

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.

Road safety as a pressing issue: official statistics and analysis on deaths and injuries

M.T. Mamatkulov¹^a, A.K. Kungradbaeva¹

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract: This scientific article analyzes the global and national problems arising from road traffic accidents (RTAs), based on the latest data from the World Health Organization (WHO), the United Nations (UN), and official sources of the Republic of Uzbekistan. The article highlights the statistical indicators of deaths and injuries, the main risk factors, and the efforts of the global community within the framework of the Decade of Action to eliminate this crisis by 2030. Road traffic safety is currently one of the most urgent socio-economic and public health challenges worldwide. The rapid growth of motorization, increasing urbanization, and the rise in traffic intensity have significantly contributed to the increase in road traffic accidents. As a result, millions of people die or suffer injuries every year. According to the World Health Organization, approximately 1.19 million people die annually due to road traffic crashes, while 20–50 million people suffer non-fatal injuries worldwide.

Keywords: road traffic accidents, statistics of victims and injuries, risk factors, safety system

Harakat xavfsizligi dolzarb muammo sifatida: o‘lim holatlari va jarohatlanishlar bo‘yicha rasmiy statistika va tahlil

Mamatkulov M.T.¹^a, Kungradbayeva A.K.¹

¹Toshkent davlat transport universiteti, Tashkent, O‘zbekiston

Annotatsiya: Ushbu ilmiy maqola Jahon sog‘liqni saqlash tashkiloti (JSST), Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) va O‘zbekiston Respublikasi rasmiy manbalarining so‘nggi ma‘lumotlariga asoslangan holda yo‘l-transport hodisalaridan (YTH) kelib chiqadigan global va milliy muammolarni tahlil qiladi. Maqolada o‘lim va jarohatlanishlarning statistik ko‘rsatkichlari, asosiy xavf omillari hamda global hamjamiyatning 2030-yilga qadar ushbu inqirozni bartaraf etishga qaratilgan harakatlar o‘n yilligi doirasidagi sa‘y-harakatlari yoritilgan. Yo‘l harakati xavfsizligi bugungi kunda dunyo miqyosida dolzarb ijtimoiy-iqtisodiy va sog‘liqni saqlash muammolaridan biri hisoblanadi. Transport vositalari sonining ortishi, urbanizatsiya jarayonlarining jadallashuvi hamda harakat intensivligining oshishi yo‘l-transport hodisalarini sonining ko‘payishiga olib kelmoqda. Natijada ko‘plab insonlar halok bo‘lmoqda yoki turli darajadagi jarohatlar olmoqda. Jahon sog‘liqni saqlash tashkiloti ma‘lumotlariga ko‘ra, har yili dunyo bo‘yicha taxminan 1,19 million kishi yo‘l-transport hodisalarini natijasida halok bo‘ladi, yana 20–50 million kishi turli darajadagi jarohatlar oladi.

Kalit so‘zlar: yo‘l transport hodisasi, qurbonlar va jarohatlanganlar statistikasi, xavf omillari, xavfsiz tizim

1. Kirish

Zamonaviy dunyoda globallashuv va urbanizatsiya jarayonlarining jadallashuvi transport tizimlarining kengayishiga, bu esa o‘z navbatida yo‘l harakati xavfsizligi muammosining keskinlashuviga olib keldi. Bugungi kunda YTH shunchaki transport muammosi emas, balki global sog‘liqni saqlash, iqtisodiy barqarorlik va inson huquqlariga daxldor bo‘lgan inqiroz sifatida qaralmoqda. Yo‘l harakati xavfsizligi bugungi kunda jahon sog‘liqni saqlash va rivojlanish sohasidagi eng dolzarb muammolardan biri bo‘lib qolmoqda. JSST ma‘lumotlariga ko‘ra, har yili taxminan 1.19 million kishi YTHlar oqibatida hayotdan ko‘z yumadi. Transport hodisalarining eng ayanchli jihati shundaki, ular jamiyatning eng faol va mehnatga layoqatli

qatlarni nishonga olmoqda. JSST ma‘lumotlariga ko‘ra, 5 yoshdan 29 yoshgacha bo‘lgan bolalar va yoshlar orasida o‘limning birinchi raqamli sababi aynan yo‘l-transport hodisalaridir. Bu holat nafaqat alohida oilalar fojiasi, balki millatlarning demografik salohiyatiga va kelajakdagi inson kapitaliga yetkazilayotgan tuzatib bo‘lmas zarardir. Bundan tashqari, 20 milliondan 50 milliongacha insonlar turli darajadagi tan jarohatlari olib, ularning ko‘pchiligi butun umrlik nogironlikka mahkum bo‘lmoqda. Yo‘l harakati xavfsizligining past darajasi davlatlar iqtisodiyotiga ulkan yuk bo‘lib tushmoqda. Jahon bankining Global Road Safety Facility (GRSF) tadqiqotlari shuni ko‘rsatadiki, aksariyat mamlakatlarda YTHlar oqibatidagi iqtisodiy zarar yalpi

 <https://orcid.org/0000-0002-9997-2509>



ichki mahsulotning 3 foizidan 5 foizigacha miqdorni tashkil etadi. Shu sababli, Birlashgan Millatlar Tashkilotining 2030-yilgacha bo'lgan Barqaror rivojlanish maqsadlarida, xususan yo'l-transport hodisalari oqibatida o'lim va jarohatlanish ko'rsatkichini 50 foizga kamaytirish ustuvor vazifa sifatida belgilangan [1,3-11].

2. Tadqiqot metodologiyasi

BMT Bosh Assambleyasi 2021–2030-yillarni «Yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha harakatlar o'n yilligi» deb e'lon qildi va 2030-yilga qadar YTH oqibatidagi o'lim va jarohatlanishlar sonini kamida 50 foizga kamaytirishni maqsad qildi. Global reja "Xavfsiz tizim" (Safe System) yondashuvini targ'ib qilib, kompleks choralarni, shu jumladan yo'l infratuzilmasini yaxshilash, qonunlarni kuchaytirish va post-kresh yordamini ta'minlashni talab qiladi. Dunyo miqyosida hozirgi vaziyatga ko'ra, ular keyingi o'n yillikda yana 13 million kishining o'limiga va 500 million kishining jarohatlanishiga olib kelishi va barqaror rivojlanishga, ayniqsa past va o'rta daromadli mamlakatlarda to'sqinlik qilishi kutilmoqda. Bu qabul qilib bo'lmaydigan raqamlar, ham mutlaq, ham nisbiy jihatdan, Birlashgan Millatlar Tashkiloti va boshqa yo'l harakati xavfsizligi organlarining mashaqqatli ishiga qaramay, so'nggi 20 yil ichida deyarli o'zgarishsiz qoldi. Muammoning muhimligini va butun dunyo hukumatlari harakat qilish zarurligini tan olib, BMT Bosh Assambleyasining 74/299-sonli rezolyutsiyasi - 2021-2030 yillarda yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha ikkinchi o'n yillik harakatni bir ovozdan e'lon qilishdi va ushbu davrda yo'l-transport hodisalaridagi o'lim va jarohatlarni kamida 50% ga kamaytirishni aniq maqsad qilib qo'yishdi.

2030-yilga kelib yo'l-transport hodisalari natijasida o'lim va jarohatlarni ikki baravar kamaytirish maqsadi uchun asos yaratadi. Yo'l-transport hodisalari natijasida o'lim soni yiliga millionlab bo'lishi jihatidan, yo'l harakati xavfsizligini oshirishga qaratilgan sa'y-harakatlarga ijobiy ta'sirlarini ko'rsatmoqda. Global miqyosda yo'l harakati o'limlari soni bo'yicha ijobiy siljishlar kuzatilgan. 2023-yilgi Global status hisobotiga ko'ra, 2010-yildagi 1.25 million o'lim holatiga nisbatan 2021-yilda yillik o'limlar soni 1.19 millionga tushgan, bu 5 foizlik pasayishni anglatadi. O'lim holatlarining 92 foizdan ortig'i aholisi past va o'rta daromadli mamlakatlarda sodir bo'ladi, garchi bu mamlakatlarda dunyo avtomobillarining atigi 60 foizi joylashgan bo'lsa ham. Ushbu tendensiya rivojlanayotgan mamlakatlarda YTX muammosining jiddiylikni ko'rsatadi. JSTning 2023-yilgi hisobotida a'zo davlatlarning yarmidan ko'pi 2010 va 2021-yillar oralig'ida o'limlarni kamaytirishga erishgani qayd etilgan.

YTH qurbonlarining yarmidan ko'pini himoyasiz yo'l harakati ishtirokchilari: piyodalar, velosipedchilar va mototsiklchilar tashkil etadi. Bu holat transport tizimlarini avtomobillarga emas, balki odamlarga qaratilgan holda qayta loyihalash zarurligini ta'kidlaydi.

YTHlarning asosiy sabablari va xavf omillari quyidagilar qayt etilgan:

- yuqori tezlik: Tezlikning har 1% oshishi o'lim xavfini 4%ga oshiradi.
 - spirtli ichimliklar va psixoaktiv moddalar ta'siri ostida boshqarish.
 - himoya vositalaridan foydalanmaslik: xavfsizlik kamari va bolalar o'rindiqlarini taqmaslik.
 - mobil telefonlardan foydalanish.
- noxavfsiz infratuzilma va transport vositalari.

Yo'l harakati qatnashchilari toifalari bo'yicha yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar soni



1-rasm. Manba: O'zbekiston Respublikasi IIV tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlar asosida hisoblangan, 2022 yil

Yo'l harakati qatnashchilari o'rtasidagi o'lim holatlarini tahlil qilganda, piyodalar orasida eng ko'p halok bo'lganlar va jarohatlanganlarni qayd etish mumkin. Piyodalar, velosipedchilar va mototsiklchilarning o'limi va jarohatlarining batafsil tahlili quyidagi rasmda yo'l

harakatining zaif ishtirokchilariga bag'ishlangan. Avtotransport yo'lovchilari orasida halok bo'lganlar soni barqaror – 900 ga yaqin halok bo'ldi va 3050 kishi jarohatlangan (2-rasm).



Yo'l harakatining zaif ishtirokchilarining o'lim darajasi

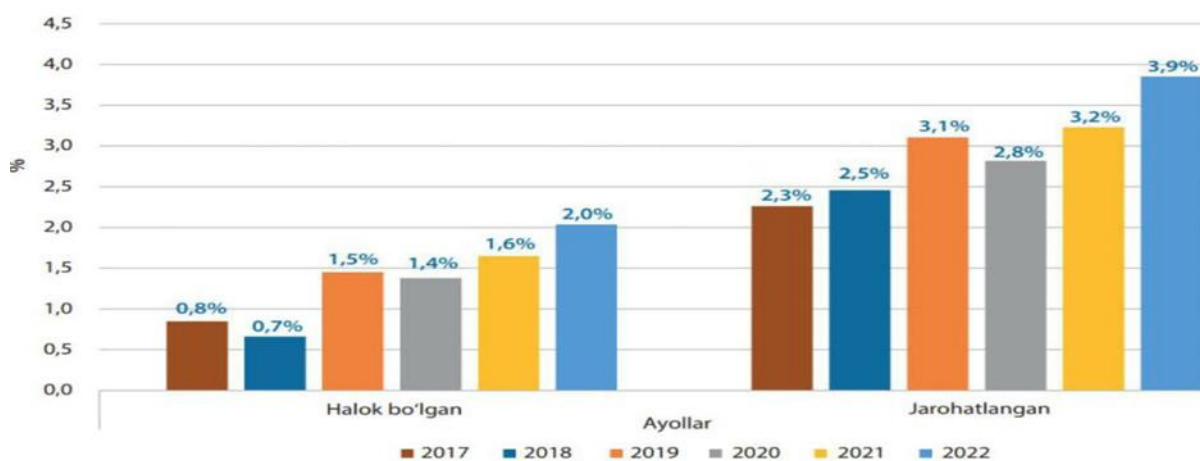


2-rasm. Manba: O'zbekiston Respublikasi IIV tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlar asosida hisoblangan, 2022 yil

So'nggi besh yil ichida, afsuski, halok bo'lgan ayollar ham, jarohatlanganlar ham ko'paygan. Shunday qilib, 2017 yildan 2022 yilgacha halok bo'lgan ayollarning ulushi ikki

baravardan ko'proqqa ko'paygan va jami jabrlanuvchilar sonining 0,85 foizidan 2,04 foizga, jarohatlanganlar esa 40 foizga oshib, 3,85 foizga yetgan (3-rasm) [2].

n. Yo'l-transport hodisalarida halok bo'lgan va jarohatlangan ayollar ulushi



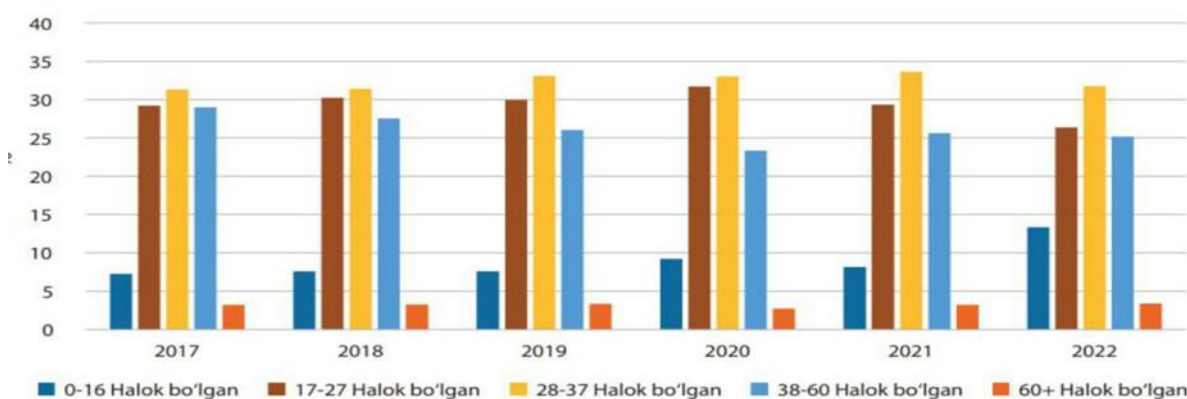
3-rasm. Manba: O'zbekiston Respublikasi IIV tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlar asosida hisoblangan, 2022 yil

Turli yoshdagi klasterlarda o'lim holatlari soni bo'yicha rasmda keltirilgan. Iqtisodiy faol (17-60 yosh) klasterida o'lganlar soni deyarli 90% ni tashkil qiladi. Ayniqsa, yuqori

o'lim ko'rsatkichlari 28-37 (deyarli uchinchi) va 17-27 (taxminan 30%) o'rtasidagi klasterlarda kuzatiladi (4-rasm) [2].



Yosh guruhlari bo'yicha yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar

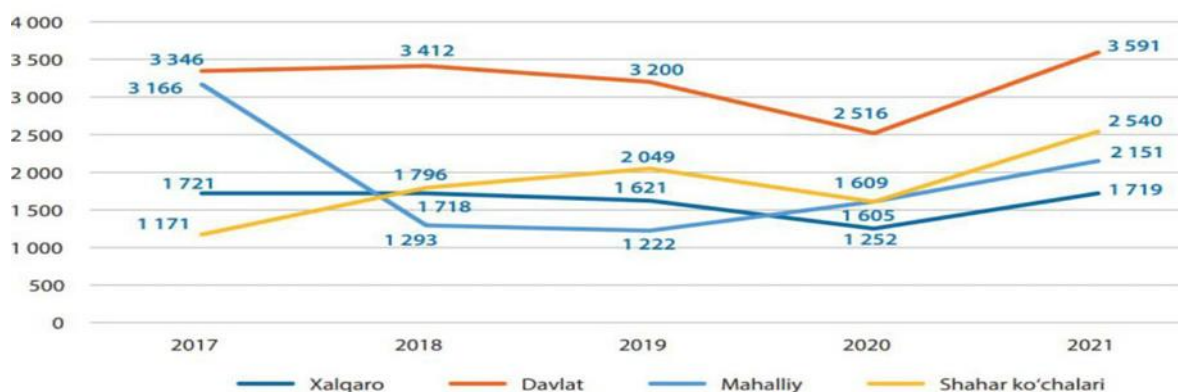


4-rasm. Manba: O'zbekiston Respublikasi IIV tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlar asosida hisoblangan, 2022 yil

Tahlilning muhim nuqtalaridan biri bu baxtsiz hodisalar qayerda sodir bo'lganligidir. Yo'l-transport hodisalarining og'irligi va chastotasida funktsionallik, ruxsat etilgan tezlik, yo'llarning sifati, intensivligi va harakatlanish darajasi katta rol o'ynaydi. Shuni ta'kidlash kerakki, ichki yo'llar toifasiga shahar ko'chalari va qishloq yo'llari kiradi. Yo'l-transport

hodisalarining eng ko'p soni davlat yo'llarida, eng kam esa xalqaro yo'llarda. Ushbu yo'llardagi baxtsiz hodisalar sonini ularning uzunligiga qarab hisobga olsak, davlat yo'llari eng xavfli hisoblanadi. Uning ulushi atigi 6%ni tashkil qiladi, ammo bu yerda barcha baxtsiz hodisalarining 36% sodir bo'ladi (5-rasm) [2].

Yo'l turlari bo'yicha baxtsiz hodisalar soni



5-rasm. Manba: O'zbekiston Respublikasi IIV tomonidan taqdim etilgan ma'lumotlar asosida hisoblangan, 2022 yil

Jahon sog'liqni saqlash tashkilotining Yevropa mintaqasida yo'l harakati xavfsizligi holati to'g'risidagi hisobotiga ko'ra (2019-yil), yo'l-transport hodisalaridan ko'rilgan iqtisodiy yo'qotishlar mintaqadagi yalpi ichki mahsulotning (YaIM) 0,4% dan 4,1% gacha. O'zbekiston bo'yicha ma'lumotlar manbalariga qarab, ijtimoiy-iqtisodiy xarajatlarning turli baholari YaIMning 2,6% dan 3,8% gacha. JSST va Iqtisodiy tadqiqotlar va islohotlar markazi tomonidan tayyorlangan "O'zbekistonda yo'l-transport hodisalarini iqtisodiy baholash" tadqiqotida 2021-yilda O'zbekistonda yo'l-transport hodisalarini xarajatlari 1 891 million AQSh dollarini yoki YaIMning 2,8 foizini tashkil etdi (1,2-jadval) [2].

O'zbekiston ham global muammoga duch kelmoqda. Rasmiy statistika agentligi ma'lumotlariga ko'ra:

1-jadval

Erkaklar kesimida

Hudud	Yil	Jami YTH	Jarohat olganlar	Halok bo'lganlar
Toshkent shahri	2025	745	891	67
	2024	765	926	84
Toshkent viloyati	2025	694	604	168
	2024	833	675	193
Samarqand viloyati	2025	715	656	224
	2024	705	570	236
Farg'ona viloyati	2025	737	697	193
	2024	773	798	178
Namangan viloyati	2025	543	555	99
	2024	630	611	107



2-jadval

Ayollar kesimida

Hudud	Yil	Jami YTH	Jarohat olganlar	Halok bo'lganlar
Toshkent shahri	2025	90	103	4
	2024	88	116	6
Toshkent viloyati	2025	42	36	5
	2024	33	28	10
Samarqand viloyati	2025	32	26	7
	2024	21	19	2
Farg'ona viloyati	2025	1	1	0
	2024	3	4	1
Namangan viloyati	2025	19	18	3
	2024	11	12	1

Keltirilgan ushbu jadvalda O'zbekiston bo'yicha eng ko'p YTH lari yillar kesimida ikkala jins vakillari bo'yicha o'lim holati va jarohat olganlar keltirilgan.

Yo'l harakati xavfsizligi darajasi mamlakatlarning iqtisodiy rivojlanishi va yo'l infratuzilmasiga to'g'ridan-to'g'ri bog'liqdir. Statistik ma'lumotlar shuni ko'rsatadiki, eng yuqori o'lim ko'rsatkichlari asosan ijtimoiy-siyosiy beqarorlik yoki iqtisodiy yetishmovchilik mavjud bo'lgan hududlarda kuzatilmog'da.

Xaritada har 100 000 aholiga to'g'ri keladigan o'lim holatlari bo'yicha eng yuqori ko'rsatkichga ega davlatlar ro'yxati quyidagicha keltirilgan:

Gvineya: 37,4 (har 100 ming kishiga) — bu dunyodagi eng yuqori ko'rsatkichlardan biri bo'lib, yo'llarning sifatsizligi va tibbiy yordamning kechikishi bilan izohlanadi.

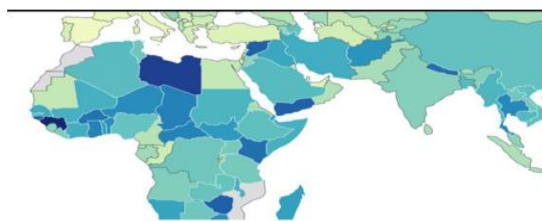
Liviya: 34,0 — mamlakatdagi harbiy-siyosiy vaziyat yo'l harakati nazoratining pasayishiga olib kelgan.

Gaiti: 31,3 — tabiiy ofatlar va infratuzilmaning eskirganligi asosiy omillar sirasiga kiradi.

Gvineya-Bisau: 30,5 — transport vositalarining texnik holati va xavfsizlik standartlariga rioya qilinmasligi natijasi.

Suriya: 29,9 — uzoq davom etgan qurolli to'qnashuvlar yo'l xavfsizligi tizimini butunlay izdan chiqargan.

Ushbu raqamlar rivojlangan davlatlardagi ko'rsatkichlardan (masalan, Shvetsiya yoki Norvegiyada bu ko'rsatkich 2,0–3,0 atrofida) o'n baravar yuqoridir. Bu esa yo'l xavfsizligini ta'minlash nafaqat texnik, balki geosiyosiy va iqtisodiy barqarorlik masalasi ekanini isbotlaydi (6-rasm).



Yo'l-transport hodisalari natijasida o'limning taxminiy darajasi (har 100 ming kishiga)

0 5 10 15 20 25 30 35 40

6-rasm. Turli davlatlarda YTH tufayli o'lim ko'rsatkichlari

Yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha ikkinchi o'n yillik harakati boshlanarkan, transport tizimiga javob beruvchi

ma'sullar va yo'l harakati xavfsizligi bilan bog'liq barcha ishtirokchilarni ushbu statistik ma'lumotlarga tayanib, yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha harakatlarni doimiy ravishda ishlab chiqish, amalga oshirish va baholashga, muayyan sharoitlarga moslashtirishga yo'naltirish zarur. Milliy rejalar vaziyatni baholash va barcha davlat idoralari va boshqa manfaatdor tomonlarning fikr-mulohazalariga asoslanishi kerak. Ular yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha umumiy tasavvurni va unga erishishda hal qilinishi kerak bo'lgan aniq muammolarni belgilashi zarur hisoblanadi. Shu maqsadda, rejalar va barcha chora-tadbirlar amalga oshirishi bilan xavfsizlik darajalari oshishi nazarda tutilgan

3. Xulosa

Yo'l-transport hodisalari natijasida kelib chiqadigan jarohatlarning oldini olishda, yo'l harakati xavfsizligini kompleks tarzda hal qilish uchun choralar ko'rilishi kerak. Bu transport, politsiya, sog'liqni saqlash va ta'lim kabi ko'plab sohalarning, shuningdek, xususiy sektor va fuqarolik jamiyati tashkilotlarga o'z tasirini ko'rsatib o'tishi bejiz emas. Bu yo'llar, transport vositalari va barcha yo'l foydalanuvchilari xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan choralarni talab qiladi. Asosan chora-tadbirlarga xavfsizroq infratuzilmani loyihalash va yo'l harakati xavfsizligi xususiyatlarini o'rganish, transport vositalarining xavfsizlik xususiyatlarini yaxshilash, yo'l-transport hodisalari qurbonlariga avariya dan keyingi yordamni kuchaytirish, asosiy xavflarga oid qonunlarni belgilash va amalga oshirish hamda jamoatchilikning xabardorligini oshirishni o'z ichiga oladi.

JSST yo'l harakati xavfsizligini baholash, amalga oshirish va rejalashtirishni qo'llab-quvvatlash uchun a'zo davlatlar va turli sohalardagi hamkorlar bilan hamkorlik qiladi. Birlashgan Millatlar Tashkilotida yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha yetakchi agentlik sifatida JSST yo'l harakati xavfsizligini eng yuqori darajalarda himoya qilish, yaxshi amaliyotlarni to'plash va almashish hamda yo'l harakati xavfsizligi haqida xabardorlikni oshirish orqali global sa'y-harakatlarni boshqarishda muhim rol o'ynaydi.

Yo'l harakati xavfsizligi global miqyosda hal etilishi shart bo'lgan dolzarb muammo bo'lib qolmog'da. Rasmiy statistika ba'zi ijobiy tendensiyalarni ko'rsatsa-da, mavjud o'lim va jarohatlanish darajalari maqsadlarga erishish uchun yanada shoshilinch va qat'iy choralarni talab qiladi.

Foydalangan adabiyotlar / References

- [1] Jahon sog'liqni saqlash tashkiloti (WHO). (2023). Yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha global hisobot. Jeneva
- [2] Birlashgan millatlar tashkilotining yevropa iqtisodiy komissiyasi. Birlashgan millatlar tashkilotining bolalar jamg'armasining O'zbekistondagi vakolatxonasi Harakati xavfsizligi samaradorligini baholash sharhi. O'zbekiston.
- [3] Global plan Decade of action for road safety 2025-2030
- [4] <https://data.egov.uz/rus/data/6107bba62a2e256d868e8670>
- [5] <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>



[6] Lebaku P.K.R., Gao L., Sun J., Wang X., Kang X. Assessing the Influence of Pavement Performance on Road Safety Through Crash Frequency and Severity Analysis. 2025.

[7] Xhoxhi E., Wolff V.A. A Data-Driven Analysis of Vulnerable Road User Safety in Interaction with Connected Automated Vehicles. 2024.

[8] Kontou E., McDonald N. Associating Ridesourcing with Road Safety Outcomes. 2020.

[9] Asgharpour S., Javadinasr M., Bayati Z., Mohammadian A. Crash Severity Pattern of Motorcycle Crashes in Developing Countries. 2021.

[10] Elvik R., Høye A., Vaa T., Sørensen M. The Handbook of Road Safety Measures. Emerald Publishing, 2009.

[11] PIARC (World Road Association). Road Safety Manual. PIARC, 2019.

[12] World Bank. Traffic Safety on Roads. Washington DC, 2018.

[13] UNECE. Road Safety Performance Review. United Nations, Geneva.

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

Mamatkulov Muzaffar / Muzaffar Mamatkulov
Toshkent davlat transport universiteti "Shahar infratuzilmalari muhandisligi va sun'iy intellekt" kafedrasida dotsenti v.b, t.f.f.d., (PhD)
E-mail: mamatkulov9090@gmail.com
Tel.: +998903384838
<https://orcid.org/0000-0002-9997-2509>

Kungradbayeva Ayparshin / Ayparshin Kungradbayeva
Toshkent davlat transport universiteti "Yo'l muhandisligi va telematikasi" magistranti
E-mail: ayparshin2001@gmail.com
Tel.: +998500972933



A. Abdullaev <i>Development of entrepreneurial activity in the construction industry.....</i>	205
M. Mamatkulov, A. Kungradbaeva <i>Road safety as a pressing issue: official statistics and analysis on deaths and injuries.....</i>	210
M. Mamatkulov <i>Developing a project for organizing environmental monitoring on urban roads through digitalization.....</i>	216
G. Ubaydullaev, R. Khakimzyanov <i>Selection of technological bases for transport vehicle parts during their manufacture.....</i>	221
A. Adilkhodjaev, I. Kadirov, F. Abdukadirov <i>Strategy for modifying cement systems with finely dispersed mineral fillers.....</i>	226