ISSN (E) - 2181-1334

Volume 1, Issue 2, August 2020

UzACADEMIA

ILMIY-USLUBIY JURNALI

НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

SCIENTIFIC-METHODICAL JOURNAL

ACADEMIA SCIENCE

“ACADEMIA SCIENCE” ILMIY-TADQIQOTLAR MARKAZI

UzACADEMIA

ILMIY-USLUBIY JURNALI
НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
SCIENTIFIC-METHODICAL JOURNAL
ISSN (E) – 2181 - 1334

BARCHA SOHALAR BO‘YICHA

VOL 1, ISSUE 2, AUGUST 2020
1 – JILD

Google Scholar

WORLD of JOURNALS

www.academiascience.uz

UzACADEMIA
SCIENTIFIC-METHODICAL JOURNAL
BARCHA SOHALAR BO'YICHA

TAHRIRIYAT

Editor in chief
Eshmatov Gayratjon Marupovich
Executive Secretary
Ravshanjon Abdullayev
He is a history teacher at Baghdad District 8 Secondary School
Preparing for publishing
Khalikov Mukhriddin Tavakkaljon ugli
Fergana State University

Bosh muharrir
Eshmatov G'ayratjon Ma'rupovich
Mas'ul kotib
Ravshanjon Abdullayev
Bag'dod tumani 8-umumiy o'rta ta'lim maktabi tarix fani o'qituvchisi
Nashrga tayyorlovchi
Holiqov Muhriddin Tavakkaljon o'g'li
Farg'ona davlat universiteti

TAHRIR KENGASHI A'ZOLARI

Sultonali Mannopov
O'zbekiston xalq artisti, professor
Eshmetov Izzat Do'simbatovich
O'zbekiston Respublikasi Fanlar akademiyasi, texnika fanlari doktori, professor
Matibaev Taspolat Baltabaevich
Sotsiologiya fanlari doktori (DSc), Professor, Turon FA Akademik
Abdullayev Muzrobjon Gulamovich
Andijon davlat universiteti, professor
Akramova Shahnoza Abrorovna
Milliy gvardiya Xarbiy-texnika instituti Psixologiya va pedagogika kafedrasi mudiri, Pedagogika fanllari doktori, dotsent
Arslanov Sharafutdin Sultanovich
kimyo fanlari doktori, professor
Tuychiyeva Inoyat Ibragimovna
Pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori
Oripov O'rolboy Ahmedovich
Navoiy davlat pedagogika instituti, PhD
Fazliyeva Zebo Kamarbekovna
O'zbekiston davlat Xoreografiya Akademiyasi, dotsent
Azimov Baxtiyor Ganievich
O'zbekiston davlat konservatoriyasi,Pedagogika fanlari nomzodi, dotsent
Xusanova Xayriniso Tayirovna
O'zMU, sotsiologiya fanlari nomzodi, dotsent
Smaylova Gulmari Yuldashevna
QRXTHQTMO hududiy markazi, dotsent
Otaqulov Fozil Sobirovich
FarDU bo'lim boshlig'i
Popov Dmitriy Vladimirovich
Andijon mashinasozlik instituti, filologiya fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)
Raximova Gulchaxra Sobirjonovna
Qo'qon davlat pedagogika instituti, PhD
Umarova Maxliyo Yunusovna
O'zbekiston davlat jahon tillari universiteti, f.f.n, dotsent
Ismoilova Muhayyo Qozoqboyevna
Alisher Navoiy nomidagi Toshkent davlat o'zbek tili va adabiyoti universiteti, filologiya fanlari nomzodi
Toshtemirov Otabek Abidovich
Farg'ona politexnika instituti

MUNDARIJA / TABLE OF CONTENTS / СОДЕРЖАНЫЕ		
1.	Эшонова Салимахон Нишонбек қизи ИМОМАЛИ ҚОРИ ҚУНДУЗИЙ ҲАЁТИ ВА ИЖОДИ	9
2.	Nosirova Gulruh Shavkatovna MAKTAB YOSHIDAGI BOLA UCHUN OTA-ONA - ENG YAQIN HAMKOR	12
3.	Qo‘ziboyeva Lolaxon Saidrasul qizi BADIIY ASARDA USLUB RANG-BARANGLIGI VA IJODKOR MAHORATI	16
4.	Sa’dullayeva Shahnoza Aminboyevna THE IMPORTANCE OF GRAMMAR TRANSLATION METHOD IN TEACHING ENGLISH LANGUAGES TO THE SCHOOLCHILDREN	19
5.	Tuyboyeva Gulnoza Quvondiq qizi YOSHLAR ONGIDA MAFKURAVIY IMMUNITETNI SHAKLLANTIRISHNING ASOSIY OMILLARI	22
6.	Саъдуллаев Бехзод Алишер угли, Хайруллоев Жахонгир Жасур угли РАССМОТРЕН ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «КИТАЙ – КЫРГЫЗСТАН – УЗБЕКИСТАН»	26
7.	Хасанов Шоҳзодбек Мўминжон ўғли $D_{ax}^{\alpha_1} y(x) + p_1 y^{(n)}(x) = f(x)$ КЎРИНИШДАГИ КАСР ТАРТИБЛИ ЧИЗИҚЛИ ОДДИЙ ДИФФЕРЕНЦИАЛ ТЕНГЛАМА УЧУН ЧЕГАРАВИЙ МАСАЛЛАР	30
8.	A.Ayimbetova FIZIKA FANINI O‘QITISH USULINING PREDMETI, VAZIFASI VA TADQIQOT METODLARI	41
9.	Diniyeva Guliston Kurbanbaevna YOG’LARNING TARKIBI, XOSSALARI VA AHAMIYAT. YOG’LARNING SIFAT KO’RSATKICHLARINI ANIQLASH	44
10.	Рахмонқулова Дилшода Муродқўзиевна НЕМИС ҲАРБИЙ ТЕРМИНОЛОГИЯСИНИНГ МИЛЛИЙ ХУСУСИЯТЛАРИ	52
11.	Мамбетова Сайёра Мадраимовна ПРОФЕССИОНАЛ ТАЪЛИМДА ЎҚУВЧИЛАРНИНГ КАМПЕТАЦИЯЛАРИНИ ШАКЛЛАНТИРИШ МЕТОДИКАСИНИ ИНОВАЦИОН ЁНДАШУВЛАР АСОСИДА ТАКОМИЛЛАШТИРИШ	54
12.	Хасанов Шоҳзодбек Мўминжон ўғли КАСР ТАРТИБЛИ ЧИЗИҚЛИ ОДДИЙ БИР ЖИНСЛИ ВА БИР ЖИНСЛИ БЎЛМАГАН ДИФФЕРЕНЦИАЛ ТЕНГЛАМАЛАР УЧУН АРАЛАШ МАСАЛА ВА БИЦАДЗЕ – САМАРСКИЙ МАСАЛАСИ	58
13.	Otajon Dostonov THE ROLE AND IMPORTANCE OF THE MOVING CAMERA, IN-FRAME MONTAGE IN THE FIGURATIVE STRUCTURE OF THE FEATURE FILM	68
14.	Рашидов Фаррух Исмоилович АКЦИЯДОРЛИК ЖАМИЯТЛАРИДА МАРКЕТИНГ СТРАТЕГИЯЛАРИ САМАРАДОРЛИГИНИ БАҲОЛАШ ТИЗИМИНИ ЯРАТИШ	72
15.	Zaynobitdinova Gavharoy Yaqubovna, Rashidova Dildora Gulomovna, TA'LIM TIZIMIDAGI ISLOHOTLAR	80
16.	Mavlyanova Gavhar Baxtiyorovna INSON HAYOTIDA KUMUSH VA KUMUSH SUVI XUSUSIYATLARI	83
17.	Akmal Yoriyevich Ostanov	87

РАССМОТРЕН ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «КИТАЙ – КЫРГЫЗСТАН – УЗБЕКИСТАН»

Саъдуллаев Бехзод Алишер угли
студент Ташкентский государственный технический университет
sba151226@gmail.com

Хайруллоев Жахонгир Жасур угли
студент Ташкентский государственный технический университет
xayrullaevjahongir14@gmail.com

Annotation: *In recent decades, Asia has increasingly become one of the main centers of world trade. For most countries in the region, this process represents an excellent chance to modernize their economies. According to a number of experts, an important role in this case is played by infrastructure projects that are currently being implemented in Central Asian countries, including the construction of the China – Kyrgyzstan – Uzbekistan railway (ZHDKCU). After more than twenty years of discussion of this railway corridor, the project has a real opportunity to come to life.*

Key words: *Asia, railway, China – Kyrgyzstan – Uzbekistan*

Аннотация: *В последние десятилетия Азия стала все больше превращаться в один из основных центров мировой торговли. Для большинства стран региона данный процесс представляет прекрасный шанс для того, чтобы модернизировать свою экономику. Как отмечает ряд специалистов, немаловажную роль в данном случае играют инфраструктурные проекты, которые сегодня реализуются в странах Центральной Азии, в том числе строительство железной дороги по маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ЖДККУ). После более чем двадцати лет обсуждения этого железнодорожного коридора у проекта появилась реальная возможность воплотиться в жизнь.*

Ключевые слова: *Азия, железной дороги, Китай – Кыргызстан – Узбекистан*

Высокие темпы роста Китайской экономики, настоятельно требует рынков сбыта своей продукции. Учитывая это, Китайское Правительство ищет новые пути транспортных коммуникаций для обеспечения выхода в соседние и Европейские страны. Одним из решения данного вопроса обсуждается уже много лет странами участницами, которыми являются Кыргызстан и Узбекистан. Однако стороны еще не пришли к единому соглашению. Несмотря на то, что осуществление этой идеи уже политически созрело, остаются вопросы экономического и технического характера.

Строительство международных транспортных коридоров, соединяющих Азиатско-Тихоокеанский регион и Европейский союз, безусловно, способствует интеграционным процессам, а также стимулирует развитие государств, расположенных вдоль этих маршрутов. Вместе с тем очевидно, что международные транспортные коридоры представляют угрозу малым государствам, так как являются инструментом воздействия или установления конроля над ними. В частности, планы строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан, обсуждаемые уже более 20 лет, могут быть

рассмотрены в данном ключе. В статье анализируются основные вызовы и перспективы для Кыргызской Республики, связанные с реализацией проекта железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан. Кроме того, в статье приводятся результаты реализации в Кыргызстане других международных транспортных проектов. Автор приходит к следующим выводам: 1) строительство железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан послужит импульсом развития транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики, в том числе в контексте выхода из возможной транспортной изоляции; 2) отдельное внимание должно быть уделено вопросам экологизации и безопасности строительства и эксплуатации данной железной дороги.

Предполагаемая протяженность планируемого железнодорожного пути составит 268 км. Он возьмет начало от города Кашгар и через долину Арпа продлится до города Кара-Суу, а далее в Андижан. На рисунке 1 приведён более подробный план железнодорожного направления «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» [1]. Стратегическая значимость этого железнодорожного направления, связывающего страны Евразии, была отмечена еще в девяностые годы. Ее строительство позволит значительно сократить транспортные сообщения Китая и страны Центральной Азии.

Анализ железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан для региона Центральная Азия

Таблица №1

Сильные стороны	**Слабые стороны**
• Транспортно-логистическая связь стран ЦА друг с другом (активизация торговли, туризма и экономического сотрудничества) • Транспортно-логистическая связь стран ЦА с Китаем (выход на рынок КНР, активизация разного вида сотрудничества) • Сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы. • Развитие транспортной инфраструктуры Региона • Создание рабочих мест, связанных со строительством и обслуживанием железной дороги. • Развитие интермодального транспорта и создание транспортно-логистических центров в регионе (что в итоге создаст дополнительные рабочие места для местного населения). • Сильная политическая воля со стороны Кыргызстана, Узбекистана и Китая	• Высокие затраты на строительство железной дороги, связанные с топографией территории • Неопределенность даты строительства проекта • Отсутствие единого утвержденного маршрута (отсутствие межстранового консенсуса на текущий момент) • Текущая политическая ситуация в Кыргызстане (нестабильность ситуации, возможность смены политического курса, например, как результат парламентских выборов в 2021 году) • Вопросы, связанные с механизмом финансирования строительства проекта – деление затрат между участниками проекта • Недостаткивтранспарентности управления железной дорогой, в том числе неясность наличия договоренностей, касающихся управления и содержания дороги со стороны стран - пользователей данного коридора (так называемое Соглашение о совместном выполнении обязательств между Кыргызстаном, Узбекистаном и Китаем).
Возможности	
• Интеграция региона в глобальную транспортную систему (выход региона в	

Европу, к морю) – рост значение региона как потенциального логистического хаба в Евразии	

Железная дорога может служить как импульс для широкого развития экономики как отдельно для Кыргызстана и Узбекистана, а также развитие кыргызско-узбекских экономических отношений. Далее проект интегрирует регион с международной транспортной системой, при этом естественно становится альтернативой для международных маршрутов, идущих через другую страну региона – Казахстан.

В настоящее время функционирует несколько путей транспортировки грузов из Китая в Европу. Первый маршрут – Транссибирская магистраль, построенная еще в царской России, которая давно не справляется с возросшим объемом грузооборота. Как отмечают российские специалисты, назрела крайняя необходимость в реконструкции данной магистрали.

Эксперты неоднократно указывали, что железнодорожная линия «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» после вступления в строй соединит кратчайшим путем Китай со странами Европы и Ближнего Востока. По сравнению с действующими маршрутами расстояние сократится на 900 километров, время доставки грузов – на 7–8 дней. Перспективность данного проекта демонстрирует уже налаженный автокоридор «Кашгар – Иркештам–Ош–Андижан–Ташкент», который позволил автоперевозчикам из Центральной Азии более коротким путем выходить на Китай.

Рис. 1. Один из вариантов магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

Вторым все более значимым в последние годы маршрутом становится железная дорога, идущая из Китая через СЭЗ «Хоргос» вблизи казахстано-китайской границы и далее в Россию, Белоруссию и Польшу. При этом переходы Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос, в настоящее время являются звеньями Трансазиатского сухопутного транспортного коридора и задействованы для продвижения грузопотоков Европа – Китай – ЮВА, Центральная Азия – Китай – ЮВА [2].

В условиях уменьшения объемов перевозок железными дорогами, АО «Узбекистон темир йуллари» принимались меры по привлечению дополнительного транзитного грузопотока. Этой проблеме в Узбекистане уделялось большое внимание,

что определило попытки руководства страны договорится с соседними странами о строительстве железнодорожной линии Узбекистан – Кыргызстан – Китай. Также большую заинтересованность в строительстве новой железнодорожной линии проявили Туркменистан, Таджикистан, Азербайджан, Иран и Афганистан.

Исходя из вышесказанного, в дальнейшем необходимо решить следующие задачи:

-анализ существующего состояния элемента железнодорожного участка проходящая по территории Узбекистана;

-краткий анализ научных исследований;

-анализ существующих и перспективных объёмов;

-разработка предложений способов увеличение провозной способности исследуемого участка.

Список использованной литературы:

1. Официальный сайт АБРЛ [Электронный ресурс] – Ассоциация по развитию бизнес логистики – Режим доступа: http://www.adbl.uz

2. Официальный сайт железной дороги Узбекистан [Электронный ресурс] – АО «Ўзбекистон темир йуллари» – Режим доступа: http://www.uzrailway.uz

Literature:

1. Official website of ABRL [Electronic resource] - Association for the development of business logistics-access Mode: http://www.adbl.uz

2. Official website of the railway of Uzbekistan [Electronic resource] - JSC "O'zbekiston temir yo'llari" - access Mode: http://www.uzrailway.uz