



**International scientific and scientific-technical conference
on theme "Innovation in construction, seismic safety of
buildings and structures"**

**Международная научная и научно-техническая
конференция на тему «Инновации в строительстве,
сейсмическая безопасность зданий и сооружений»
«Қурилишда инновациялар, бинолар ва иншоотларнинг
сейсмик хавфсизлиги»**

**Халқаро миқёсидаги илмий ва илмий-техник
конференция**

МАТЕРИАЛЛАРИ ТЎПЛАМИ

Наманган 15-17 декабрь, 2022 йил

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ
НАМАНГАН МУҲАНДИСЛИК-ҚУРИЛИШ ИНСТИТУТИ

**ҚУРИЛИШДА ИННОВАЦИЯЛАР, БИНОЛАР ВА
ИНШОТЛАРНИНГ СЕЙСМИК ХАВФСИЗЛИГИ**

*Халқаро миқёсидаги илмий ва илмий-техник конференция
материаллари тўплами*

Наманган шаҳри, 15-17 декабрь, 2022 йил

«Қурилишда инновациялар, бинолар ва иншоотларнинг сейсмик хавфсизлиги» мавзусидаги Халқаро миқёсидаги илмий ва илмий-техник конференция материаллари тўплами.

Тўпلامга ЎзР ВМнинг 2022 йил 30 майдаги 08/8-8-сонли топшириғига асосан 2022 йил 15-17 декабрь кунлари институтда ўтказилган «Қурилишда инновациялар, бинолар ва иншоотларнинг сейсмик хавфсизлиги» мавзусидаги Халқаро миқёсидаги илмий ва илмий-техник конференция иштирокчиларининг маъруза материаллари киритилган.

НамМҚИ, 15-17 декабрь, 2022 йил, Наманган шаҳри

Тахрир хайъати:

НамМҚИ ректори Эргашев Ш.Т., НамМҚИ илмий ишлар ва инновациялар бўйича проректори Дадамирзаев М.Г., проф. Абдусаттаров А., проф. Раззақов С.Ж., проф. Раҳимов А.М., проф. Хамидов А.И., проф. Ризаев Б.Ш., проф. Холмирзаев С.А., проф. Ҳакимов Ш.А., проф. Алиназаров А.Х., доц. М.А.Фролова (САФУ, Россия), доц. Голубова О.С. (БНТУ, Беларусь), доц. Смирнова О.Е. (НГАСУ, Россия), доц. Тўхтабаев А.А., доц. Алимов Х.Л., доц. Ходжиев Н.Р., доц. Хусаинов М.И. доц. Аҳмедов П.С., PhD Мартазаев А.Ш., PhD Дедаханов Б.Д., PhD Жўраев Ш.Ш., PhD Аҳмедов И.Ғ., PhD Маҳкамов Д., доц. Юнусалиев Э.М., доц. Абдуллаев И., катта ўқитувчилар Холбоев З.Х., Мавлонов Р.А., Ковтун И.Ю., Ирисқулов Ф.С., Бахтиёр Мақсуд ўғли, Чўлпонов О.Ғ., ўқитувчилар Муминов К.К.

Конференция материаллари тўплами Наманган муҳандислик-қурилиш институтининг Кенгаши қарорига асосан чоп этишига тавсия этилган.

скорость его вращения и скорость сушильного агента.

Приведенные выше уравнения можно использовать для определения времени пребывания высушиваемого материала в аппарате и на этой основе для расчета общего процесса сушки.

Список использованных литературы

1. Fernandes N. J., Ataíde C. H., Barrozo M. A. S. Modeling and experimental study of hydrodynamic and drying characteristics of an industrial rotary dryer //Brazilian Journal of Chemical Engineering. – 2009. – Т. 26. – №. 2. – С. 331-341.
2. Friedman S.J., Marshall W.R. Studies in rotary drying.- Chem. Eng. Progr., 1949, V.45, 9, p. 573-588.
3. Arruda, Edu Barbosa. Comparação do desempenho do secador roto-fluidizado com o secador rotatório convencional: secagem de fertilizantes. 2008. 204 f. Tese (Doutorado em Engenharias) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.
4. Михайлов Н.М., Мамрукова Л.А. Теплообмен между газом и струей частиц, падающих с лопаток барабанной сушилки.-Химическое и нефтяное машиностроение, 1966, 1, стр, 29-31.

ЛОГИСТИКА И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИЕ РЕГИОНА

к.т.н., доц. А.Р.Нормирзаев, PhD, доц. М.А.Тухтабоев, Наманганский инженерно-строительный институт

Современные экономические системы (национальные, региональные и др.) в условиях высокой изменчивости внешней и внутренней среды сталкиваются с необходимостью быстрой и адекватной реакции на новые угрозы и вызовы. Это актуализирует задачи многостороннего сотрудничества, высокой адаптивности и мобильности, развития коммуникаций, а также наращивания существующих потенциалов регионов на основе имеющихся ресурсов и эффективных применения инструментов. Важнейшим инструментом в решении таких задач является логистика как система пространственно-временных элементов по перемещению ресурсов. Развитие логистики целесообразно рассматривать в качестве объективного условия для решения многих задач как экономического и организационно-управленческого характера проблем национального и регионального уровней. И так, следует отметить, что именно региональная и местная логистика в силу сложившихся особенностей в размещении производительных сил, географических различий и транспортных коммуникаций объективно выступает основой создания современной национальной логистической системы Республики Узбекистан.

Именно эти факторы привлекли внимания многих ученых и практического менеджмента к исследованию проблем и формированию теоретико-методологических основ логистики стало очевидным со второй половины XX века, что позволило считать ее самостоятельной наукой.

К настоящему времени в научном пространстве можно говорить о наличии отдельных научных направлений в рамках логистической науки, составляющих предмет исследовательского интереса ученых. 1. Современные разработки в области логистики регионов как развитие методологии формирования логистики. 2. Направления социально-компетентностных и управленческих проблем формирования и развития потенциала, инновационной деятельности регионов. 3. Исследования в области математической статистики,

имитационного моделирования и интеграции экономических систем. 4. Развитие экономических и логистических систем, а также вопросы теории и методологии логистики. 5. Управления в логистике и цепях поставок. 6. Исследования в области моделирования и поведения систем, в том числе на транспорте. Занимались очень многие ученые во всем мире [1].

Несмотря на достаточно глубокую и обстоятельную научную разработку обозначенных выше направлений, логистическая наука предполагает развитие ее ключевых положений в условиях современной национальной практики для решения многих актуальных теоретико-методологических, практических проблем и разработок по исследуемым и смежным проблемам. К числу важнейших теоретико-методологических и практических направлений формирования эффективной логистики в современных национальных условиях следует отнести развитие логистических потенциалов территорий регионов РУз, их оценка, выделения основных факторов и трендов развития логистических систем, разработка инструментальных комплексов обоснования решений по их составу и ряд других вопросов.

Транспортно-логистическая система (ТЛС) является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Республики Узбекистана и в целом межгосударственных отношений, реализация транзита грузов через страны, а также главным проводником экспорта местных товаров на мировые рынки. Для достижения этой цели Узбекистан инвестирует новые инфраструктурные проекты в транспортную инфраструктуру и транспортные системы. Одновременно экономический рост в республике тесно связан с развитием торговых, а вместе с ними, и транспортно-логистических отношений, так как основным драйвером экономического роста становятся транспорт и транзитные грузовые перевозки [2,3,4,5,6,7].

С целью диверсификации национальной экономики в основу Стратегии развития страны до 2030 г. положено формирование национальных проектов в сфере транспортной логистики, в том числе, в сфере транспортно-логистических услуг (ТЛУ), т.к. за последнее десятилетие рынок транспортных и логистических услуг является одним из самых динамично развивающихся отраслей в мире, в том числе, и в нашей стране [8,9,10,11].

Одну из ключевых ролей в достижении поставленных целей необходимо отвести эффективной транспортно-логистической системе (ТЛС), которая должна обеспечить не только высокую и эффективную транспортную связь внутри страны, но и необходимый уровень интеграции Узбекистана в мировую транспортно-логистическую сеть.

Актуальность исследования обусловлена, во-первых, важностью региональных ТЛС в экономическом, социальном и других аспектах функционирования страны. ТЛС обеспечивают бесперебойность функционирования импорта и экспорта в стране, транзита, осуществляют перевозки внутри страны, в связи с этим они оказывают большое влияние на экономику страны. Во-вторых, обусловлена необходимостью комплексного пересмотра подходов к управлению транспортным комплексом РУз, что

подразумевает отход от традиционного «узко транспортного» подхода и применение новой современной парадигмы ТЛС. В-третьих, предоставления сервисных услуг, повышения эффективности и конкурентоспособности отрасли.

Ряд организационно-экономических аспектов построения ТЛС в условиях рыночной трансформации экономики применительно к условиям Узбекистана еще недостаточно рассмотрен и требует детального изучения, особенно с учетом динамики и прогнозируемого развития рынка транспортно-логистических услуг, механизмов развития и управления функционированием интегрированной транспортно-логистической систем в целом.

Каждый этап развития позволяет судить об уровне зрелости логистики и ее связях с внешней средой. Отличительной чертой первого этапа *ранней логистики* (IV–II вв. до н.э. – IX–XV вв. н.э.) является концентрация на процессах распределения продуктов питания, что объясняется господством натурального хозяйства. Отдельные элементы логистики используются в торговле, обеспечении войск продуктами и другими материальными ресурсами [1].

Второй этап – *торгово-ремесленная логистика* (конец XV – начало XIX в.) отражает наращивание объемов торговли и промышленности в государствах с потенциально устойчивым и значительным внутренним рынком.

Третий этап *производственная логистика* (середина XIX – середина XX в.) связано с индустриализацией общества и характеризуется точечным внедрением элементов логистики во все отрасли экономики того времени, ростом материальных потоков и связанных с ними общих затрат.

Четвёртый этап клиентоориентированная логистика (середина XX – начало XXI в.) связана с переходом мировой экономики от рынка производителя к рынку потребителя. Такая фаза характеризуется распространением логистики в бизнесе путем реализации задач по размещению производства и центров дистрибуции, выбору логистических коммуникаций, методов управления запасами, по проектированию подходящих коммуникационных и информационных систем.

Пятый этап *сервисно-модульная логистика* (начало XXI в. – наст. время) отличается от предшествующих этапов многофункциональностью, высокой адаптивностью к изменениям внешней среды, глобальным характером присутствия на основе современных технико-технологических решений и модальных схем с применением эффективных информационно-коммуникационных систем управления.

Данная классификация может быть полезной не только для анализа генезиса понятия «логистика» в его историческом контексте, но и является оценочно-прогностической основой исследования качественных и количественных изменений логистических процессов в диссертации. Такой подход позволяет рассмотреть возможные пути формирования и развития новых организационных форм во взаимосвязи с экономическими условиями регионального, национального и глобального действия.

– уточнение сущности понятия «логистический потенциал региона» как совокупности реализованных, реализуемых и формируемых возможностей в создании, использовании и наращивании ресурсов обособленной территории рассматриваемого в качестве важнейшего условия ее экономического развития и конкурентоспособности. Научная и практическая новизна такого подхода к установлению сути данной категории состоит в обосновании логистического потенциала как единства созданных, используемых и возможных в будущем трансферных природно-климатических, интеллектуальных и материально-технических ресурсов региона. Это имеет определяющее значение для объективной оценки величины потенциала и его развития на основе программно-целевого и ресурсного подходов в управлении, а также для измерения и наращивания межрегиональной конкурентоспособности;

– уточнение понятия «логистическая система региона» как пространственно-временной упорядоченной целостности субъектов и объектов логистической деятельности на данной обособленной территории, а также техногенных, социальных и природно-климатических факторов, в совокупности формирующих, использующих и развивающих логистический потенциал региона. На основе такого понимания сущности и практического проектирования логистических систем регионов, несмотря на значительную неаддитивность и эмерджентность системообразующих элементов, создаются условия для достижения существенных синергетических эффектов их функционирования;

– обоснование выбора качественных признаков оценки уровня развития логистической системы (экономичность, результативность, эффективность, оптимальность), научной новизной которого являются интегрированный характер названных признаков по критерию результативности логистической системы, а также практическое применение такого подхода в виде конкретной методики, позволяющей определить уровень развития логистической системы и характер управляющего воздействия для перевода системы на более высокий качественный уровень

Логистический потенциал является важнейшей характеристикой и условием формирования логистической системы региона и представляет собой совокупность реализованных, реализуемых и формируемых возможностей в создании, использовании и наращивании ресурсов обособленной территории для эффективного трансфера материальных и других потоков, рассматриваемого в качестве важнейшего условия ее экономического развития и конкурентоспособности [9,10].

Данное определение основано на утверждении, что потенциал – это не только будущее, но и реализуемые, а также реализованные возможности, т.е. совокупность возможностей прошлого, настоящего и будущего. Исходя из такого понимания сути и содержания логистического потенциала доказано, что он также является условием формирования логистической системы в границах региона, определяя при этом ее конфигурацию, архитектуру, а также возможности региона в части ее развития.

Логистическая система региона представляет собой пространственно-временную упорядоченную целостность субъектов и объектов логистической деятельности на данной обособленной территории, а также техногенных, социальных и природно-климатических факторов, в совокупности формирующих, использующих и развивающих логистический потенциал региона. При этом под регионом понимается административно-территориальная единица (обособленная территория), установленная определенными нормативными правовыми актами, а территория рассматривается как совокупность мест, получаемая путем их объединения, агрегирования на каком-то едином основании. В динамике процесс перехода логистической системы от одного состояния к другому более высокому в количественном и качественном отношении уровню осуществляется под влиянием ее потенциала.

При этом под состоянием системы понимается набор показателей, которые в качестве инструментальных переменных обеспечивают максимум целевой функции. Следовательно, достигнутый логистической системой уровень развития к заданному моменту времени отображается упорядоченным набором показателей, значения которых позволяют проводить оценку текущего состояния и проектировать возможные модели развития в будущем. Подобное описание системы позволяет, исходя из расчетных значений формируемого потенциала и предшествующих состояний, прогнозировать будущее состояние логистической системы региона. Полученная величина потенциала делает возможным выбор наиболее оптимального для региона варианта развития логистической системы с учетом качественных признаков экономичности, результативности, эффективности, оптимальности, используемых в дальнейшем в качестве исходных при определении варианта модели развития логистической системы региона [11].

Список использованной литературы:

1. КУГАН С.Ф. Логистические потенциалы регионов республики Беларусь: теория, методология оценки и практические инструменты развития. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. Минск, 2021. 39 стр.
2. Нормирзаев А. Р., Тухтабаев М. А., Туманбаева Б. Анализ международной перевозки грузов и тенденции развитие отрасли. – 2022.
3. Устабоев А. Мультимодал ташишлар ҳақида тушунча //Scienceweb academic papers collection. – 2021.
4. AR E. B. S. N., Dadabayev D. R. Analysis of passenger transportation system by routes //Jurnal Obrozovaniya i nauka XXI veke. – 2021. – Т. 3. – №. 13. – С. 774-778.
5. Normirzaev A. R. Implementation of innovative ideas in digitization of the transport sector in namangan region //Scienceweb academic papers collection. – 2021.
6. Zakirovich N. I., Raximberdievich N. A. «DAMAS» Avtomobili misolidagi yo 'nalishdagi taksilarni kunlik texnik ko 'rikdan o 'tkazish //Ta'lim va rivojlanish tahlili onlayn ilmiy jurnali. – 2022. – Т. 2. – №. 7. – С. 109-115.
7. 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 //Наманган: НамМТИ. – 2021. – Т. 6. – №. 3. – С. 127-132.
8. Normirzayev A. R., Azimjanov S. O., Yusupjonov M. O. Establishment Of Intercity Passenger Transportation System //Экономика и социум. – 2021. – №. 5-1. – С. 362-364.

9. Normirzayev A. R., Egamberdiyev B. S., Mekhmonaliyev I. Development of transportation system control system using geofomation technologies // Экономика и социум. – 2021. – №. 4-1. – С. 245-247.
10. Нормирзаев Б., Нуриддинов А. Д. Ташиш учун автомобилларнинг керакли сонини ҳисоблашнинг замонавий услублари. // машинасозликда инновациялар, энергиятежамкор технологиялар ва ресурслардан фойдаланиш самарадорлигини ошириш. – Т. 2. – С. 250-256.
11. Нормирзаев, А. Р. Анализ международной перевозки грузов и тенденции развитие отрасли = Analysis of international cargo transportation and industry development trends / А. Р. Нормирзаев, М. А. Тухтабаев, Б. Туманбаева // Автотракторостроение и автомобильный транспорт: сборник научных трудов: в 2 томах / Белорусский национальный технический университет, Автотракторный факультет; редкол.: Д. В. Капский (отв. ред.) [и др.]. – Минск: БНТУ, 2022. – Т. 2. – С. 228-235.

ГУРУНЧ ПЎСТЛОҒИ (ЛУЗГА) ТАРКИБИДАН АМОРФ ШАКЛДАГИ КРЕМНИЙ ОКСИДИ ОЛИШ

*т.ф.д., проф. Р.А.Рахимов, маг. С.Сабилова, Т.Рахимова, О.Валиева,
Ш.Рузимова, Урганч давлат университети*

Аннотация: Қишлоқ хўжалиги чиқиндиларининг энг кўп қисми бир йиллик ўсимликлар буғдой, гўзапоя ва шолিপоя турига қараб пўстлогиди бўлган кремний оксиди кўринишидаги қимматли маҳсулотдир. Ишининг мақсади кремний диоксиди манбаи сифатида турли минтақалардаги гуруч қобидан кремний диоксидини тайёрлаш амалга оширилди.

Калит сўзлар: буғдой, гўзапоя, шолипоя, гуруч пўстлоғи, кремний кислотаси, лузга, кепак, тупроқ.

Ҳозирги вақтда қишлоқ хўжалиги чиқиндилари саноат мақсадлари учун кенг миқёсда қўлланилмасдан келинмоқда. Уларнинг кўп қисми далада қолдирилмоқда, қисман ёқиб юборилмоқда, бир қисми молларга емиш сифатида берилмоқда. Жумладан, Ўзбекистонда қишлоқ хўжалиги чиқиндиларининг энг кўп қисми бир йиллик ўсимликлар буғдой, гўзапоя ва шолипоя ва х.к. лар ҳисобланади. Уларни сақлашда очик ёки ёпиқ омборлардан фойдаланилади. Очик омборда сақланганда 2-8 %, ёпиқ омборларда 0,5 % гача йўқолади. Йўқолишнинг асосий сабаби, бир йиллик ўсимликларнинг моғорлашидан юзага келади.

Қишлоқ хўжалиги чиқиндиларидан ҳисобланган шолипоя республикамизда минглаб тонналаб ҳосил бўлади. Ҳозирга қадар бу чиқиндилардан етарли даражада фойдаланилмаяпти. У хар хил йўллар билан йўқ қилинмоқда. Шоли сомони асосан қишлоқ хўжалиги эҳтиёжлари (унинг микдорининг 70% гача чорва озукаси учун сарфланади) учун ишлатилади. Қурилишда пардозлаш ва том ёпиш материаллари (5% гача) сифатида ишлатилади. Шоли сомоннинг қолган қисми тўғридан-тўғри далаларда ёндирилади (15% гача) ёки оддийгина шу ерда ва гуручни табиий парчаланиш учун жойларда (10% гача) қолдирилади. Ҳозирги вақтда шоли сомонидан фойдаланишнинг асосий йўналиши ҳисобланади. Гуруч пўстлоғи кристалл ва аморф шаклда кремний оксиди олиш учун ишлатилади, сўнгра аморф кремний