

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI  
OLIIY TA‘LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI  
ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI**

**MASHINASOZLIK  
ILMIY-TEXNIKA JURNALI**

\*\*\*

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ, НАУКИ И ИННОВАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН  
АНДИЖАНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
МАШИНОСТРОЕНИЕ**

\*\*\*

**MINISTRY OF HIGHER EDUCATION, SCIENCE AND INNOVATIONS REPUBLIC  
OF UZBEKISTAN  
ANDIJAN MACHINE-BUILDING INSTITUTE  
SCIENTIFIC AND TECHNICAL JOURNAL  
MACHINE BUILDING**

*O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar mahkamasi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi (OAK) Rayosatining 2021-yil 30-dekabrda 310/10-son qarori bilan Andijon mashinasozlik institutining “Mashinasozlik” ilmiy-texnika jurnali “TEXNIKA” va “IQTISODIYOT” fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) va fan doktori (DSc) ilmiy darajasiga talabgorlarning dissertatsiya ishlari yuzasidan asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlar ro‘yxatiga kiritilgan.*

Ushbu jurnalda chop etilgan materiallar tahririyatning yozma ruxsatisiz to‘liq yoki qisman chop etilishi mumkin emas. Tahririyatning fikri mualliflar fikri bilan har doim mos tushmasligi mumkin. Ilmiy-texnika jurnalida yozilgan materiallarning haqqoniyligi uchun maqolaning mualliflari mas’uldirlar.

---

MASHINASOZLIK  
ILMIY-TEXNIKA JURNALI

**Bosh muharrir:**

U.M.Turdialiyev – texnika fanlari doktori, k.i.x.

**Mas’ul muharrir:**

U.A.Madrahimov – iqtisodiyot fanlari doktori, professor.

**T A H R I R H A Y ’ A T I**

Negmatov Soyibjon Sodiqovich – texnika fanlari doktori, professor O‘ZRFA akademigi (TDTU);  
Abralov Maxmud Abralovich – texnika fanlari doktori, professor (TDTU);  
Dunyashin Nikolay Sergeevich – texnika fanlari doktori, professor (TDTU);  
Norxudjayev Fayzulla Ramazanovich – texnika fanlari doktori, professor (TDTU);  
Pirmatov Nurali Berdiyrovich – texnika fanlari doktori, professor (TDTU);  
Salixanova Dilnoza Saidakbarovna – texnika fanlari doktori, professor (O‘ZRFA UNKI);  
Siddikov Ilxomjon Xakimovich – texnika fanlari doktori, professor (TIQXMMI);  
Fayzimatov Shuhrat Numanovich – texnika fanlari doktori, professor (FarPI);  
Xakimov Ortiqali Sharipovich – texnika fanlari doktori, professor (Standartlashtirish, sertifikatlashtirish va texnik jihatdan tartibga solish ilmiy-tadqiqot instituti);  
Xo‘jayev Ismatillo Qo‘shiyevich – texnika fanlari doktori, professor (Mexanika instituti);  
Ipatov Oleg Sergeyevich – professor (Sankt-Peterburg politexnika universiteti, Rossiya);  
Naumkin Nikolay Ivanovich - p.f.d., t.f.n., professor. (Mordov milliy tadqiqot davlat universiteti, Rossiya);  
Aliyev Suxrob Rayimjonovich – fizika-matematika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (AndMI);  
Shen Zhili – professor (Shimoliy Xitoy texnologiyalar universiteti, Xitoy);  
Hu Fuwen – professor (Shimoliy Xitoy texnologiyalar universiteti, Xitoy);  
Won Cholyeon – professor (Janubiy Koreya Milliy tadqiqotlar fondi, Janubiy Koreya);  
Celio Pina – professor (Setubal politexnika universiteti, Portugaliya);  
Ricardo Baptista – professor (Setubal politexnika universiteti, Portugaliya);  
Rui Vilela – professor (Setubal politexnika universiteti, Portugaliya);  
Dmitriy Albertovich Konovalov - t.f.n., professor (Voronej davlat texnika universiteti);  
Мухаметшин Вячеслав Шарифуллович – директор Института нефти и газа федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уфимский государственный нефтяной технический университет» (филиал в г.Октябрьском), доктор геологоминералогических наук, профессор.  
Nimchik Aleksey Grigorevich – kimyo fanlari doktori, professor (TDTU Olmaliq filiali)  
Muftaydinov Qiyomiddin – iqtisodiyot fanlari doktori, professor (AndMI);  
Zokirov Saidfozil – i.f.d., (Prognozlashtirish va makroiqtisodiy tadqiqotlar instituti);  
Orazimbetova Gulistan Jaksilikovna - t.f.d., dotsent (AndMI)  
Jo‘raxonov Muzaffar Eskanderovich – iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (AndMI);  
Ermatov Akmaljon – iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent (AndMI);  
Qosimov Karimjon – texnika fanlari doktori, professor (AndMI);  
Yusupova Malikaxon – iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent (AndMI);  
Akbarov Xatamjon Ulmasaliyevich – texnika fanlari nomzodi, dotsent (AndMI);  
Mirzayev Otabek – texnika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), (AndMI);  
Raxmonov O‘ktam Kamolovich – texnika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), (TDTU, Olmaliq filiali);  
Xoshimov Xalimjon Xamidjanovich – texnika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), (AndMI).  
Kuluyev Ruslan Raisovich - texnika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), (TDTU).

**Texnik muharrir:**

B.Iminov – Andijon mashinasozlik instituti nashriyoti.

**Tahririyat manzili:** Andijon shahar, Bobur shox ko‘cha, 56-uy. **Tel:** +998 74-224-70-88 (1016)

**Veb sayt:** [www.andmiedu.uz](http://www.andmiedu.uz)

**e-mail:** [andmi.jurnal@mail.ru](mailto:andmi.jurnal@mail.ru)

*“Mashinasozlik” ilmiy-texnika jurnali O‘zbekiston Respublikasi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligining 2020 yil 28- fevraldagi 04-53-raqamli guvohnomasiga binoan chop etiladi.*

<b>TRANSPORT</b>	
Tractor trailer: a review of papers from the Scopus database published in English for the period of 2000-2022 <i>Baynazarov K.R.</i>	97
Shahar avtobus yoʻnalishlarida harakatlanuvchi tarkib sigʻimini tanlashning nazariy shartlari <i>Odilov N.E.</i>	109
Исследование вероятности выбора пассажиром вида транспорта на конкурентном транспортном рынке <i>Базаров Б.И., Эрназаров А. А.</i>	117
Применение международных требований в обеспечении безопасности колесных транспортных средств <i>Абдурахимов Б.Б.</i>	124
Способ восстановления деталей редуктора газотермическим напылением <i>Каршиев М., Полатов Б.Б.</i>	130
<b>IQTISODIYOT</b>	
Al Xorazmiyning matematik merosini rivojlantirgan ulugʻ allomalar <i>Xakimov S</i>	136

Абдурахимов Бахтиёр Баходирович  
Министерство по чрезвычайным ситуациям  
Руководитель режимной службы.  
[abdurahimov77@gmail.com](mailto:abdurahimov77@gmail.com)

## ПРИМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

### G'ILDIRAKLI TRANSPORT VOSITALARINING XAVFSIZLIGINI TA'MINLASHDA XALQARO TALABLARNI QO'LLASH.

### APPLICATION OF INTERNATIONAL REQUIREMENTS IN ENSURING THE SAFETY OF WHEELED VEHICLES.

**Аннотация.** В данной статье рассказывается о требованиях, соблюдение которых ожидается в глобальном масштабе, и факторах, которые необходимо учитывать для обеспечения безопасности колесных транспортных средств. Анализ и результаты международных требований безопасности для автомобилей и их использования в Узбекистане, а также реформы, проводимые в Узбекистане в этой связи.

**Ключевые слова:** колесные транспортные средства, технические регламенты Таможенного комитета, регламенты Европейской экономической комиссии, общие принципы технического регламента, Департамент безопасности на транспорте.

**Annotatsiya.** Ushbu maqolada global miqyosda bajarilishi kutilayotgan talablar va g'ildirakli transport vositalarining xavfsizligini ta'minlash uchun hisobga olinishi kerak bo'lgan omillar keltirilgan. Avtomobillar va ulardan O'zbekistonda foydalanishga qo'yiladigan xalqaro xavfsizlik talablarining tahlili va natijalari hamda bu borada O'zbekistonda amalga oshirilayotgan islohotlar.

**Kalit so'zlar:** g'ildirakli transport vositalari, Bojxona qo'mitasining texnik reglamenti, Evropa iqtisodiy komissiyasining reglamenti, texnik reglamentning umumiy tamoyillari, transport xavfsizligi boshqarmasi.

**Annotation.** This article outlines the requirements that are expected to be met globally and the factors that must be considered to ensure the safety of wheeled vehicles. Analysis and results of international safety requirements for cars and their use in Uzbekistan, as well as reforms carried out in Uzbekistan in this regard.

**Key words:** wheeled vehicles, technical regulations of the Customs Committee, regulations of the Economic Commission for Europe, general principles of technical regulations, Department of Transport Safety.

В этой статье излагаются требования, которые, как ожидается, будут соблюдаться во всем мире, а также факторы, которые необходимо учитывать для обеспечения безопасности колесных транспортных средств. Методы. Анализ и результаты международных требований безопасности к автомобилям и их эксплуатации в Узбекистане, а также реформ, проводимых в Узбекистане в этом направлении. Изучено применение международных правил автомобильной безопасности в автомобильной промышленности Узбекистана и положительное влияние международных требований безопасности на положение автомобильной промышленности на мировом рынке и безопасность населения. Выводы: В заключение можно сказать, что Узбекистан идет по наиболее оптимальному и эффективному пути применения требований к колесным транспортным средствам, что, безусловно, показывает и показывает свои положительные результаты. Вот результаты: чтобы совершенствоваться дальше, мы должны готовить кадры с глубокими знаниями в этой области и не забывать о своей

личной ответственности как представителя этой области. Колесные транспортные средства, технические регламенты Таможенного комитета, регламенты Европейской экономической комиссии, общие принципы технического регулирования, Департамент транспортной безопасности.

Сегодня во всем мире растет спрос на автомобили. Соответственно растет производство автомобилей. Безусловно, это приводит к усилению конкуренции между производителями транспортных средств и повышению требований к безопасности. Требования безопасности являются одним из основных требований к производству транспортного средства, а степень соответствия транспортного средства этим требованиям является одним из факторов, определяющих его положение на мировом рынке.

Однако на сегодняшний день количество дорожно-транспортных происшествий и количество погибших и пострадавших в них людей продолжает расти. По статистике, в среднем в мире в год в дорожно-транспортных происшествиях погибают 5 000 000 (пять миллионов) человек и получают серьезные травмы 30 000 000 (тридцать миллионов) человек [1]. Еще одна печальная часть заключается в том, что пятая часть этих травм остается инвалидом на всю жизнь. Этот показатель составляет в среднем по Узбекистану 9-10 тысяч в год, а погибает более 2000 (двух тысяч) человек [2]. в зависимости от того, может ли он соответствовать требованиям безопасности.

В наше время роль транспортного средства в жизни человека очень ни с чем не сравнима, оно даже стало неотъемлемой частью нашей жизни. Человечество создано для того, чтобы улучшать свою жизнь, создавать комфорт себе и окружающим, как можно меньше работать, получать больше прибыли, тратить меньше времени на любую работу, которую необходимо выполнить. Говоря языком науки, он пытался повысить коэффициент полезного труда. В век технологий это понятие также применяется к различным устройствам, транспортным средствам и оборудованию.

Хорошо, что все имеет высокий КПД, но есть еще один важный аспект, который нужно учитывать. Это безопасность. Сегодня мировое сообщество предъявляет особые требования к каждому виду техники. [3]

Анализ и результаты международных требований безопасности для автомобилей и их использования в Узбекистане, а также реформ, проводимых в Узбекистане в этой связи.

Конечно, все это делается в первую очередь для безопасности людей и окружающей среды. Чтобы все было полезным, качественным и безопасным, его необходимо разрабатывать и использовать, исходя из определенных критериев. Обсудим эти требования и их значение на примере самого распространенного вида техники - колесных машин.

Одним из видов техники, широко используемой человечеством, является транспортное средство. Транспортное средство – понятие широкое, оно подразделяется на такие виды, как воздушный транспорт, водный транспорт, наземный (автомобильный, трубопроводный и железнодорожный транспорт). Среди них наибольшее распространение получил автомобильный транспорт, основу которого составляют колесные машины.

В соответствии с приложением 1 к постановлению Кабинета Министров № 237 от 25 апреля 2017 г.: утвержден общий технический регламент о безопасности выпускаемых в обращение колесных транспортных средств [4]. Настоящий технический регламент является подготовкой предложений о внесении изменений в технический регламент по его актуализации в связи с выполнением обязательств сторон по участию в международных соглашениях по гармонизации требований безопасности транспортных средств не реже одного раза в год согласно статье 2

настоящего решения - обеспечить контроль за соблюдением перечня стандартов, указанных в абзаце, и внедрением результатов применения стандартов в перечне и с учетом предложений сторон, проекта программы развития (изменение, доработка) межгосударственных стандартов Сторон также наделяет полномочиями вносить предложения для разработки и регулярного внесения в комиссию. Изготовлены и переданы в комиссию на утверждение до 31 декабря 2012 г.: Тип транспортного средства, утверждение типа шасси, уведомления об аннулировании документа, подтверждающего соответствие техническим регламентам, свидетельство безопасности транспортного средства, конструкция транспортного средства и подтверждение соответствия транспортного средства, внесенные изменения к его содержанию, изменяет требования документов по безопасности, в частности включает требования к номерам и формам таких документов. Теперь ознакомимся с некоторыми требованиями технических регламентов Европейской экономической комиссии ООН:[5]

1. Запрещается изготовление транспортных средств из бывших в употреблении деталей.

2. Запрещается устанавливать конструкции из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками, выступающие вперед по отношению к линии бампера, на автомобили категорий М1 и Н1.

3. Не допускается содержание озоноразрушающих веществ и материалов в кондиционерах, а также холодильном оборудовании, используемом в транспортных средствах.

4. Коммерческие автомобили категории М и ограниченное количество автомобилей категории Н, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, а также автомобили оперативного обслуживания должны быть оборудованы аппаратурой спутниковой навигации. .

5. Оснащение тахографами транспортных средств категорий М2 и М3, Н2 и Н3, осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов.

6. Запрещается выпуск в обращение праворульных транспортных средств категорий М2 и М3. Нужно понимать, что безопасность колесных транспортных средств означает не только безопасность пассажиров или груза внутри него, но и безопасность окружающей среды и людей вокруг транспортного средства. На сегодняшний день к колесным транспортным средствам предъявляется множество требований безопасности, и каждое предприятие, производящее транспортные средства, работает исходя из этих требований. Степень, в которой продукт занимает место на мировом рынке, зависит от его способности соответствовать мировым стандартам.

В целях защиты жизни и здоровья человека принят Технический регламент Таможенного союза: о безопасности колесных транспортных средств (2011\12\09), некоторые из них указаны ниже.

Производство автомобилей из бывших в употреблении деталей запрещено.

На автомобили категорий М1 и Н1 запрещается устанавливать конструкции из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками, выступающие вперед по отношению к линии бампера.

В кондиционерах, а также в холодильном оборудовании, используемом в транспортных средствах, не допускается наличие веществ и материалов, разрушающих азотный слой.

Коммерческие транспортные средства категории М и ограниченное количество транспортных средств категории Н, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, а также

транспортные средства эксплуатационных служб, должны быть оснащены аппаратурой спутниковой навигации.

Транспортные средства М2 и М3, Н2 и Н3, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров и грузов, должны быть оборудованы тахографами.

Праворульные автомобили М2 и М3 к выпуску в обращение запрещены [1].

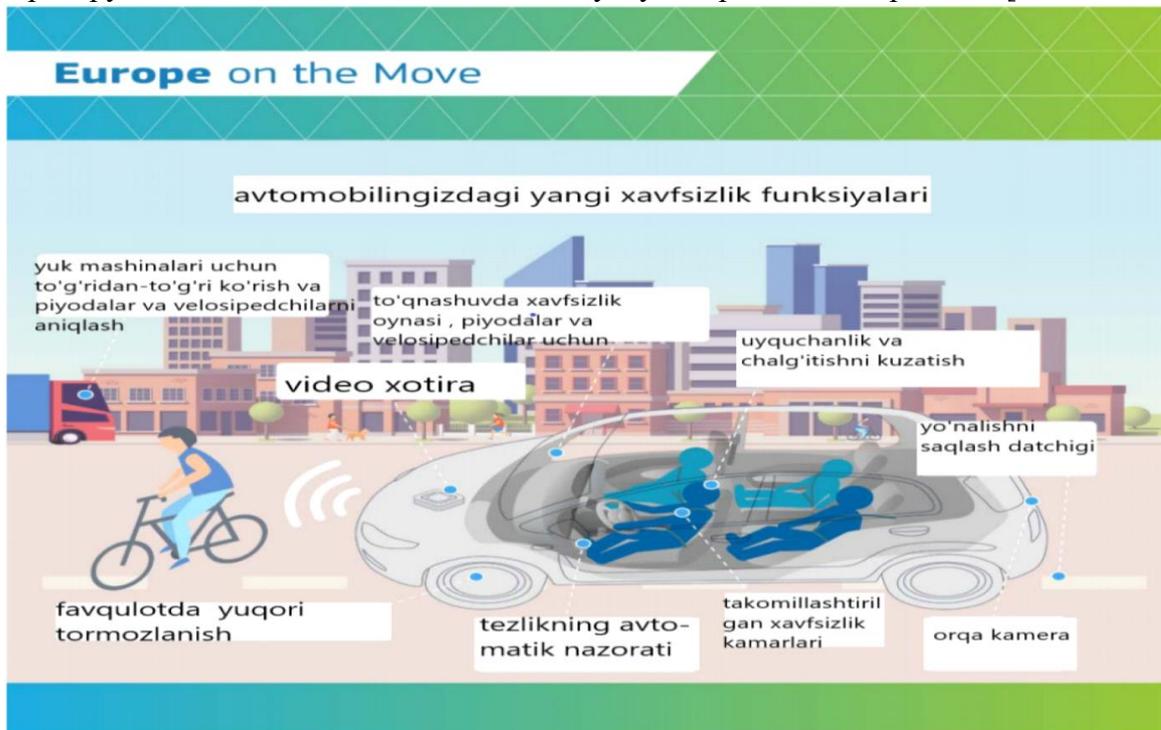


Рисунок 1. Системы безопасности в современных автомобилях.

Колесное транспортное средство, если оно изготовлено и используется без надзора, может представлять серьезную опасность для безопасности людей и окружающей среды. Таким образом, технический регламент является обязательным для применения в Таможенном союзе.

Это требования затрагивают различные транспортные средства и практически все этапы жизни. Разработанный в соответствии с международными соглашениями и результатами практики, он закрепляет действующие нормы и уточняет особенности современных автомобилей, мотоциклов и других объектов регулирования.

Кроме того, каждая страна может устанавливать некоторые требования к транспортному средству, используемому на ее территории, с учетом ее климатических условий, дорожных условий и других факторов, но эти требования не должны отклоняться от технических регламентов и мировых стандартов.

Также можно сказать, что есть факторы, которые следует учитывать при установлении требований к транспортному средству. Например, экологический фактор, экономический фактор, такие факторы, как продолжительность эксплуатационного периода.

С учетом экологического фактора наиболее экологичным видом транспорта на сегодняшний день являются велосипеды и электромобили.

Сегодня европейские страны приняли Венскую декларацию для ускорения перехода к чистому, безопасному, здоровому и инклюзивному транспорту и мобильности и сосредоточили внимание на развитии велоспорта в Европейском регионе в целом.

Венская декларация была подписана по итогам пятого совещания высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среде. В виртуальной встрече, организованной федеральным правительством Австрии, приняли участие 46 министров и государственных секретарей, а также представители 41 страны общеевропейского региона[2].

25 апреля 2017 года Узбекистан, осуществив собственные реформы, издал постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении общего технического регламента о безопасности колесных транспортных средств в обращении». Принято данное решение принято в соответствии с Законом Республики Узбекистан «О техническом регулировании» [3] в целях определения единых требований безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение

Он должен вступить в силу через шесть месяцев после его принятия.

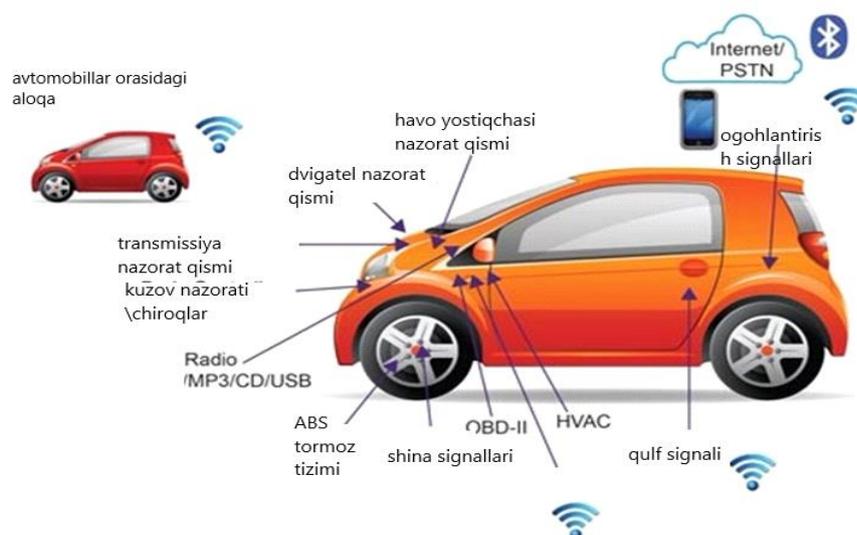


Рисунок 2. Системы активной и пассивной безопасности.

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан

Об утверждении общего технического регламента о безопасности колесных транспортных средств на рынке.

Изучено применение международных правил безопасности автомобилей в автомобильной промышленности Узбекистана и положительное влияние международных требований безопасности на положение автомобильной промышленности на мировом рынке и безопасность населения. **В соответствии с Законом Республики Узбекистана “О техническом регулировании”, Кабинет Министров постановляет:**

1. Общий технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение, утверждается в соответствии с приложением 1.

2. После введения в действие технических регламентов в соответствии с требованиями Закона Республики Узбекистан «О техническом регулировании» указанные в них ранее принятые соответствующие нормативные документы по стандартизации продукции и услуг утрачивают обязательный характер и должны следовать принимать за сведения о том, что оно является добровольным при применении в установленном порядке.

3. Агентство «Узстандарт»:

Со дня введения в действие Общего технического регламента принять в установленном порядке меры по отмене обязательности и обеспечению усмотрения в

применении нормативных документов по стандартизации выпускаемых в обращение колесных транспортных средств;

Совместно с Агентством автомобильного и речного транспорта Узбекистана и Национальной телерадиокомпанией Узбекистана население, органы государственного и хозяйственного управления, субъекты предпринимательства широко ознакомлены с целями, содержанием и порядком действия утвержденного Общего технического регламента. убедитесь, что это сделано.

4. Внесение изменений и дополнений в отдельные решения Правительства Республики Узбекистан согласно приложению 2\*.

5. Министерствам и ведомствам в двухмесячный срок привести принятые ими нормативно-правовые документы в соответствии с настоящим решением.

6. Настоящее решение вступает в силу через шесть месяцев после его официального объявления.

7. Контроль за исполнением настоящего решения находится на контроле заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан У.У. Розукулов нести ответственность.

**Премьер-министр Республики Узбекистан А.АРИПОВ [6].**

Вывод: Сегодня, когда человеческий фактор считается важнейшим фактором, обеспечив безопасность колесного транспортного средства, можно предотвратить ущерб, который может произойти с жизнью и здоровьем многих людей, и тем самым обеспечить комфортную жизнь и мир людей. можно добиться хороших результатов. Мы сознательно поддерживаем позицию Узбекистана в этом отношении и выражаем добрую волю. Соблюдение международных требований безопасности в автомобильной промышленности любой страны является основным вопросом, который необходимо учитывать при производстве автомобиля, и выполнение этих требований определяет возможность выхода автомобиля на мировой рынок.

#### **Использованная литература**

1. Таможенный союз: Технический регламент на колесные транспортные средства;

2. К.Х.Азизов «Обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах» учебное пособие Ташкент-2019

3. В соответствии с Законом Республики Узбекистана “О техническом регулировании”, Кабинет Министров постановляет.

4. Сборник правовых документов Республики Узбекистан, 2017 г., № 17, ст. 299; Национальная база правовых документов, 15.11.2017 г.,

5. Постановление Кабинета Министров №237 от 25 апреля 2017 года.

6. В соответствии с Законом Республики Узбекистана “О техническом регулировании”, Кабинет Министров постановляет.