



**"ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO'NALISHLARI" nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi**
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026

COMPARATIVE ANALYSIS OF TRANSPORT LEGISLATION IN UZBEKISTAN AND DEVELOPED COUNTRIES

Erkinov Shaxzodbek Xursanali o'g'li

Andijan State Technical Institute, "Transport Logistics" department, Student of group
46-22

Scientific Advisor: Ortiqov Sarvar Sattaraliyevich

Abstract:

This article provides a comparative analysis of the transport legislation of the Republic of Uzbekistan against Germany, Singapore, and Japan. The analysis covers four key areas: BRT lane protection, parking regulation, pedestrian safety, and driver demerit point systems. Field observation results conducted in 2024 on Abdurauf Fitrat Street near the Old City farmers' market in Andijan serve as the practical basis for comparison. The study shows that Uzbekistan is approaching international standards through the 2025 introduction of the E-point electronic demerit system, but remains 3–50 times behind developed countries in terms of fine amounts and automated enforcement.

Keywords:

transport legislation, BRT lane, parking regulation, demerit point system, E-point, pedestrian safety, comparative analysis, Germany, Singapore, Japan, Uzbekistan.

Аннотация: В данной статье законодательство Республики Узбекистан в области транспорта анализируется в сравнении с законодательством Германии, Сингапура и Японии. Анализ охватывает четыре ключевых направления: защита полосы BRT, регулирование парковок, обеспечение безопасности пешеходов и система штрафных баллов водителей. В качестве практической основы для



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

сравнения использованы результаты полевых наблюдений 2024 года на улице Абдурауфа Фитрата в районе Старогородского дехканского рынка Андижана. Установлено, что Узбекистан с 2025 года внедрением системы E-point приближается к международным стандартам, однако по размеру штрафов и автоматическому контролю отстаёт от развитых стран в 3–50 раз.

KIRISH

Shahar transport infratuzilmasini boshqarish va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash masalasi bugungi kunda O'zbekiston Respublikasi uchun alohida dolzarblik kasb etmoqda. O'zbekistonda 2024 yilda 9 364 ta yo'l-transport hodisasida 2 199 kishi hayotini yo'qotdi (O'zbekiston YHXSh, 2024). Halok bo'lganlarning 46% i va jarohat olganlarning 47,3% i piyodalar hissasiga to'g'ri kelishi transport qonunchiligini takomillashtirish masalasini yanada dolzarb qilmoqda.

O'zbekiston Respublikasi so'nggi yillarda transport sohasida muhim qonunchilik islohotlarini amalga oshirdi: "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida"gi Qonun (2019, №ZRU-618), VMQ 172-son (2022) Yo'l harakati qoidalari va 2025 yil 1 apreldan E-point elektron jarima ballari tizimining joriy etilishi shular jumlasidandir. Biroq bu islohotlarning xalqaro standartlarga qanchalik mos kelishi va ularni yanada takomillashtirish yo'llari ilmiy jihatdan kam o'rganilgan.

Ushbu maqolaning maqsadi — O'zbekiston transport qonunchiligini Germaniya (StVO, 1970/2021), Singapur (Road Traffic Act, 1961/2023) va Yaponiya (Road Traffic Law, 1960/2022) qonunchiligiga qiyosan tahlil qilish, ularning farqlarini aniqlash va O'zbekiston uchun amaliy tavsiyalar ishlab chiqishdir. Taqqoslash uchun asos sifatida Andijon shahridagi Abdurauf Fitrat ko'chasida 2024 yilda olib borilgan maydon kuzatuvlari natijalari qo'llanildi.

TADQIQOT METODOLOGIYASI



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Tadqiqotda quyidagi metodlardan foydalanildi: qiyosiy huquqiy tahlil (comparative legal analysis) — to'rtta mamlakatning normativ-huquqiy hujjatlari solishtirib o'rganildi; maydon kuzatuvlari — Abdurauf Fitrat ko'chasida 2024 yil davomida soatlik transport oqimi, piyoda oqimi va qoidabuzarlik holatlari qayd etildi; HCM 7th Edition (2022) metodologiyasi — yo'l sig'imi va LOS darajasini hisoblash uchun qo'llanildi; statistik tahlil — O'zbekiston YHXSh (2024), JSST (2023), BAST (2020), LTA Singapore (2021) va MLIT Japan (2022) ma'lumotlari ishlatildi.

Taqqoslash to'rtta asosiy mezon bo'yicha amalga oshirildi: BRT harakatlanish tasmasi himoyasi va jarima tizimi; avtoturargoh va noqonuniy to'xtashni tartibga solish; piyoda xavfsizligini ta'minlash; haydovchilik jarima ballari tizimi. Mamlakatlar tanlovida uchta mezon hisobga olindi: birinchidan, O'zbekistonga o'xshash muammolar mavjudligi; ikkinchidan, muammoni muvaffaqiyatli hal etgan tajriba; uchinchidan, ma'lumotlarning ochiq va ishonchli manba orqali mavjudligi.

1. BRT HARAKATLANISH TASMASI HIMOYASI VA JARIMA TIZIMI

BRT (Bus Rapid Transit — tezkor jamoat transporti uchun ajratilgan harakatlanish tasmasi tizimi) polosasi shahar transport tizimining samaradorligini oshirishda muhim vosita hisoblanadi. Biroq BRT harakatlanish tasmasi noqonuniy foydalanish holatlari O'zbekistonda keng tarqalgan. Andijon shahridagi Abdurauf Fitrat ko'chasida olib borilgan maydon kuzatuvlarida Damas avtomobillari BRT harakatlanish tasmada muntazam harakatlanishi aniqlandi — bu VMQ 172-son 12.4-bandini bevosita buzmoqda.

O'zbekistonda BRT harakatlanish tasmasi buzgan haydovchiga 330 000–660 000 so'm jarima belgilangan (VMQ 172-son, 2022). Nazorat asosan politsiya tomonidan qo'lda amalga oshiriladi, bu esa nazoratning samaradorligini cheklaydi. Germaniyada StVO §41-bandi bo'yicha jarima 35–100 € (500 000–1 400 000 so'm) tashkil etib,



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

maxsus Politessen xizmati va Verkehrsüberwachungskamera (avtomatik kuzatuv kamerasi) tizimi orqali 24 soat nazorat amalga oshiriladi. Berlin shahrida ushbu tizim joriy etilgandan so'ng BRT harakatlanish tasmasini buzish holatlari 94% kamaydi (BASt, 2020).

Singapurda Road Traffic Act ning 79-moddasi bo'yicha jarima S\$1 000–3 000 (10–30 mln so'm) tashkil etib, ERP (Electronic Road Pricing) tizimi orqali avtomatik undiriladi — transport vositasi harakatlanish tasmasiga kirishi bilanoq jarima hisoblanadi. Yaponiyada Road Traffic Law ning 44–45-moddalari bo'yicha jarima 10 000–50 000 yen (850 000–4 250 000 so'm) tashkil etib, ball tizimi bilan birgalikda qo'llaniladi.

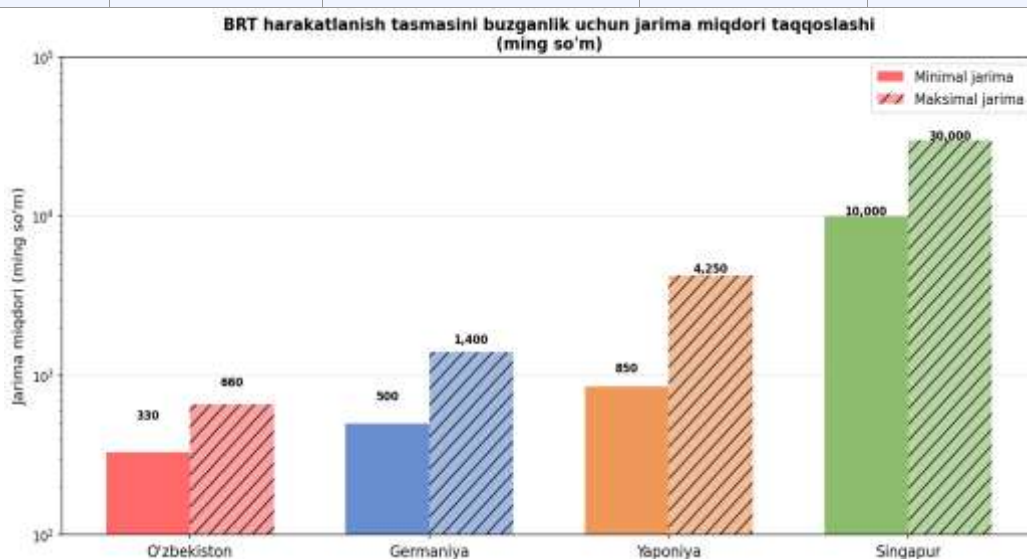
1-jadval. BRT harakatlanish tasmasini buzganlik uchun jarima miqdori va nazorat tizimi taqqoslashi

Mamlakat	Jarima miqdori (ming so'm)	O'zbekistonga nisbati	Nazorat usuli	Samaradorlik
O'zbekiston	330–660	1x (asos)	Politsiya (qo'lda)	Past
Germaniya	500–1400	~2–3x	Kamera 24/7 + Politessen	Yuqori (–94%)
Yaponiya	850–4250	~3–6x	Kamera + ball tizimi	Yuqori



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Mamlakat	Jarima miqdori (ming so'm)	O'zbekistonga nisbati	Nazorat usuli	Samaradorlik
Singapur	10 000–30 000	~15–50x	ERP avtomatik tizim	Juda yuqori



1-rasm. BRT harakatlanish tasmagini buzganlik uchun jarima miqdori taqqoslashi (ming so'm, logarifmik shkala)

1-jadval va 1-rasmdan ko'rinib turibdiki, O'zbekistondagi jarima miqdori Singapurnikidan 15–50 barobar, Germaniyanikidan 2–3 barobar past. Bundan ham muhimi — nazorat usulida katta farq mavjud. Politsiya tomonidan qo'lda amalga oshiriladigan nazorat buzarliklarning faqat kichik qismini qayd eta oladi, avtomatik kamera tizimi esa 100% to'xtib qolmasdan barcha buzarliklarni qayd etadi. Ushbu tahlil O'zbekistonda BRT nazoratini kuchaytirish uchun avvalo avtomatik kamera tizimini



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

joriy etish zarurligini ko'rsatmoqda.

2. AVTOTURARGOH VA NOQONUNIY TO'XTASHNI TARTIBGA SOLISH

Avtoturargoh (parking) muammosi O'zbekiston shaharlarida, ayniqsa bozorlar va savdo markazlari atrofida o'tkir ko'rinishga ega. Abdurauf Fitrat ko'chasida olib borilgan maydon kuzatuvlarida kunlik 1 241 ta noqonuniy to'xtash holati qayd etildi. Chap yo'lda (13,2 m) noqonuniy to'xtash yo'l kengligini 6,0 metrgacha, ya'ni loyiha kengligidan 54,5% ga kamaytirgan. Natijada kunlik harakat to'siqligi 2,1 soatni tashkil etib, bu ish vaqtining 15% ni tashkil etadi.

O'zbekistonda noqonuniy to'xtashga 82 500–165 000 so'm jarima belgilangan (VMQ 172-son, 12.1-band). Avtoturargoh masalasiga alohida maxsus qonun mavjud emas — bu masala VMQ 172-son doirasida tartibga solinadi. Singapurda esa Parking Places Act (1974, tahriri 2020) avtoturargohini tartibga soluvchi alohida maxsus qonun bo'lib, noqonuniy to'xtagan transport vositasi 30 daqiqa ichida evakuatsiya qilinadi. Yaponiyada Parking Law (2006) bo'yicha noqonuniy to'xtagan transport vositasi darhol wheel clamp (g'ildirak bloklash qurilmasi) bilan bloklanib, evakuatsiya qilinadi — xarajat 30 000–50 000 yen (2,5–4,2 mln so'm) egasidan undiriladi (MLIT Japan, 2022).

2-jadval. Noqonuniy to'xtashni tartibga solish tizimi mamlakatlap bo'yicha qiyosiy tahlil

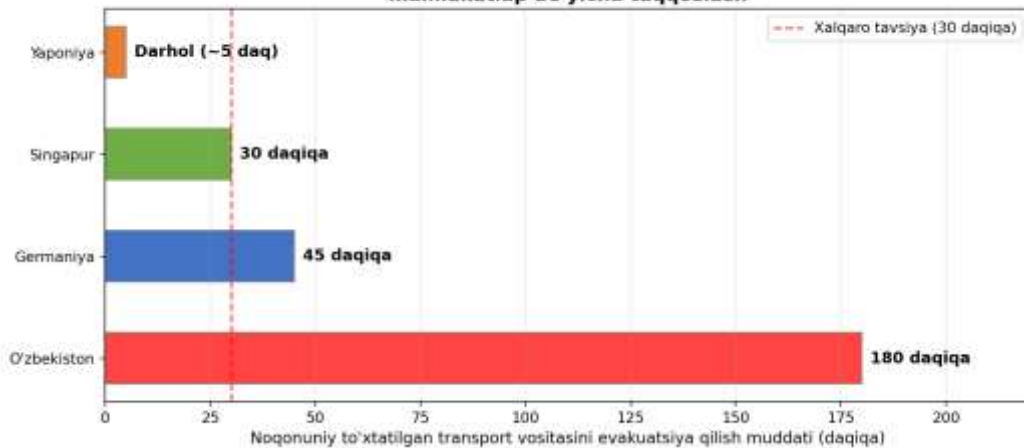
Mezon	O'zbekiston	Germaniya	Singapur	Yaponiya
Avtoturargohga alohida qonun	Yo'q (VMQ 172 ichida)	Yo'q (StVO ichida)	Bor (1974-yildan)	Bor (2006-yildan)



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi**
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026

Mezon	O'zbekiston	Germaniya	Singapur	Yaponiya
Noqonuniy to'xtash jarima	82,5–165 ming so'm	140–420 ming so'm	1 000–2 000 ming so'm	2 500–4 200 ming so'm
Evakuatsiya tizimi	Qisman joriy	To'liq joriy	30 daqiqa	Darhol (wheel clamp)
Noqonuniy to'xtash holatlari	1 241 ta/kun (bozor)	Minimal	Amalda yo'q	Amalda yo'q
Harakat to'siqligi	2,1 soat/kun (15%)	<0,5 soat	<0,1 soat	<0,1 soat

Noqonuniy to'xtagan transport vositasini evakuatsiya qilish muddati mamlakatlar bo'yicha taqqoslash



2-rasm. Noqonuniy to'xtatilgan transport vositasini evakuatsiya qilish muddati taqqoslashi

Evakuatsiya tizimining samaradorligi to'g'ridan-to'g'ri noqonuniy to'xtash



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

holatlarining kamayishiga olib keladi. Singapurda 30 daqiqalik evakuatsiya muddati shahar markazlarida noqonuniy to'xtashni amalda nolga tushirgan. O'zbekistonda evakuatsiya tizimining hali to'liq joriy etilmaganligi noqonuniy to'xtash holatlarining yuqoriligiga sabab bo'lmoqda.

3. PIYODA XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH

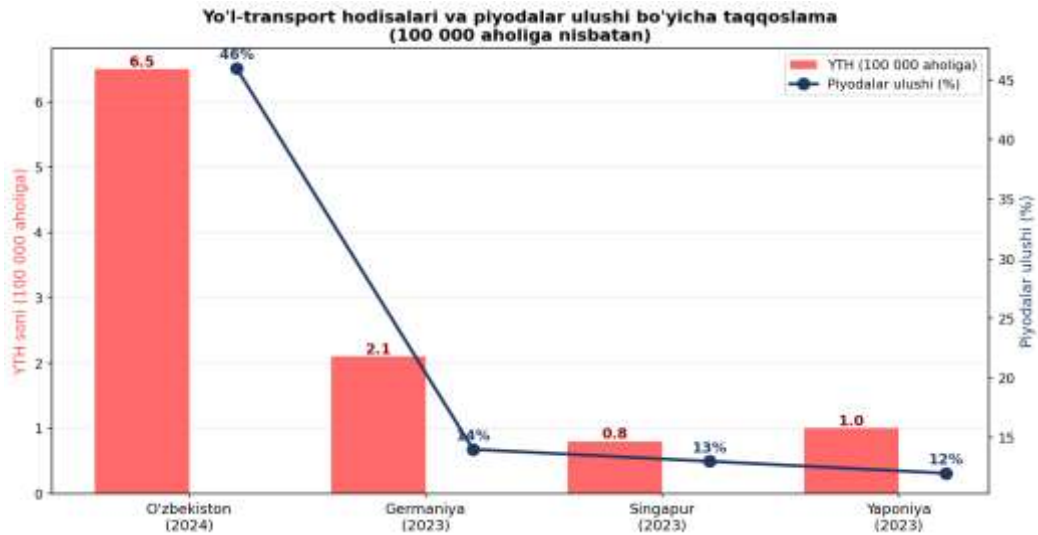
Piyoda xavfsizligi O'zbekiston transport siyosatining eng dolzarb masalalaridan biri hisoblanadi. O'zbekistonda 2024 yilda halok bo'lganlarning 46% i va jarohat olganlarning 47,3% i piyodalar hissasiga to'g'ri kelishi (O'zbekiston YHXSh, 2024) bu muammoning jiddiyligini ko'rsatmoqda. Taqqoslash uchun: Germaniyada piyodalar YTH ulushi 14%, Singapurda 13%, Yaponiyada 12% (JSST, 2023).

Abdurauf Fitrat ko'chasidagi maydon kuzatuvlarida piyoda o'tish joyidan pik soatda 1 164 nafar/soat piyoda o'tganligi qayd etildi. HCM 7th Edition (2022) metodologiyasi bo'yicha bu LOS D darajasiga (piyoda oqimi zichligi 77,6 nafar/soat/metr) to'g'ri keladi. ShNQ 2.05.07-91 ning 6.25-bandi bo'yicha 300 nafar/soat dan ortiq oqimda yer osti yoki yer usti piyoda o'tish joyi tavsiya etiladi — bu me'yordan 3,9 barobar ko'p.

Germaniyada StVO §21a-bandi bo'yicha haydovchi zebraga yaqinlashganda, piyoda hali yo'lga chiqmagan bo'lsa ham, tezligini kamaytirishi va to'xtashga tayyor bo'lishi shart. Yaponiyada haydovchi zebraga 15 metr yaqinlashganda tezligini 30 km/soatga pasaytirishi shart — O'zbekistonda bunday aniq masofa belgilanmagan. Singapurda jaywalking (piyodaning belgilanmagan joydan o'tishi) uchun S\$50–500 (500 000–5 000 000 so'm) jarima qo'llaniladi. Yer osti piyoda o'tish joylari o'rnatilgandan so'ng piyodalar bilan bog'liq YTH 100% bartaraf etiladi — svetafor (70–78%) dan ancha samarali (JSST, 2023; LTA, 2021).



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**



3-rasm. Yo'l-transport hodisalari va piyodalar ulushi mamlakatlar bo'yicha taqqoslash

3-jadval. Piyoda xavfsizligini ta'minlash choralari qiyosiy tahlili

Mezon	O'zbekiston	Germaniya	Singapur	Yaponiya
Zebraga yaqinlashish talabi	Piyoda o'tayotganda to'xtash	Oldindan tezlik kamaytirish	Barcha kesishmada yorug' signal	15m dan 30 km/soat
Jaywalking jarima	16,5–33 ming so'm	~85 ming so'm	500 ming–5 mln so'm	~170 ming so'm
Yer osti o'tish joyi	Kam tarqalgan	Ko'p	Ko'p	Ko'p



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Mezon	O'zbekiston	Germaniya	Singapur	Yaponiya
Piyodalar YTH ulushi	46%	14%	13%	12%
Piyoda LOS (bozor atrofi)	LOS D (77,6 naf/s/m)	LOS A-B	LOS A	LOS A-B

4. HAYDOVCHILIK JARIMA BALLARI TIZIMI

Haydovchilik jarima ballari tizimi haydovchilarni qoidalarga rioya qilishga undovchi kuchli mexanizm hisoblanadi. Ushbu tizim qoidabuzarlik sodir etganda pul jarima bilan birga haydovchilik hisobiga ball yozilishiga asoslanadi — belgilangan chegara oshganda esa guvohnoma muddatli yoki muddatsiz bekor qilinadi.

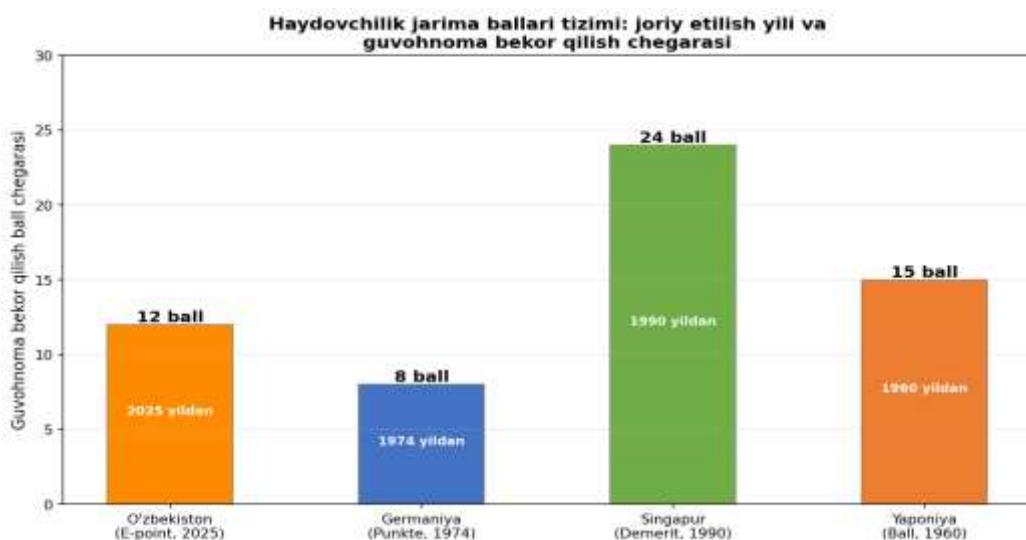
Germaniyada Punkte tizimi 1974 yildan ishlamoqda — 8 ball to'planganda guvohnoma muddatsiz bekor qilinadi. Flensburg shahridagi federal ro'yxatxonada saqlanadigan ushbu tizim har bir haydovchining barcha qoidabuzarliklarini markazlashgan holda kuzatib boradi. Singapurda Demerit tizimi 1990 yildan joriy etilgan bo'lib, 24 ball chegara belgilangan (LTA, Singapore, 2021). Yaponiyada 1960 yildan ishlaydigan ball tizimida har bir haydovchiga 15 ball berilgan bo'lib, qoidabuzarlik sodir etilganda ball ayiriladi — 0 ga yetganda guvohnoma bekor qilinadi.

O'zbekistonda ushbu tizim 2025 yil 1 apreldan E-point (elektron jarima ballari tizimi — kamera orqali qayd etilgan qoidabuzarliklar avtomatik ravishda haydovchi elektron hisobiga yoziladigan tizim) nomi bilan joriy etildi — 12 ball chegarasi belgilangan. Bu muhim qadam bo'lib, rivojlangan mamlakatlar tajribasiga o'xshash mexanizmni joriy etish O'zbekiston transport xavfsizligini sezilarli yaxshilashi kutilmoqda. Biroq ushbu tizim hali to'liq ishga tushirilmagan va uning samaradorligini baholash uchun yetarli



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

vaqt o'tmagan.



4-rasm. Haydovchilik jarima ballari tizimi: joriy etilish yili va guvohnoma bekor qilish chegarasi

4-jadval. Haydovchilik jarima ballari tizimi qiyosiy tahlili

Mezon	O'zbekiston (E-point)	Germaniya (Punkte)	Singapur (Demerit)	Yaponiya (Ball)
Joriy etilgan yil	2025	1974	1990	1960
Guvohnoma bekor qilish chegarasi	12 ball	8 ball	24 ball	0 ball (15 dan)
Nazorat usuli	Kamera + politsiya	Markaziy ro'yxat	Markaziy ro'yxat	Markaziy ro'yxat
To'liq avtomatlashtirilganmi	Qisman	Ha	Ha	Ha



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Mezon	O'zbekiston (E-point)	Germaniya (Punkte)	Singapur (Demerit)	Yaponiya (Ball)
Xalqaro tajribaga mosligi	O'rta	Etalon	Yuqori	Yuqori

MUHOKAMA VA TAVSIYALAR

Qiyosiy tahlil shuni ko'rsatadiki, O'zbekiston transport qonunchiligida so'nggi yillarda sezilarli ijobiy o'zgarishlar yuz berdi — VMQ 172-son (2022) va E-point tizimi (2025) bunga yaqqol misol. Biroq bir qancha sohalarda rivojlangan mamlakatlardan orqada qolish saqlanmoqda.

Birinchidan, jarima miqdori jihatidan O'zbekiston Germaniyadagi BRT jarima miqdoridan 2–3 barobar, Singapurdan 15–50 barobar past. Xalqaro tajriba ko'rsatishicha, jarima miqdori amaliy daromadning 10–20% ni tashkil etgandagina haydovchi xulqiga real ta'sir qiladi (JSST, 2023). Bu mezon bo'yicha O'zbekiston hali yetarli darajaga erishmagan. Ikkinchidan, avtomatik nazorat tizimi jihatidan Singapurning ERP va Germaniyanin Verkehrsüberwachungskamera tizimlaridan farqli o'laroq, O'zbekistonda nazorat asosan qo'lda amalga oshiriladi. Bu esa qoidabuzarliklarning faqat kichik qismini qayd eta olishga olib keladi. Uchinchidan, avtoturargohga alohida maxsus qonun yo'qligi — Singapur va Yaponiyada bu masala alohida qonun bilan tartibga solinadi, O'zbekistonda esa VMQ 172-son ichida ko'rib chiqiladi.

Piyoda xavfsizligi bo'yicha esa eng katta farq kuzatilmoqda: O'zbekistonda piyodalar YTH ulushi 46% bo'lib, bu Germaniya (14%), Singapur (13%) va Yaponiyadan (12%) 3–4 barobar yuqori. Yer osti piyoda o'tish joylarini ko'paytirish va jaywalking jarimalarini kuchaytirish bu ko'rsatkichni sezilarli yaxshilashi mumkin.



**5-jadval. O'zbekiston transport qonunchiligini takomillashtirish bo'yicha
tavsiyalar**

Tavsiya	Asos (xalqaro tajriba)	Kutilgan natija	Ustuvorlik
BRT nazorat kamerasini joriy etish	Germaniya (-94%, BASt 2020)	BRT buzarlilik -70-90%	Yuqori
BRT jarima miqdorini oshirish	Germaniya/Singapur tajribasi	Deterrent ta'siri oshadi	Yuqori
Evakuatsiya tizimini to'liq joriy etish	Singapur (30 daqiqqa), Yaponiya (darhol)	Noqonuniy to'xtash -80%	Yuqori
Avtoturargohga alohida qonun ishlab chiqish	Singapur (1974), Yaponiya (2006)	Tizimli tartibga solish	O'rta
E-point tizimini to'liq avtomatlashtirish	Germaniya, Singapur tajribasi	Qoidabuzarlilik -30-50%	Yuqori
Jaywalking jarima miqdorini oshirish	Singapur tajribasi	Piyoda YTH -20-30%	O'rta



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Tavsiya	Asos (xalqaro tajriba)	Kutilgan natija	Ustuvorlik
Yer osti piyoda o'tish joylarini ko'paytirish	JSST (2023): –100% YTH	Piyoda xavfsizligi oshadi	O'rta
Jami kutilgan natija	Xalqaro standartlarga yaqinlashish	YTH –30–50%	Kompleks amalga oshirish

XULOSA

Ushbu qiyosiy tahlil O'zbekiston transport qonunchiligi rivojlangan mamlakatlar bilan qiyoslanganida quyidagi asosiy xulosalarga kelishga imkon berdi.

Birinchidan, O'zbekiston 2025 yildan E-point tizimini joriy etish orqali xalqaro me'yorlarga yaqinlashmoqda — bu muhim qadam. Biroq Germaniya, Singapur va Yaponiyada bu tizim o'nlab yillardan beri ishlaydi va to'liq avtomatlashtirilgan. Ikkinchidan, jarima miqdori jihatidan O'zbekiston Singapurdan 15–50 barobar, Germaniyadan 2–3 barobar past — bu qoidabuzarlikka nisbatan deterrent ta'sirini cheklaydi. Uchinchidan, avtomatik kamera nazorati yo'qligi — Germaniyadagi BRT kamera tizimi buzarlikni 94% kamaytirgan tajriba O'zbekiston uchun eng tez va samarali yechim sifatida tavsiya etiladi. To'rtinchidan, piyodalar YTH ulushi 46% — rivojlangan mamlakatlardan 3–4 barobar yuqori bo'lib, yer osti piyoda o'tish joylarini ko'paytirish va jaywalking nazoratini kuchaytirish eng samarali yechimlar hisoblanadi. Beshinchidan, avtoturargohga alohida maxsus qonun qabul qilish va evakuatsiya tizimini to'liq joriy etish noqonuniy to'xtash muammosini tizimli hal etadi.



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO’NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

Andijon shahridagi Abdurauf Fitrat ko'chasida olib borilgan maydon kuzatuvlari natijalari qonunchilikdagi farqlarning amaliy oqibatlarini ko'rsatdi: kunlik 1 241 ta noqonuniy to'xtash, 2,1 soatlik harakat to'siqligi va piyoda LOS D darajasi — bularning barchasi mavjud qonunchilik ijrosi va nazorat tizimining zaifligidan kelib chiqmoqda. Tavsiya etilgan choralar — BRT kamera nazorati, evakuatsiya tizimi, E-point to'liq avtomatlashtirish va yer osti piyoda o'tish joylari — kompleks amalga oshirilsa, O'zbekiston transport xavfsizligi ko'rsatkichlari 30–50% yaxshilanishi kutilmoqda.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 172-sonli qarori "Yo'l harakati qoidalarini tasdiqlash to'g'risida". — Toshkent, 2022 yil 12 aprel.
2. O'zbekiston Respublikasining "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida"gi Qonuni, №ZRU-618. — Toshkent, 2019 yil 14 noyabr.
3. O'zbekiston Respublikasi Yo'l harakati xavfsizligi xizmati. Yo'l-transport hodisalari statistikasi 2024. — Toshkent: YHXSh, 2024.
4. Transportation Research Board. Highway Capacity Manual (HCM 7th Edition). — Washington D.C.: National Academy of Sciences, 2022.
5. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2023. — Geneva: WHO, 2023.
6. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Strassenverkehrs-Ordnung (StVO). — Berlin, 2021.
7. Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt). BRT Lane Enforcement Camera Effectiveness Study. — Bergisch Gladbach, 2020.
8. Land Transport Authority (LTA) Singapore. Road Traffic Act, Chapter 276. — Singapore, 2023.



**“ZAMONAVIY ILMIY YONDASHUVLAR VA TEXNOLOGIK
TARAQQIYOTNING USTUVOR YO‘NALISHLARI” nomli Respublika
ilmiy-amaliy masofaviy konferensiyasi
VOLUME-1, ISSUE-2, 2026**

9. Land Transport Authority (LTA) Singapore. Pedestrian Infrastructure Usage Study. — Singapore, 2021.

10. Urban Redevelopment Authority. Parking Places Act, Chapter 214A. — Singapore, 2020.

11. National Police Agency of Japan. Road Traffic Law (Doko Kotsu Ho). — Tokyo, 2022.

12. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) Japan. Road Traffic and Safety Statistics 2022. — Tokyo, 2022.

13. ShNQ 2.05.07-91. Shahar yo'llari va ko'chalari. — Toshkent: O'zbekiston Respublikasi Qurilish vazirligi, 1991.

14. Turdiyev Sh.P. Yo'l harakat tasmasi kengligining o'tkazish va xavfsizlikka ta'siri. // Transportda resurs tejamkor texnologiyalar. — Toshkent: TDTU, 2023. — B. 45–52.

15. Mirzayev D. Shahar transporti monitoringi va harakat to'sigini kamaytirish. — Andijon: ADTI, 2022. — 134 b.