



СОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

Калауов Сайдулла Аймаханович

Кандидат технических наук, профессор Академии МВД Республики

Аннотация. В статье проводится комплексный анализ текущих мер по повышению безопасности дорожного движения (БДД) в Узбекистане, которые опираются на зарубежный опыт (ЕС, UNECE, WHO, CAREC, ADB, iRAP и др.).

Также, рассматриваются внедрённые реформы (пенальная система, автоматизация фиксации нарушений, модернизация инфраструктуры), их первые эффекты и пробелы; показывается, какие практики доказали свою эффективность за рубежом; и предлагается детальная дорожная карта дальнейших реформ с оценкой бюджета, рисков и индикаторов эффективности.

Ключевые слова: модернизации нормативной базы, организация дорожного движения, дорожная безопасность, интеллектуальные транспортные системы, камера фиксации, система штрафных баллов.

Дорожный травматизм остаётся одной из главных причин смертности и утрат экономического потенциала страны. В последние годы в Республике Узбекистан предпринимались ряд мер по реформированию системы безопасности дорожного движения (БДД), опираясь на международный опыт. Проводилось 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 [1].

Внимание правительства сосредоточилось на цифровизации (внедрение камер и интеллектуальных систем), изменении правил и введении системы штрафных баллов для водителей. А также проводится всесторонний анализ ход реформ, изучается их влияние на дорожную безопасность и предлагаются рекомендации по дальнейшему развитию.

Основные инициативы, которые определены в ходе изучения и внедрения зарубежных опытов включают:

- введение системы штрафных (пенальных) баллов (2025 г.);
- развитие автоматической фото- и видеофиксации нарушений;
- реконструкция аварийно-опасных участков с учётом стандартов CAREC (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество) и iRAP (Международная программа оценки дорог);
- развитие аналитической системы данных о ДТП и внедрение KPI (Key Performance Indicators – ключевые показатели эффективности) [2].

Основные направления реформ и зарубежные аналоги по обеспечению безопасности дорожного движения приведены в таблице №1.



Таблица №1

Направление	Мера в Узбекистане	Аналог / источник опыта	Ожидаемый эффект
Контроль нарушений	Пенальная система (12 баллов)	Германия, Франция, Южная Корея	Снижение повторных нарушений на 25-35%
Автоматизация фиксации	Установка камер и ИИ-анализ	Сингапур, Эстония, Канада	Снижение числа нарушений на 40-50%
Инфраструктура	Идентификация и реконструкция «чёрных точек»	Великобритания, Швеция	Снижение аварийности на 30-40%
Управление скоростью	Зоны 30/50 км/ч, инженерные решения	Нидерланды, Норвегия	Снижение смертности пешеходов на 60%
Единая база данных	Интеграция МВД, Минтранса, Минздрава	CAREC, Австралия	Улучшение аналитики и таргетинга мер

По данным таблицы №1 «Основные направления реформ и зарубежные аналоги по обеспечению безопасности дорожного движения» можно сделать следующие выводы:

- в Узбекистане внедряются меры, доказавшие эффективность в Европе и Азии (пенальные баллы, камеры, iRAP-оценки);
- ориентация на международные best practices показывает стратегический сдвиг от реактивного к системному подходу;
- наиболее сильное влияние ожидается от автоматизации контроля и инфраструктурных улучшений, так как именно они обеспечивают прямое снижение ДТП (по данным зарубежных исследований, до 40 -50%) [3, 4, 5, 6, 7].

Тем не менее, необходимо отметить, что пока слабо развита компонента «безопасные автомобили» (регулирование автопарка, стандарты безопасности транспортных средств) [8]. Основные достигнутые результаты по данным 2024-2025 годов приведены в таблице №2.

Таблица №2

Показатель	2023	2024	2025 (прогноз)	Изменение, %
Количество ДТП (зарегистрированные случаи)	9 450	8 120	7 400	-21,7%



Показатель	2023	2024	2025 (прогноз)	Изменение, %
Смертность (на 100 тыс. населения)	8,9	7,6	6,9	-22,5%
Количество выявленных нарушений ПДД	2,8 млн	3,9 млн	4,6 млн	+64% (благодаря автоматизации)
Количество камер фиксации	500	1 200	2 000	+300%
Водители, получившие баллы (пенальная система)	–	–	110 000	–

Из таблицы №2 следует, что:

- снижение ДТП на 21,7% и смертности на 22,5% – уже значимый результат. Это говорит о том, что начальные реформы (камера + штрафная система) дают быстрый эффект;
- рост выявленных нарушений (+64%) связан не с ухудшением дисциплины, а с увеличением охвата и автоматизации;
- увеличение числа камер с 500 до 2000 демонстрирует масштабность реформы ITS (интеллектуальных транспортных систем).

Как пробел в данном направлении необходимо указать отсутствие пока корреляции по регионам. Например, показатели в Ташкенте и областях могут различаться, что требует региональных KPI. Результаты анализа инфраструктурных мер (на основе iRAP и CAREC) [9] приведен в таблице №3.

Таблица №3

Категория объекта	Кол-во обследованных участков	Кол-во реконструированных	Средняя стоимость (млн сум/км)	Среднее снижение ДТП (%)
Участки внутри города	420	170	4,1	35%
Пригородные трассы	220	85	7,2	28%
Школьные зоны	60	45	2,5	60%

Анализ таблицы №3 показывает, что:

- самый высокий эффект (- 60% ДТП) наблюдается в школьных зонах – значит, приоритет таких зон оправдан.



- на пригородных трассах эффект ниже (–28%), что указывает на необходимость дополнительных инженерных решений (барьеры, освещение).
 - в среднем рентабельность инвестиций в безопасность (cost–benefit ratio) выше 1,5, то есть вложения экономически оправданы.
 - требуется переход от «пилотного» подхода к масштабным национальным программам реконструкции (минимум 500 участков в год).
- KPI и индикаторы безопасности приведены в таблице №4.

Таблица №4

Категория	Показатель	Цель к 2030 г.	Ответственный орган
Безопасность	Смертность в ДТП на 100 тыс. населения	≤ 5	МВД, Минздрав
Транспорт	Доля безопасных дорог (iRAP 3★+)	85%	Минтранс
Поведение	Кол-во повторных нарушителей	–50%	МВД
Инфраструктура	Кол-во реконструированных чёрных точек	≥ 500	Минтранс, ADB
Цифровизация	Единая база данных ДТП (функционирующая система)	100% регионов	CAREC, Минтранс

По результатам KPI и индикаторам безопасности [10, 11, 12], можно сделать следующие выводы:

- цели до 2030 года (≤ 5 смертей на 100 тыс.) амбициозны, но достижимы при сохранении темпов реформ;
- KPI распределены по ведомствам, что создаёт механизм подотчётности, однако важно утвердить единый координационный центр;
- особое внимание следует уделить показателю повторных нарушителей (–50%) – его достижение напрямую связано с эффективностью пенальной системы;
- введение iRAP-рейтингов (3★ и выше) станет международным.

Финансовые показатели (ориентировочные оценки) приведены в таблице №5.

Таблица №5

Направление инвестиций	Сумма, млн долл. США	Источник финансирования
Установка ITS и камер	45	Госбюджет + ГЧП



Направление инвестиций	Сумма, млн долл. США	Источник финансирования
Создание единой базы данных и аналитической платформы	5	ADB + CAREC
Реконструкция опасных участков	120	Госбюджет + EBRD
Образовательные кампании и PR	3	Минтранс + частные партнёры
Подготовка специалистов и обучение	2	WHO, UNECE

По таблице №5 необходимо отметить, что:

- общий объём инвестиций (≈ 175 млн долл.) соответствует уровню проектов CAREC и ADB для аналогичных стран;
- самая затратная часть – реконструкция чёрных точек (≈ 120 млн долл.), но именно она даёт наибольший эффект в долгосрочной перспективе;
- образовательные и PR-кампании требуют относительно небольших средств (2–3 млн долл.), но дают значимый поведенческий эффект;
- привлечение международных партнёров (ADB, EBRD, WHO) снижает нагрузку на госбюджет и обеспечивает методическую поддержку.

Таким образом, можно сделать следующие стратегические выводы:

- комплексный подход (техника + данные + поведение) даёт реальное снижение аварийности уже в первый год;
- автоматизация контроля и пенальная система – краткосрочные «драйверы» успеха, но без модернизации инфраструктуры их эффект со временем снизится;
- инфраструктурные инвестиции обеспечивают долгосрочную устойчивость, особенно в сельских и школьных зонах. Главная угроза –фрагментация: если не будет единого агентства по БДД, реформы останутся несвязанными;
- финансовая модель устойчива, если продолжить комбинировать бюджетные и донорские источники.

Для дальнейшего совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо:

1. Закрепить институциональное лидерство (создание национального агентства по БДД).
2. Интегрировать систему данных и аналитики в транспортное планирование.
3. Расширить инженерные меры по управлению скоростью в городах.
4. Ввести ежегодный публичный отчёт по БДД и КРІ.



5. Развивать международное сотрудничество с CAREC, WHO, UNECE, ADB.

Список использованных источников:

1. Постановление Президента Республики Узбекистан от 17 апреля 2024 года №ПП–150 «О дополнительных мерах по повышению эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения».
2. Обзор безопасности дорожного движения Узбекистан. URL. <https://unece.org/sites/default/files/2024-07/Road%20Safety%20Performance%20Review%20Uzbekistan%20RU.pdf> (дата обращения: 05.11.2025).
3. World Bank. Improving Road Safety in Central Asia: Regional Assessment and Policy Recommendations. – Washington, DC, 2022.
4. OECD/International Transport Forum. Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System. – Paris: OECD Publishing, 2020.
5. International Road Assessment Programme (iRAP). Uzbekistan Road Safety Pilot Project Report. – London, 2024.
6. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Road Safety Performance Review: Uzbekistan. – Geneva, 2023.
7. European Commission. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030: Next Steps towards “Vision Zero”. – Brussels, 2021.
8. Министерство внутренних дел Республики Узбекистан. Ежегодный отчет о состоянии безопасности дорожного движения за 2024 год. – Ташкент, 2025.
9. Стандарты проектирования дорог в центре внимания в странах ЦАРЭС. URL. <https://irap.org/ru/2024/02/road-design-standards-under-spotlight-in-carec-countries> (дата обращения: 05.11.2025).
10. Кабинет Министров Республики Узбекистан. Национальная программа по улучшению транспортной инфраструктуры и безопасности дорожного движения на 2023-2030 годы. – Ташкент, 2023. URL. <https://lex.uz/docs/6600415?query=служба%20по%20безопасности%20дорожного%20движения> (дата обращения: 05.11.2025).
11. Swedish Transport Administration (Trafikverket). Vision Zero in Practice: Implementation and Results. – Stockholm, 2022.
12. Автомобильные дороги Узбекистана. Аналитический бюллетень №4: «Интеллектуальные транспортные системы и автоматизация контроля». – Ташкент, 2024.