

Journal of New Century Innovations

VOLUME

7

ISSUE-7



Journal of new century innovations

Exact and natural sciences

Pedagogical sciences

Social sciences and humanities

Engineering and Medical Sciences

AREAS



Google Scholar



WSRjournal.com



**JOURNAL OF NEW CENTURY
INNOVATIONS
IN ALL AREAS**



AHOLINING TRANSPORTDA HARAKATLANISHI

A.R.Normirzaev t.f.n., dotsent, O.Qodirova talaba.

Namangan muxandislik-qurilish instituti. Tel.:+998913624409

Annotatsiya

Maqolada shahar yo'lovchi tashish muammolari va ularni bartaraf etish choratadbirlari to'g'risida ma'lumotlar keltirilgan. Unga ko'ra shaharda yo'lovchilar oqimini xududlardagi transport vositalarini kishi boshiga ko'ra taqsimlanishi so'lovchi oqimiga ta'siri ko'rib chiqilgan. Yirik shaharlar aholisiga transport xizmati ko'rsatishni tashkil etishdagi muammolardan biri bu shaxsiy avtomashinaning shaxsiy va jamoat transporti o'rtasida tashish ishlarini taqsimlashdagi rolini ahamiyatiga qaratilgan izlanishlardir

Kalit so'zlar: transport, avtobus, yo'lovchi, tashish, foydalanish shahsiy transport, jamoat transporti, harakat

Аннотация

В статье представлена информация о проблемах городского пассажирского транспорта и мерах по их решению. По вопросу рассматривается влияние пассажиропотока в городе на подушевое распределение автотранспорта в регионах. Одной из проблем организации транспортного обслуживания населения крупных городов является изучение роли личных автомобилей в распределении транспорта между личным и общественным транспортом.

Ключевые слова: транспорт, автобус, пассажир, перевозка, использование личного транспорта, общественный транспорт, движение.

Annotation

The article provides information about the problems of urban passenger transport and measures to address them. On the issue, the influence of passenger traffic in the city on the per capita distribution of vehicles in the regions is considered. One of the problems of organizing transport services for the population of large cities is the study

of the role of private cars in the distribution of transport between private and public transport.

Key words: transport, bus, passenger, transportation, use of personal transport, public transport, movement.

Aholining harakatchanligi murakkab va bir ma'noli hodisadan uzoqdir. Zamonaviy shaharlar muhim hududiy tuzilmalar bo'lib, vaqt va energiyani tejash uchun aholi harakatining bir qismi transport orqali amalga oshirilishi kerak.

Shaharlarda ko'p sonli aholining to'planishi turli xil transport turlarini ishlab chiqish, ularning tashish qobiliyatini doimiy ravishda oshirish zaruriyatiga olib keladi. Shaharlarda yo'lovchilarni tashish umumiy va shaxsiy (yakka tartibdagi) transportda amalga oshiriladi. Jamoat va shaxsiy (xususiy) transportni aniqlash juda qiyin. Yaponiyada shaxsiy transportga nafaqat shaxsiy avtomobillar, balki maktab avtobuslari, tashkilotlarning avtotransport vositalari va taksilar kiradi [1,2,3,4,5,6].

SSSRda avtobus parking yarmi katta miqdordagi yo'lovchi tashishni amalga oshiruvchi bo'limlarga tegishli edi, ammo umumiy shahar yo'lovchi transportiga tegishli emas edi.

Ba'zi mamlakatlarda barcha transport vositalari ikkiga emas, balki uchta guruhga bo'lingan:

- umumiy foydalanish uchun qisman berilgan yo'lovchi shahar jamoat transporti, shuningdek korxonalar transporti;
- faqat maktab o'quvchilari, korxonalar va boshqalar foydalanadigan avtobuslar va avtomashinalar;
- oilalarni individual tashish [5].

Shaxsiy (individual) transport deganda aholining xususiy mulki bo'lgan va ijaraga ishlatilmaydigan avtotransport tushunilishi kerak.

Notijorat yo'lovchi tashish transporti - ishlab chiqarishning texnologik jarayonlarini ta'minlash uchun yuridik shaxs yoki tadbirkorning o'z xodimlarini tashiydigan transport.

Umumiy foydalanishdagi yo'lovchi transporti — davlat (shahar) korxonalari,

turli aksiyadorlik jamiyatlari va xususiy mulkchilikda bo'lgan, yo'lovchi tashish huquqi uchun litsenziya olingan transport.

Yirik shaharlar aholisiga transport xizmati ko'rsatishni tashkil etishdagi muammolardan biri bu shaxsiy avtomashinaning shaxsiy va jamoat transporti o'rtasida tashish ishlarini taqsimlashdagi rolini aniqlashdir.

Yakka tartibdagi avtomobil jamoat transportiga nisbatan bir qator afzalliklarga ega.

Shaharlarda sayohatlar uchun yengil avtomashinalardan foydalanishning asosiy afzalliklari jamoat transporti, harakat tezligi, qulaylik va eshikma-eshik sayohatiga nisbatan kattaroqdir [2,7,8,9,10,11,12,13,14].

Qo'shma Shtatlarda barcha sayohatlarning 94,3% shaxsiy transport vositalarida va faqat 5,7% jamoat transportida amalga oshiriladi [15]. Buyuk Britaniyada 87,2% xususiy va 12,8% davlat, Frantsiyada - 94% va 6%, Italiyada - 87% va 13% [5].

Yaponiyada yengil avtomobillar tashish zarur bo'lgan hollarda, yoki eshikma-eshik yoki vaqt kerak bo'lganda qo'llaniladi. Masalan, sayohatchi sotuvchilar jamoat transportidan foydalanmaydi.

Jadvalda. 1. 20-asr oxirida dunyoning ba'zi mamlakatlarida har 1000 aholiga to'g'ri keladigan avtomobillar soni to'g'risidagi ma'lumotlar keltirilgan.

1-jadval

Dunyoning turli mamlakatlarida har 1000 kishiga to'g'ri keladigan avtomobillar soni

№	Strana	Chislo avto na 1000 chelovek
1	San-Marino	1 263 (2013)
2	Monako	899 (2013)
3	Novaya Zelandiya	860 (2018)
4	SShA	838 (2018)
5	Islandiya	824 (2016)

6	Lixtenshteyn	773 (2016)
7	Finlyandiya	752 (2019)
8	Avstraliya	730 (2020)
9	Bruney	721 (2015)
10	Shveysariya	716 (2018)
11	O'zbekiston	87(2021)

Xususiy avtotransportning ko'payishi milliy daromad, aholi daromadlarining o'sishi va harakatlanuvchi tarkibga xizmat ko'rsatish sifatining oshishi bilan izohlanadi. Shaxsiy transportning o'sish sur'ati ortib bormoqda, jamoat transporti esa sekinlashmoqda. Ushbu ikki transport sohasining rivojlanish darajalari o'rtasidagi tafovut kengayib bormoqda. Bu energiyadan samarasiz foydalanishga olib keladi; tirbandlikning shakllanishi va natijada sayohat vaqtining ko'payishi; baxtsiz hodisalarning ko'payishi; atrof-muhit ifloslanishining o'sishi; jamoat transportini rivojlantirish bilan bog'liq mahalliy hokimiyat organlari uchun moliyaviy taqchillikni yaratish, bu xizmatlar sonining qisqarishiga yoki subsidiyalarning kamayishiga olib keladi; yukning ortishi va natijada yo'llarni qurish va saqlash xarajatlarining oshishi [16,17,18,19,20,21,22,23].

Aholining yo'lovchi tashishga bo'lgan ehtiyojlarini qondirishni tashkil etishda individual transportni rivojlantirish yo'nalishi yer balansi, harakat tezligi va shaharlarning rejalashtirish tuzilmasi bilan ziddiyatli bo'ladi.

Harakatlanuvchi tarkib soatiga 80 km tezlikda harakatlanayotganda va yo'lak kengligi 3,5 m bo'lganida bitta yo'lovchi egallagan o'rtacha ko'cha maydoni taxminan: trolleybusda 2,8 m², tramvayda 3,0 m², yengil avtomobilda 3,6 m². - 4,0 m² gacha.

Katta sig'imli harakatlanuvchi tarkibdan foydalanganda ko'chalarning o'tkazuvchanligi oshadi va avtomobillardan foydalanganda 10 barobar kamayadi.

Evropa mamlakatlarida xususiy transport parkining o'sishi, hatto hukumat o'z

ko'lamini kengaytirishni chin dildan xohlasa ham, jamoat transportini rivojlantirish vazifasini juda qiyinlashtirdi.

Shaxsiy transportning ishlashi avtobus parkidan foydalanishni qiyinlashtiradi. Qolaversa, jamoat transporti ham yo'lovchilarini yo'qotmoqda.

Yo'l haqining oshishi shaxsiy avtomashinalarni sotib olish uchun qo'shimcha rag'batlantirishni keltirib chiqaradi, lekin agar tariflar pasaytirilsa, u holda avtomobillarni sotib olish uchun bepul pul miqdori ko'rinishidagi qo'shimcha rag'bat yana paydo bo'ladi.

Ommaviy motorizatsiya aholining ayrim guruhleri harakatchanligi, shu jumladan transport darajasining sezilarli darajada oshishiga va boshqa ijtimoiy yoki yosh guruhlaridagi vaziyatning yomonlashishiga olib keladi. Jamoat transporti xizmatlaridan shaxsiy foydasiga voz kechadigan aholining birinchi guruhini badavlat shaxslardan faol kattalar aholisiga kiritish mumkin.

Hozirgi vaqtda yengil avtomashinalardan keng foydalanish iqtisodiyotga, atrof-muhitga va shaharlar estetikasiga zarar etkaza boshladi. Ommaviy yo'lovchi tashish yo'nalishi faoliyatini takomillashtirish orqali avtomobillardan foydalanishni cheklash g'oyasi etarli bo'lmagan chora bo'lib chiqdi - bu erda avtomobildan foydalanish tanish transport vositasiga aylandi. Rimda o'tkazilgan, jamoat transportida yo'l haqini bekor qilishdan iborat bo'lgan eksperiment jamoat va xususiy transport o'rtasida harakatni qayta taqsimlashga olib kelmadi [5]. Cheklovchi choralar talab qilindi, ular quyidagilarga qaratilgan:

- shahar transport tizimining samaradorligini pasaytiradigan tirbandlikni kamaytirish. Avtomobil egasi o'zlari keltirib chiqaradigan tirbandlik uchun to'lashi mumkin bo'lgan mexanizmlar hali ishlab chiqilmagan. Tiqilish mexanizmlari noma'lum, har bir alohida sayohatning tirbandlikka ta'siri aniq emas. Tezlik soatiga 10 mildan pastga tushganda katta tirbandlik paydo bo'lishini ko'rsatadigan dalillar mavjud [16];

- energiya resurslarini tejash. Jamoat transportida shaharlarda sayohatni oshirish energiya sarfini 20% gacha kamaytirishi mumkin;

- atrof-muhitni ifloslanishdan himoya qilish. Avtomobil shahar havosini

ifloslantiruvchi asosiy manba hisoblanadi. Avtoturargoh narxining oshishi emissiyani 10% dan ko'proq kamaytiradi [16], garchi bu shinalar eskirishining zararli ta'sirini kamaytirmasa ham.

Yengil avtomobillardan foydalanishda qo'llaniladigan cheklovlar turlari juda xilma-xildir. Cheklashning eng to'g'ridan-to'g'ri turi - bu avtomobillar kirishi mumkin bo'lmagan cheklov zonalarini joriy etish (ayrim turdagi avtomashinalarning kirishini taqiqlovchi belgilar, to'siqlar o'rnatish, avtomobillarsiz muhit yaratish maqsadida yo'llarni to'g'ridan-to'g'ri olib tashlash, va boshqalar.). Avtomobilsiz hududni yaratish ^local ruxsati bilan bir yoki bir nechta ko'chalarni tranzit harakati uchun yopish bilan bog'liq bo'lishi mumkin.

Litsenziyalash usuli vaqt yoki makon bo'yicha muayyan Avtotransport vositalariga kirishni cheklaydi. Yo'l harakati nazorati avtomobillar oqimini yo'lning kamroq band bo'lgan qismlariga yo'naltirish orqali avtomobillarning gavjum yo'llarga kirishini cheklaydi. Muayyan yo'llardan ustuvor foydalanish (masalan, faqat avtobuslar yoki yo'lovchilar soni ko'p bo'lgan avtomobillar uchun).

Shaxsiy avtomobillarda sayohat qilish taqiqlangan haftada bir kunni belgilash va hokazo.

2-jadvalda Respublika xududlarida avtomobillar sonini o'zgarishi to'g'risidagi ma'lumotlar keltirilgan.

Ma'lum qilinishicha, 2022 yilning 1 yanvar holatiga respublikada jismoniy shaxslarga tegishli jami yengil avtomobillar soni 3 051 734 tani tashkil etgan. Quyida hududlar kesimida aholiga tegishli yengil avtomobillar soni e'lon qilingan:

2-jadval

Respublika xududlarida avtomobillar sonini

№	Xududlar	Avtomobillar soni
1.	Qoraqalpog'iston	127 034 ta;
2.	Andijon viloyati	206 076 ta;
3.	Buxoro viloyati	196 858 ta;
4.	Jizzax viloyati	85 899 ta;

5.	Qashqadaryo viloyati	242 068 ta;
6.	Navoiy viloyati	89 526 ta;
7.	Namangan viloyati	196 821 ta;
8.	Samarqand viloyati	366 676 ta;
9.	Surxondaryo viloyati	172 485 ta;
10.	Sirdaryo viloyati	60 803 ta;
11.	Toshkent viloyati	307 913 ta;
12.	Farg‘ona viloyati	297 232 ta;
13.	Xorazm viloyati	199 313 ta;
14.	Toshkent shahri	503 030 ta

SNiP ning amaldagi me'yorlari (Ch. P-60-75) kelajak uchun motorizatsiya tezligini nazarda tutadi - 1000 aholiga 150-180 avtomobil, jamoat transporti yuqori darajada rivojlangan.

Ta'kidlash joizki, yengil avtomashinalarning shahar sayohatlari uchun yuqori tezlik va sayohat qulayligi kabi afzalliklari o'z ahamiyatini yo'qota boshladi.

Avtomobilni to'xtash va u erdan olib ketish uchun jamoat transporti bekatiga yaqinlashib, to'xtash joyini tark etishdan ko'ra ko'proq vaqt sarflash kerak.

Blokli taksi tashishning keng rivojlanishi bilan sayohat qulayligining afzalliklari ham yo'qoladi.

Shahar blokidagi yo'lovchi transportida sayohat qulayligini oshirishning zaruriy sharti harakatlanuvchi tarkibning bandligini me'yorga kamaytirishdir - eng yuqori soatlarda har 1 m maydonga uchta tik turgan yo'lovchi. Bu norma sayohat qilish imkoniyatini beradi. barcha yo'lovchilar uchun eng yuqori soatlarda emas, balki uzoq safarlarni amalga oshiruvchi yo'lovchilar uchun o'rindiqlar.

Yakka tartibdagi va jamoat transporti o'rtasidagi optimal nisbatga minimal ijtimoiy xarajatlar bilan transport ehtiyojlarini umumiy e'tirof etilgan miqdoriy darajada qondirish mumkin bo'lganda erishilgan deb hisoblanadi. "Ijtimoiy xarajatlar" deganda nafaqat bir martalik kapital xarajatlar, balki joriy xarajatlar ham tushunilishi kerak.

"Optimal" atamasi rivojlanish darajalari nisbatining qat'iy miqdoriy ta'rifini talab qiladi. Shaxsiy va jamoat transporti o'rtasidagi turli munosabatlarning oqibatlarini milliy iqtisodiyotga ta'siri, iqtisodiy samaradorlik, energiya muammosi, yo'l sig'imi va boshqalar nuqtai nazaridan ko'rib chiqish kerak.

Qayd etish joizki, dunyoda jamoat yo'lovchi transportiga faol burilish kuzatilmoqda. Bu, birinchi navbatda, yirik shaharlarning ekologik muammolari bilan bog'liq, ayniqsa ularning yo'lovchi oqimlari odatda tug'ilgan, qayta taqsimlangan va o'chadigan markaziy qismida.

O'zbekistonda atrof-muhitning ifloslanishi, atrof-muhitga etkazilgan zarar, transport vositalarining harakatlanish va to'xtash vaqtida egallagan shahar maydoni, shovqin va tebranishlarni kamaytirish, texnik xizmat ko'rsatishning past xarajatlari kabi mezonlarga e'tibor berilmagan va berilmayapti. harakatlanuvchi tarkib (xizmat ko'rsatish va texnik xizmat ko'rsatish) va boshqalar. Transport o'z ahamiyatiga ko'ra iqtisodiyotning qishloq xo'jaligi, energetika va boshqa tarmoqlariga qaraganda sezilarli darajada yuqori, chunki jamiyat hayotining barcha elementlarining ishlashi va takror ishlab chiqarilishi to'g'ridan-to'g'ri harakat qilish qobiliyatiga bog'liq. odamlar va tovarlarni ko'chirish [1,7,9,10,18,21,22,23].

Harakatni yakka tartibdagi va jamoat transporti o'rtasida taqsimlashdan kam bo'lmagan muhim muammo - bu harakatni shahar yo'lovchi jamoat transporti turlari (tramvaylar, trolleybuslar, avtobuslar va taksilar) o'rtasida taqsimlashdir. Shahar jamoat transportining har bir turi o'zining afzalliklari va kamchiliklariga ega bo'lib, ular eng samarali va sifatli xizmat ko'rsatishni ta'minlashi kerak. Trafikni maqbul taqsimlash jamiyat manfaatlaridan kelib chiqishi kerak. Shahar yo'lovchi jamoat transporti turlari o'rtasidagi optimal nisbatni aniqlash hozircha mumkin emas, chunki bu optimallikni ko'rsatilayotgan xizmatlar va investitsiyalar hajmiga qarab aniqlash kerak.

Aholi talabidan kelib chiqib, yangi yo'nalishlar ochish, mavjudlarini qayta ko'rib chiqish, avtobus bekatlarini rekonstruksiya qilish, bunga xususiy sektorni jalb qilish zarurligi ta'kidlandi. Bu boradagi chora-tadbirlar ijrosi joylarga chiqqan holda o'rganib borilishi, xalq deputatlari kengashlarida har uch oyda transport tizimi

rahbarlarining hisobotlari eshilib, aniq vazifalar qo'yilishi belgilandi. Sohaga oid qonunlarning bugungi kun talabiga javob bermaydiganlarini takomillashtirish zarurligi qayd etildi [1,13,14,24,25].

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Normirzaev A.R., Tukhtabayev M.A., Mamirov U.X. Implementation of innovative ideas in digitization of the transport sector in Namangan region / Scientific and technical journal of NamIET / NamMTI ilmiy-texnika jurnali. – Namangan: NamMTI, 2021. – 6 (3), – B. 127-132.

2. Tokhtaboyev M.A., Mekhmonaliyev I., Mamasoliyev Kh.O. (2021). Establishment of intercity transportation system. *Obrazovanie i nauka v XXI veke*. – Kemerovo, 13(3), – S. 770-773.

3. To'xtaboyev M.A., Tumanbayeva B. Shorrahadagi transport va piyoda harakatlanishini o'rganish. *Transport i logistika: Sifrovые texnologii v razvitii transportno-tranzitnogo potentsiala respubliki: Sbornik materialov Respublikanskoy nauchno-texnicheskoy konferensii*. – Toshkent: 2021. – B. 1069-1073.

4. Tukhtabayev M.A., Nuriddinov A.D., Tumanbayeva B.I. Transport and pedestrian traffic at intersection of j.manguberdi and go'zal narrow streets / Scientific and technical journal of NamIET / NamMTI ilmiy-texnika jurnali. – Namangan: NamMTI, 2021. – 6 (3), – B. 221-228.

5. Тарский И. Фактор времени в транспортном процессе. - М.: Транспорт, 1979. - 308 с.

6. To'xtaboyev M., Ataxanov X. Hakimov R. Shorrahaldagi tirbandlikni oldini olish. *Transport i logistika: Sifrovые texnologii v razvitii transportno-tranzitnogo potentsiala respubliki: Sbornik materialov Respublikanskoy nauchno-texnicheskoy konferensii*. – Toshkent: 2021. – B. 1065-1069.

7. Egamberdiyev B.S. Normirzayev A.R., Dadabayev D.R. Analysis of passenger transportation system by routes. *Jurnal Obrozovaniya i nauka XXI veke*. 2021. Tom 3. №13. 774-778 str.

8. Mamirov U., Tuxtabaev M., Raxmonov B. Vajnost razvitiya proekta velodorojki v Namangane. Yestestvennonauchnyy jurnal «Tochnaya nauka». – Kemerovo, 2022. Выпуск 129, – S. 12-17. www.t-nauka.ru

9. Tuxtabaev M.A., Turgunov I.B. Probki na peresechenii ulis Navoi i Kokand. Yestestvennonauchnyy jurnal «Tochnaya nauka». – Kemerovo, 2022. Выпуск 129, – S. 5-8. www.t-nauka.ru

10. A.Normirzaev A.Ustaboev .Tirbandlik sabablari va uni oldini olish. NTJ NamITI. 2020. Tom 5. № 1. 292-296 str.

11. To‘xtaboev M.A., Mehmonaliev I.I., Baxriddinov Q.B. Shaharlararo yuk tashish tizimini rivojlantirishning tendensiyalari. Xalqaro miqyosdagi ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to‘plami: Mashinasozlikda innovatsiyalar, energiyatejamkor texnologiyalar va resurslardan foydalanish samaradorligini oshirish (NamMQI, 28-29 may). – Namangan, 1-qism, 2021. – С. 121-124.

12. Normirzayev A. R., Azimjanov S. O., Yusupjonov M. O. Establishment Of Intercity Passenger Transportation System //Ekonomika i sotsium. – 2021. – №. 5-1. – S. 362-364.

13. D.R.Dadabaev A.R.Normirzaev, Sh.O.Azimjonov. Shahar yo‘lovchilar transporti tizimini rivojlantirish muammolari. “Mashinasozlikda innovatsiyalar, energiyatejamkor texnologiyalar va resurslardan foydalanish samaradorligini oshirish” konferensiya materiallari. 2021. Tom 2. 292-296 betlar

14. B Abdulmaxammedov B. SHAHAR YO‘LOVCHI TRANSPORTINI RIVOJLANTIRISH MUAMMOLARI VA YeChIMLARI //O‘ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI. – 2022. – T. 1. – №. 8. – С. 459-463.

15. Транспортная система - мощный катализатор экономического роста страны // Автомобильный транспорт. - 2000. - № 1. - С. 5-6.

16. Транспорт и городская среда: Совместный советскоамериканский доклад по теме: «Рациональное соотношение развития общественного и индивидуального транспорта в городах различной величины». - М.: Стройиздат, 1978. -163 с

17. Normirzaev A. i dr. " Light-emitting diode sources of lightning as a source of lowering costs of service and energy consumption of traffic lights, high level of traffic movement safety", Journal of Mechanical and Civil Engineering. India, 29 February. – 2016.

18. Нормирзаев А. Р., Нуриддинов А. Д., Валиева Г. Ф. Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду //Точная наука. – 2017. – №. 10. – С. 6-9.

19. Normirzaev A. R. et al. Safety of the movement on valley and perevalny sites of mountain roads //Europaische Fachhochschule. – 2015. – №. 1. – S. 85-86.

20. Normirzaev A. et al. Technical and economic assessment of efficiency of measures on regulation of traffic on mountain roads //Journal of Mechanical and Civil Engineering. India. – 2016. – Т. 29.

21. Абдукаюм Р. Н., Эшанбабаев А. А., Нурматов А. Б. Движения автотранспорта на горных дорогах //Современные научные исследования и разработки. – 2018. – №. 2. – С. 12-16.

22. Эшанбабаев А. А., Нормирзаев А. Р. Движения автотранспорта на горных дорогах //ТЕХНОКОНГРЕСС. – 2018. – С. 25-29.

23. Normirzaev A. R. et al. Features of application of additional lanes on perevalny sites of roads in the mountain district //Europaische Fachhochschule. – 2015. – №. 1. – S. 84-85.

24. Normirzaev N. i dr. "Technical and economic assessment of efficiency of measures on regulation of traffic on mountain roads", Journal of Mechanical and Civil Engineering. India, 29 February. – 2016.

25. Нормирзаев А. Р., Нуриддинов А., Валиева Г. Влияние угла атаки предплужника и скорости агрегата на дальность отбрасывания почвы //Сельский механизатор. – 2018. – №. 9. – С. 18-19.

THE ROLE OF AXIOLOGICAL POTENTIAL IN THE PEDAGOGICAL DESIGN OF THE ACTIVITIES OF TEACHERS OF TECHNOLOGICAL EDUCATION

J.Mekhmonova

Namangan State University, PhD student

Annotation. Pedagogical design plays an important role in the work of a teacher of technology education. Experienced educators estimate that technology education teachers spend about 30 percent of their time working on pedagogical design. The term "design" comes from the technical field of pedagogy and means planning. To this end, the need to design the activities of technology education teachers in schools is a topical issue today. This study also included axiological and pedagogical design work developed for technology teachers.

Keywords. Axiological content of humanities education, design, individuality, originality, pedagogical design.

Introduction. The axiological scope of pedagogical research aimed at developing models of scientific basis and humanities education is formed under the influence of the following philosophical concepts: existentialism, philosophical anthropology, postmodernism, etc: human integrity, as an axiological reality; human life and health as a value; recognizing the diversity of each individual; subjectivity as a value; human development as a value; the development of "individuality" in man as a value (unique individual genetic code, individual meaning, individual meaning of life, individual style of consciousness and understanding, etc.).

Materials and models

The tasks of pedagogical design are diverse and allow for the introduction of new pedagogical technologies [1-3]. Due to design, the technology of the educational process increases. Acquiring design skills allows educators to find effective factors. The importance of pedagogical design can be summarized as follows (Figure 1).

FLOTATSIYA JARAYONINING NAZARIY ASOSLARI	108
УЗЛУКСИЗ ФУНКЦИЯЛАРНИ КЎПҚАД БИЛАН ЯҚИНЛАШТИРИШ МАСАЛАЛАРИНИ ЎРГАНИШ	114
DEVELOPMENT OF TOURISM IN UZBEKISTAN	120
THE USE OF EDUCATIONAL TECHNOLOGIES IN TEACHING ENGLISH AND THEIR RELATION TO LANGUAGE ACQUISITION.....	124
THE USE OF EDUCATIONAL TECHNOLOGIES IN TEACHING ENGLISH AND THEIR RELATION TO LANGUAGE ACQUISITION.....	129
XORIJIY TIL MASHG`ULOTLARIDA INTERFAOL TA'LIM TEKNOLOGIYALARIDAN FOYDALANGAN HOLDA TALABALARNI INDIVIDUAL YONDASHUV ASOSIDA KOMMUNIKATIV KOMPETENTSIYASINI SHAKLLANTIRISHNING AMALIY FUNKSIONAL TIZIMI	133
AHOLINING TRANSPORTDA HARAKATLANISHI	138
THE ROLE OF AXIOLOGICAL POTENTIAL IN THE PEDAGOGICAL DESIGN OF THE ACTIVITIES OF TEACHERS OF TECHNOLOGICAL EDUCATION	149
SUDRALIB YURUVCHILARNING YASHASH MUHITIGA ANTROPOGEN OMILLARNING TA`SIRINI BAHOLASH	154
ДЕВХОНА КЎЛИ ФИТОПЛАНКТОН ЖАМОАЛАРИНИНГ РИВОЖЛАНИШ ХУСУСИЯТЛАРИ	166
ЎЗБЕК ТИЛИНИНГ РИВОЖЛАНИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ ВА МУАММОЛАРИ.....	177
ВИДЫ НАРУШЕНИЙ РЕЧИ.....	183
ПРЕДОПЕРАЦИОННАЯ ОЦЕНКА ТРУДНОСТИ ИНТУБАЦИИ ТРАХЕИ ВЫЗВАННОЙ ПОСЛЕОЖГОВОЙ КОНТРАКТУРОЙ ЛИЦА, ШЕИ И ГРУДНОЙ КЛЕТКИ ПУТЁМ РАЗЛИЧНЫХ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО ПОДХОДА К НИМ В КАЖДОМ КОНКРЕТНОМ СЛУЧАЕ.....	192
ХИВА БОЗОРЛАРИ - ЕВРОПАЛИК САЙЁҲ НИГОҲИДА	210
XIX АСР БОШЛАРИДА ХИВА ШАҲРИНИНГ ХОНЛИКДАГИ ЎРНИ..	217
ХОРАЗМШОҲ АНУШТЕГИНИЙЛАР ДАВРИДА ТАШҚИ САВДО АЛОҚАЛАРИ.....	221
МАКТАВГАЧА ТАЛИМ ТАШКИЛОТЛАРИДА ЭКОЛОГИК ТАРБИYA BERISH USULLARI.....	227