

JOURNAL OF TRANSPORT



ISSUE 1, 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 1

MARCH, 2025



jot.tstu.uz

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

JOURNAL OF TRANSPORT

SCIENTIFIC-TECHNICAL AND SCIENTIFIC INNOVATION JOURNAL

VOLUME 2, ISSUE 1 MARCH, 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.

Improving the efficiency of local public transport based on international experience

G.E. Pulatova¹ ^a

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract: As the city of Tashkent continues to develop and transform into a major metropolis, traffic congestion is increasing, leading to a growing demand for an efficient public transportation system. This situation highlights the necessity of improving urban transport infrastructure and optimizing passenger mobility. This article analyzes the experience of developed countries in planning, managing, and enhancing the efficiency of public transportation. Specifically, it examines successful practices in developing transport infrastructure, managing passenger flows, implementing environmentally friendly transport solutions, and integrating modern digital technologies to improve passenger services. Furthermore, the study explores the possibilities of adapting and implementing international best practices in the context of our country. The article discusses prospects for improving the efficiency of the transport system, enhancing passenger convenience, and reducing environmental impact by utilizing global expertise. The findings of this research could contribute to the development of a sustainable and effective public transport system in Uzbekistan's urban areas in the future.

Keywords: public transportation, international experience, managerial activities, service quality, passenger flow management

Xalqaro tajriba asosida mahalliy jamoat transporti samaradorligini oshirish

Pulatova G.E.¹ ^a

¹Tashkent davlat transport universiteti, Toshkent, O'zbekiston

Annotatsiya: Toshkent shahri jadal rivojlanib, yirik megapolisga aylanib borayotganligi sababli, shaharda avtomobil harakati tobora zichlashib, tirbandlik muammosi keskinlashmoqda. Bu esa jamoat transportiga bo'lgan talabning ortishiga va samarali transport tizimini tashkil etish zaruriyatining yuzaga kelishiga olib kelmoqda. Ushbu maqolada rivojlangan xorijiy davlatlarning jamoat transportini rejalashtirish, boshqarish va samaradorligini oshirish borasidagi ilg'or tajribasi tahlil qilingan. Xususan, transport infratuzilmasini rivojlantirish, yo'lovchi oqimlarini boshqarish, ekologik toza transport turlarini joriy etish hamda zamonaviy raqamli texnologiyalar asosida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish bo'yicha amalga oshirilgan muvaffaqiyatli tajribalar o'rganilgan. Shuningdek, maqolada xalqaro tajribani o'rganish orqali mamlakatimiz sharoitida uni moslashtirish va joriy etish imkoniyatlari tahlil qilingan. Transport tizimining samaradorligini oshirish, yo'lovchilarga qulaylik yaratish va atrof-muhitga ta'sirini kamaytirish bo'yicha xorijiy tajribadan foydalanish istiqbollari ko'rib chiqilgan. Mazkur tadqiqot natijalari kelajakda O'zbekiston shaharlarida barqaror va samarali jamoat transport tizimini shakllantirishga hissa qo'shishi mumkin.

Kalit so'zlar: jamoat transporti, xalqaro tajriba, boshqaruv faoliyati, xizmatlar sifati, yo'lovchilar oqimini boshqarish

1. Kirish

Transport infratuzilmasi xususiyatlari muayyan transport infratuzilmasi ob'ekting xususiyatlariga bog'liq va ushbu ob'ektga ta'sir qiluvchi turli omillar bilan belgilanadi. Mintaqaning transport infratuzilmasi xususiyatlarining nazariy tahlili shuni ko'rsatdiki, bu muammoga kompleks yondashish zarur, chunki infratuzilma tushunchasi juda keng va butun transport jarayoniga ta'sir qiladi. Ko'plab mamlakatlar transport va hududiy rivojlanish barqaror rivojlanish tamoyillariga muvofiq amalga oshirilishi kerakligini anglab yetmoqda, bu esa o'z navbatida taraqqiyotni tushunishga konsensus yondashuv sifatida

qaralmoqda. Bunda asosiy e'tibor tovar va xizmatlar ishlab chiqarishni ko'paytirishga emas, balki hayot sifatini oshirish, shahar tizimlarining hayotiylikini saqlash va inson salohiyatini rivojlantirish uchun sharoit yaratishga qaratilmoqda. Transportni rivojlantirishga odamlarga yo'naltirilgan yondashuv qo'llaniladi, bunda transport xizmatlari sifatiga, yo'lga sarflanadigan vaqtning tejashga, barcha toifadagi aholi uchun transportdan foydalanish imkoniyatiga alohida e'tibor qaratiladi.

Transport tizimi mamlakat iqtisodiyotini tashkil etuvchi soha, mamlakat yaxlitligi va xavfsizligining eng muhim omilidir. Jahon tendensiyasiga e'tibor qaratsak yo'lovchi tashish hajmining 25 foizigacha bo'lgan qismini jamoat

 <https://orcid.org/0009-0006-6358-624X>



transporti amalga oshirib, aholiga transport xizmati ko'rsatishda muhim o'rin tutadi. Katta shaharlarda jamoat transporti juda muhim ahamiyatga ega. Vashingtonda aholining 15 foizi jamoat transportidan foydalanadi. Barcha rivojlangan mamlakatlarda jamoat transporti daromadsizdir. Jamoat transportidan real daromad Shveysariyada 72%, Buyuk Britaniyada 68%, Germaniyada 60%, Avstriyada 48%, Fransiya 43%, Shveysariyada 40%, AQSHda 97%, Italiyada 30%,

Niderlandiyada 22% tashkil etadi. Bu mamlakatlardagi transport siyosati uning ijtimoiy ahamiyatini hisobga oladi. Arzonlashtirilgan tariflar yoki imtiyozlarni belgilash jamoat transportidan foydalanishda, birinchi navbatda, kam daromadli yo'lovchilar uchun qulay bo'lish maqsadi bilan bog'liq. Bu mamlakatlar byudjetlariga tushumlar soliqning turli turlari bo'yicha shakllanadi: mol-mulk solig'i, ish haqi, daromad solig'i, avtotransport vositalariga egalik huquqi va boshqalar. Lekin soliq tushumlarini jamoat transportini rivojlantirishga yo'naltirish shakllari turli mamlakatlarda sezilarli darajada farqlanadi.

2. Tadqiqot metodologiyasi

Xorijiy olimlarning jamoat transportini rivojlantirish bo'yicha olib borgan ishlarini tahlil qilar ekanmiz turli yurt olimlarining turli yondashuvlarini ko'rishimiz mumkin. Hususan rossiyalik olim M.V.Fyodorova ilmiy ishini maqsadi yuqori tezlikdagi shahar transportini rivojlantirish strategiyasining ijtimoiy samaradorligini baholash ko'rsatkichlari tizimini ishlab chiqishdan iborat bo'lgan. Ijtimoiy samaradorlikni baholashning mavjud usullarini o'rganib, kamchilik va afzalliklarini tahlil qilib o'tgan [1].

A.V.Cheryapina va N.M.Purinalar jamoat transport infratuzilmasi xususiyatlari muayyan transport infratuzilmasi ob'ekting xususiyatlariga bog'liq va ushbu ob'ektga ta'sir qiluvchi turli omillar ta'siri bilan belgilanishini ta'kidlaydi. Mintaqaning transport infratuzilmasi xususiyatlarining nazariy tahlili shuni ko'rsatdiki, bu muammoga kompleks yondashish zarur, chunki infratuzilma tushunchasi juda keng va butun transport jarayoniga ta'sir qilishini asoslab o'tishgan. Transport infratuzilmasini samarali boshqarish uchun transport infratuzilmasi ob'ektlarining xususiyatlariga e'tibor qaratish va ushbu ob'ektlarga ta'sir qiluvchi tashqi omillarni hisobga olish kerakligini keltirib o'tishgan. Yevropa mamlakatlarida transport infratuzilmasini boshqarish tajribasini ko'rib chiqib, Germaniyada transport infratuzilmasini boshqarish tajribasini tahlil qilib berishgan [2].

A.A. Guskov va N.Yu. Zalukayevalar jamoat transportida yo'lovchi tashishni tashkil etish muammolarini ko'rib chiqishadi. Jamoat transportining samarasiz ishlashining sabablari, shuningdek, bunga ta'sir etuvchi omillarni alohida o'rganishadi. Tashish jarayonida axborot texnologiyalari tizimlari va texnologiyalaridan yetarli darajada foydalanilmayotganligini tanqidiy ko'rib chiqishadi. Jamoat transportiga ta'sir etuvchi omillar tahlil etib o'tilgan. Har bir omilga uning ahamiyati va jamoat yo'lovchi transporti harakati samaradorligi hamda xavfsizligiga ta'siridan kelib chiqqan holda koeffitsienti belgilab berishgan [3].

Yu.X.Guketlev "Shahar jamoat transportini rivojlantirishda xorij tajribasi" nomli ilmiy asarida shahar jamoat transportini rivojlantirish bo'yicha xorijiy tajribasini

tahlil qilib o'tgan. Jamoat transportida tashishni tashkil etishni davlat tomonidan tartibga solish usullari, jamoat transport tizimini uyg'un rivojlantirish hamda uning shaharsozlik va transport xususiyatlarini yaxshilash imkoniyatlari o'rganib o'tilgan [4].

Jamoat transporti bo'yicha ekspertlar tomonidan ko'rib chiqilgan maqolalarni aniqlab, saralab va tahlil qilishni o'z ichiga olgan. Elsevier, Google Scholar va Science Direct kabi ma'lumotlar bazalaridan foydalanilgan. Xorijiy va mahalliy olimlarning ilmiy ishlarini tahlil qilish orqali, xorij tajribasini mamlakatimizda qo'llash imkoniyati taklif etilgan.

3. Xulosa

Yo'lovchilarning qulaylikka bo'lgan talabini ortishi hamda raqobat sharoiti jamoat transportida xizmat ko'rsatuvchi korxonalardan raqobatbardosh bo'lish zarurati paydo qiladi. Bunday sharoitda korxonalar albatta aniq maqsad va reja asosida faoliyat yuritishlari lozim bo'ladi. Maqsadlarga erishishda strategik reja muhim sanaladi. Korxona strategik rejasini ishlab chiqishda quyidagi vazifalarni o'z oldiga qo'yishi lozim:

1. Aholi uchun tezkor va ishonchli jamoat transport tizimini shakllantirish orqali, shahar transport infratuzilmasini takomillashtirishda munosib ishtirok etish;

2. Ekologik toza yangi transport turlarini joriy etish yoki mavjudlarini takomillashtirish;

3. Yo'nalish marshrutlarini optimal shahar transport oqimini boshqarishni takomillashtirishda munosib ishtirok etish;

4. Korxona ishchi-xodimlarini doimiy malakasini oshirish orqali shahar transport xavfsizligini oshirish;

5. Turli zamonaviy texnik, marketing va iqtisodiy yechimlardan foydalangan holda moliyaviy imkoniyatlarni kengaytirish.

Ushbu vazifalarni amalga oshirish orqali jamoat transport xizmatini ko'rsatuvchi korxona faoliyati samaradorligini oshishiga erishiladi. Albatta ushbu vazifalarni birdaniga hammasini amalga oshirish imkonini beruvchi yagona yechimlar mavjud emas. Lekin jahon tajribasida ushbu vazifalarni hal qilishda zamonaviy texnik, marketing va iqtisodiy yechimlardan strategik rejalashtirishda foydalanayotgan bir qancha asosiy yo'nalishlarni ajratib ko'rsatishimiz mumkin.

AQSH, Yevropa mamlakatlari o'tgan asrning o'rtalaridan boshlab shaxsiy "Avtomobil" ni rag'batlantirish siyosati xato ekanligini tushunib yetishadi. Ushbu mamlakatlarda quvvati yuqori bo'lgan avtomobil yo'llari tarmog'i mavjudligiga qaramasdan tirbandlikdan tortib, ekologik muammolarga duch keldi. Hozirgi kunda katta shaharlarda aholi va uning shaxsiy avtomobillar soni oshishi natijasida shahar yo'l tarmog'ini qanchalik rivojlantirilmagan, qo'yilayotgan talabga javob bera olmasligini ko'rsatdi. Bunday vaziyatda esa shahar infratuzilmasini rivojlantirishda jamoat transport tizimini takomillashtirish eng optimal yechim ekanligini ma'lum bo'ldi.

Bu borada Germaniya davlati bir qator ishlarni amalga oshirgan. Jumladan, transport tizimini boshqarish Transport vazirligi tomonidan amalga oshiriladi hamda shaharlar infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik rejalarni ishlab chiqishga mas'ul hisoblanadi. Berlin shahrida yo'l harakatini markazlashtirilgan boshqarish tizimi mavjud. Uning asosiy vazifasi tirbandlikni tahlil qilish, marshrutlarni



rejalashtirish va raqamli texnologiyalar yordamida shahar harakatini nazorat qilish hisoblanadi [5].

Shuningdek, Germaniya Federativ Respublikasida ikki shahar jamoat transportini rivojlantirish bo'yicha hamkorlikda strategik reja ishlab chiqish tajribasi ham mavjud bo'lib, hududlarni kengayishini inobatga olgan holda 10 yillik strategiya ishlab chiqiladi ba qonun maqomiga ega bo'ladi. Misol tariqasida Berlin va Brandenburg shaharlarini olish mumkin. Shaharlarni transport tarmog'ini rivojlantirish, ehtiyojdan kelib chiqqan holda shaharning alohida zonalarini moliyalashtirish va ikki shahar o'rtasida markaziy transport uzellari tizimini yaratish kabi qator massalar strategik rejaning asosiy yo'nalishlari sifatida belgilangan [6].

Kanada davlatini tajribasida jamoat transportini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqishda majmuaviy yondashuvdan foydalandi. Ya'ni Vankuver shahri jamoat transportini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqishda jamoat transportini tashkil qilishda ishtirok etuvchilar shahar hokimliklari organlari, xo'jalik yurituvchi subyektlar, biznes vakillari, jamoat tashkilotlari hamkorligi ta'minlanadi. Strategiya 30 yilga mo'ljallangan bo'lib, xar 5 yilda uning bajarilish holatiga ko'ra tuzatishlar kiritiladi hamda jamoatchilik muhokamasidan o'tkaziladi. Strategiyani asosiy maqsadi qilib shaharni majmuaviy holda rivojlantirish, jamoat transporti integratsiyasi hamda atrof-muhit muhofazasi belgilangan. Ushbu yondashuvni afzalligi strategik qaror qabul qilishda shahar aholisini maksimal jalb qilish bo'lsa, kamchiligi jarayon murakkabligi, qarorlarni muvofiqlashtirish ko'p vaqt talab qilishidir [6].

Xitoy davlatining Shanxay va Pekin shaharlari metro, avtobus va tezyurar magistral yo'llarini integratsiyasi yuqori darajada rivojlangan transport tizimiga egaligi bilan ajralib turadi. Pekinda jamoat transportini rivojlantirishda asosiy e'tiborni yer osti tunnelleri va shaxsiy transport vositalaridan foydalanishni cheklashga qaratilgan. Janubiy Koreya davlatining Seul shahri ham transport tirbandligi bilan bog'liq jiddiy muammolarga strategik yechim sifatida avtobus qatnovida keng qamrovli islohot o'tkazgan. Jumladan avtobuslar qatnovini samarali tashkil etish maqsadida GPS monitoringi tizimini joriy qilgan, yo'nalishlarni tirbandlik darajasidan kelib chiqib avtomatlashtirilgan boshqarish tizimini va maxsus ajratilgan avtobus yo'laklarini joriy qilgan. Bu tirbandliklari sonini kamaytirishga, yo'lovchilar xavfsizligini oshirishga va atrof-muhit ifloslanishini kamaytirishga olib keladi [7].

Parij shahrida "Île-de-France Mobilités" tizmi joriy qilingan bo'lib, tizim orqali barcha transport turlarini, shu jumladan metro, avtobuslar, shaharlararo poyezdlar va velosipedlar harakati muvofiqlashtiriladi. Tizimning muvaffaqiyati shundaki transport oqimlari va moliyalashtirishni yagona boshqarish usulidan foydalanishdir. Bu esa transportning ishonchligi va sifatini ta'minlash imkonini beradi. Istanbul shahrida jamoat transportini takomillashtirish maqsadida shahar aglomeratsiyasini boshqarish bo'yicha yagona agentlik tashkil etilgan. Ushbu agentlik orqali yo'l infratuzilmasi, jamoat transporti va to'xtash joylarini muvofiqlashtirish amalga oshiriladi. Gamburg shahrida uzoq muddatli byudjetlashtirish tamoyili amal qiladi. Asosiy mablag' soliq tushumlari va infratuzilmadan foydalanganligi uchun to'lovlari hisobidan amalga oshiriladi, bu esa shahar transport tizimini moliyaviy jihatdan barqarorligi ta'minlashga yordam beradi. Shu ta'kidlash lozimki, London va Milan shaharlarida tirbandliklarni oldi olish hamda

jamoat transportini jozibadorligini oshirish maqsadida shahar markaziga shaxsiy avtomobillarda kirishni pullik qilib qo'yilgan. Bundan tashqari Londonda yagona multimodal tarif va chiptalarni sotish tizimini joriy etilgan bo'lib, yalpi xarajat shartnomalari tizimidan foydalaniladi.

Avstraliya davlati Melburn shahri 1990-yillarda dunyoda yashash uchun eng qulay shahar maqomni saqlab qolish uchun "Katta Melburn rivojlanish strategiya"sini ishlab chiqdi. Ushbu strategiyani asosiy elementi sifatida jamoat transporti bilan integratsiyalashgan qulay piyodalar yo'nalishlarini shakllantirildi. Natijada shahar markazi aholi va sayyohlar uchun yanada jozibadorlik va jamoat transporti tizimi samaradorligi oshdi. Kuritiba (Braziliya) dunyoda birinchi bo'lib yo'lining qatnov qismidan ajratilgan avtobus liniyasiga (avtobus tirbandliklarga tushish ehtimoli minimal darajada), zamonaviy bet majmuasiga (yo'lovchilar transport vositasiga chiqishdan oldin yo'l kira haqini to'laydi) asosida tez yurar avtobus transporti, ya'ni "Metrobus" tizimini joriy etdi. Natijada, aholini jamoat transportida ishga borish xajmi 65% oshdi, Kuritiba shahri Braziliyaning boshqa shaharlariga nisbatan benzin iste'molni 30% qisqartirishga erishdi. Hozirgi kunda ushbu transport turi bir kunda o'rtacha 2 million yo'lovchi tashiydi [8].

Kolumbiyaning poytaxti Bogota shahrida ham xuddi shunday tajriba qo'llanilgan. 1990-yillarda Bogotada transport muammolari, ya'ni avtobuslar qatnovi betartibligi, juda katta tirbandliklar, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifati pastligi kabi muammolar mavjud edi. Shu sababli shahar rahbariyati (sobiq mer Enrique Penalosa yetakchiligidagi) 1998-yillardan boshlab mavjud jamoat transportini tubdan isloh qilishga kirishadi va TransMilenioning birinchi koridori 2000-yilning oxirlarida ishga Tushirildi. Yuqorida ta'kidlaganimizdek ushbu tizim alohida ajratilgan avtobus yo'laklariga ega bo'lib, bu yo'llarda boshqa transport harakatlanmaydi, natijada avtobuslar tezkor harakatlanishi ta'minlanadi. Tizim trunk (asosiy magistral) koridorlari va ularga bog'langan feeder (shahar atrofidagi mahalla-marshruti) avtobuslaridan tashkil topgan. Trunk yo'lda yirik, yuqori sig'imli qizil avtobuslar qatnaydi, feeder esa yashil yoki boshqa rangdagi o'rta sig'imli avtobuslardan iborat bo'lib, shaharning chekka hududlaridan odamlarni trunk koridorlaridagi stansiyalarga tashish uchun xizmat qiladi. TransMilenio stansiyalari turniketlar, to'lov tizimi va yo'lovchilarni avtobusga navbat bilan chiqaradigan platformalar bilan jihozlangan. Yo'lovchilar oldindan elektron kartalar yoki maxsus transport kartalari orqali to'laydilar. Stansiyaga kirish paytida turniketlardan o'tish uchun kartada yetarlicha mablag' bo'lishi talab etiladi. Shundan so'ng, bitta to'lov bilan stansiyalar ichida istalgan trunk avtobusiga o'tish yoki ayrim chiziqlarda bepul almashish mumkin [9].

4. Xulosa

Yuqoridagilardan xulosa qiladigan bo'lsak Yevropa tajribasi shuni kursatadiki transport tizimini rejalashtirishda shaxsiy transport vositalaridan jamoat transportiga ustunlik berish tamoyiliga amal qilindi. Bu esa tirbandliklardan bir muncha xalos bo'lishga, ekologiyaga chiqayotgan zararli moddalarni kamaytirishga hamda ularni natijasida xorijiy turistlarni oqimini oshirishga erishishdi.

Osiyoning yirik va rivojlangan mamlakatlari tajribasini tahlil etsak bu yerda jamoat transporti turlari o'rtasida



kommunikatsiya jarayonlariga katta e'tibor qaratilgan, qolaversa yirik shaharlarni bog'lovchi tezyurar transportlar bilan ta'minlangan. Singapur davlati bo'lsa tirbandlik muammosini jamaot transporti uchun alohida yo'laklar ajratish, real vaqtda jasoat transporti kelish vaqt hamda tirbandligini ko'rsatuvchi dasturlar taqdim etish orqali jamaot transporti jozibadorligini oshirishga erishgan.

Ushbu mamlakatlar tajribalarini o'rgangan holda jamaot transportiga mamlakatimiz aholisi talabani, aholi orasida shakllangan qadriyatlarini, kelasi yillarda jamaot transportiga bo'lgan talabni inobatga olib ushbu tizimda faoliyat yurituvchi korxonalar strategik rejasini ishlab chiqishi, strategik rejaning samaradorligi ortishiga xizmat qiladi.

Foydalangan adabiyotlar / References

[1] M.V.Fyodorova "Оценка общественной эффективности стратегии развития скоростного городского транспорта" // Transportation Systems and Technology. 2019;5(1):26-41.;

[2] А.В.Черяпина, Н.М.Пурина "Зарубежный опыт управления транспортной инфраструктурой региона" // The Russian Automobile and Highway Industry Journal. Vol. 19, No. 5. 2022.;

[3] А. А. Гуськов, Н. Ю. Залукаева "Методика информационно-технологической оценки работы общественного пассажирского транспорта" // Вестник СибАДИ The Russian Automobile and Highway Industry Journal, Том 19, № 5. 2022 Vol. 19, No. 5. 2022.;

[4] Ю.Х.Гукетлев "Зарубежный опыт развития городского пассажирского транспорта" // Transportation Systems and Technology. 2019;5(1);

[5] Обзор передового зарубежного опыта развития системы управления транспортом (elektron resurs — www.chisinau.md/public/files/anul_2017/consultari_public_e/.pdf);

[6] Международный опыт стратегического пространственного планирования городов//“Развитие креативных индустрий В Современном Мире” Международной научно-практической конференции, Новосибирск, 27–30 апреля 2021 года, 9-14 ст.

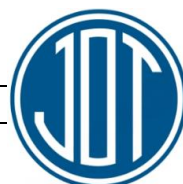
[7] Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем – М.: Издательство “Алекс” (ИП Поликанин А.А.), 2013. – 192 с;

[8] Д.С. Дудаков “Проблемы транспортного планирования в условиях развития современного градостроительства” // АМИТ. 2016. №4 (37). 205-2016 с;

[9] <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152651/informacion-de-interes-de-transmilenio-sa/>

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

Pulatova	Toshkent davlat transport universiteti,
Gulchexra	“Korporativ boshqaruv” kafedrası
Erkinovna /	mustaqil izlanuvchisi
Pulatova	E-mail: pulatovag873@gmail.com
Gulchekhra	Tel: +99893-536-16-32
Erkinovna	https://orcid.org/0009-0006-6358-624X



N. Tursunov, A. Kren, T. Tursunov, T. Urazbaev, Sh. Mamaev, U. Rakhimov, J. Bakhtiyorov	
<i>Basics of developing a model of deformation of elastic-plastic half-space of cast iron</i>	181
G. Khojimatova	
<i>Research of the architectural face of the roads of the modern city of Andijan</i>	187
S. Akhmedov	
<i>Development of the general technology of piggyback transportation</i>	192
M. Mahsudov	
<i>Scientific approach to assessing the business stability of industrial enterprises</i>	198
J. Juraev, A. Azizov	
<i>Analysis of the algorithm for the operation of anti-repetition, auxiliary final and intermediate relays in the dialing group blocks NM2P and NM2AP, which control two combined shunting traffic lights of the railway automation and telemechanics system</i>	201
I. Siddikov, S. Azamov	
<i>Research on the reactive power consumption of an asynchronous motor powered by energy generated by solar panels</i>	205
J. Kudratov, E. Ametova	
<i>Microprocessor-based control unit for a single-unit shunting traffic light</i>	209
B. Karimova	
<i>Review of models of reading warehouse goods for the purpose of their monitoring in autonomous modes of operation</i>	213
G. Pulatova	
<i>Improving the efficiency of local public transport based on international experience</i>	216