodology.//2011
2. <https://lex.uz/ru/docs/4802185>
3. <https://changellenge.com/article>
4. <https://www.academia.edu/21768909>
5. <https://www.reasechgate.net/publication>
6. [https://www.linkedin.com/pulse/use\\_case\\_serie](https://www.linkedin.com/pulse/use_case_serie)



## ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

**Муминов Сарваржон Ровшан угли**  
Магистр Ташкентского государственного  
транспортного университета,  
Узбекистан. г.Ташкент  
e-mail: Sarvarrm@mail.ru  
тел.99 700 07 77

**Аннотация:** В предлагаемой статье рассмотрены вопросы функционирования транспортно-логистического комплекса в период пандемии. Разобрано по условно разделительным параметрам воздействие пандемии на сектор международных грузовых перевозок. Проанализированы основные мероприятия, принятые в качестве мер реагирования на COVID-19, в том числе и Узбекистаном.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, транспортные услуги, мультимодальные перевозки, региональное сотрудничество, железнодорожные перевозки, контейнерные перевозки.

Наличие транспортной инфраструктуры является необходимым, но недостаточным условием для достижения конечной цели, состоящей в предоставлении экономически эффективных и надежных транспортных услуг участникам производственно-сбытовых и логистических цепочек. Необходимы также эффективная оперативная связуемость и, что особенно важно, продуктивные трансграничных грузовые операции. С точки зрения производственно-сбытовых цепочек предпочтение следует отдавать стратегии мультимодальности, так как она позволяет оптимизировать затраты, и ввиду возможной передачи негативных последствий по всей производственно-сбытовой цепочке, стимулирует более активное взаимодействие между участниками, более широкое использование технологий и более тесное сотрудничество между частным и государственным секторами в устранении причин неэффективности [1].

Распространение коронавирусной инфекции нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Так, 7 апреля крупные международные организации: Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта – опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений [2]. В такой ситуации непрерывность и прочность цепочек поставок на мультимодальных маршрутах, так распространенных в последние годы, стало одним из приоритетных направлений в транспортном секторе.

Основные мероприятия, принятые в упрощения процедур трансграничных мультимодальных перевозок в рамках мер реагирования на COVID-19 оказали смягчающее воздействие, однако региональное сотрудничество является наиболее эффективным средством реагирования во время кризиса и после него. В связи с этим для региональной связуемости возможно осуществление таких мер, как:

1. создание централизованного источника информации о национальных мерах, затрагивающих региональные транспортные связи;



**Рис. 1.1. Общие меры реагирования для эффективного регионального сотрудничества**

2. разработка рекомендаций по стандартизированным процедурам и формальностям трансграничных грузовых перевозок в особых обстоятельствах, таких как пандемии;

3. рассмотрение региональных или субрегиональных механизмов осуществления совместных коллективных действий, таких как создание «зеленых» полос или коридоров, взаимное признание транспортных документов.

Воздействие пандемии на сектор международных грузовых перевозок в полной мере еще предстоит оценить. Оно значительно различается по регионам и странам и сильно варьируется в зависимости от сегмента отрасли грузовых перевозок (см. таблицу №1).

Таблица 1

Влияние пандемии коронавирусного заболевания на грузовые перевозки в мировом масштабе по состоянию на середину июня 2020 года

Транспортный подсектор	Услуги	Мобильность	Финансовые расходы	Спрос на экспедирование грузов
Грузовые перевозки автотранспортом	Внутренние	Отрицательное или неоднородное	Отрицательное	Отрицательное или неоднородное
	Международные			
Грузовые перевозки железнодорожным транспортом	Внутренние	Отрицательное, нейтральное или положительное		
	Международные			
Грузовые перевозки авиатранспортом	Перевозка грузов в багажных отделениях пассажирских самолетов	Отрицательное на большинстве маршрутов и нейтральное или положительное на некоторых маршрутах		Очень отрицательное
	Только груз			Положительное
Грузовые перевозки морским транспортом	Лайнер ближнего плавания	Отрицательное или очень отрицательное		Отрицательное или неоднородное
	Лайнер дальнего плавания			

Источник: ESCAP calculations based on an updated presentation of Lauri Ojala, “The fall and rise of freight transport during the coronavirus pandemic”, given during an International Transport Forum webinar on 23 June 2020.





При всем негативном воздействии пандемия продемонстрировала существование потенциала для более сбалансированного и устойчивого распределения грузовых перевозок по видам транспорта, поскольку возросло значение железнодорожных перевозок, которые позволили компенсировать перебои в автомобильном сообщении. Таким образом, для железнодорожного транспорта открываются новые перспективы. Например, благодаря налаживанию сотрудничества Узбекистана с другими странами на новом уровне расширяются возможности развития грузоперевозок, совершенствуются существующие и открываются новые экспортные, импортные и транзитные коридоры, а также развиваются новые международные мультимодальные маршруты с применением гибких тарифов. Все большую популярность приобретают контейнерные перевозки, которые до настоящего времени не были востребованы в той мере, чтобы стать основной категорией перевозочной тары при мультимодальных схемах следования. Так, в марте и апреле текущего года отправлены грузы из Узбекистана по новым мультимодальным маршрутам через Баку–Тбилиси–Карс. Подобные грузоперевозки имеют еженедельный характер. Помимо Турции, аналогичные маршрутные поезда планируются также в Россию, государства Европейского союза, Китай и другие азиатские страны [3].

Подводя итог, стоит отметить, что правительствами всех стран разрабатывается и внедряется пакет антикризисных мер, направленных на восстановление как транспортного сектора в целом, так и мультимодальных перевозок. Министерству транспорта Президентом РУз поставлены задачи:

Поэтому на совещании под председательством Президента 25 мая перед Министерством транспорта поставлены задачи по обеспечению устойчивого развития отрасли, основными из которых являются:

1. налаживание выхода на рынок мультимодальных грузовых перевозок по маршруту Европа - Китай;
2. поддержка предприятий, осуществляющих международные перевозки грузовым автотранспортом в составе мультимодального сообщения.

#### **Список использованных источников:**

1. Alan McKinnon, “Balancing efficiency and resilience in multimodal supply chains”, International Transport Forum Discussion Papers (Paris, Organization for Economic Cooperation and Development/International Transport Forum, 2018).
2. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>
3. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 30.03.2020. Available at: [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18315/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18315/).



## ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ПЕРСОНАЛА НА УЧЕБНО-ПРАКТИЧЕСКОМ КОМБИНАТЕ ООО «DSK BINOKOR»

**А. Б. Салиев**, директор учебно-практического  
комбината ООО «DSK BINOKOR».

У.Т. Юсупов, доцент кафедры  
«Здания и сооружения» ТАСИ.  
e.mail: pgs9111@mail.ru

**Н. А. Садикова**, Зам. Директора учебно-практического  
комбината ООО «DSK BINOKOR».  
по практическим занятиям

**Г.Р.Ташмухамедова**, методист учебно-практического  
комбината ООО «DSK BINOKOR».

**Аннотация:** В статье рассмотрено формирование системы профессионального обучения персонала как самого важного средства достижения стратегических целей предприятия.

**Ключевые слова:** стратегическая цель, развитие персонала, профессиональное обучение персонала, аттестация персонала, сертификация персонала, формирование резерва руководителей, методы обучения на рабочем месте, методы обучения вне рабочего места.

21 августа 2020 года ООО «DSK BINOKOR» посетил Президент Республики Узбекистан Мирзиёев Ш. М. По результатам посещения Президент предложил на базе ООО «DSK BINOKOR» создать учебно-практический комбинат для повышения знания и квалификаций рабочих и инженерно-технического персонала, целью которого является освоение новой современной техники, технологии и безопасное их эксплуатация.

На основе этого предложения подготовлены учебный план, учебные программы и учебные пособия. Получены лицензии 5 октября 2020 года по профессиональной подготовке рабочих по 8 направлениям.

Для обучения приглашены опытные ученые преподаватели из престижных ВУЗов столицы, Ташкентского архитектурно-строительного института и Ташкентского Государственного технического университета. 1 декабря 2020 года начался учебный процесс.

Развитие персонала является важнейшим условием успешного функционирования любого предприятия. Это особенно актуально в современных условиях, когда развитие научно-технического прогресса значительно убыстряет процесс устаревания профессиональных знаний, навыков и умений[1]. Поэтому организация профессионального обучения персонала стала одной из основных функций управления персоналом предприятия такой сложной системы. Обучение персонала является важным средством достижения стратегических целей предприятия. Успех на пути реализации стратегических целей предприятия во многом зависит, в какой степени персонал осведомлен о содержании стратегических целей и насколько он подготовлен к работе по их достижению. Необходимость быстрых изменений структуры и принципов управления, повышение способности организации к выживанию в условиях конкурентной борьбы требует перехода к выработке долгосрочных стратегий развития предприятия. Реализация этих стратегий требует более высокого уровня профессиональной подготовки как руководителей, так и рядового персонала[2]. Место развития персонала в общей системе кадрового обеспечения организации можно увидеть на схеме 1.

Работая на предприятии, сотрудник постоянно должен повышать уровень своего образования, осваивая теоретическую часть профессии и приобретая практические навыки. Посредством обучения развивается трудовой потенциал персонала.

Система профессионального развития персонала на предприятии направлена на приведение уровня квалификации работников в соответствие с требованиями производства, оптимальное удовлетворение личных интересов работников, связанных с самореализацией, повышение эффективности их труда, обеспечения на этой основе конкурентоспособности.

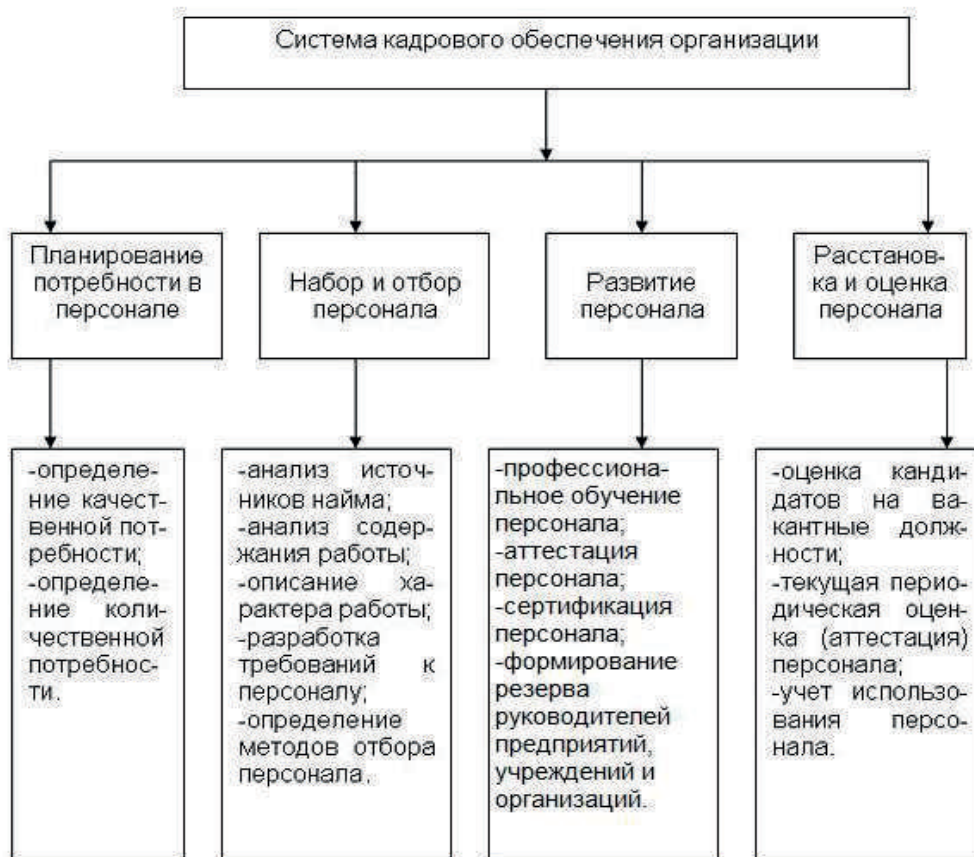
Система включает в себя:

- профессиональное обучение персонала;



- аттестацию персонала, который согласно с классификацией профессий принадлежит к соответствующим профессионально-должностным категориям;
- сертификацию персонала;
- формирование резерва руководителей предприятий, учреждений и организаций.

Под профессиональным обучением понимается любая деятельность, которая проводится для развития и поддержки ключевых компетенций персонала, нужных для выполнения работы в настоящее время, или для развития потенциала персонала, необходимого для выполнения работы в будущем. Профессиональное обучение – процесс непосредственной передачи новых профессиональных навыков и (или) знаний сотрудникам организации.



**Схема 1.** Система кадрового обеспечения организации

В современных организациях профессиональное обучение представляет собой комплексный непрерывный процесс[3]. Вторым этапом профессионального развития является аттестация, которая осуществляется по приказу (распоряжению) руководителя, которым утверждается состав аттестационной комиссии, график ее проведения, что доводится до сведения работников не позже чем за два месяца до проведения аттестации. В зависимости от количества работников и специфики производства может образовываться несколько комиссий. Следующим этапом системы профессионального обучения персонала на предприятии является сертификация персонала, которая проводится с целью:

- создания благоприятных условий для успешной деятельности предприятия на внутреннем и внешнем рынке, а также для участия в международном экономическом и научно-техническом сотрудничестве и международной торговле за счет выпуска конкурентоспособной продукции или предоставления качественных услуг на основе высокой квалификации персонала.

Существует огромное количество методов развития профессиональных знаний и навыков. Все они могут быть разделены на две большие группы – обучение непосредственно на рабочем месте и обучение вне рабочего места. Основными методами обучения на рабочем месте являются: инструктаж, ротация, ученичество и наставничество.

1. Инструктаж представляет собой разъяснение и демонстрацию приемов работы



непосредственно на рабочем месте и может проводиться как сотрудником, давно выполняющим данные функции, так и специально подготовленным инструктором. Инструктаж, как правило, ограничен во времени, ориентирован на освоение конкретных операций или процедур, входящих в круг профессиональных обязанностей обучающего. Инструктаж на рабочем месте является недорогим и эффективным средством развития простых технических навыков, поэтому он столь широко используется на всех уровнях современных организаций.

2. Ротация представляет собой метод самостоятельного обучения, при котором сотрудник временно перемещается на другую должность с целью приобретения новых навыков. Ротация широко применяется предприятиями, требующими от работников поливалентной квалификации, т.е. владения несколькими профессиями. Помимо чисто обучающего эффекта ротация оказывает положительное влияние на мотивацию сотрудника, помогает преодолевать стресс, вызываемый однообразными производственными функциями, расширяет социальные контакты на рабочем месте. Вместе с названными достоинствами ротация обладает одним серьезным недостатком, который необходимо учитывать при планировании профессионального обучения – высокими издержками, связанными с потерей производительности при перемещении работника с одной должности на другую.

3. Ученичество и наставничество (коачинг) являются традиционными методами профессионального обучения с древних времен, работая рядом с мастером, молодые рабочие изучали профессию. Этот метод широко распространен там, где практический опыт играет исключительную роль в подготовке специалистов, что повсеместно прослеживается в авиации. Однако современные ученики не обязательно проводят все свое время, наблюдая за тем, как работает наставник, и, оказывая ему помощь, они могут занимать ответственные должности и работать самостоятельно. Их ученичество заключается в наличии более опытного человека, постоянно следящего за их развитием, оказывающего помощь советами, подсказками и т.д. Данный метод требует особой подготовки и склада характера от наставника, которым практически невозможно стать по распоряжению сверху.

Обучение на рабочем месте отличается своей практической направленностью, непосредственной связью с производственными функциями сотрудника, предоставляет, как правило, значительные возможности для повторения и закрепления вновь изученного. В этом смысле данный вид обучения является оптимальным для выработки навыков, требуемых для выполнения текущих производственных задач. В то же время такое обучение часто бывает слишком специальным для развития потенциала сотрудника, формирования принципиально новых поведенческих и профессиональных компетенций, поскольку не дает ему возможности абстрагироваться от сегодняшней ситуации на рабочем месте и выйти за рамки традиционного поведения. Для достижения таких целей более эффективны программы обучения вне рабочего места.

#### Список литературы

1. Александрова Н.А., Васильцова Л.И., Воронин Б.А. Управление персоналом: учебное пособие / Н.А. Александрова и др. – Екатеринбург: УрГСХА, 2016.
2. Армстронг М. Стратегическое управление человеческими ресурсами М. Армстронг – М.: ИНФРА-М, 2019.
3. Магура М.И., Курбатова М.Б. Обучение персонала как конкурентное преимущество / М.И. Магура и др. // Управление персоналом. – 2014.





## NOAN'ANAVIY ENERGIYA MANBALARIDAN FOYDALANISHNING KELAJAK ISTIQBOLLARI.

**Qodirov Jobir Ro'zimamatovich**, Bux DU  
"Fizika-matematika" fakulteti tayanch doktoranti  
PhD qodirov.jobir@mail.ru

**Hakimova Sabina Shamsiddin qizi**, Toshkent  
Irrigatsiya va qishloq xo'jaligini mexanizatsiyalash  
muhandislari institute Buxoro filiali asistenti

**Annotatsiya:** Sanoatning rivojlanishi, aholi sonining ortib borishi bilan bir qatorda turli energiya manbalaridan, jumladan noan'anaviy energiya manbalaridan samarali foydalanish borasida dunyo miqyosida keng miqyosda ilmiy tadqiqot ishlari olib borilmoqda.

**Kalit so'zlar:** quyosh, quyosh energiyasi, quyosh suv isitgichlari, quyosh konsentratorlari.

Bu ishlarning natijasi sifatida 2010 yilning oxiriga borib yirik avtokontsernlar elektrda yuradigan avtomobillar ishlab chiqarishni yo'lga qo'ygan bo'lsa, Isroilda ularni energiya bilan ta'minlovchi shoxobchalar qurish rejalashtirilgan. Avstraliya hukumati esa dunyoda eng yirik, quvvati 1000 megavattga teng quyosh elektrostansiyasini barpo qilish rejasini oshkor qildi. Birgina Evrohududga kiruvchi davlatlar muqobil energotexnologiyalarni ishlab chiqarishga ketadigan xarajatlarni yiliga 8 milliard yevroga ko'paytirishni rejalashtirmoqda. AQShda 2008 yilda ishga tushirilgan energetik qurilmalarning 40 foizini shamol stantsiyalari tashkil etganligi ahamiyatga molik.

Hozirgi paytda aholini toza ichimlik suvi bilan ta'minlash jahon miqyosidagi dolzarb masalalardan biri bo'lmoqda. Jahonning 40 dan ortiq mamlakatlari toza ichimlik suviga bo'lgan ehtiyoji faqat aholi uchunгина emas, balki barcha sanoat korxonalari uchun ham kundalik hayotda talab qilinadi. 2005 yilda dengiz suvini chuchuklashtirish hajmi 7 milliard so'mni tashkil etgan bo'lsa, BMT ma'lumotlariga ko'ra 2025 yilda toza suv taqchilligi yiliga 2 trln m<sup>3</sup> ga ko'payadi. Sho'rsizlantirilgan suvning asosiy iste'molchilari Yaqin sharq (umumiy hajmning 70 foizi), Evropa (9,9 foiz), AQSh (7,4 foiz), Afrika (6,3 foiz) va Osiyo (5,8 foiz) dir. Sho'r suvni chuchuk suvga aylantirish, undan talab va ehtiyoj uchun foydalanish Respublikamizning Qoraqalpog'iston, Xorazm, Buxoro viloyatlarining bir qator tumanlari, shuningdek, Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarining cho'l zonalari uchun samarali foydalanish shu kunning dolzarb muammolaridandir. Ammo bu mintaqalarning aholisini toza ichimlik suvi bilan ta'minlashdagi muammolardan biri yerlik aholining kam qismi tarqoq, markazlashgan aholi punktlaridan uzoqda joylashgan bo'lsa, ikkinchidan bunday aholi yashaydigan joylar markazlashgan suv va elektr ta'minotidan ham uzoqda joylashganligidir.

Bunday mintaqalardagi aholini toza ichimlik suvi bilan ta'minlashning muhim omillaridan biri sho'r suvni chuchuk suvga aylantirib beradigan va qo'shimcha yoqilg'i-energiya talab etmaydigan quyosh suv chuchitgichlarini ishlab chiqish, joylarda sinovdan o'tkazib joriy etishdir.

Mavjud qurilmalar va ularning ishlash metodlariga oid tahlillar shuni ko'rsatadiki, suv chuchitgich qurilmalar odatda issiqlik metodi asosida ishlaydi. Ammo bunday qurilmalar ko'p miqdordagi yoqilg'i-energiya sarf etilishini talab qiladi. Toza suv olish muammosidan tashqari, yoqilg'i-energiya resurslaridan foydalanishdagi muammolar ham asosiy o'rin tutadi. Shu sababli, sho'r suvni chuchuk suvga aylantirib beruvchi qurilmalar uchun noan'anaviy energiya manbalaridan biri bo'lgan quyosh energiyasidan samarali foydalanishga to'g'ri keladi. Bu ishni amalga oshirishdagi asosiy maqsad – optimal teplotexnik va ishlab chiqarishga joriy qilish jarayoni qulay, yengil, iqtisodiy jihatdan kamsarf bo'lgan plyonkali parnik tipidagi quyosh suv chuchitgichining tajriba varianti loyihasini ishlab chiqish, qurish va sinovdan o'tkazishdir. Bu qurilmada maksimal darajada sho'r suvni qo'shimcha quyosh kollektori yordamida issiqlik berish yo'li bilan intensiv suv bug'lanishini yuzaga keltirish va shu asosda qurilmaning samaradorligini oshirish nazarda tutiladi. Bunda quyidagi vazifalarni ketma-ket bajarishga to'g'ri keladi:

1. Qo'shimcha isitgich priyomnikli parnik tipidagi quyosh suv chuchitgichining loyihasini ishlab chiqish va tajriba variantini qurib sinovdan o'tkazish.

2. Qurilmaning teplotexnik va teplofizik xarakteristikasini o'rganish, sho'r suvni chuchitish jarayonidagi issiqlik almashinuvining hamda tiniq yuzada hosil bo'ladigan tomchi qatlamidagi



massa almashinuvining samaradorlik darajasini aniqlash.

3. Geliosuvchuchitgichdagi issiqlik almashinuv jarayonlarini oʻrganish uchun matematik model ishlab chiqish va u bilan qoʻshimcha isitish kollektori yordamida qurilmaning samaradorligini oshirish hamda kondensatsiya hosil boʻlish jarayonlarini muvofiqlashtirish.

4. Qoʻshimcha isitish kollektorli suv chuchitish qurilmasida sodir boʻladigan bugʻ-havo, kondensatsiya massa almashinuvi jarayonida samarali issiqlik almashinuvini sonli usullarda hisoblash.

**Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Р.Р.Авезов, А.Ю.Орлов. «Солнечные системы отопления и горячего водоснабжения». Т., «Фан», 1988. с.282.

2. Р.А.Захидов. «Эффективность солнечной энергетики». Гелиотехника. 1994. с.62.

3. В.Е.Хайридинов, Т.А.Содиқов, В.Н.Нуриддинов. “Oʻrta maktab fizika kursida geliotexnika materiallaridan foydalanish”. Т., “Oʻqituvchi”, 1995. 231 bet.

4. Т.А.Содиқов, В.Е.Хайридинов. “Quyosh energiyasini akkumulyatsiyalash”. –Т., “Fan”, 1986. 55-bet.



## АКТУАЛЬНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА УРОКАХ РУССКОГО ЯЗЫКА И ЛИТЕРАТУРЫ

**Рахматуллин Тимур Равильевич**

учитель русского языка и литературы школы №7

**Рахматуллина Ильмира Равильевна**

учитель русского языка и литературы школы № 4

**Аннотация:** в статье освещаются позитивные изменения, происходящие в системе образования в жизни нашего общества, эффективность использования современных цифровых технологий в этом процессе. Кроме того, важность применения цифровых технологий в образовательном процессе раскрывается на примере русского языка и литературы.

**Ключевые слова:** народное образование, современное образование, цифровая школа, цифровые технологии, электронный ресурс, электронные упражнения, диктант, игры, знания, умение, квалификация, творческие способности и др.

С изменением социально-экономической и политической жизни нашей страны, а также с усовершенствованием системы народного образования встает вопрос о внедрении еще более качественного уровня преподавания в общеобразовательных учреждениях. Современному обществу необходимы

высококультурные личности, в совершенстве владеющие всеми речевыми формами языковой коммуникации, как на родном, так и на русском языке. В связи с этим считаю, что преподавание русского языка в традиционном формате уже недостаточно

Наступила эпоха смешанного обучения. Учителей призывают использовать электронные ресурсы. Думаю, что цифровая школа - наше будущее. И что-то мне подсказывает, что многие преподаватели за неумением рационально использовать эти ресурсы будут попросту терять время урока. Очень хочется помочь таким учителям, потому что есть эффективные компьютерные упражнения для уроков русского и литературы. Электронные упражнения не дадут должного эффекта, если преподаватель не понимает, что и зачем он использует. Давайте разберёмся, зачем использовать компьютерные технологии при изучении гуманитарных предметов.

**С какой же целью можно использовать электронные упражнения на уроках русского языка и литературы?**

Во-первых, создание мотивации (ученики получают интересные разнообразные задания в том виде, к которому они привыкли).

Во-вторых, повышается качество образования для всех (возможность распространения опыта передовых учителей и использования в любой школе материалов лучших специалистов).

В-третьих, доступность без посещения школы (возможность работать с классом во время карантина, возможность удалённо работать с группой детей, находящихся на домашнем обучении).

Большая экономия времени и эффективность, а также формирование универсальных навыков учащихся – все это позволяет говорить об актуальности использования электронных технологий.

**При этом какие возможности, дают цифровые технологии?**

Это и автоматическая проверка (экономия времени преподавателя, возможность задавать на дом тренировочные диктанты), и мультимедийность (возможность вставить в учебник звук, видео, что помогает лучше запомнить материал), и интерактивность (включение в активную работу одновременно всех учеников группы, что даёт экономию времени). Мы работаем в классе и дома. Совместная работа группы над проектом (возможность совместно создавать документы, презентации, видеоролики и т.п. исследовательской группой учащихся). Быстрее обрабатываются ошибки (экономия времени ученика при работе со словарём, экономия времени учителя при анализе ошибок) **Обучение при помощи цифровых технологий на уроках русского языка и литературы** Под использованием цифровых технологий преподаватели пока понимают лишь показ презентаций и обучающих видеороликов, раздачу ссылок на текстовые материалы да компьютерное тестирование. Что



ещё можно сделать?

А вот смотрите: показывать быстро меняющиеся словарные слова для зрительного запоминания каждый урок, предлагать упражнения на сортировку слов, терминов, портретов писателей и т.д. с автоматической проверкой, предлагать упражнения типа «вставь букву» с автоматической проверкой, задавать на дом диктанты с записью диктора и автоматической проверкой, предлагать зрительные диктанты с автоматическим таймером и проверкой, предлагать задания на поиск соответствий (определений и терминов, предложений и схем, слов с одним признаком, названий произведений и писателей), предлагать ученикам самостоятельно создавать подобные упражнения, создавать общий текст со множеством гиперссылок при анализе текста создавать общие презентации, создавать хронологические ленты (история литературы), создавать презентации литературных произведений, создавать слайды с информацией по произведениям и авторам, создавать читательские дневники в блогах, создавать видеоролики по стихам и коротким рассказам, анализировать тексты с помощью компьютерных программ.

Этот перечень можно продолжать и продолжать. Технологии дают возможности, дело за вашей фантазией. Остановимся на некоторых из них. Сколько времени вам потребовалось бы на организацию зрительного диктанта для всего класса без компьютера? Если давать один вариант на всех, надо заранее написать предложение на доске, закрыть его и последить, чтоб на перемене никто не подсмотрел. На уроке открыть доску, засечь время, снова закрыть, собрать листочки для проверки или надеяться на качественную самопроверку. Максимум можно дать 2 таких предложения, потому что укромных мест на доске ровно два (если доска вообще закрывается). Чтобы раздать каждому свой вариант, надо потратить минут пять, а потом следить, чтоб все перевернули листочки и не списывали. В общем, одна возня, поэтому мало кто использует зрительные диктанты, хотя все понимают, что такая работа очень полезна. Автоматизированный зрительный диктант вместе с проверкой занимает не более 2 минут на одну фразу, причём фраз предлагается огромный набор (презентация). Какие сайты можно использовать для создания интерактивных заданий? Казалось бы, как далеки русский язык и информатика! Однако появляется всё больше сервисов, которые позволяют сделать урок русского языка и литературы не только нескучным, современным и технологичным, но и более эффективным.

Самое простое, что нам подарили информационные технологии, - создание презентаций к уроку. Если вы знаете, где брать хорошие иллюстрации, если вы без труда обрабатываете эти иллюстрации, если можете с нуля создать шаблон оформления, и главное (!) - если у вас есть время на эту работу, то вам не нужны какие-то особые программы для создания презентаций к уроку. Достоинства сервиса я вижу в том, что он позволяет работать как индивидуально, так и группой, можно применять в урочной и внеурочной деятельности для учащихся 5 - 11 классов на разных этапах урока.

Создайте вместе с детьми личные орфографические словарики. Для начала добавьте те слова, которые запоминаете в этой четверти. Например, на этой странице подборка из трёх упражнений. Сначала слабый ученик выполняет очень простую задачу: растаскивает карточки по двум полям в соответствии с выделенными буквами. Ребёнок точно справится с таким заданием, получит позитивный опыт и запомнит по ходу дела несколько слов. Затем эти же слова предлагаются в другом порядке и уже с пропущенными буквами. Можно предложить классу проговаривать слова хором. В момент нажатия на карточку появляются пропущенные буквы и ученики могут проверить себя.

На уроках литературы для полного понимания задумки автора текста, образов главных героев мы часто должны заниматься кропотливой рутинной работой. Поэтому каждый раз, подходя к изучению серьёзного произведения, я продумываю, какое же интересное задание можно использовать, чтобы неинтересная работа заиграла другими красками.

Я считаю применение информационных технологий необходимым на уроках русского языка, литературы и объясняю это тем, что они способствуют совершенствованию практических умений и навыков, позволяют эффективно организовать самостоятельную работу и индивидуализировать процесс обучения, повышают интерес к урокам русского языка и литературы, активизируют познавательную деятельность учащихся, осовременивают урок.





### **Список использованной литературы**

1. Акиф Л. М. Проблема формирования познавательной активности учащихся // Вестник ТГПУ, 2012. – №5. – С.197-202.
2. Архипова Н.П. Уроки литературы с применением информационных технологий. Методическое пособие с электронным приложением. - М: Глобус, 2010. – С. 341.
3. Анянова И.В. Современная технология учебного занятия. – Н.Тагил: НТФ ИРРО, 2008. –С. 253.
4. Бахтиярова Е.М. Метод проектов и индивидуальные программы в продуктивном обучении //Школьные технологии. – 2001. – №2. – С.7-12.



## РОЛЬ «СУХИХ ПОРТОВ» В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

**Муминов Сарваржон Ровшан угли**  
Магистр Ташкентского государственного  
транспортного университета,  
Узбекистан. г.Ташкент  
e-mail: Sarvarrm@mail.ru  
тел.99 700 07 77

**Аннотация:** В предлагаемой статье рассмотрены вопросы развития «сухих портов» в цепи мультимодальных перевозок и современной транспортно-логистической системе. Определены факторы, влияющие на эффективное функционирование «сухого порта». Рассмотрены рекомендации по внедрению цифровых решений в работу «сухих портов» для мультимодальных маршрутов.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая инфраструктура, морской порт, «сухой порт», терминальные процессы, мультимодальные терминалы, распределенная система управления «сухого порта».

Развитая транспортно-логистическая инфраструктура играет большую роль в экономическом развитии государств. Использование рациональной и эффективной логистики существенно уменьшает транспортную составляющую в себестоимости перевозимых грузов, что, в свою очередь, влечет за собой увеличение оборотов международной торговли и экономический рост регионов, а также укрепление международных отношений.

При всем многообразии видов транспорта, ключевую роль в торговле играет морской транспорт. На его долю приходится порядка 60% всех международных грузоперевозок. Однако следует учитывать, что при такой загруженности и росте объема международной торговли многие порты не успевают справляться со своими функциями. Поэтому свободная территория «на суше», терминалы, выполняющие или дублирующие функции полноценного морского порта, сформировали такой логистический элемент как «сухой порт».

Само понятие «сухой порт» появилось еще в 80-ых годах прошлого века и было определено Конвенцией ООН 1982 г. как «внутреннего наземного терминала, на который судоводные компании выписывают свои собственные импортные коносаменты на импортные грузы, принимая на себя полную ответственность за цену и состояние, и от которого судоводные компании выдают свои собственные коносаменты для экспортных грузов» [1]. С течением времени и взятием на себя все больших функций «сухой порт» становился аккумулирующим услуги логистическим элементом.

Таким образом, сухой порт — это внутренний сухопутный транспортно-логистический терминал, имеющий прямую связь с морским портом через специально организованную транспортную инфраструктуру с помощью железнодорожного, автомобильного и речного транспорта [2].

В зависимости от выполняемых функций «сухие порты» можно разделить на спутниковые терминалы, грузовые центры и перегрузочные центры. Учитывая, что некоторые терминалы выполняют одновременно несколько функций, это деление можно считать довольно условным.

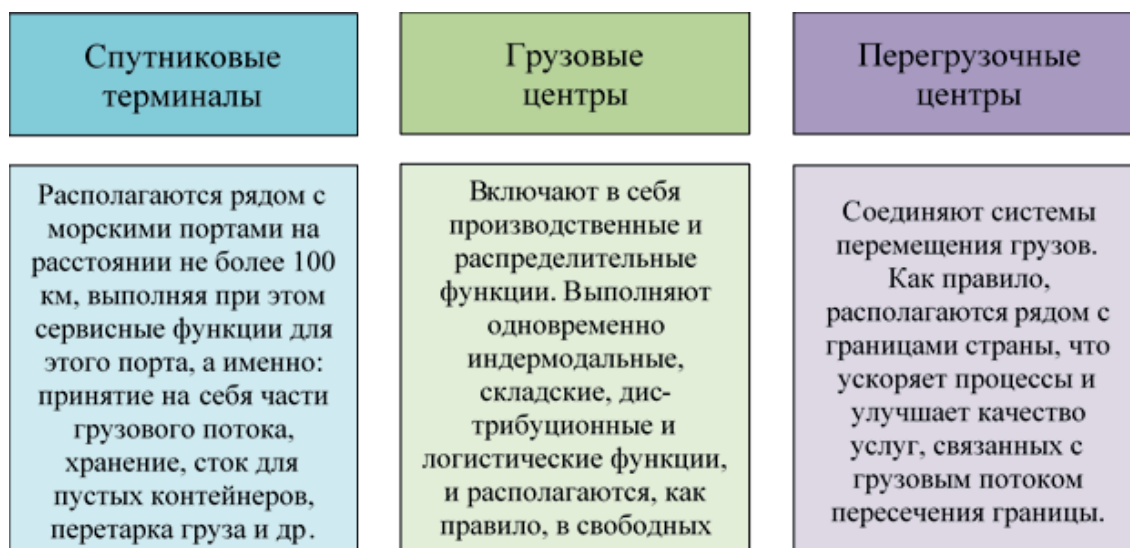


Рис -1. Виды «сухих портов»

Для эффективного функционирования «сухого порта» необходимо выполнение некоторых условий, а именно:

1. соответствующее расположение с доступом к железнодорожным и автодорожным магистралям и т.д.;
2. доступ к густонаселенному, экономически развитому району, в идеале – свободная экономическая зона;
3. наличие большой свободной территории для дальнейшего развития.

Развитие такого современного логистического объекта как «сухой порт» требует применения современных информационных и коммуникационных технологий, цифровых решений и инновационных бизнес-моделей для повышения привлекательности интермодальных и мультимодальных перевозок, а также формирования общерегионального стратегического видения цифровых транспортных коридоров. Одним из популярных цифровых решений в этой области является применение основанных на информационных технологиях систем отслеживания контейнеров и других грузов в реальном времени, которые могут повысить надежность и безопасность грузовых перевозок между сухими и морскими портами, что позволяет упростить таможенные и иные формальности в сухих портах. Для эффективной работы «сухого порта» в цепи мультимодальной перевозки необходимо переоснащение транспортно-логистических центров в цифровые грузовые/контейнерные терминалы.

Современные цифровые технологии, которые могут быть применены в сухих портах и других видах транспортно-логистических терминалов, включают в себя системы поддержки базовой инфраструктуры, а также инструменты для обработки грузов, управления движением, работы с таможенной, обеспечения безопасности и мониторинга энергопотребления [3].

Рекомендации по внедрению цифровых решений в работу «сухих портов» основаны на трех основных принципах:

1. Сухие порты обычно специализируются на перевалке конкретных видов грузов и имеют определенные географические и логистические особенности, которые необходимо учитывать при создании систем цифровизации процессов на терминале.
2. Сухой порт - это точки взаимодействия различных материальных и информационных потоков нескольких субъектов логистических процессов (грузовладельцы, экспедиторы, линейные операторы, перевозчики, государственные органы и т. д.).

При этом есть как непосредственно терминальные процессы, так и действия всех остальных участников. Поэтому система цифровизации процессов в сухом порту должна иметь собственную службу управления, а также выполнять функции универсального инструмента для других участников и органов власти.

3. В перспективе победителями на рынке цифровизации сухих портов будут универсальные системы, которые будут интегрированы с ИТ-системами других участников ло-



гистической цепочки, а не ИТ-системами отдельных терминалов.

Такое объединение со многими коммуникационными системами обеспечит поддержку и создание промышленных стандартов обмена данными и сотрудничества.

Один из способов цифровых решений в мультимодальной логистической цепи - это использование специальной распределенной системы управления (PCY). Также стоит привлечь во внимание упомянутые выше основные принципы и факторы. PCY может стать ключевой системой сети технологической инфраструктуры сухого порта.

PCY сухого порта нацелена на обеспечение всех основных функций по предоставлению логистических услуг, а также комплекса дополнительных функций, связанных с транспортным процессом, требованиями контроля и оптимизацией внутренних процессов сухого порта или сети сухих портов.

Таким образом, согласованность при взаимодействии PCY сухого порта с различными существующими ИТ-системами действительно способна обеспечить новый качественный вид цифрового сервиса – прозрачную расширяемость высокоскоростных грузовых перевозок, что приведет к появлению цифрового мультимодального рынка грузовых перевозок как на внутренних перевозках в регионах действия международных соглашений, так и на мировых маршрутах, включая международные транспортные коридоры.

В результате проектирования, создания и развития PCY сухих портов, интегрированных с железнодорожными цифровыми, автодорожными ИТ и другими системами, большинство участников рынка грузовых мультимодальных перевозок объединяются в единое надежное информационное пространство. В то же время это будет сопровождаться снижением временных и финансовых затрат на организацию грузовых перевозок, что благоприятно влияет на международную торговлю и внешнеэкономические отношения в целом.

**Список использованных источников:**

1. Конвенция ООН по морскому праву. — 1982.
2. Кайгородцев А.А., Русинов И.А. Научная статья «Развитие «сухих портов» в современной транспортно-логистической системе»
3. Материалы сайта <https://www.unescap.org/>





## TARTIBGA SOLINMAGAN PIYODALAR O'TISH JOYIDA XAVFSIZLIKNI OSHIRISH

**Rajabov Elyor Baxtiyorjon o'g'li**

Toshkent Davlat Transport Universiteti Xarakat  
xavfsizligini tashkil etish 576-19 magistranti

**Annotatsiya:** ushbu maqolada tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyida xavfsizlikni oshirish va harakatlanish davomida xavfli vaziyatlarni oldini olish tahlil etilgan.

**Kalit so'zlar:** havdovchi, piyodalar o'tish joyi, chorraha, piyoda.

Haydovchilar uchun harakatlanish davrida eng xavfli bo'lgan joylar – bu piyodalarning o'tish joylari va ularning to'planishi mumkin bo'lgan joylar (teatrlar, savdo do'konlari, muassasalar, tashkilotlar, zavodlar va boshqa shunga o'xshash joylar). Haydovchilar piyodalar to'plangan joylarda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash uchun piyodalarni bosib ketish hodisalari va shu hodisaga olib kelgan sabablarni hamda ko'p uchrab turadigan xavfli holatlarni va bunday holatlarda qanday xatti-harakatlar qilish kerakligini bilishlari kerak. Piyodalar o'tish joylarida avtomobilni xavfsiz boshqarish uchun haydovchi yo'l harakati jarayonida vujudga kelishi mumkin bo'lgan xavfli vaziyatlarni oldindan ko'ra bilishi kerak. Piyodalarning eng ko'p tarqalgan salbiy odatlaridan biri, bu ularning xatti-harakatlarining noma'lumligidir. Yo'l yoqasida to'xtab turgan piyoda to'satdan harakatni orqaga yoki oldinga boshlab yuborishi (har xil tezliklarda) oqibatida ham ko'pgina YTH sodir bo'lishi mumkin. Ko'p hollarda piyodalar chap tarafdin kelayotgan avtomobilni o'tkazib yuborib, zudlik bilan yo'lni kesib o'ta boshlashlari mumkin.

Chorrahalarda xavfsizlik ta'minlanishining eng birinchi sharti yo'l harakati qoidalariga to'liq amal qilishdan iboratdir. Chorrahaga yaqinlashayotgan haydovchi, avvalo, yo'l belgilari va chiziqlariga e'tiborini qaratishi kerak. Chorrahaga haydovchi asosiy yo'ldan kirib kelayotgan bo'lsa, hushyorlikni yo'qotmasligi lozim. Chorrahaga yaqinlashayotganda bulardan tashqari, haydovchi quyidagi qoidalarga amal qilishi kerak, ya'ni orqadagi ko'rish oynasiga qarashi, keyin ogohlantiruvchi ishoralarga va xavfsizlik ta'minlanishiga ishonch hosil qilgach, mo'ljallangan manyovrni bajarishi lozim. Chorrahadan o'tishda quyidagicha xatti-harakatlar amalga oshiriladi: kerakli harakatlanish yo'lagiga o'tish, xavfsiz tezlikni tanlash, o'ngga va chapga qarash, harakat uchun xavf bor bo'lsa, avtomobilni to'xtatishi kerak. Demak, chorrahalaridan o'tishda haydovchiga o'z xatti-harakatlarini quyidagi tartibda amalga oshirishni tavsiya etish mumkin. Haydovchining tartibga solinmagan va solingan chorrahalaridan o'tish tartibi yo'l harakati qoidalarida bayon qilingan. Bu yerda chorrahalarda vujudga kelishi mumkin bo'lgan xavfli vaziyatlar va haydovchilarning amalga oshirishi kerak bo'lgan xatti-harakatlari ko'rib chiqiladi. Chorrahalar harakatining tartibga solinishi yoki solinmaganligi uch turga bo'linadi:

- tartibga solinmagan chorrahalar;
- vaqtincha tartibga solingan chorrahalar;
- tartibga solingan chorrahalar.

Bugungi kunda faqat jadalligi kichik bo'lgan sodda chorrahalaridagina harakatni tartibga solmaslikka ruxsat etiladi. Chorrahada harakatni svetofor yordamida boshqarish shartlarining mezonlari maxsus kurslarda o'rganiladi. Tartibga solinmagan chorrahalarda harakat xavfsizligi va tezlik yonlama ko'rinish masofasiga va chorraha hududini haydovchining ish o'rnidan ko'ruvchanligiga bog'liq bo'ladi.

Chorrahada xavfsiz harakatlanish uchun haydovchi avtomobilning tezligini yonlama ko'rinish masofasiga qarab tanlashi kerak.

### Adabiyotlar:

1. Амбарцумян В.В. и др. Безопасность дорожного движения. Под редакцией чл. корр. РАН, проф. В.Н. Луканина, –М.: Машиностроение, 1997.
2. В.Ф. Бершадский, Н.И. Дудко. Безопасность движения автомобиля.–Минск. «Ураджай», 2001..

**"ЎЗБЕКИСТОНДА ИЛМИЙ-АМАЛИЙ ТАДҚИҚОТЛАР"  
МАВЗУСИДАГИ РЕСПУБЛИКА 27-КЎП ТАРМОҚЛИ  
ИЛМИЙ МАСОФАВИЙ ОНЛАЙН КОНФЕРЕНЦИЯ  
МАТЕРИАЛЛАРИ**

**(16-қисм)**

**Масъул муҳаррир:** Файзиев Шохруд Фармонович  
**Мусаҳҳиҳ:** Файзиев Фаррух Фармонович  
**Саҳифаловчи:** Шахрам Файзиев

Эълон қилиш муддати: 30.04.2021

**Контакт редакций научных журналов. [tadqiqot.uz](http://tadqiqot.uz)**  
ООО Tadqiqot, город Ташкент,  
улица Амира Темура пр.1, дом-2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Тел: (+998-94) 404-0000

**Editorial staff of the journals of [tadqiqot.uz](http://tadqiqot.uz)**  
Tadqiqot LLC The city of Tashkent,  
Amir Temur Street pr.1, House 2.  
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: [info@tadqiqot.uz](mailto:info@tadqiqot.uz)  
Phone: (+998-94) 404-0000