

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Узбекские трак-драйверы в США попали в заголовки СМИ. Что о них пишет пресса и почему перевозчики не согласны

Хурмат БАБАДЖАНОВ **Азаттык Азия**

27 октября 2026, 11:11



После крупной аварии в США с участием дальнобойщика из Узбекистана в фокусе внимания американских медиа оказались транспортные фирмы, которые основаны выходцами из Центральной Азии. СМИ пишут о компаниях-«хамелеонах» и вероятной подделке ими документации. Владельцы бизнеса в сфере грузоперевозок родом из Узбекистана считают, что бросать тень на всю общину в США из-за отдельных случаев крайне несправедливо.

«Хамелеоны» в Огайо: СМИ пишут о «сомнительных схемах»

Городок Мейнвилл в штате Огайо, родина американского вице-президента Джей Ди Вэнса, превратился из тихого консервативного местечка в населенный пункт «тысяч мигрантов из Узбекистана», которые «занимаются опасными грузоперевозками» и допускают «вопиющие нарушения правил безопасности», написал в этом месяце таблоид New York Post.

В этом небольшом городе замечен взрывной рост числа транспортных компаний, который совпал с тем, что там поселились мигранты из Узбекистана, отмечает газета. В ее публикации говорится, что в Мейнвилле, где, по официальным данным, живет всего около полутора тысяч человек, зарегистрировали 267 фирм, занимающихся перевозками. Они, по данным издания, принадлежат узбекам.

New York Post пишет, что среди них могут быть так называемые компании-«хамелеоны», владельцы которых, чтобы скрыть сведения о нарушениях водителями правил дорожного движения, закрывают одни компании, засветившиеся в сводках, и открывают новые, причем по тому же адресу и номеру телефона.

«Компания "Badri B LLC" в документах, предоставленных в министерство транспорта США (DOT), заявила, что владеет 23 001 грузовым автомобилем. Согласно документам, все грузовики зарегистрированы по одному адресу — в квартире в городе Лавленд, штат Огайо», — сообщает издание.

Газета приводит комментарий Тома Бальцера, главы некоммерческой Ассоциации грузоперевозчиков штата Огайо, который говорит, что компании завышают количество грузовиков, чтобы в условиях конкуренции за перевозки выглядеть более безопасными, чем они есть на самом деле. Бальцер говорит также о сомнительных схемах, на которые идут отдельные фирмы.

«Я никогда не видел ничего настолько ужасного и наглого. Мы постоянно получаем видео от водителей на стоянках для грузовиков, на которых кто-то буквально отрывает идентификационные номера с борта своего грузовика и приклеивает новые», — цитирует New York Post Бальцера.

Бальцер считает, что «очевидным последствием» такой ситуации становится ухудшение показателей безопасности в отрасли грузоперевозок.

Еще раньше о сети управляемых узбекистанцами транспортных компаний в Огайо сообщил канал Fox News. В вышедшем в начале октября материале этого медиа говорится, что на бумаге фирмы выглядят как независимые друг от друга

структуры, но на деле они используют одних и тех же водителей, грузовики и операционные ресурсы. СМИ со ссылкой на неназванного эксперта в логистике отмечает, что иммигранты создают одну легальную фирму и открывают дополнительные. Цель схемы — «распределить ответственность за соблюдение норм безопасности между несколькими компаниями». То есть результаты проверок и зафиксированные нарушения не накапливаются у одного юридического лица, их распределяют между несколькими транспортными структурами. «Если 10 проверок и 10 нарушений приходится на 10 разных компаний, это не так сильно бьет по рейтингу безопасности, — процитировал Fox News эксперта. — Но если все 10 проверок и 10 нарушений относятся к одной компании, то по ней будет нанесен серьезный удар».

Наличие нескольких отдельных компаний может служить своего рода «планом на случай непредвиденных обстоятельств», прокомментировал эксперт в интервью Fox News. Если деятельность одного перевозчика приостанавливается, он лишается страховки или его репутация оказывается испорченной из-за проблем с безопасностью, то ресурсы переводятся в другую компанию, и «работа не прекращается ни на минуту».

Газета New York Post в своей публикации напоминает об инцидентах с участием водителей из Мейнвилла. Летом этого года дальнобойщик из Узбекистана Бехзод Асраров за рулем грузовика в Огайо въехал в легковую машину местного студента. От сильного удара автомобиль американца Тоби Форсайта выбросило на встречную полосу. Молодой человек, вратарь футбольной команды Университета Массачусетса в Лоуэлле (UMass Lowell), скончался на месте от полученных травм.

42-летнего Асрарова, переехавшего в США в 2024 году по программе грин-карт и получившего коммерческие водительские права (CDL), задержали. Во время задержания выяснилось, что узбекистанец совершенно не владеет английским. Прибывшим офицерам дорожной полиции пришлось общаться с ним через онлайн-переводчик. Узбекистанцу предъявили обвинение в фальсификации доказательств. По данным американских СМИ, после аварии Асраров снял видеорегистратор и спрятал его в карман. Учитывая тот факт, что он находился в США на законных основаниях, имел постоянное место жительства и не был ранее судим ни в США, ни у себя на родине, суд отпустил его под залог, постановив надеть на него электронный браслет.

В прошлом году другой узбекистанец, 30-летний Бехзод Рахматов, также проживающий в Мейнвилле, был обвинен в организации схемы контрабанды людей. Нелегалов, по данным федеральных властей, доставляли на грузовике к границе Мексики и Штатов. Газета ссылается на источники, которые сообщили,

что Рахматову предположительно платили до 20 тысяч долларов за каждого нелегала, которого он помогал переправить в США.

Американский таблоид перечисляет и другие эксцессы и пишет о тревогах непоименованных жителей Огайо. Респонденты выражают обеспокоенность демографическими изменениями, движением грузовиков и деятельностью транспортных компаний. Они, в частности, жалуются, что фуры проезжают рядом с придомовыми участками и сносят почтовые ящики, а шум и выхлопные газы на стоянке большегрузных машин стали головной болью местных властей.

Позиции водителей траков в публикациях New York Post и Fox News нет.



ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

Журналист из Казахстана переехал в Америку и сел за руль трака. Что он думает об антимигрантской политике США?

| Что думают владельцы транспортного бизнеса родом из Узбекистана?

Миррахмат Муминов, предприниматель родом из Узбекистана, который уже 20 лет занимается транспортным бизнесом в Америке, говорит, что читал материал New York Post и считает, что некоторые моменты в статье обобщены.

«В ней содержится серьезное преувеличение — создается впечатление, что Огайо буквально заполнен узбеками, а иммигранты приравняются к преступникам, — говорит он в беседе с Озодликом, Узбекской службой РСЕ/РС. — В Америке значительная часть грузов перевозится автомобильным транспортом, и сотни тысяч водителей проводят свои дни в дороге. Среди них есть иммигранты из разных стран, и вполне возможно, что кто-то из них может стать участником дорожно-транспортного происшествия. Однако несправедливо брать отдельный случай и бросать тень на всю узбекскую общину».

Бизнесмен отмечает, что узбеки в США действительно владеют большим количеством небольших транспортных компаний. Муминов рассказывает, что тренд наблюдается последние несколько лет. Дело в том, что после пандемии COVID поток иммигрантов из Узбекистана в Америку увеличился, и многие прибывшие увидели в грузоперевозках возможность стабильного заработка для обеспечения своих семей, делится наблюдениями Муминов.

«Я живу в Акроне, штат Огайо, недалеко от Кливленда. Только на моей улице зарегистрировано более 20 траковых компаний. При этом проживает там всего около 30 узбеков. Почему? Потому что узбеки занимаются грузоперевозками. Наличие компании вовсе не означает, что у каждого владельца есть 20–30 грузовиков. Здесь существует понятие "владелец-оператор" (owner-operator) — это когда компания может состоять всего из одного грузовика и одного водителя», — объясняет он.

ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:

«Наших водителей стало намного меньше». Как ужесточение правил в США бьет по дальнбойщикам из Центральной Азии

Муминов подчеркивает, что оценка количества компаний в отрыве от их фактического объема и деятельности может привести к неверным выводам.

Бахадир Файз, живущий в США эксперт в области логистики, тоже отмечает, что регистрация нескольких компаний в одном доме сама по себе не является нарушением закона. Чтобы делать определенные выводы, нужно изучить деятельность компаний, их документацию, а также заключения надзорных органов, считает он.

Файз объясняет, что до того, как американские власти внесли изменения в порядок выдачи прав на управление коммерческим транспортом и активизировали борьбу с нелегальной миграцией, узбекистанцы открывали учебные центры, в которых не предъявлялось жестких требований к знанию английского языка.

«Узбеки в США открывали школы по подготовке водителей коммерческого транспорта (CDL), и люди, прошедшие там обучение, теперь садятся за руль. Разумеется, они не знают английского, поскольку учились в школах, созданных их соотечественниками-узбеками. В первую очередь, это создает угрозу безопасности. Вполне возможно, что требования для получения водительских прав коммерческого класса (CDL) теперь станут более строгими», — говорит Баходир Файз, проживающий в Питтсбурге, штат Пенсильвания.



Федеральные власти в лице управления по безопасности автомобильных перевозок США ([FMCSA](#)) сейчас рассматривают возможность закрепить в законодательстве норму, по которой инспекторы смогут отстранять водителей коммерческого транспорта от движения (то есть запрещать им на выезд на дорогу) непосредственно во время дорожной проверки, если те плохо говорят по-английски. Само требование владеть языком на базовом уровне — понимать знаки, общаться с полицией, заполнять документы — существует в Штатах десятилетиями, но в прошлые годы за это нарушение не предусматривался жесткий запрет на вождение (out-of-service), которым могут мгновенно отстранить от работы грузовик, самого водителя или всю транспортную компанию.

Обсуждение инициативы федеральных властей завершилось в этом месяце, и теперь власти анализируют сотни комментариев от различных ассоциаций. Ряд организаций, как, например, Sikh Coalition (занимается защитой прав сикхов и иммигрантов) требуют отозвать проект, ссылаясь на то, что инспекторы будут оценивать знание языка субъективно, а такая предвзятость несет риски дискриминации. Другие структуры, в частности Ассоциация независимых водителей-владельцев траков США (OOIDA) поддерживает и лоббирует ужесточение правил, аргументируя это тем, что безопасность на дорогах напрямую зависит от жесткого отбора и качественного обучения, а не от выдачи удостоверений «на конвейере».

«Раньше получение водительских прав CDL было сопряжено с определенными трудностями: например, после получения ученического разрешения (learner's

permit) необходимо было в течение некоторого времени управлять грузовиком под присмотром наставника. Сейчас же узбеки привозят сюда своих родственников, знакомых или земляков из родных сел. Появились случаи создания подпольных школ по подготовке водителей грузовиков, а также незаконного получения ученических разрешений — сейчас по этим фактам ведется расследование», — говорит Миррахмат Муминов.

Между тем информация о том, что узбекистанцы оказываются в центре происшествий в Америке, доходит до официального Ташкента. Прошлой осенью, когда сотрудники ICE задержали в Нью-Джерси двух водителей траков, Зокида Захидова и Хайрулло Пайзуллаева, нелегально находившихся на территории США, МИД Узбекистана обратился к своим гражданам, которые управляют транспортными средствами на территории Штатов. Ведомство призвало дальнобойщиков иметь при себе подтверждение законного иммиграционного статуса и убедиться, что все документы в порядке и действительны.

Истории с задержаниями трак-драйверов из числа иммигрантов попадают на страницы американских СМИ, которые упоминают в своих публикациях и о других эксцессах с участием иностранных водителей и основанных иностранцами транспортных фирм.

«Подобные ситуации дискредитируют тех узбеков, которые работают здесь на законных основаниях», — отмечает Миррахмат Муминов.



Азаттык Азия

Азаттык Азия (Azattyq Asia) – русскоязычный отдел по Центральной Азии «Радио Свободная Европа/Радио Свобода» (Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL).

This item is part of

Общество

Центральная Азия

Темы дня

Узбекистан