



Научная статья

УДК 342.9

EDN: <https://elibrary.ru/phqgrz>

ИПОН: 2003-0059-1/26-447

MOSURED: 77/27-003-2026-01-646

Проблемы и перспективы организации дорожного движения в Российской Федерации

Борис Михайлович Ващенко

Байкальский государственный университет, Иркутск, Россия, b_vaschenko@mail.ru

Аннотация. Рассматриваются актуальные проблемы организации дорожного движения в Российской Федерации и перспективные направления их решения. Проанализирована система распределения полномочий между федеральными, региональными и муниципальными органами власти; выявлены ключевые разрывы в межведомственном взаимодействии. На конкретном примере (ситуация в Иркутске) продемонстрированы последствия несогласованности действий различных ведомств: рост заторов, повышение аварийности, неэффективное расходование бюджетных средств. Перечислены системные барьеры — от дефицита данных и компетенций до высокой стоимости технологий и сопротивления изменениям. Предложены комплексные меры по совершенствованию управления дорожным движением: внедрение единой информационной системы, интеграция интеллектуальных транспортных систем, профессиональная переподготовка специалистов, усиление киберзащиты инфраструктуры, развитие государственно-частного партнерства. Подчеркнута необходимость реализации четырех ключевых принципов — системного подхода, межведомственной координации, цифровизации и постоянного мониторинга — для достижения целей Стратегии повышения безопасности дорожного движения РФ до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.

Ключевые слова: организация дорожного движения, безопасность дорожного движения, межведомственная координация, интеллектуальные транспортные системы, цифровизация, государственно-частное партнерство, Стратегия повышения безопасности дорожного движения, управление транспортными потоками, киберзащита транспортной инфраструктуры, муниципальная транспортная политика

Для цитирования: Ващенко Б. М. Проблемы и перспективы организации дорожного движения в Российской Федерации // Вестник Московского университета МВД России. 2026. № 1. С. 15–19. EDN: PHQGRZ.

Original article

Problems and prospects of traffic management in the Russian Federation

Boris M. Vaschenko

Baikal State University, Irkutsk, Russia, b_vaschenko@mail.ru

Abstract. The current problems of traffic management in the Russian Federation and promising directions for their solution are considered. The system of distribution of powers between federal, regional and municipal authorities was analyzed, key gaps in interdepartmental interaction were identified. A specific example (the situation in Irkutsk) demonstrates the consequences of inconsistency in the actions of various departments: increased congestion, increased accident rates, ineffective spending of budget funds. Listed are systemic barriers — from a lack of data and competencies to the high cost of technology and resistance to change. Comprehensive measures have been proposed to improve traffic management: the introduction of a unified information system, the integration of intelligent transport systems, professional retraining of specialists, strengthening cyber protection of infrastructure, and the development of public private partnerships. The need to implement four key principles — a systematic approach, interdepartmental coordination, digitalization and constant monitoring — to achieve the goals of the Strategy for improving road safety of the Russian Federation until 2030 was emphasized. and for the future until 2036.

Keywords: traffic management, road safety, interdepartmental coordination, intelligent transport systems, digitalization, public-private partnerships, road safety improvement strategy, traffic management, cybersecurity of transport infrastructure, municipal transport policy

For citation: Vaschenko B. M. Problems and prospects of traffic management in the Russian Federation. Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026;(1):15–19. (In Russ.). EDN: PHQGRZ.

© Ващенко Б. М., 2026



Введение. Организация дорожного движения — деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Организацией дорожного движения занимаются федеральные органы исполнительной власти, органы субъектов РФ и органы местного самоуправления (далее — ОМСУ) — непосредственно либо через уполномоченные подведомственные организации. Федеральные органы устанавливают общую политику, требования и порядок мониторинга, а также организуют движение на дорогах федерального значения. Региональные власти реализуют политику на дорогах регионального и межмуниципального значения, ведут реестр парковок и контролируют исполнение полномочий на местном уровне [1, с. 13]. ОМСУ отвечают за дороги общего пользования местного значения, включая установку и содержание технических средств организации движения. Кроме того, в процессе участия Госавтоинспекция МВД России², обеспечивая регулирование движения и контроль за соблюдением правил дорожного движения (далее — ПДД)³.

Организация дорожного движения решает ряд взаимосвязанных задач, требующих комплексного подхода.

Главная задача состоит в обеспечении безопасности участников движения. Для этого совершенствуют дорожные условия, внедряют технические средства (знаки, светофоры, разметку), развивают системы контроля за соблюдением ПДД и принимают меры по защите уязвимых участников (пешеходов, детей). Не менее важно минимизировать задержки и заторы за счет оптимизации транспортных потоков: управления распределением транспорта, повышения пропускной способности (реконструкция перекрестков, строительство развязок), адаптивного управления светофорами и развития инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов.

Еще одна ключевая задача — продление срока службы дорожного покрытия. Этого достигают через рациональное использование инфраструктуры: развитие общественного транспорта, внедрение систем управления движением (чтобы избежать скопления машин), своевременный ремонт и обслуживание дорог.

Необходимо также оперативно реагировать на меняющиеся условия (погода, аварии). Для этого внедряют автоматизированные системы мониторинга и управления, а также интегрируют данные из разных источников (метеослужбы, видеонаблюдение) и координируют действия экстренных служб.

Наконец, важно повышать прозрачность управления дорожной инфраструктурой: публично информировать о мероприятиях по организации движения, применять современные технологии для анализа и прогнозирования ситуаций, совершенствовать нормативно-правовое регулирование [2, с. 81].

Все эти задачи отражены в Указе Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»⁴.

Достижение целей Стратегии, как нам кажется, возможно лишь при условии последовательной реализации четырех ключевых принципов. Во-первых, необходим системный подход, предполагающий не фрагментарные, а взаимоувязанные действия по всем направлениям — от проектирования дорожной инфраструктуры до просвещения участников движения. Во-вторых, критически важна межведомственная координация: без четкой согласованности между федеральными, региональными и муниципальными ор-

¹ Ст. 3 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 8 августа 2024 г.) // СПС «КонсультантПлюс». Далее ФЗ № 443-ФЗ.

² До 1998 г. использовалась аббревиатура ГАИ (Государственная автомобильная инспекция). В 1998 г. переименована в ГИБДД (Государственная инспекция безопасности дорожного движения). В 2002 г. наименования ГИБДД и Госавтоинспекция были уравнены в правовом статусе — обе считаются официальными. В мае 2024 г. официально подтверждено использование названия Госавтоинспекция как основного (при этом аббревиатура ГИБДД по-прежнему остается корректной и равнозначной). Таким образом, в официальных документах и обиходе допустимо употреблять оба варианта: «Госавтоинспекция» и «ГИБДД».

³ Ст. 5.7 ФЗ № 443-ФЗ; Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», при этом, данный Указ утратил силу в части некоторых положений, но отдельные его нормы продолжают действовать в текущей редакции. Последняя редакция от 11 февраля 2023 г. (Указ Президента РФ от 11 февраля 2023 г. № 83).

⁴ «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» утратила силу, она была утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р и действовала до 2024 г. Указом Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 утверждена новая «Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».



ганами власти, а также во взаимодействии с бизнесом и общественными институтами невозможно обеспечить единство целей и эффективное распределение ресурсов. В-третьих, требуется масштабное внедрение современных технологий — цифровизации процессов, аналитических инструментов для прогнозирования транспортных потоков и автоматизации управления движением, что позволит повысить оперативность и точность принимаемых решений. В-четвертых, обязателен постоянный мониторинг и корректировка: регулярная оценка эффективности реализуемых мер на основе объективных данных, гибкое реагирование на меняющиеся условия (погодные факторы, рост трафика, аварийность) и своевременная адаптация стратегий к новым вызовам. Только комплексное соблюдение этих принципов обеспечит достижение целевых показателей безопасности и эффективности дорожного движения. Однако, именно на стадии реализации возникают основные проблемы. На них хотелось бы остановиться более подробно.

Одной из таких проблем является разобщенность уровней управления (федерального, регио-

нального, муниципального) и ведомств, из-за чего программы не синхронизированы, а функции дублируются или выпадают. Например, в Иркутске достаточно интенсивный трафик движения, но на одном из ключевых перекрестков регулярно возникают заторы и ДТП. Разобщенность как раз проявляется в следующем: федеральный уровень финансирует программу «Безопасные качественные дороги»⁵, предусматривающую установку «умных» светофоров с адаптивным управлением, при этом, требует от регионов отчета по количеству внедренных интеллектуальных систем, но не обеспечивает их интеграцию в городскую инфраструктуру. Региональный уровень, в свою очередь, выделяет средства на реконструкцию перекрестка по собственной программе развития транспортной инфраструктуры⁶ и закупает светофоры одного производителя, не согласовав их совместимость с уже установленными в городе устройствами⁷. Муниципальный уровень отвечает за текущую эксплуатацию светофоров и дорожных знаков⁸, но, при этом, не имеет доступа к федеральным данным о трафике и не может опера-

⁵ Национальный проект «Безопасные качественные дороги» утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15). Финансовое обеспечение включает средства федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов РФ и внебюджетные источники. Общий бюджет проекта на период реализации составлял 5936,5 млрд руб. В 2024 г. на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Иркутской области было выделено 11,5 млрд руб. из федерального бюджета.

⁶ Региональный проект «Региональная и местная дорожная сеть Иркутской области» в рамках государственной программы Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства». Государственная программа утверждена 13 ноября 2023 г. постановлением Правительства Иркутской области № 1019-пп.

⁷ Областное государственное казенное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» — заказчик тендера на поставку светофоров Т.7 в 2025 г.

⁸ Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В ст. 13 этого закона указано, что к полномочиям органов местного самоуправления относится осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, включая их содержание и ремонт. Это подразумевает ответственность за эксплуатацию технических средств организации дорожного движения, таких как светофоры и дорожные знаки. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». В п. 5 ст. 14 этого закона закреплено, что к вопросам местного значения поселения относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, включая обеспечение безопасности дорожного движения, организацию дорожного движения и иные полномочия в соответствии с законодательством РФ. В Федеральном законе от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» полномочия органов местного самоуправления (ОМСУ) в области дорожной деятельности и обеспечения безопасности дорожного движения регулируются ст. 32. Согласно ч. 3 ст. 32 Закона № 33-ФЗ, к полномочиям ОМСУ, которые могут быть перераспределены законом субъекта Российской Федерации, относятся: «дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), организация дорожного движения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации». Это означает, что по решению субъекта РФ данные полномочия могут быть переданы органам местного самоуправления. При этом финансовое обеспечение таких полномочий осуществляется за счет средств местного бюджета с учетом передаваемых нормативов отчислений от налогов и сборов или межбюджетных трансфертов. Важные уточнения: перераспределение полномочий допускается на срок не менее срока полномочий законодательного органа субъекта РФ. Законы субъекта РФ о перераспределении вступают в силу с начала очередного финансового года и должны быть приняты не позднее чем за два месяца до его начала. Если перераспределяемые полномочия относятся к сферам, предусматривающим осуществление муниципального контроля, закон субъекта РФ должен содержать положения о перераспределении соответствующих полномочий по контролю. Положения ст. 32 Закона № 33-ФЗ, касающиеся осуществления полномочий ОМСУ по решению вопросов непосредственного обеспечения жизнедеятельности населения, вступают в силу с 1 января 2027 г. Таким образом, в отличие от прежнего регулирования, теперь решение о том, будут ли ОМСУ осуществлять дорожную деятельность и обеспечивать безопасность дорожного движения на местных дорогах, принимает субъект РФ. При этом сами полномочия остаются в рамках дорожной деятельности и организации дорожного движения, включая вопросы, связанные с техническими средствами организации движения (например, светофорами и дорожными знаками), если они отнесены к автомобильным дорогам местного значения.



тивно корректировать работу перекрестка в режиме реального времени, в результате чего вынужден использовать устаревшее программное обеспечение (далее — ПО) для управления светофорами, из-за несовместимости федерального оборудования с городской системой.

В свою очередь, ГИБДД фиксирует рост ДТП на перекрестке, но не может оперативно изменить режим светофоров без согласования с Департаментом транспорта⁹. Департамент дорожной деятельности и транспорта ждет финансирования из регионального бюджета, затягивая принятие решений, а Комитет городского обустройства администрации города Иркутска (далее — КГО администрации г. Иркутска) параллельно проводит ремонт тротуаров, временно сужая проезжую часть и усугубляя заторы. Энергоснабжающая организация отключает светофоры на плановое техобслуживание, не предупредив ни ГИБДД, ни муниципалитет¹⁰. Как результат — светофоры работают в несинхронизированном режиме, создавая «волны» остановок и разгонов; заторы увеличиваются на 30–40 %, растет число мелких ДТП из-за попыток объезда; бюджетные средства расходуются неэффективно: федеральное оборудование простаивает, региональные закупки не решают проблему, муниципальные службы устраняют последствия, а не причины; граждане жалуются на хаос, но каждое ведомство ссылается на «отсутствие полномочий» или «нехватку средств». Проблема как раз и заключается в отсутствии единого центра принятия решений, данные не обмениваются между уровнями власти, а целевые программы реализуются изолированно. В результате даже технически продвинутое решения (например, «умные» светофоры) не дают эффекта из-за несогласованности действий.

К сожалению, это только одна из многих проблем реализации стратегии организации дорожного движения; к иным проблемам относятся нехватка сквозных показателей эффективности, провоцирующая конфликты интересов (например, застройщики опережают планирование дорог); фрагментарная цифровизация — системы мониторинга, светофоров и видеофиксации работают изолированно, а инфраструктура во многих местах устарела; дефицит квалифицированных кадров для эксплуатации современных технологий и риски кибербезопасности; неполные и несвоевременные данные о ДТП и заторах, отсутствие предиктивной аналитики и прозрачных

методик оценки эффективности мер; бюрократические задержки в корректировке решений и слабая обратная связь от участников движения. В итоге ключевые барьеры — ведомственная разобщенность, дефицит данных и компетенций, высокая стоимость технологий и сопротивление изменениям на местах.

Заключение. Для преодоления выявленных проблем в организации дорожного движения необходим комплексный подход: следует наладить межведомственную координацию через единую информационную систему, интегрировать интеллектуальные транспортные системы с функциями мониторинга и предиктивной аналитики, а также обеспечить профессиональную переподготовку специалистов по безопасности дорожного движения. Важно совершенствовать сбор и анализ данных о ДТП и транспортных потоках, внедрять экономически эффективные решения (например, малозатратные инфраструктурные меры)¹¹ и усиливать киберзащиту критической транспортной инфраструктуры¹². Параллельно требуется развивать государственно-частное партнерст-

⁹ В Иркутске есть Департамент транспорта и связи администрации г. Иркутска, а также существует Департамент дорожной деятельности и транспорта. Департамент транспорта и связи фокусируется на управлении транспортными предприятиями и связью, тогда как Департамент дорожной деятельности и транспорта отвечает за инфраструктуру дорог и обеспечение безопасности движения.

¹⁰ Например, в ноябре 2025 г. в г. Иркутске светофоры временно отключали из-за плановых работ «Южных электрических сетей».

¹¹ Малозатратные инфраструктурные меры — это недорогие, но действенные решения для повышения безопасности и упорядочения дорожного движения. К ним относятся: нанесение дорожной разметки (в том числе шумовых полос), установка дополнительных знаков и светофоров, устройство искусственных неровностей и виброполос для снижения скорости, обустройство и разметка пешеходных переходов (включая приподнятые), монтаж барьерных или тросовых ограждений, организация парковочных мест вне проезжей части, установка освещения на опасных участках (переходы, остановки, круговые перекрестки), применение светоотражающих элементов на изгибах дорог и в зонах примыканий, ограничение левых поворотов на конфликтных участках, а также создание отдельных дорожек для пешеходов и велосипедистов. Такие меры позволяют оперативно снизить аварийность и улучшить пропускную способность без крупных капитальных вложений.

¹² Киберзащита критической транспортной инфраструктуры — это комплекс мер для предотвращения кибератак на информационные системы и сети, обеспечивающие работу транспорта (светофоры, ИТС, бортовые системы, аэропорты, ж/д станции и т. п.). Она включает технические средства (шифрование, фаерволы, резервное копирование), организационные меры (обучение персонала, контроль доступа, реагирование на инциденты) и соблюдение законодательства (в том числе ФЗ-187 и требований к использованию отечественных средств защиты), чтобы обеспечить бесперебойность перевозок и сохранность данных.



во¹³ и вовлекать общественные организации в профилактическую работу, сочетая задачи безопасности с общим развитием городской среды. Эти меры соответствуют стратегическим приоритетам, закрепленным в действующей Стратегии повышения безопасности дорожного движения РФ до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.

Список источников

1. Майоров В. И. Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» и федерального проекта «Безопасность дорожного движения»: достижения, проблемы, перспективы // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 12–15.
2. Гарифуллин Р. Р. Перспективы и новый вектор развития административного регулирования в области организации безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2024. № 11 (510). С. 80–82.

References

1. Mayorov V. I. Implementation of the national project «Safe High-Quality Roads» and the federal project «Road Safety»: achievements, problems, prospects // Road Safety. 2023. No. 1. P. 12–15.

Информация об авторе

Б. М. Ващенко — помощник ректора по стратегическому партнерству и развитию Байкальского государственного университета, доцент кафедры конституционного и административного права Байкальского государственного университета, кандидат юридических наук.

Information about the author

B. M. Vaschenko — Assistant to the Rector for Strategic Partnership and Development of Baikal State University, Associate Professor of the Department of Constitutional and Administrative Law of the Baikal State University, Candidate of Legal Sciences.

Статья поступила в редакцию 15.12.2025; одобрена после рецензирования 12.01.2026; принята к публикации 03.02.2026.

The article was submitted 15.12.2025; approved after reviewing 12.01.2026; accepted for publication 03.02.2026.

2. Garifullin R. R. Prospects and a new vector of development of administrative regulation in the field of organizing road safety // Young scientist. 2024. No. 11 (510). P. 80–82.

¹³ Государственно-частное партнерство (далее — ГЧП) — это форма сотрудничества между государством и частным бизнесом для реализации общественно значимых проектов. В рамках ГЧП государство и частная компания совместно финансируют, проектируют, строят и эксплуатируют объекты инфраструктуры, распределяя риски и выгоды. Цель такого взаимодействия — привлечение частных инвестиций в проекты, которые сложно реализовать только за счет бюджетных средств. В дорожной сфере ГЧП активно применяется в России. Оно используется для строительства, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог, мостов, транспортных развязок и других объектов инфраструктуры. Наиболее распространенной формой ГЧП в этой сфере являются концессионные соглашения, при которых частный инвестор получает право на строительство и эксплуатацию объекта с правом сбора платы за проезд или другие виды доходов. Примеры крупных проектов ГЧП в дорожной сфере России: трасса М-11 «Москва — Санкт-Петербург». Один из крупнейших проектов, реализованных с участием частного капитала. Консорциум ООО «Северо-Западная концессионная компания» (с участием французской Vinci и российских компаний) построил и эксплуатирует трассу, собирая плату за проезд. Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) в Подмосковье. Проект с общим объемом инвестиций около 341 млрд руб. Обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Крупный проект в составе международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай». Стоимость — 148 млрд руб., финансирование частично обеспечено Банком ДОМ.РФ.