

JOURNAL OF TRANSPORT



ISSUE 4, 2025 vol. 2

E-ISSN: 2181-2438

ISSN: 3060-5164



RESEARCH, INNOVATION, RESULTS



**TOSHKENT DAVLAT
TRANSPORT UNIVERSITETI**

Tashkent state
transport university



JOURNAL OF TRANSPORT

RESEARCH, INNOVATION, RESULTS

E-ISSN: 2181-2438

ISSN: 3060-5164

VOLUME 2, ISSUE 4

DECEMBER, 2025



jot.tstu.uz

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

JOURNAL OF TRANSPORT

SCIENTIFIC-TECHNICAL AND SCIENTIFIC INNOVATION JOURNAL

VOLUME 2, ISSUE 4 DECEMBER, 2025

EDITOR-IN-CHIEF

SAID S. SHAUMAROV

Professor, Doctor of Sciences in Technics, Tashkent State Transport University

Deputy Chief Editor

Miraziz M. Talipov

Doctor of Philosophy in Technical Sciences, Tashkent State Transport University

The “**Journal of Transport**” established by Tashkent State Transport University (TSTU), is a prestigious scientific-technical and innovation-focused publication aimed at disseminating cutting-edge research and applied studies in the field of transport and related disciplines. Located at Temiryo‘lchilar Street, 1, office 465, Tashkent, Uzbekistan (100167), the journal operates as a dynamic platform for both national and international academic and professional communities. Submissions and inquiries can be directed to the editorial office via email at jot@tstu.uz.

The Journal of Transport showcases groundbreaking scientific and applied research conducted by transport-oriented universities, higher educational institutions, research centers, and institutes both within the Republic of Uzbekistan and globally. Recognized for its academic rigor, the journal is included in the prestigious list of scientific publications endorsed by the decree of the Presidium of the Higher Attestation Commission No. 353/3 dated April 6, 2024. This inclusion signifies its role as a vital repository for publishing primary scientific findings from doctoral dissertations, including Doctor of Philosophy (PhD) and Doctor of Science (DSc) candidates in the technical and economic sciences.

Published quarterly, the journal provides a broad spectrum of high-quality research articles across diverse areas, including but not limited to:

- Economics of Transport
- Transport Process Organization and Logistics
- Rolling Stock and Train Traction
- Research, Design, and Construction of Railways, Highways, and Airfields, including Technology
- Technosphere Safety
- Power Supply, Electric Rolling Stock, Automation and Telemechanics, Radio Engineering and Communications
- Technological Machinery and Equipment
- Geodesy and Geoinformatics
- Automotive Service
- Air Traffic Control and Aircraft Maintenance
- Traffic Organization
- Railway and Road Operations

The journal benefits from its official recognition under Certificate No. 1150 issued by the Information and Mass Communications Agency, functioning under the Administration of the President of the Republic of Uzbekistan. With its E-ISSN 2181-2438, ISSN 3060-5164 the publication upholds international standards of quality and accessibility.

Articles are published in Uzbek, Russian, and English, ensuring a wide-reaching audience and fostering cross-cultural academic exchange. As a beacon of academic excellence, the "Journal of Transport" continues to serve as a vital conduit for knowledge dissemination, collaboration, and innovation in the transport sector and related fields.

Uzbekistan's and foreign experience in ensuring priority movement of urban public transport

A.S. Abdualimov¹ ^a

¹Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan, Uzbekistan

Abstract: This article highlights the reforms implemented in the Republic of Uzbekistan for the development of the automobile and public transport sector after gaining independence, the adopted regulatory legal acts, and the directions for improving the transport system. It also analyzes the transport problems of modern cities - land use, traffic congestion, car dependency, environmental impact, and safety issues. Innovative approaches to solving transport problems were studied using the experience of developed countries, in particular Japan and China. The article, using the example of the city of Jizzakh, developed proposals for controlling the rolling stock of public transport, increasing the indicator of public transport use by the population, and improving the quality of transport services.

Keywords: Uzbekistan, automotive industry, public transport, traffic congestion, transport security, urbanization, innovative solutions

Umumiy foydalanishdagi shahar jamoat transportining ustuvor harakatini ta'minlashda O'zbekiston va xorij tajribasi

Abdualimov A.S.¹ ^a

¹O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, O'zbekiston

Annotatsiya: Ushbu maqolada O'zbekiston Respublikasida mustaqillikka erishilgandan so'ng avtomobil va jamoat transporti sohasini rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilgan islohotlar, qabul qilingan normativ-huquqiy hujjatlar hamda transport tizimini takomillashtirish yo'nalishlari yoritilgan. Shuningdek, zamonaviy shaharlarning transport muammolari – yerdan foydalanish, tirbandlik, avtomobilga qaramlilik, atrof-muhitga ta'sir va xavfsizlik masalalari tahlil qilinadi. Rivojlangan davlatlar tajribasi, xususan Yaponiya va Xitoy misolida transport muammolarini bartaraf etishning innovatsion yondashuvlari o'rganilgan. Maqolada Jizzax shahri misolida jamoat transporti harakat tarkibini nazorat qilish, aholining jamoat transportidan foydalanish ko'rsatkichini oshirish hamda transport xizmatlari sifatini yaxshilash bo'yicha takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: O'zbekiston, avtomobil sanoati, jamoat transporti, tirbandlik, transport xavfsizligi, urbanizatsiya, innovatsion yechimlar

1. Kirish

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so'ng barcha soha va yo'nalishlarni rivojlantirishga birdek e'tibor bermogda. Xususan avtomobil sanoatida ham juda ko'plab ishlar amalga oshirildi. Yurtimizda avtomobil ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi. Avtomobil sanoatining istiqbolli kelajagi uchun asos yaratildi. Shu asos zahirida Xorijiy investorlar bilan hamkorlikda avtomobil ishlab chiqaruvchi zavodlar soni yil sayin ortib bormogda. Hozirgi vaqtga qadar avtomobil sanoatini rivojlantirishga aloqador ko'plab normativ-me'yoriy hujjatlar ishlab chiqildi.

Jumladan, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2017-yil 25-apreldagi 238-sonli qarori, 2003-yil 4-noyabrda "O'zbekiston Respublikasida avtomobil avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalarini hamda avtobuslarda yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlashga haqida"gi 482-son qarori, 2013-yil 9-oktyabrda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Toshkent

shahrida yo'lovchi tashish transportini tashkil etish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-2048-sonli qarori, 2019-yil 1-fevralda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PF-5647-son farmoni [1,2,3].

Bundan tashqari yana ko'plab qaror, farmon va farmoniyoshlar ishlab chiqilyabdi, barchasining zahirida asosan avtomobil transporti va jamoat transporti sohasini rivojlantirish, aholiga ko'rsatilayotgan xizmat sifatini oshirish, xavfsiz va qulay transport tizimini yaratish pirovard maqsad qilib olingan.

Ayni shiddat bilan rivojlanayotgan davrda aholini jamoat transporti bilan qamrab olish darajasini oshirish, jamoat transportining jozibadorligini va xizmat ko'rsatish sifatini oshirish bugungi kunning muhim masalalaridan biri bo'lib kelmogda. Aholining jamoat transportidan foydalanish ko'rsatkichini oshirish orqali yo'llarda

 <https://orcid.org/0009-0009-8797-8979>



kuzatilayotgan tirbandliklar, yo'l-transport hodisalari va ularda jabrlanganlar ko'rsatkichining kamayishiga xizmat qiladi.

Rivojlangan davlatlar transport sohasiga va aynan jamoat transporti sohasiga e'tibor qaratadigan bo'lsak, barcha Davlatlar va shaharlarda jamoat transporti o'zining arzon va qulayligi, ishonchli va xavfsizligi, aniq va tezkor ishlashi va boshqa ko'plab qulayliklari bilan aholi orasida o'zining mavqe'iga ega ekanligini ko'rishimiz mumkin. Jizzax shahar aholisi va shahrimiz mehmonlari uchun Jizzax shahri jamoat transporti harakat tarkibini nazorat qilish tartibini joriy etish va aholini jamoat transporti bilan qamrab olish darajasini oshirish dissertatsiya ishining dolzarbligini belgilaydi [4].

2. Tadqiqot metodologiyasi

Hozirgi vaqtda rivojlangan davlatlarga e'tibor qaratadigan bo'lsak, ba'zi sohalarida muammo va kamchiliklarga duch kelayotganini kuzatishimiz mumkin. Bu muammolar qatorida "Transport muammolari" ni ham uchratamiz.

Asosiy muammolar sifatida zamonaviy rivojlangan davlatlarda 5 ta keng yo'nalishni ko'rsatib o'tadilar. Ular quyidagilar [5]:

- Yerdan foydalanish;
- Tirbandlik;
- Mashinaga qaramlilik;
- Atrof-muhit;
- Xavfsizlik.

Yuqorida sanab o'tilgan muammolarni bartaraf qilish uchun har bir davlatlar o'zining qisqa va uzoq muddatli chora-tadbirlar rejalarini ishlab chiqmoqdalar.

Xususan rivojlangan 16 ta davlat vakillaridn iborat bo'lgan jamoa interaktiv doimiy munozaralar tashkil etib kelmoqda. Munozaralarda hozirgi vaqtda duch kelayotgan muammolar va ular oldida turgan ustuvor vazifa va yechimlarni taqdim qilish imkoniyatlari berilgan [6].

Ushbu jamoaga a'zo davlatlar: Afina, Barselona, Bryussel, Dublin, Hayfa, Istanbul, Kocaeli, London, Rim, Sheffild, Stokgolm, Shtutgart, Tel-Aviv, Gaaga, Turin va Tsyurix.

Bunda jamoatchilikka (muammoni hal qilish maqsadida piyoda, velosipedchilar va jamoat transportiga ko'proq imtiyozlar yaratiladi) ko'proq joy va imkoniyatlar yaratish asosiy maqsad qilib olinadi

Yerdan foydalanish muammolarini hal etish maqsadida Yaponiya davlati hukumati ham ajoyib bir usuldan foydalanadilar. Unga ko'ra Yaponiya davlatida avtomobil sotib olmoqchi bo'lgan fuqaro avtomobil harid qilishdan oldin avtomobil uchun ajratilgan maxsus joy(parkovka)ga ega ekanligini tasdiqlovchi hujjatni taqdim etishi lozim bo'ladi.

Bu usul keyinchalik uchrashi mumkin bo'ladigan yerdan foydalanish muammosi kelib chiqishining oldini olish uchun samarali xizmat qilish kelmoqda (1-rasm).



1-rasm. Avtomobillar to'xtashi va to'xtab turishi uchun mo'ljallangan maxsus maydon(parking)

Tirbandlik muammosi – Hozirgi vaqtda 200 dan ziyod dunyo mamlakatlari ichida 28 ta davlatda avtomobil ishlab chiqarish sanoati yo'lga qo'yilgan. Mana shu 28 ta davlatda ishlab chiqarilayotgan avtomobillar talab darajasidan kelib chiqib o'z haridorlariga ega [7].

Insonlar kundalik turmush tarzida avtomobil vositasi xizmatlaridan foydalanadi. Bu esa o'z navbatida ko'cha va yo'llarda tirbandlikni keltirib chiqaradi.

Tirbandlik muammosi hozirgi vaqtda katta shaharlarda zamonaviy hayotning eng muhim jihatlari bilan birga aylandi. Tirbandlik muammosi nafaqat hozirgi kunda balki, 1960-yillardan boshlab kuzatilib kelinayotgan muammolardan biridir.

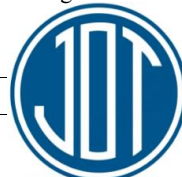
Statistik ma'lumotlarga ko'ra dunyoda eng uzun tirbandliklar 6 ligi ro'yhatidan AQSH (Nyu-York shtati), AQH (Boston shtati), Fransiya

(Lion-Parij), Germaniya (Berlin), Braziliya (San-Paulu), Xitoy (Pekin) da kuzatilgan tirbandliklar o'rin olgan. 1980-yil Fransiya davlatida Lion-Parij yo'nalishida 5 millionga yaqin avtomobil ishtirokida 175 km uzunlikdagi tirbandlik kuzatilgan bo'lib, shimoliy regionlarda yashaydigan aholi uyiga Alpdagi bayramlar nishonlanib bo'lganidan so'ng yetib kelishgan(2-rasm).



2-rasm. Pekin shahri avtomobil raqamlari va ularga qo'yiladigan cheklovlar

Tirbandlik muammosini hal etish borasida Xitoy davlati Pekin shahrida ajoyib bir usuldan foydalanishadi. Yo'l harakati qoidalariga ko'ra, shaharda tirbandliklarning oldini



olish uchun haftaning har bir kunida ma'lum raqamga ega avtomobillar uchun harakatlanishga ruxsat beriladi. Haftaning ish kunlarida avtomobillarning beshdan bir qismi ertalab soat 7:00 dan kechgi soat 20:00 gacha avtomobil raqamlaridan kelib chiqqan holda yo'llarni chetlab o'tadilar [8].

Dushanba kuni ohirgi raqami 1 va 6, seshanba kuni 2 va 7, chorshanba kuni 3 va 8, payshanba kuni 4 va 9, juma kuni 5 va 0 bilan tugaydigan avtomashinalar harakatlanishi mumkin (1.5-rasm). Dam olish kunlarida raqamlar bo'yicha cheklavlar qo'yilmaydi.

Jamoat transporti – o'z nomi bilan aholiga xizmat ko'rsatadigan, odamlarning uzog'ini yaqin qiladigan, aholining kayfiyatiga to'g'ridan to'g'ri ta'sir ko'rsatadigan vosita hisoblanadi [9].

2020-yil 30-noyabrda bo'lib o'tgan Prezident Shavkat Mirziyoyev raisligidagi yig'ilishda ham hududlarda jamoat transportini rivojlantirish chora-tadbirlari muhokama qilindi. Yig'ilishda keltirilgan ba'zi ma'lumotlar [10]:

- Ohirgi 10 oy mobaynida xalq qabulxonalariga 3 mingdan ortiq murojaat kelib tushgan;

- Kunlik 20 million yo'lovchilardan bor-yo'g'i 4.4 millioni yoki 22 % i jamoat transportidan foydalanadilar;

- Avtobuslar bilan ta'minlanganlik darajasi har 100 000 aholiga 24 tani tashkil etadi. Ba'zi viloyatlarda bo'lsa 15 tani tashkil etadi;

- Viloyat hokimligi va mutassadi vazirliklarga Samarqand shahrida qulay transport bosh rejasini ishlab chiqish topshirildi;

- Transport-logistika sohasiga ko'proq e'tibor qaratish va zamonaviy kadrlarni tayyolash.

Respublikamizning ko'plab viloyat va shaharlarida transport rejalari qayta ko'rib chiqilmoqda. Natijada ko'cha va yo'llarda yuzaga kelayotgan muammolar, tirbandliklar, YTH larini kamaytirish va oldini olishga erishilmoqda.

Bundan tashqari jamoat transporti uchun ajratilgan yo'laklar, jamoat transportining jozibadorligini oshirish, bekatlarni ta'mirlash va qayta qurish, ularni zamonaviy qurilmalar bilan jihozlash, elektron to'lov tizimlarini yaratish (ATTO), jamoat transportining harakat tarkibini kuzatish imkoniyati va shu kabi ko'plab ishlar amalga oshirilmoqda.

1-jadval.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 10-yanvardagi PQ-2724-son qarori 2-ilovasida 2017-2021-yillarda yangi avtobuslar sotib olish parametrlari ko'rsatib o'tilgan

T/r	Hududlar	Sotib olinadigan avtobuslar soni	Shu jumladan:				
			2017-yil	2018-yil	2019-yil	2020-yil	2021-yil
1.	Qoraqalpog'iston Respublikasi	112	30	40	10	13	19
2.	Andijon viloyati	319	22	77	78	76	66
3.	Buxoro viloyati	350	50	81	64	77	78
4.	Jizzax viloyati	106	45	23	10	6	22
5.	Qashqadaryo viloyati	287	59	51	60	70	47
6.	Navoiy viloyati	83	26	16	15	14	12
7.	Namangan viloyati	415	45	83	106	114	67
8.	Samarqand viloyati	460	73	81	81	88	137
9.	Surxondaryo viloyati	85	35	6	10	16	18
10.	Sirdaryo viloyati	103	34	27	26	9	7
11.	Toshkent viloyati	178	40	25	37	37	39
12.	Farg'ona viloyati	281	43	40	52	67	79
13.	Xorazm viloyati	133	35	21	41	13	23
JAMI:		2 912	537	571	590	600	614
<i>shundan: shaharlararo yo'nalishlar uchun</i>		226	26	50	50	50	50
<i>shahar va shahar atrofidagi yo'nalishlar uchun</i>		2 686	511	521	540	550	564



3. Tahlil va natijalar

Hozirgi kunga qadar Toshkent shahri, Namangan shahri, Qarshi shahri, Termiz shahri, Samarqand shahri va Jizzax shaharlarining transport bosh rejaları qayta ko'rib chiqilib, mavjud muammo va kamchiliklar bartaraf etildi.

Bu jarayonda jamoat transporti harakati va yo'nalish chizmalari, shuningdek, iqtisodiy va ijtimoiy infratuzilma obektlari geolokatsiyalari maxsus dasturga kiritilib, shaharlarning transport Bosh rejaları ishlab chiqilmoqda.

Toshkent shahri misolida Toshkent xalqaro aeroportidan Bobur va Furqat Ko'chalari bo'ylab Beshyog'och maydoniga qadar avtobuslar uchun alohida maxsus yo'lak ajratildi (3-rasm).

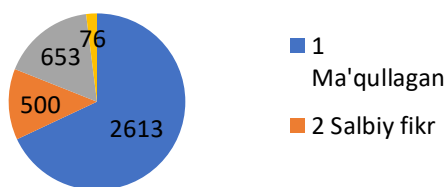


3-rasm. Bobur ko'chasi bo'ylab harakatlanishda, Nukus va Muqimiy ko'chalari kesishgan chorraha

Shahardagi eng tirband va to'rt bo'lakdan ko'p bo'lgan yo'llarning ma'lum bir qismida faqat jamoat transporti harakatlanadi, xolos. Toshkent shahar transport boshqarmasi tomonidan bunday ko'chalarning aniq ro'yxati tuzilgan. Unga ko'ra shaharning jami 10 ta ko'chasida jamoat transporti uchun alohida yo'laklar ajratiladi.

Ushbu reja haqida "tushuntirish va so'rovnoma" o'tkazilgan. 2021-yil 25-yanvaridan 3-fevralga qadar o'tkazilgan so'rovnoma 3842 nafar kishi qatnashgan. Ulardan 68 foizi jamoat transporti uchun alohida yo'l bo'lagi tashkil etishni ma'qullab ovoz bergan bo'lsa, 13 foizi salbiy fikrlar bildirishgan, 17 foiz ishtirokchi betaraf ekanligini bildirgan (4-rasm).

So'rovnoma natijalari



4-rasm. Toshkentda jamoat transportiga alohida yo'lak ajratish haqida o'tkazilgan so'rovnoma natijalari

Ushbu loyihani amalga oshirish orqali:

- Yo'nalishdagi avtobuslarning harakatlanish tezligi 25 foizga oshiriladi;
- Transport vositalarining chorrahalardan o'tishdagi to'xtashlar soni 3,5 tadan 1 taga kamayadi;

Transport vositalarining ekologiyaga zarar yetkazishi 33 foizga kamayadi.



5-rasm. Toshkent xalqaro aeroportidan Bobur ko'chasi bo'ylab harakatlanish



6-rasm. Bobur ko'chasi va Shota Rustaveli ko'chalari kesishmasi

Ajratilgan yo'lak Toshkent xalqaro aeroporti bekatidan – Seul ko'chasi kesishmasiga qadar qo'yilgan. 8 tasmali bu ko'chaning umumiy uzunligi

3,6 kilometrni tashkil qiladi (7-rasm). Bu ko'chada 18 ta avtobus, 5 ta yo'nalishli taksilar harakati yo'lga qo'yilgan.



7-rasm. Umumiy foydalanishdagi shahar jamoat transportining ustivor harakatini ta'minlashda xorij tajribasi

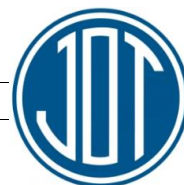
Turli rivojlangan davlatlarning transport sohasiga e'tibor qaratadigan bo'lsak, jamoat transportiga yaratilayotgan turli xil imtiyoz va ustivorliklarni ko'rishimiz mumkin.

Jamoat transportiga alohida ajratilgan yo'laklar va bekatlarda yo'lovchilar uchun yaratilayotgan imkoniyatlar asosiy ishlardan hisoblanadi.

Jamoat transportining ustivor harakati deganda biz ko'z oldimizga BRT (Bus rapid transit) – ajratilgan bo'lak (yo'l) ni keltiramiz (1.21-rasm). BRT nima?

BRT (Bus Rapid Transit) – yuqori asosli avtobusga asoslangan transit tizimi bo'lib, u bizga metro darajasidagi imkoniyatlarda tezkor, qulay va tejamkor xizmatlarni taqdim etadi.

BRT koridor – bu avtobus marshruti yoki kamida 3 km (1,9 milya) uzunlikdagi bir butun yo'l hisoblanadi.



Ajratilgan bo'laklar qatnov qismida ikki xil usulda joylashtirilishi mumkin:

- qatnov qismining o'rtasida;
- qatnov qismining o'ng(chetki) tamonida.

Xorij davlatlarida ajratilgan yo'laklar qatnov qismining o'rtasida yoki qatnov qismining o'ng(chetki) tamonida loyihalanadi. Qatnov qismining o'rtasida loyihalanganda bir qancha qulayliklar yuzaga keladi. Masalan qarama-qarshi yo'nalishlar uchun bitta bekat loyihalanadi. Bu holatda ham yer mummosi ham iqtisodiy muammolar kamroq kuzatiladi.



8-rasm. Qatnov qismining o'rtasida loyihalangan ajratilgan bo'lak

Janubiy Korea (Seul) davlatidagi jamoat transporti ishlash jarayoni haqida o'rganadigan bo'lsak, bu yerda aholi avtobus va poezdlardan muntazam ravishda foydalanadilar. Nega bu tanlovga kelganligi haqida esa ular:

- toza;
- qulay;
- xavfsiz;
- arzon;
- sifatli deya javob berishadi.

4. Xulosa

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishganidan so'ng mamlakatning barcha sohalarida, xususan avtomobil va jamoat transporti tizimida tub o'zgarishlar amalga oshirildi. Hukumat tomonidan ishlab chiqilgan qaror, farmon va dasturlar transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, aholini sifatli va xavfsiz transport xizmatlari bilan ta'minlashga qaratilgan. Bugungi kunda jamoat transporti tizimini rivojlantirish orqali yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, tirbandliklarni kamaytirish va ekologik muammolarni bartaraf etish dolzarb masalaga aylanmoqda. Rivojlangan davlatlar tajribasidan kelib chiqib, O'zbekiston shaharlarida, jumladan Jizzaxda ham, jamoat transportini raqamlashtirish, harakatni monitoring qilish tizimini joriy etish hamda ekologik toza transport vositalaridan foydalanishni kengaytirish zarur. Shu yo'l bilan mamlakatda transport tizimi samaradorligini oshirish, aholining hayot sifatini yaxshilash va barqaror shahar transporti konsepsiyasini shakllantirish mumkin bo'ladi.

Foydalangan adabiyotlar / References

[1] O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining Aholiga transport xizmati ko'rsatish hamda

shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo'lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlarini amalga oshirish to'g'risida 25.04.2017 yildagi 238-son qarori.

[2] O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Avtomobil avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalarini hamda avtobuslarda yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlashga haqida"gi 2003-yil 4-noyabrda 482-son qarori.

[3] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Toshkent shahrida yo'lovchi tashish transportini tashkil etish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 2013-yil 9-oktyabrda PQ-2048-sonli qarori.

[4] S. Kasimov, L. Akbarova, M. Fattaxova, "Factors Affecting Supply and Demand in The Automobile Industry of The Republic of Uzbekistan," *Texas Journal of Multidisciplinary Studies*, vol. 5, 2022, pp. 337–342.

[5] R. Kobilov, "Issues and Prospects of Localization in the Automotive Industry of Uzbekistan," *Economics and Innovative Technologies*, vol. 12, no. 5, 2024, pp. 57–67.

[6] T. Ismatullaev, "Trends in Automotive Industry of Uzbekistan in 2022-2024," *European Journal of Interdisciplinary Research and Development*, vol. 37, 2025, pp. 176–179.

[7] M. Abdukhamidova, "Production, Export and Import of Cars in the Republic of Uzbekistan," *International Journal of Economics, Finance and Management*, vol. 8, no. 2, 2024.

[8] Z. N. Naubetova, "The Evolution of Passenger Transport in Uzbekistan and its Impact on Economic Growth," *Yashil Iqtisodiyot va Taraqqiyot*, 2023–2024.

[9] A. Sánchez-Atondo et al., "Understanding Public Transport Ridership in Developing Countries to Promote Sustainable Urban Mobility: A Case Study of Mexicali, Mexico," *Sustainability*, vol. 12, no. 8, 2020, article 3266.

[10] R. Adinata, W. Wanto, "Public Transport in Developing Countries," *Journal of Public Administration Studies (JPAS)*, 2021.

[11] P. González-Aliste, I. Derpich, M. López, "Reducing Urban Traffic Congestion via Charging Price," *Sustainability*, vol. 15, no. 3, 2023, article 2086.

[12] S. Priyanto, P. Romadhona, "The Evaluation of Public Transport Safety Facilities in Developing Countries: A Case Study in Yogyakarta, Indonesia," *WIT Transactions on the Built Environment*, vol. 107, 2009, pp. 359–368.

[13] "Literature Review on Public Transport and Land Use: Based on CiteSpace Statistical Analysis," *Land*, vol. 14, no. 5, 2025, article 1096.

[14] "Scaling up Public Transport Usage: A Systematic Literature Review of Service Quality, Satisfaction and Attitude Towards Bus Transport Systems in Developing Countries," *Public Transport*, vol. 17, 2025, pp. 1–44.

Mualliflar to'g'risida ma'lumot/ Information about the authors

Abdualimov Asror Sunnatulla o'g'li / Asror Abdualimov
O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, Jamoat transporti boshqarmasi yetakchi mutaxassisi.
Tel: +998995768388
<https://orcid.org/0009-0009-8797-8979>



<i>D. Dulobov, Sh. Saidivaliev, D. Abdullaev</i>	
<i>Optimization of maneuver movements at railway stations</i>	91
<i>P. Begmatov, Sh. Jonkobilov</i>	
<i>Problems arising on metroways and their solutions</i>	95
<i>S. Kholmirzaev, A. Akhmedov</i>	
<i>Improving the effectiveness of transport services provided to the population through intellectual transport systems</i>	98
<i>A. Abdualimov</i>	
<i>Uzbekistan's and foreign experience in ensuring priority movement of urban public transport</i>	102
<i>A. Mukhitdinov1, J. Ravshanbekov</i>	
<i>Digitalization method for calculating vehicle exhaust emissions...</i>	107