

JOURNAL OF TRANSPORT



ISSUE 1, 2026 vol. 3

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 3, ISSUE 1

MARCH, 2026



jot.tstu.uz

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

JOURNAL OF TRANSPORT

SCIENTIFIC-TECHNICAL AND SCIENTIFIC INNOVATION JOURNAL

VOLUME 3, ISSUE 1 MARCH, 2026

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.

Identification of directions for increasing the organizational resource potential of the road-transport complex

M.N. Ravshanov¹^a

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract: This article examines directions for enhancing the organizational resource potential of Uzbekistan's road-transport complex. It analyzes the conflict of interests between road maintenance enterprises and private automobile transport operators, substantiating the necessity of their coordination. The study proposes the introduction of inter-property cooperation and public-private partnership models, the establishment of a special financial fund, the abandonment of administrative-command management methods, and the transition to functional and corporate governance systems. The creation of a Coordination Center for road-transport complex enterprises is suggested to ensure rational resource utilization and stimulate entrepreneurial capabilities. As a result, opportunities for increasing the sector's efficiency and competitiveness are revealed.

Keywords: Resource potential, road-transport complex, analyzes, public-private partnership, Coordination Center, efficiency

Avtoyo‘l – transport majmuasining tashkiliy resurs salohiyatini oshirish yo‘nalishlarini aniqlash

Ravshanov M.N.¹^a

¹Toshkent davlat transport universiteti, Tashkent, O‘zbekiston

Annotatsiya: Ushbu maqolada O‘zbekiston avtoyo‘l-transport majmuasining tashkiliy resurs salohiyatini oshirish yo‘nalishlari o‘rganiladi. Avtomobil yo‘l xo‘jaligi va xususiy avtotransport operatorlari o‘rtasidagi manfaatlar ziddiyati tahlil qilinib, ularni muvofiqlashtirish zaruriyati asoslanadi. Tadqiqotda mulklararo hamkorlik va xususiy-davlat sherikligi modellarini joriy etish, maxsus moliyaviy jamg‘arma tashkil qilish, ma‘muriy-buyruqbozlik usullaridan voz kechib funksional va korporativ boshqaruv tizimlariga o‘tish taklif etiladi. Avtoyo‘l-transport majmuasi korxonalarini muvofiqlashtirish markazini tuzish orqali resurslardan oqilona foydalanish va tadbirkorlik qobiliyatini rag‘batlantirish yo‘llari ko‘rsatilgan. Natijada soha samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish imkoniyatlari ochib beriladi.

Kalit so‘zlar: Resurs salohiyati, avtoyo‘l-transport majmuasi, tahlillar, xususiy-davlat sherikligi, muvofiqlashtirish markazi, samaradorlik

1. Kirish

Yo‘l – transport majmuasi boshqaruvida so‘nggi o‘n yillikda yuz bergan o‘zgarishlar tahlili shuni ko‘rsatmoqdaki, sohada faoliyat yuritayotgan xo‘jalik subyektlarining aksariyati zamonaviy boshqaruv modellaridan foydalanish imkoniyatlariga ega. Mamlakat hukumati tomonidan iqtisodiyotni yanada modernizatsiyalash yo‘lida olib borilayotgan islohotlarning zamirida, eng avvalo, raqobatchilik muhitida tashabbus va tavakkalchilikning ijobiy jihatlarini o‘zida mujassamlashtirgan boshqaruv tizimlarini amaliyotga tatbiq etish yotganligini qayd etish kerak. Iqtisodiy jarayonlar o‘zgarishi sur‘atlarining tezkorligi xo‘jalik subyektlarini boshqaruv tuzilmalari va boshqaruvda qo‘llanuvchi modellarning doimiy takomillashib borishini taqozo etishi bu borada ilmiy-amaliy izlanishlarni faollashtirishni kun tartibiga qo‘ymoqda.

2. Tadqiqot metodologiyasi

Yo‘l – transport majmuasi boshqaruvida takomillashtirish imkoniyatlari o‘rganilganda ahamiyatlilik darajasiga ko‘ra ularning tasnifi amalga oshirish zarurligi quyidagilardan kelib chiqishi aniqlandi (1-rasm).

Birinchi, yo‘l – transport majmuasiga mansub transport turlari ichida faqat avtomobil transportida harakat vositalari egalari bo‘lgan operatorlarning yo‘l xo‘jaligi bilan yagona tizimga birlashmaganligi, avtoyo‘l – transport majmuasi boshqaruvida turli biznes manfaatiga ega sohalar faoliyatini muvofiqlashtiruvchi boshqaruv tizimini yaratish zaruriyatini keltirib chiqaradi [1];

Ikkinchi, avtoyo‘l – transport majmuasiga tegishli avtomobil transporti xizmatlari ko‘rsatuvchi operatorlarning

^a <https://orcid.org/0000-0002-8167-3893>



barchasi xususiy yoki aralash mulkka tegishli ekanligi, yo'l xo'jaligi tizimidagi korxonalarining aksariyati esa davlat tasarrufidagi mazkur infratuzilmaviy sohani boshqarishda "mulklararo-hamkorlik", yoxud "xususiy-davlat sherikligi" modeliga asoslanish zaruriyatini keltirib chiqaradi;

avtoyo'l – transport majmuasidagi faoliyat turlari tahlil etilganda, ularni shartli ravishda uch guruhga – xizmat ko'rsatish, ishlab chiqarish va qurilish jabhalariga bo'lish mumkinligi aniqlandi. Iqtisodiy faoliyat natijasi bo'lgan mahsulot turlarining deyarli barchasi mavjud bo'lgan infratuzilmaviy sohani boshqarishda nafaqat iyerarxik boshqaruv asoslari, balki funksional boshqaruvning o'ziga xos jihatlari o'zida mujassamlovchi takomillashtirilgan boshqaruv modelini qo'llash maqsadga muvofiq bo'ladi [2];

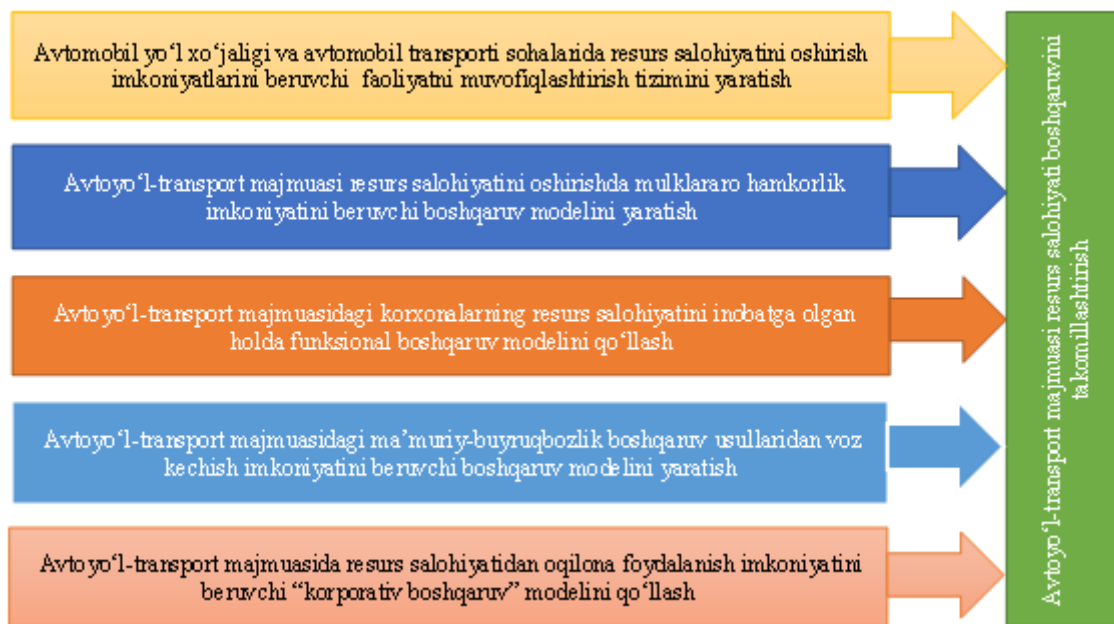
sobiq totalitar tizim davrida uzoq yillar davomida ma'muriy-buyruqbozlik usullariga tayangan holda boshqaruv tuzilmasi yaratilgan hamda shu usul asosida boshqarilgan avtoyo'l – transport majmuasining boshqaruvini yangilashga oid takliflarni ishlab chiqishda aynan mana shu ma'muriy-buyruqbozlikning salbiy meosidan qutulish choralarini ko'rilishi lozim;

rivojlangan mamlakatlar tajribasiga tayangan holda avtoyo'l – transport majmuasi boshqaruvini takomillashtirishda so'nggi yuz yillikda boshqaruvning eng samarali tashkiliy-huquqiy shakli sifatida o'zini namoyon

qilib kelayotgan "korporativ boshqaruv" modelini keng qo'llash maqsadga muvofiq bo'ladi.

Mazkur tadqiqot doirasida avtoyo'l – transport majmuasi boshqaruvini takomillashtirish imkoniyatini beruvchi muvofiqshartiruvchi boshqaruv modelini ilmiy tomondan asoslash vazifasi qo'yilgan bo'lib, izlanishlarda olingan dastlabki natijalarga ko'ra, uning mohiyatini quyidagicha ochib berish mumkin. Avtomobil transporti xizmati ko'rsatuvchi operatorlarning biznes birlik sifatidagi asosiy maqsadi iqtisodiyot tarmoqlarida vujudga keluvchi yukni va aholining tashishga bo'lgan ehtiyojlarini o'z manfaatlariga to'g'ri keluvchi baholarda qondirishdan iborat bo'lib, buning uchun asosan umumfoydalanishda bo'lgan avtomobil yo'l infratuzilmasidan eng kam xarajat evaziga foydalanish payida bo'lishadi. Ularning tushunchasi bo'yicha avtomobil yo'llari ijtimoiy ne'mat bo'lib, uni rivojlantirish alohida sohaning mas'uliyati hisoblanadi.

Ta'kidlash kerakki, ijtimoiy mazmun kasb etuvchi yo'l infratuzilmasi va biznes birligi sanaluvchi avtomobil transporti xizmati ko'rsatuvchi operatorlarning manfaatlarini kesishmaydi (2-rasm). Biroq, ularning har ikkisi jamiyat va iqtisodiyot uchun zarur bo'lgan tashish faoliyatini amalga oshiruvchi yagona infratuzilmaviy sohani tashkil etadi. Shunday ekan, bu infratuzilmaviy soha korxonalarini o'rtasida maqsadli aloqalarni o'rnatish imkoniyatini beruvchi muvofiqshartirish institutini tashkil etish lozim [3].



1-rasm. Avtoyo'l – transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvini takomillashtirish asoslari

Tadqiqotda O'zbekiston Transport vazirligi qoshida yangi institutsional birlik sanaluvchi avtoyo'l – transport majmuasidagi avtomobil transporti xizmati ko'rsatuvchi logistik operatorlar va yo'l xo'jaligi korxonalarini faoliyatini muvofiqshartirish markazini tashkil etish taklif etildi. Xalqaro tajribalarni o'rganish asosida yangi tuzilmaning boshqaruv strukturasi va vazifalarini belgilab, boshqaruvda muvofiqshartirish funksiyasining ustuvorligini inobatga olish kerak.

Avtoyo'l – transport majmuasini boshqarishda "mulklararo hamkorlik" tamoyilini amaliyotga qo'llash imkoniyatini beruvchi modelni yaratish mazkur tadqiqotning uslubiy jihatlardan biri sanaladi. Avtomobil transporti operatorlarining askariyati xususiy mulkchilikka tegishli bo'lgan bir holatda, ularning infratuzilmaviy ta'minotini belgilovchi avtomobil yo'llari hali ham davlat tasarrufida. Bu holatning mavjudligi yagona avtoyo'l – transport majmuasi boshqaruvda xususiy va davlat mulkchiligiga asoslangan xo'jalik subyektlarining



hamkorligini nazarda tutuvchi modellarni qo'llash zaruriyatini taqozo etadi [5].

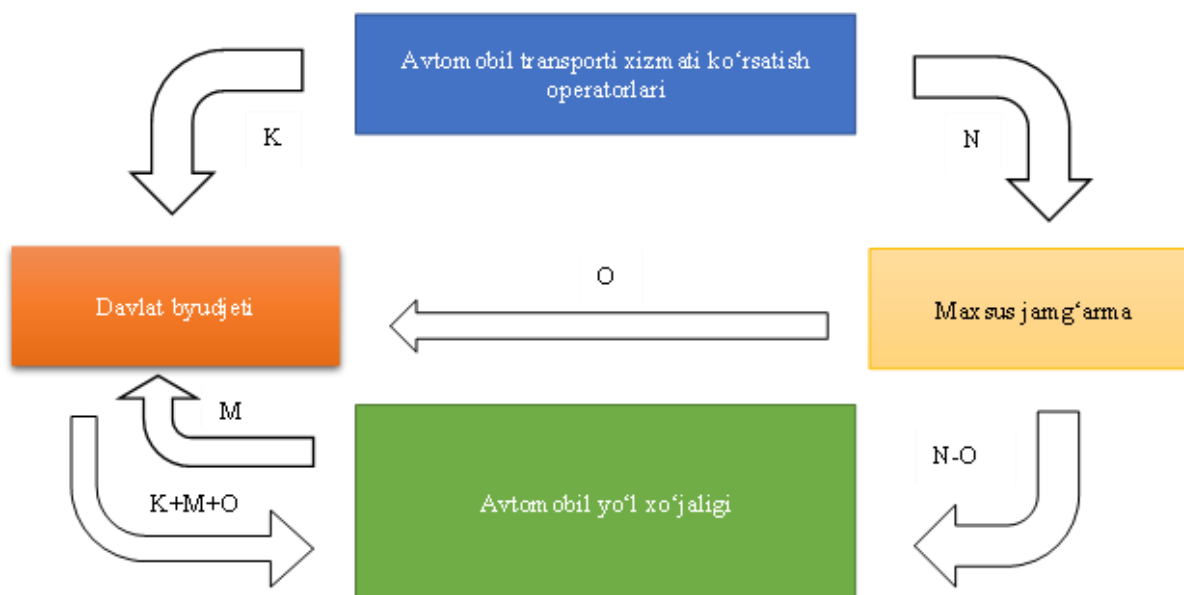


2-rasm. Avtoyo'l – transport majmuasi korxonalarini manfaatlaridagi ziddiyat

Avtomobil transportida logistik xizmat ko'rsatish operatorlarining avtomobil yo'l infratuzilmasi faoliyatini moliyaviy ta'minlash va qo'llab-quvvatlash jarayoni ikki ko'rinishda amalga oshirilishi mumkin – avtotransport operatorlari yo'l xo'jaligini davlat tomonidan belgilanuvchi soliqlar yordamida bilvosita, hamda maxsus jamg'armalarga maqsadli ajratmalarni kiritish orqali bevosita moliyalashtirish (3-rasm).

Har ikkala usulda moliyalashtirish davlatning nazorat va tartibga solish harakatlarini nazarda tutuvchi mulklararo

hamkorlik tamoyili asosida amalga oshiriladi. Tadqiqotda mazkur maxsus jamg'armani avtoyo'l – transport majmuasi korxonalarini o'rtasida maqsadli aloqalarni o'rnatish imkoniyatini beruvchi muvofiqlashtirish markazi qoshida tashkil etish taklif etildi. Shu tariqa, mazkur jamg'arma turli mulkchilikka mansub bo'lgan avtomobil transporti xizmati ko'rsatish operatorlari va yo'l xo'jaligi korxonalarini o'rtasidagi manfaatlar kelishuvi vazifasini o'taydi [6,7].



3-rasm. Avtoyo'l – transport majmuasini moliyaviy resurslar bilan ta'minlashning mulklararo hamkorlik tamoyili modeli

bunda N - avtomobil transporti xizmati ko'rsatuvchi operatorlar tomonidan maxsus yo'l jamg'armasiga ajratiluvchi mablag';
K - avtomobil transporti xizmati ko'rsatuvchi operatorlar tomonidan davlat byudjetiga soliq to'lovlari;
M - avtomobil yo'l xo'jaligi korxonalarini tomonidan davlat byudjetiga soliq to'lovlari;

O - maxsus jamg'arma tomonidan davlat byudjetiga soliq to'lovlari.

Iqtisodiy faoliyat sohasining bir nechtasi mavjud bo'lgan avtoyo'l – transport majmuasini boshqarishda iyerarxik boshqaruv tuzilmasiga faqat alohida sohalar ega bo'lishi mumkin, ya'ni avtomobil yo'llari qurilishi va undan foydalanish sohasi boshqaruvi Transport vazirligi qoshidagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi misolida, avtomobil transporti korxonalarini boshqaruvi Qoraqalpog'iston Respublikasi, viloyatlar va Toshkent shahar hokimligi qoshidagi departamentlar misolida alohida iyerarxik tuzilma

ko'rinishiga ega bo'ladi. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, avtoyo'l – transport majmuasi uchun yagona iyerarxik boshqaruv tuzilmasi kutilgan natijani bermasligi mumkin. Yuqorida taklif etilgan avtoyo'l – transport majmuasi korxonalarini o'rtasida maqsadli aloqalarni o'rnatish imkoniyatini beruvchi Muvofiqlashtirish markazining mohiyati ham iyerarxik mazmun kasb etmaydi. Shu sababli, avtoyo'l – transport majmuasiga tegishli turli faoliyat sohalari tuzilmalari ishini muvofiqlashtirishda byurokratik-iyerarxik boshqaruvning o'ziga xos jihatlari mujassamlashtiruvchi, ammo undan mohiyatan farqlanuvchi organik boshqaruv tuzilmasiga asoslangan boshqaruv modeli qo'llandi.

Tadqiqotda totalitar tizimning merosi bo'lgan ma'muriy-buyruqbozlik boshqaruv tuzilmasidan xalos bo'lishda avtoyo'l – transport majmuasining ko'pmulkchilikka asoslangan tizimga aylanishini tezlashtirish taklif etildi. Aynan bozor iqtisodiyoti tamoyillari asosida raqobatchilikka asoslangan xo'jalik yuritish mexanizmgina, ma'muriy-buyruqbozlik tizimining salbiy oqibatlarini tugatishga yordam beradi. Buning uchun, boshqaruvning ilg'or zamonaviy mexanizmlaridan biri hisoblanuvchi korporativ boshqaruv tamoyillariga amal qilingan holda boshqariladigan xo'jalik yurituvchi subyektlar sonini oshirish hamda xususiy kapital ishtirokidagi individual-xususiy xo'jalik subyektlarini korporativ tuzilmalarga birlashtirish orqali boshqaruv samaradorligini oshirish imkoniyatini beruvchi tizim taklif etildi (1-jadval).

1-jadval

Avtoyo'l – transport majmuasi korxonalarining tashkiliy-huquqiy va mulkiy boshqaruvi tizimi

T/r №	Tarmoq subyektlari	Majmud tashkiliy huquqiy shakli	Taklif etilayotgan:		Davlat hususiy sheriklik zaruriyati
			tashkiliy-huquqiy shakli	mulkiylik shakli	
1.	Avtomobil transporti xizmati ko'rsatish korxonalar i	XX, MCHJ	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart emas
2.	Avtomobil yo'llarini qurish korxonalar i	DUK, XX, MCHJ	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart
3.	Avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish korxonalar i	DUK	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart

Tadbirkorlik qobiliyatining muhimligi haqida so'z ketganda Sohibqiron Amir Temurning "Azmi qat'iy, tadbirkor, hushyor, mard va shijoatli bir kishi mingta

tadbirsiz va loqayd kishidan afzaldir" [8], deb aytgan ta'kidlarini eslashning o'zi yetarli. Agar tadbirkorlikning ustunligini qayd etuvchi mazkur fikrdan kelib chiqilsa, tadbirkorlik qobiliyatining yuzaga chiqishi uchun qat'iylik, hushyorlik, mardlik va shijoatlilik kabi xususiyatlar talab etiladi. Demak, bundan kelib chiqadiki, tadbirkorlik qobiliyatini rag'batlantiruvchi tizimni ishlab chiqishda sanab o'tilgan xususiyatlarining bevosita ta'sirini hisobga olish kerak bo'ladi.

Tadbirkorlik qobiliyati deganda, insonning moddiy ne'matlar yaratishda resurslarni samarali mutanosiblikda ishlata olish, foyda keltiruvchi asosli qarorlarni qabul qilish, yangiliklarni yaratish va tavakkalchilikka bora olish qobiliyati (bilimi, tajriba, ma'naviy sifatlar) tushuniladi. Mazkur omil tarkibiga kompaniya egalari, mulkdor bo'lmagan menejlar hamda bir vaqtning o'zida ham mulkdor va rahbar hisoblanuvchi kishilardan iborat tadbirkorlar kiradi. Bundan tashqari mamlakatda mavjud biznes infratuzilmasini (banklar, birjalar, sug'urta kompaniyalari, maslahatchi firmalar va hokazo), jamiyatning tadbirkorlik etikasi, madaniyati va ruhini ham kiritish mumkin.

Umuman olganda, tadbirkorlik omili – bu amaldagi bozor iqtisodiyoti modeliga asoslangan holda, kishilarning tadbirkorlik qobiliyatini ro'yobga chiqarishning o'ziga xos mexanizmi. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, mehnat, kapital va yer kabi boshqa omillarning o'zaro munosabatga kirishib, jamiyat uchun zarur bo'lgan ne'matlar yaratilishida tadbirkorlik qobiliyati hal qiluvchi ahamiyatga ega. Mamlakatda yaratilgan bozor mexanizmi tadbirkorlarning tashabbus, qaltislik va yaratuvchanlikka asoslangan faoliyati bilan uyg'unlikda jamiyat resurslarini maksimal darajada samarali ishlatish imkoniyatini yaratib, iqtisodiy o'sishni rag'batlantiradi.

Rivojlangan bozor iqtisodiyotiga ega bo'lgan mamlakatlar tajribasi ularning iqtisodiy sohadagi muvaffaqiyatlari, avvalo iqtisodiy o'sish sur'atlari, investitsion faollik, texnologik yangilanish darajasi bevosita tadbirkorlik qobiliyatiga bog'liqligini ko'rsatmoqda.

Iqtisodiy munosabatlarda tadbirkorlarning hushyorligi zamonaviy boshqaruv fani tilida "risk" deb ataluvchi kategoriyani inobatga olish zaruriyatini nazarda tutadi. Tadbirkorlikda doimiy sanaluvchi riskli holatlarning oldini olish imkoniyatini yaratuvchi institutsional mexanizmi ishlab chiqish tadbirkorlik qobiliyatini rag'batlantiruvchi tizimda muhim ahamiyat kasb etadi [9].

Mardlik xususiyati tadbirkorlikning o'zagini tashkil etuvchi sifatlardan biri sanaladi. To'g'ri, mardlik so'zi ko'proq badiiy adabiyotlarda qo'llanilishi bilan ajralib turadi, ammo bu xususiyat tadbirkorlikka ham bevosita tegishlidir. Mardlik tadbirkorning iqtisodiy munosabatdagi majburiyatini vaqtida bajarish, raqobatchilar bilan munosabatda bag'rikenglik xislatlarini namoyon eta olish, ijtimoiy mas'uliyatni his etish va boshqa shu kabi jihatlarda namoyon bo'ladi. Jamiyat a'zolarida, ayniqsa, yosh tadbirkorlarda to'g'riso'zlik, oliyanoblik, so'zida turish va shunga o'xshash boshqa fazilatlarini tarbiyalash imkoniyatini beruvchi ma'naviy-ma'rifiy muhitning yaratilishi tadbirkorlik qobiliyatini rag'batlantirishda katta yordam beradi, albatta.



Tadbirkorlik qobiliyatining shakllanishi o'z biznesini yurituvchilarda belgilangan maqsadga erishish uchun shijoatkorlikni namoyon qilishni nazarda tutadi.

3. Xulosa

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, sun'iy intellekt asosidagi avariya aniqlash tizimlari inson omiliga bog'liq xatoliklarni kamaytiradi, favqulodda vaziyatlarga tezkor javob berish imkonini yaratadi va yo'l harakati xavfsizligini oshirishga xizmat qiladi. Ushbu tizimlarni aqlli transport infratuzilmasiga integratsiya qilish orqali tirbandliklarni kamaytirish, avariya oqibatlarini minimallashtirish hamda shahar transport tizimini samarali boshqarish mumkin. Ishlab chiqilgan algoritim yordamida to'qnashuv, to'satdan to'xtash, favqulodda manyovrlar va murakkab zanjirli avariyalarni avtomatik aniqlash imkoniyati yaratildi. Matematik modellar asosida tezlik, tezlanish, masofa va ehtimollik ko'rsatkichlarini hisoblash tizimning aniqligini oshirdi. Chuqur o'rganish modellaridan foydalanish esa video ma'lumotlardagi murakkab naqshlarni aniqlash va turli vaziyatlarni farqlash imkonini berdi.

Foydalangan adabiyotlar / References

- [1] Холияров Н.А. “Автомобиль транспорти соҳасида иқтисодий хавфсизликни таъминлашнинг методологик асослари”. Монография - Тошкент, -2020, 171 бет.
- [2] Шарпен Д. Хаммурапи, царь Вавилона / Отв. ред. Л. Е. Коган; пер. с фр. Б. Е. Александрова.-М.: РГГУ, 2013. – 312 с. - ISBN 978-5-7281-1368-3.
- [3] Равшанов М.Н., Саидов М.Х. Эффективность создания транспортной инфраструктуры в Узбекистане/ Журнал «Экономическое возрождение России», 2012 №2, стр. 189-193.
- [4] Молчан А.С. Воспроизводство и капитализация экономического потенциала

региональных социально-экономических систем. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Краснодар, 2012. – 373 с.

[5] Равшанов М.Н., Солиев М.К. Эффективность осуществления государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе Узбекистана/ Сборник материалов VIII Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы экономики современной России». – Йошкар-Ола: Приволжский НИЦ, 2012. –с. 188□195.

[6] Равшанов М.Н., Суюнов Д.Х. Бизнес тузилмаси танлови муаммосининг илмий ечими/ «O'zbekiston qishloq xo'jaligi» журнали, 2011 йил, 10-сон, 43-44 бб.

[7] Мирзаев Р. Великий шелковый путь: реалии XXI века. – М.: Издательство “Научная книга”, 2005. – с.248

[8] Temur tuzuklari //Forschadan| A. Soguniy va N. Karomatov tarj; B. Ahmedov tahrir. ostida/- T.: Nashriyot-matbaa birlashmasi, 1991.- 144 b.

[9] Мороз А.И. Экономическая эффективность использования социально-экономического потенциала региона: теория, методология и практика. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2012. -383 с.

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

Ravshanov Malik Naimovich Tashkent davlat transport universiteti “Transport logistikasi” kafedrasida professor v.b., i.f.d., (DSc), professor v.b.
E-mail: mravshanov@mail.ru
Tel.:+998 90 372 33 84
<https://orcid.org/0000-0002-8167-3893>



D. Yuldoshev, G. Ubaydullaev <i>Statistical calculation of the gearbox shaft part and creation of a control chart.....</i>	96
Ch. Aripova <i>Scientific analysis of the centralized control system arm DSP bombardier system</i>	100
S. Sulaymanov, Z. Abdullaeva <i>Analysis of the results of determining traffic noise on the king streets of Tashkent.....</i>	104
A. Azizov, E. Ametova <i>Microelectronic implementation of switching circuits of signal relays of a turnout section of track.....</i>	110
D. Butunov, D. Kengesbaeva <i>Innovative solutions for increasing the attractiveness of travel on passenger trains</i>	116
A. Abduvaliev, D. Fakhriddinova <i>Artificial intelligence-based accident detection algorithms in video images.....</i>	121
M. Ravshanov <i>Identification of directions for increasing the organizational resource potential of the road-transport complex.....</i>	126
S. Sattorov, A. Bozorov <i>The question of the location of technical stations, taking into account the traction shoulder of locomotives.....</i>	131