

РЕФОРМА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН: ПРИЧИНЫ, МЕРЫ, РЕЗУЛЬТАТЫ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ

Калауов Сайдулла Аймаханович

Кандидат технических наук, профессор Академии МВД Республики Узбекистан

Шукуров Нуриддин Рахимович

Кандидат технических наук, доцент Академии МВД Республики Узбекистан

Аннотация. В статье рассматривается процесс реформирования организации дорожного движения (ОДД) в Республике Узбекистан в период 2017–2025 гг. Проанализированы причины реформ, ключевые законодательные и институциональные изменения, внедрение цифровых и интеллектуальных систем управления дорожным движением, меры по повышению дорожной безопасности, а также результаты и эффективность реформ с опорой на официальные документы, международные отчёты и данные профильных ведомств. Делается оценка сильных и слабых сторон проводимой политики и предлагаются рекомендации для дальнейшей стратегии развития национальной системы управления дорожным движением.

Ключевые слова: организация дорожного движения, дорожная безопасность, интеллектуальные транспортные системы, камера фиксации, система штрафных баллов, законодательные реформы.

Организация дорожного движения – ключевой элемент транспортной политики государства, определяющий безопасность, мобильность и экономическую эффективность перевозок.

За последние годы Республика Узбекистан предприняла масштабные шаги по модернизации нормативной базы, инфраструктуры и технологий в сфере дорожного движения, направленные на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), повышение дисциплины участников движения и оптимизацию городской мобильности.

В 2022–2025 годах внимание правительства сосредоточилось на цифровизации (внедрение камер и интеллектуальных систем), изменении правил и введении системы штрафных баллов для водителей. В статье исследуются предпосылки и ход реформ, анализируется их влияние на дорожную безопасность и предлагаются рекомендации по дальнейшему развитию.

Ключевыми источниками при формулировке основных выводов служат: принятый новый закон Республик Узбекистан №ЗРУ-900 «О дорожном движении» от 19 января 2024 года. Он регулирует отношения в сфере дорожного движения и отдельно устанавливает права и обязанности владельцев дорог, транспортных средств и водителей. Закон был принят Законодательной палатой 31 января 2023 года и одобрен Сенатом 27 октября 2023 года [1].

А также Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.08.2017 года № ПП-3245 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления проектами в сфере информационно-коммуникационных технологий», где указаны требования к камерам фиксации и программам установки интеллектуальных систем, а также публичные анонсы запуска единой интеллектуальной платформы в Ташкенте и введения системы штрафных баллов в 2025 году [2].

До начала реформ Республика Узбекистан столкнулась с проблемами, характерными для автомобилизированных стран. Это - рост количества автотранспортных средств, износ дорожной сети, не всегда скоординированная нормативная база, низкая дисциплина участников движения и недостаточная техническая фиксация нарушений, что повлияло на уровень роста ДТП.

Международные оценки (UNECE, Азиатские транспортные обзоры) отмечали необходимость институционального укрепления дорожного сектора и модернизации мер по обеспечению безопасности. UNECE в своей обзорной работе выделила необходимость комплексного подхода, включающего и инфраструктурные меры, и управление поведением участников движения [3].

Политическая воля к проведению реформ основывалась на задаче сокращения числа погибших и пострадавших в результате ДТП, повышения экономической эффективности за счёт сокращения потерь времени в пробках и улучшения логистики, а также удовлетворением требований общества к обеспечению безопасности и правопорядка на дорогах. Государственные инвестиции и международные проекты (включая проекты Всемирного банка и Азиатского банка развития) создали финансовую и организационную основу для реализации мер, предусмотренных реформами.

В 2023-2024 годах была принята новая редакция законодательства, систематизирующая отношения в сфере дорожного движения и устанавливающая современные принципы регулирования (включая упоминание цифровых средств фиксации и новые стандарты безопасности). Принятый закон «О дорожном движении» (в редакции 2024 г.) выступил базой для дальнейших подзаконных актов и регламентов по установке камер и иным мерам.

В целях установления правил для камер и автоматической фиксации Кабинет Министров утвердил порядок установки фото-и видео радаров, требования к размещению камер (вблизи пешеходных переходов, школ и аварийных зон), а также регламент обработки данных. Эти меры позволили ускорить внедрение автоматической фиксации нарушений и уменьшить субъективный фактор при привлечении к ответственности.

А также на основе изучения опыта развитых стран мира по организации безопасности дорожного движения и внедрению передовых технических и технологических решений, с 2022 года началось поэтапное внедрение систем «умного» управления движением – установка интеллектуальных светофоров, объединение камер в единую платформу, запуск центров мониторинга и аналитики (Computerized Situational Monitoring Center / Intelligent Transportation Platform).

В 2025 году в Ташкенте запущена платформа для реального мониторинга и предсказания дорожных потоков с использованием методов искусственного интеллекта [4].

В целях создания правовых основ применения мер, направленных на сокращение случаев правонарушений, в 2025 году введена система штрафных баллов, направленная на предотвращение повторных нарушений и повышение дисциплины водителей. Данный механизм стартовал с 1 июня 2025 года (введение сопровождается изменениями в Кодексе об административной ответственности и постановлениями правительства). В инициативе также обсуждаются ужесточения санкций за грубые нарушения [5, 6].

К 2022-2025 годам наблюдалось активное распространение стационарных и мобильных камер фиксации: новые камеры установлены в Ташкенте и ряде крупных городов, а также вблизи школ и пешеходных переходов. Параллельно велась интеграция подсистем – светофоров, камер и центров управления. Отмечаются пилотные проекты по использованию искусственного интеллекта (ИИ) для автоматического распознавания правонарушений на пешеходных переходах [7].

В настоящее время данные национальных и международных источников показывают, что в результате комплекса мер (инфраструктурные улучшения, камеры, правовые нововведения) наблюдается положительная динамика: снижение числа ДТП в некоторых пилотных зонах и рост выявленных нарушений при одновременном уменьшении повторных правонарушений в местах автоматической фиксации. Тем не менее, эффект неоднороден по регионам – в агломерациях, где реализованы интеллектуальные транспортные системы (ИТС), эффект заметнее. UNECE и аналитические обзоры подчёркивают, что системная интеграция мер обеспечивает более устойчивый эффект [3].

Внедрение ИТС и автоматических систем фиксации сопряжено с инвестициями, но позволяет сократить потери от пробок, повысить пропускную способность и снизить издержки, связанные с ДТП (лечения, утрата

трудоспособности, повреждение имущества). Кроме того, цифровизация процедур (онлайн-апелляции, переводы данных в электронный формат) повышает удобство и прозрачность для граждан. Официальные сообщения указывают на развитие электронных услуг и внедрение планшетов, тело-камер (body-cameras) у сотрудников дорожной службы [8].

Таким образом, реформа организации дорожного движения в Узбекистане в 2017-2025 гг. представляет собой комплекс мер: обновление законодательства, внедрение современных технических средств (камеры, ИТС), административные инструменты (штрафные баллы) и институциональные преобразования.

В настоящее время наблюдаются положительные сдвиги в местах реализации пилотных проектов и интеграции цифровых систем. Вместе с тем для устойчивого и справедливого эффекта необходимо продолжать работу по унификации стандартов, обеспечению прозрачности обработки данных, выравниванию уровня технологического обеспечения регионов и усилению коммуникации с обществом.

При последовательном выполнении этих задач Узбекистан сможет значительно повысить безопасность на дорогах и эффективность управления дорожным движением.

Список использованных источников:

1. Закон Республики Узбекистан от 19 января 2024 года №ЗРУ-900 «О дорожном движении». URL. <https://lex.uz/ru/docs/6764456> (дата обращения: 06.11.2025).
2. Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.08.2017 года № ПП-3245 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления проектами в сфере информационно-коммуникационных технологий». URL. <https://lex.uz/ru/docs/3324011> (дата обращения: 06.11.2025).
3. Road Safety Performance Review Uzbekistan. URL. <https://unece.org/sites/default/files/2024-05/Road%20Safety%20Performance%20Review%20> (дата обращения: 06.11.2025).
4. Ташкент без пробок: как «умные» светофоры изменят город. URL. <https://bugin.info/detail/tashkent-bez-probok-kak/ru> (дата обращения: 06.11.2025).
5. Постановление кабинета министров республики узбекистан от 6 мая 2025 года №296 «О внедрении системы оценки нарушений правил дорожного движения на основе штрафных баллов». URL. <https://www.lex.uz/ru/docs/7518640> (дата обращения: 06.11.2025).
6. Закон Республики Узбекистан от 20.02.2025 года № ЗРУ-1033 «О внесении дополнений и изменений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Узбекистан и Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности в связи с совершенствованием системы безопасности дорожного движения». URL. <https://lex.uz/uz/docs/7392594> (дата обращения: 06.11.2025).
7. Tashkent launches AI center to combat traffic jams and enhance road safety. URL. https://kun.uz/en/90728630?utm_source=chatgpt.com. (дата обращения: 06.11.2025).
8. Постановление Президента Республики Узбекистан от 30.10.2018 г. №ПП-3989 «О мерах по реализации инвестиционного проекта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения». URL. (дата обращения: 06.11.2025).