

JOURNAL OF TRANSPORT



ISSUE 2, 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 2

JUNE, 2026



jot.tstu.uz

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

JOURNAL OF TRANSPORT

SCIENTIFIC-TECHNICAL AND SCIENTIFIC INNOVATION JOURNAL

VOLUME 3, ISSUE 2 JUNE, 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.

Analysis of the state of bridges exploited in the Republic of Uzbekistan

M.Kh. Miralimov¹^a, K.M. Juraev¹^b, Kh.U. Urazov¹^c

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract:

This article analyzes the condition of bridges in use in the Republic of Uzbekistan and examines their advantages and disadvantages. It also mentions which types of span structures were and are used in bridge construction, as well as their shortcomings. In our country, the majority of reinforced concrete bridges are designed and constructed from precast reinforced concrete span structures with unstressed and prestressed reinforcement, while slabs and ribbed beams manufactured at railway or landfill plants are used for the span structures. Currently, there are more than 14,000 bridges and overpasses in the Republic of Uzbekistan, of which more than 5,000 require repair. The main problems in bridges that require repair are observed in their intermediate structures. That is, regular water leaks from the intermediate structures are observed, resulting in the displacement of protective layers, the opening and corrosion of reinforcement, and in some cases, the beams of the intermediate structure become completely unusable. Therefore, in order to eliminate these shortcomings, a number of scientists are conducting research, studying new modern methods of design and construction, and applying new methods and technologies. New modern bridges are being built in Uzbekistan year after year.

Keywords:

road bridges, overpasses, span structure, prefabricated span structure, reinforced concrete beam, prestressed reinforced concrete, prefabricated reinforced concrete, standard designs, leveling layer, protective layer

O'zbekiston Respublikasida foydalanishda bo'lgan ko'priklar holatining tahlili

Miralimov M.X.¹^a, Jo'rayev K.M.¹^b, O'razov X.U.¹^c

¹Toshkent davlat transport universiteti, Tashkent, O'zbekiston

Annotatsiya:

Ushbu maqolada O'zbekistonda Respublikasida foydalanishda bo'lgan ko'priklar holatining tahlili keltirilgan bo'lib undagi yutuq va kamchiliklar o'rganib chiqilgan. Shuningdek, ko'priklar qurilishida oldin va hozir qanday turdagi oraliq qurilmalardan foydalanilganligi va ulardagi kamchiliklar keltirib o'tilgan. Mamlakatimizda temirbeton ko'priklarining asosiy qismi zo'riqtirilmagan va oldindan zo'riqtirilgan armaturali yig'ma uzlukli temirbeton oraliq qurilmalardan loyihalasadi va quriladi, oraliq qurilmalar uchun esa temirbeton ko'priklar konstruksiyalari zavodlarida yoki poligonlarda ishlab chiqilgan plitalar hamda qovurg'ali to'sinlar ishlatiladi. Hozirda O'zbekiston Respublikasida 14 mingdan ortiq ko'priklar va yo'l o'tkazgichlar mavjud bo'lib, ulardan 5 mingdan ortig'i ta'mirlanib ekanligi aniqlangan. Ta'mirlanib holatga kelib qolgan ko'priklardagi asosiy muammolar ularning oraliq qurilmalarida kuzatilmoqda. Ya'ni oraliq qurilmalardan muntazam ravishda suv sizib o'tishi, buning natijasida himoya qatlamlari ko'chishi, armaturalar ochilib qolib korroziyaga uchrashi bazi holatlarda esa oraliq qurilma to'sinlari butkul yaroqsiz holatga kelib qolganligi kuzatilmoqda. Shuning uchun ushbu kamchiliklarni bartaraf etish maqsadida bir qancha olimlar izlanishlar olib bormoqda, loyihalash va qurishning yangi zamonaviy usullari o'rganilib, yangi metod va texnologiyalar qo'llanilmoqda. Yildan yilga O'zbekistonda yangi zamonaviy ko'priklar barpo etilmoqda.

Kalit so'zlar:

avtoyo'l ko'priklari, yo'l o'tkazgichlar, oraliq qurilma, yig'ma oraliq qurilma, temirbeton to'sin, oldindan zo'riqtirilgan temirbeton, yig'ma temirbeton, namunaviy loyihalar, tekislovchi qatlam, himoya qatlami

1. Kirish

Bugungi kunda 2024-2026 yillar uchun O'zbekiston Respublikasining ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish dasturini shakllantirish doirasida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, ko'priklar va sun'iy inshootlarni qurish, rekonstruksiya qilish ishlari amalga oshirilmoqda. Bunda avtotransport

vositalarining xavfsiz harakatlanishini ta'minlash hamda belgilangan og'irlik va gabarit me'yorlariga qo'yilgan talablarni yanada kuchaytirish, respublikadagi barcha toifadagi avtomobil yo'llari, ko'priklar va yo'l o'tkazgichlarning xizmat ko'rsatish muddatini uzaytirish, ularni saqlash xarajatlarini qisqartirish maqsadli deb qaralmoqda [1, 2].

^a <https://orcid.org/0000-0003-2530-5516>

^b <https://orcid.org/0000-0002-0883-7257>

^c <https://orcid.org/0000-0003-3594-5170>



O'zbekiston Respublikasi hukumati tomonidan "O'zbekiston Respublikasining 2030-yilgacha bo'lgan davrda transport strategiyasi" tasdiqlangan. Ushbu strategiyada umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari tarmog'i uzunligini 1,5-2 baravarga oshirish ko'zda tutilgan. Shuningdek, 2016-2030 yillarda 7 ming km dan ortiq pullik avtomobil yo'llarini qurish va rekonstruksiya qilish ham rejaga kiritilgan [3].

2. Tadqiqot metodologiyasi

Bugungi kunda O'zbekistondagi avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 183 ming kilometrdan oshadi, shundan 42,6 ming kilometrdan ortig'i umumiy foydalanishdagi yo'llar hissasiga to'g'ri keladi. Shuningdek, konstruktiv yechimlari, loyihalash me'yorlari va qurilish texnologiyasi bilan bir-biridan farq qiluvchi hamda turli, jumladan, murakkab iqlim sharoitlarida foydalanilayotgan 14 mingdan ortiq sun'iy inshootlar barpo etilgan. Ulardan 7 mingdan ortig'ini ekspluatatsiya qilinuvchi ko'priqli inshootlar tashkil etadi, shundan 93 foizini temirbeton, taxminan 7 foizini esa metall ko'priklar va yo'l o'tkazgichlar tashkil etadi [4-6].

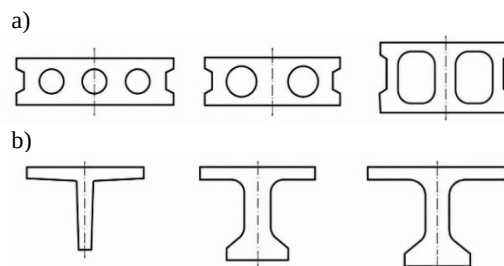
So'nggi paytlarda sun'iy inshootlar bo'ylab avtomobil transporti harakati xavfsizligini ta'minlashga oid talablar sezilarli darajada oshirildi. Bu harakat tezligi va jadalligining o'sishi, shuningdek, ko'priklarga tushadigan vaqtinchalik harakatdagi yuklamaning ortishi bilan bog'liqdir.

Mamlakatimizda temirbeton ko'priklarining asosiy qismi zo'riqtirilmagan va oldindan zo'riqtirilgan armaturali yig'ma uzlukli temirbeton oraliq qurilmalardan loyihalanadi va quriladi, oraliq qurilmalar uchun esa temirbeton ko'priklar konstruksiyalari zavodlarida yoki poligonlarda ishlab chiqilgan plitalar hamda qovurg'ali to'sinlar ishlatiladi (1-rasm) [7-10]. Oraliq qurilmalarning g'ovakli plitalari bir-biriga parallel holda yotqizilgan, uzunligi 6, 9, 12, 15 va 18 m plita elementlaridan iborat [8], ular ko'ndalang yo'nalishda yaxlit beton shponkalar bilan tutashtiriladi (1-rasm, a).

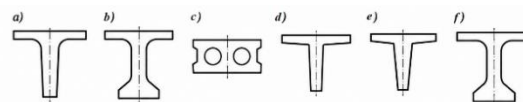
1955-yildan 2012-yilgacha bo'lgan davrda O'zbekistonning ko'priklar inshootlarini qurishda asosan o'sha davrlar namunaviy loyihalari asosida yaratilgan yig'ma temir-beton oraliq qurilmalar, plita va to'sinlarning 2-rasmda ko'rsatilgan xarakterli ko'ndalang kesim turlaridan foydalanilgan [7-11].

1988-yilda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari, ko'chalar va shahar yo'llarida joylashgan ko'priklar va yo'l o'tkazgichlar uchun armaturasi oldindan zo'riqtirilgan ikkitavr kesimli to'sinlardan iborat 12, 15, 18, 21, 24 va 33 m uzunlikdagi yig'ma temirbeton oraliq qurilmalarning 3.503.1-81 seriyali namunaviy loyihasi tasdiqlandi. Unga ko'ra to'sinlarning ko'ndalang yo'nalishdagi qadami oraliq qurilmaning kengligi va qatnov qismining gabaritiga qarab 2,1 m dan 2,4 m gacha o'zgaradi [3, 12].

Bu loyiha Sovet Ittifoqida Transport Qurilishi Vazirligi tomonidan rasman tasdiqlangan ohirgi loyiha edi. Loyiha keng ko'lamda tarqaldi. Bosh to'sinlar bloklarining qolip shakli murakkabligiga qaramay, bu to'sinlar butun mamlakat bo'ylab shu darajada tarqaldiki, nafaqat barcha ko'priklar temirbeton konstruksiyalari zavodlarida, balki ko'priklar konstruksiyalarini ishlab chiqarishga ixtisoslashmagan boshqa ko'plab temirbeton konstruksiyalari zavodlari tomonidan ham ishlab chiqarildi va sotildi [3].



1-rasm Bugungi kunda ko'priklar qurilishi amaliyotida ishlatiluvchi yig'ma temirbeton g'ovakli plitalar (a) va qovurg'ali temirbeton to'sinlar (b)



2-rasm. Avtomobil yo'llari ko'priklari temirbeton oraliq qurilmalarining asosiy to'sinlari ko'ndalang kesimlarining konstruktiv shakllari: a) seriya 3.503.14 inv. №710/1, inv. №710/5 va inv. №710/7; b) seriya 3.503-12 inv. №384/46; c) seriya 3.503.1-108 inv. №1351; d) 56-nashr inv. №147/1; e) 56 (d) -son inv. №147/2 va seriya 3.503.1-73; f) seriya 3.503.1-81 inv. №1318)

Hozirgi vaqtda O'zbekiston ko'priksizligida loyihalash va qurishning yangi zamonaviy usullari o'rganilib, yangi metod va texnologiyalar qo'llanilmoqda, namunaviy loyihalash va qurish tamoyillaridan bosqichma-bosqich voz kechilmoqda. Masalan monolit qurilish usuli ma'lum va noan'anaviy usullardan biri hisoblanadi. Ushbu usuldan foydalanish dunyoning yirik shaharlaridagi noyob ob'ektlar qurilishida keng tarqalgan. Buning samarasida yo'l infratuzilmasi ob'ektlari, transport inshootlari, jumladan, ko'priklar, yo'l o'tkazgichlar va metropolitenlar qurilishi zamon talablariga mos ravishda rivojlanmoqda. Sergeli va Yakkasaroy tumanlarini bog'laydigan, ikki bosqichda amalga oshirilgan yo'l loyihasini bunga misol qilib keltirish mumkin. Birinchi bosqichda Cho'ponota ko'chasidan Toshkent halqa avtomobil yo'ligacha bo'lgan ikki kilometrlik yo'l qurildi. Kichik halqa avtomobil yo'li ustidan uzunligi 788 metr bo'lgan ko'priklar, Toshkent halqa avtomobil yo'li (THAY) bilan kesishgan joyda esa uzunligi 207 metr bo'lgan ikkita yo'l o'tkazgich barpo etildi (3-rasm).

Bundan tashqari, qadimiy va yirik shahar Samarqandning yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish hamda takomillashtirish maqsadida ko'priklar va yo'l o'tkazgichlarni qurishning monolit usulidan foydalanish yo'lga qo'yildi. Samarqand shahri hududidan o'tuvchi M-39 avtomobil yo'lining 1083-kilometrida bunyod etilgan yangi yo'l o'tkazgich bunga yorqin misol bo'la oladi. Yuqoridagilardan kelib chiqib, monolit temir-beton ko'priklar va yo'l o'tkazgichlarning texnik yechimlarini (loyihalash va hisoblash) ishlab chiqish dolzarb masala ekanini ta'kidlash lozim. Bu esa, o'z navbatida, O'zbekiston Respublikasi ko'priksizlik sohasining rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

ShNQ 2.05.03-22 "Ko'priklar va quvurlar" shaharsozlik normalari va qoidalariga ko'ra ko'priklar har 5 yilda diagnostikadan o'tkazilib turilishi kerak. Foydalanilayotgan ko'priklarni tekshirishning asosiy vazifasi ularning texnik holatini baholash va belgilangan talablarga muvofiqligini



tekshirishdan iborat. Bir qator olimlarning [6, 11] ma'lumotlari asosida ko'priklarning inshootlarining texnik holatini tahlil qilib, shuni ta'kidlash mumkinki, 2022-yil xolatiga ko'ra Respublikamizdagi ko'priklarning 52,7 foizi qoniqarli ahvolda, 40,9 foizi ta'mirlalab, 6,4 foizi esa foydalanishga yaroqsiz ya'ni avariya holatida.



3-rasm. Toshkent shahridagi Yakkasaroy va Sergeli tumanlarini bog'lovchi yangi zamonaviy monolit ko'priklari inshootlardan qurilgan transport kesishmalari

Ko'priklarning inshootlarining ishonchligiga qo'yiladigan yuqori talablar O'zbekiston Respublikasi hududida ham, uning tashqarisida ham qurilishdagi zamonaviy tendensiyalar bilan bog'liq. Inshoot xavfsizligi uning konstruksiyalarining favqulodda vaziyatlarda ishlay olish qobiliyatiga bevosita bog'liq. Ko'priklarning maksimal yuklamalarda mustahkamlik va barqarorlikni saqlay olishi ulardan keyingi foydalanish jarayonida ijobiy iqtisodiy samara beradi.

O'tkazilgan diagnostika ishlari natijalarining tahlili shuni ko'rsatdiki, deformatsion choklarning nosozligi va yo'l o'tkazgichning qatnov qismidan suvning yaxshi ketmasligi tufayli uzoq vaqt davomida quyi konstruksiyalarda namlanish yuz bergan, bu esa ko'priklari osti konstruksiyalarining shikastlanishiga sabab bo'lgan.

I.Ya. Bogdanov, V.A. Rudskix, shuningdek, I.E. Xarikning maqolalarida ko'priklarning inshootlarining avariya holatlari va nosozliklari ro'yxati keltirilgan, inshootlarning ekspluatatsion sifatlarini yo'qotishiga olib keluvchi ta'sirlarning sabablari va xususiyatlari tahlil qilingan. Inshootlar ayrim elementlarining ishdan chiqishi o'rtasidagi sabab-oqibat bog'liqligi aniqlangan (1-jadval). Hozirgi vaqtda qo'llanilayotgan avariya holatlarini baholash uslublari ko'rib chiqilgan. Inshootlarning ekspluatatsion ishonchligi va uzoq muddatli xizmat qilish darajasini ta'minlashga doir vazifalarni hal etish yo'nalishlari belgilangan.

1-jadval

Inshootlar ayrim elementlarining ishdan chiqishi o'rtasidagi sabab-oqibat bog'liqligi

Belgilanishi	Sabab	Tavsifi
Asosiy (yo'l qo'yuvchi) sabablar		

E1	Loyihalashdagi xatolar	Hisobiy va prinsipial xatolar, konfiguratsiyani noto'g'ri tanlash, konstruksiyadagi kamchiliklar
E2	Tayyorlashdagi xatolar	Ruxsat etilgan cheklanishlardan oshish, loyiha konsepsiyasidan chetga chiqish, texnologiyani buzish
E3	Qurilish-montaj ishlaridagi xatolar	Montaj sifatining pastligi, noto'g'ri o'rnatish, ishlarni bajarish texnologiyasining buzilishi
E4	Ekspluatatsiyadagi xatolar	Inshoot holatiga texnik xizmat ko'rsatish va uning monitoringi yo'qligi yoki sifati pastligi
E5	Materiallarning xossalari	Materiallar xossalari loyiha talablariga nomuvofiqligi
Turtki beruvchi sabablar		
T1	Tabiiy ta'sirlar	Suv toshqini, sel, qirg'oqning yuvilishi, dovul, daraxt oqizib kelishi, muz oqimi, shamol, zilzila
T2	Zarbali ta'sir	Yo'l-transport hodisasi, poyezdlar ishtirokidagi avariya, kemalarning urilishi
T3	Yo'l qo'yiladigan yuklamadan oshish	Og'ir vaznli transportning o'tishi; yo'l qoplamasining yo'l qo'yiladigan og'irligidan oshishi
T4	Materiallar degradatsiyasi	Toliqish deformatsiyalari, metall va beton korroziasini

3. Xulosa

Bugungi kunga kelib O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llarida 7 mingdan ortiq ko'priklari va yo'l o'tkazgichlari transport infratuzilmasi uchun xizmat qilib kelmogda. 2022-yil holatiga ko'ra ularning 52,7 foizigina qoniqarli ahvolda. Qolgan qismi esa yoki ta'mirlalab holatda yoki butkul qayta qurish holatida. Tadqiqot natijalariga ko'ra ushbu ko'priklari va yo'l o'tkazgichlarning texnik jihatdan qoniqsiz holatga kelib qolganligining asosiy sabablaridan biri ularning ko'p qismi 1960-70 yillarda qurilganligi va o'z xizmat muddatni o'tab bo'lganligi bo'lsa yana bir asosiy sabablardan biri bu loyihalash va qurilish bosqichida ayrim xato va kamchiliklarga yo'l qo'yilganligidir.

Hozirgi kunga qadar O'zbekiston sharoitida Sobiq Sovet Ittifoqi davrida ishlab chiqilgan namunaviy loyihalarga tayanilgan holda avtoyo'l ko'priklari qurilishi bajarilmoqda. Ushbu loyihalarga ko'ra oraliq qurilmalardagi to'sinlar o'zaro monolit choklar bilan birlashtiriladi. Ko'p yillik tahlil va o'rganishlarga ko'ra vaqt o'tishi bilan ushbu monolit choklarda darzlar, yoriqlar kabi turli xil nuqsonlar paydo bo'lmoqda. Xulosa qilib aytish mumkinki, avtoyo'l ko'priklari qurilishida va foydalanishida inshootlarning chidamliligini ta'minlashga imkon beruvchi konstruktiv yangi yechim topish muqobil variant hisoblanadi.



Foydalangan adabiyotlar / References

- [1] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori. «Yo'l xo'jaligi sohasini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida» 2023 yil 10 oktyabrdagi PQ-330-son.
- [2] O'zbekiston Respublikasi Avtomobil yo'llari qo'mitasi huzuridagi jamoatchilik kengashi yig'ilish BAYONI. 20 oktyabr, 2023 y.
- [3] Miralimov, M., & Jo'rayev, Q. (2025). Avtoyo'l ko'priklari va yo'lo'tkazgichlarining yangi turdagi yig'ma-yaxlit oraliq qurilmalari konstruksiyalari. *Journal of Transport*, 2(2), 142-146.
- [4] Саатова Н. З. Ишанходжаев А. А. Остаточный ресурс железобетонных конструкция пролетных строений автодорожных мостов, подверженных солевой коррозии // *Узбекский журнал»Проблемы механики*". Ташкент, 2017. № 4. С.61–64.
- [5] Mengliev I. A. Avtoyo'l ko'priklari inshootlarining temirbeton qovurg'ali oraliq qurilmalarini transport yuklari ta'siriga hisoblash usullarini takomillashtirish. PhD dissertatsiya avtoroferati. 2024. 35 b.
- [6] Валиев Ш. Н., Ахмаджанов, Овчинников И.Г. Вопросы проектирования, строительства и эксплуатации железобетонных мостовых сооружений в условиях сухого жаркого климата Республики Узбекистан. *Russian Journal of Transport Engineering*. 2023, Vol. 10, Iss. 4. С.1–14.
- [7] Смердов Д. И. Оценка несущей способности железобетонных пролетных строений мостов, усиленных композитными материалами. Дисс. на соиск. уч. ст. к.т.н. Новосибирск, 2010, 159 с.
- [8] Серия ТП 3.503.1-12. UZ. Выпуск 16 "И" пролетные строения из пустотных плит длиной от 6 до 18 м армированные стержневой арматурой класса А-IV и А-V. Ташкент, 2012
- [9] Серия ТП 3.503.1-81 Пролетные строения сборные железобетонные длиной 12, 15, 18, 21, 24 и 33 м из балок двутаврового сечения с предварительно напрягаемой арматурой для мостов и путепроводов, расположенных на автомобильных дорогах общего

пользования, на улицах и дорогах в городах. Союздорпроект Минтрансстрой, 1988

[10] Серия ТП 3.503.1-81. UZ Пролетные строения сборные железобетонные длиной 21, 24 и 33 м из балок двутаврового сечения с предварительно напрягаемой арматурой для мостов и путепроводов на автомобильных и городских дорогах, Выпуск 0-1 "Д", Ташкент, 2012

[11] Ганиев И. Г. Эксплуатационное состояние железобетонных мостов под эксплуатационными нагрузками / И.Г. Ганиев // *The scientific journal vehicles and roads*. 2022. Т 2. № 2. С. 108 -124.

[12] Э.С. Карапетов. «Проблемы долговечности железобетонных мостов» Сборник трудов 125 лет в мостостроении. Санкт-Петербург: ПГУПС, 2008. ISBN 978-5-7641-0195-8.

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

Miralimov Mirzaxid Xamitovich / Mirzakhid Miralimov	Toshkent davlat transport universiteti "Avtomobil yo'llaridagi inshootlar muhandisligi" kafedrası professori, t.f.d., (DsC). Tel.: +998 97 725 09 24 https://orcid.org/0000-0003-2530-5516
Jo'rayev Qaxramon Maxmudjon o'g'li / Kakhramon Juraev	Toshkent davlat transport universiteti "Ko'priklar va tonnellar" kafedrası tayanch doktoranti, assistent E-mail: jurayev_qm@mail.ru Tel.: +998 95 444 59 00 https://orcid.org/0000-0002-0883-7257
O'razov Xumoyun O'tkir o'g'li / Khumayun Urazov	Toshkent davlat transport universiteti "Ko'priklar va tonnellar" kafedrası assistenti Tel.: +998 94 343 90 26 https://orcid.org/0000-0003-3594-5170



M. Miralimov, K. Juraev, Kh. Urazov*Analysis of the state of bridges exploited in the Republic of
Uzbekistan203***S. Norkulov***The importance of foreign experience in the development of the
metro transport system and recommendations for
Uzbekistan.....207*