

Научная статья

<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2025-4-25>

УДК 316.4



Attribution

cc by

## СОЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Тужба Э.Н.<sup>1</sup>, Оплетаяева О.Н.<sup>2</sup>, Корсакова Л.В.<sup>3</sup>

Кубанский государственный технологический университет<sup>1,2,3</sup>

[emirtu@yandex.ru](mailto:emirtu@yandex.ru)<sup>1</sup>, <https://orcid.org/0000-0003-4356-3420><sup>2</sup>, <https://orcid.org/0000-0001-7418-0380><sup>3</sup>

**Аннотация.** Актуальность. Социальные риски, существующие во всех сферах человеческого существования, исследуются в различных областях научного знания, каждая из которых обладает собственным взглядом и методами исследования этого феномена. Интерес социальных наук к процессу автомобилизации, оказывающей влияние на все институты общества, предоставляя жизни людей благоустроенность, определяется рядом побочных проявлений и рисков. В статье представлена классификация рисков автомобилизации по возможным последствиям и содержанию, условиям возникновения и особенностям проявления. Риск автомобилизации выступает междисциплинарным концептом, формирующимся в категориальном пространстве взаимодействия естественных и социальных наук. Выявлена зависимость социальных рисков автомобилизации от иррациональных компонент мотивирующего сознания участников дорожного движения. Показано, что автомобиль, являясь частью социально-экономических отношений, существенно влияет на культуру общества, способствует формированию определенных ценностей и норм.

**Ключевые слова:** автомобилизация, безопасность дорожного движения, социальная безопасность, социальные риски, социальный конфликт, урбанизация.

**Финансирование:** инициативная работа.

Original article

## SOCIAL RISKS OF AUTOMOBILIZATION IN THE URBAN ENVIRONMENT

Emir N. Tuzhba, Olesya N. Opletaeva, Lidiya V. Korsakova

Kuban State Technological University

**Abstract.** Relevance. Social risks existing in all spheres of human existence are studied in all areas of scientific knowledge, each of which has its own view and methods of studying this phenomenon. The interest of social sciences in the process of motorization, which affects all institutions of society, providing people's lives with well-being, is determined by a number of side effects and risks. The classification of motorization risks by possible consequences and content, conditions of occurrence and features of manifestation is presented. The risk of motorization is an interdisciplinary concept formed in the categorical space of interaction of natural and social sciences. The dependence of social risks of motorization on irrational components of motivating consciousness of road users is revealed. It is shown that a car, being a part of socio-economic relations, significantly affects the culture of society, contributes to the formation of certain values and norms.

**Keywords:** motorization, road safety, social security, social risks, social conflict, urbanization.

**Funding:** Independent work.

### Введение.

Урбанизация современного мира обращает нас к проблемам техногенных рисков, связанных с транспортом, феномен автомобилизации тесно связан с развитием городской среды. Автомобилизация индивидуализирует мобильность человека, делает его конкурентным при достижении определенных целей. Потребности людей, концентрация производственно-административных зданий и сооружений ряд факторов определяют рост количества автотранспорта, приводят к усложнению инфраструктуры городской среды.

Эйфорию, связанную с позитивным восприятием автомобилизации, наступлением новой

эпохи в развитии человечества, сегодня нельзя воспринимать однозначно без критики, так как интенсивный рост автотранспорта и отставания в развитии инфраструктуры являются серьезной проблемой и риском городской среды, все это вызывает обеспокоенность, и недовольство значительной части населения, выражающееся в активизации экологических и социально-политических движений.

Автомобиль в качестве средства передвижения, изначально внесший в человеческую жизнь комфорт оперативность и скорость передвижения на большие расстояния в современном

мире ввиду его непомерного роста привел к ухудшению качества жизни, ограничил индивидуальную мобильность и скорости перемещений.

### **Обсуждение.**

Массовая индивидуальная автомобилизация отчуждает человека от окружающей среды жизнедеятельности, друг от друга. Закрывшись, изолировавшись в своих автомобилях, люди психологически отчуждаются друг от друга, конкурируют в скорости передвижения, а других участников дорожного движения пешеходов воспринимают в качестве проблемы. В сложившейся ситуации сознательные индивиды отказываются от автотранспорта, передвигаясь другими возможными средствами, так как автомобиль - продукт капиталистической эпохи, расширение сферы его использования является стремлением к получению прибыли, что собственно приводит к загруженности современной городской среды [1].

Д. Харви автомобильную загруженность современных городов связывает с капиталистическими отношениями, дегуманизирующими город в интересах потребления и получения прибыли [2].

Изменение ландшафта городской среды в угоду интересам автовладельцев, идет в разрез с интересами и потребностями других людей, приводит к изменению культурно-исторического облика городов, который трансформируется под интересы и потребности транспортной инфраструктуры.

Многие жители городов, по мнению В. Вучика, из пассажиров перешли в группу автомобилистов, что заставило властные структуры трансформировать городское пространство в угоду автомобилистов.

Автор рассматривает два уровня политики городских властей в отношении автотранспорта.

В первом случае речь идет о «политике невмешательства», предполагающей отказ от кардинальных мер в регулировании и разрешении проблем автотранспортной инфраструктуры, что ведет к автомобильно-ориентированной политике городского устройства, которая приводит к снижению комфортных условий проживания пешеходов, так как ограничиваются возможности их мобильности (транспортные пробки, отсутствие функциональных пешеходных зон, неразвитость общественного транспорта и т.д.). Аналогичная ситуация существует во всех автомобильно-ориентированных городах.

Во втором случае разговор идет о «политике развития транспортной системы», предпола-

гающей активную деятельность городских властей в регулировании транспортной инфраструктуры, что способствует гуманизации городской среды, улучшению качества и условий жизни [3]. Этот подход можно назвать «городом для человека», так как он ориентирован на пешеходов.

Современная политика развития городской среды должна ориентироваться на научно-технические возможности и быть гуманистически ориентированной. Максимально возможный вывод автотранспорта в пригород, совершенствование деятельности общественного транспорта, должны стать приоритетной задачей.

Для ограничение количества индивидуальных автомобилей в городской среде, необходимы экономические рычаги [3]. Технические и экономические приоритеты и интересы должны быть поставлены в угоду экологическим и социокультурным ценностям городского пространства, окружающей среды.

Транспортная инфраструктура ее эффективное развитие актуализирует вопросы планирования пространства городской среды, которыми занимаются с первой половины XX века. Х. Мондерман, анализируя проблемы транспорта в Европе, считает, что приоритет в управлении дорожным движением необходимо отдавать естественному взаимодействию участников дорожного движения, а не методам искусственного регулирования. Принцип взаимоуважения, согласно этому подходу, выступает основополагающим в поведении на дорогах, а проезжая часть, являясь частью общего пространства не должна в плане движения отличаться от остального пространства, причем автомобилист не должен быть в привилегированном положении [4].

Автор выделяет несколько принципов модернизации:

- минимизацию дорожно-знаковой составляющей в совокупности с рассчитанной до мелочей дорожной архитектурой способной определять поведение в процессе движения;
- разнообразие уличной архитектуры, отсутствие унылости, крупных скульптурных форм отвлекающих водителя;
- равномерное освещение, как дорог, так и пешеходных зон с целью избегания диссонанса восприятия;
- обеспечение максимального зрительного контакта позволит самим участникам дорожного движения принимать оптимальные решения в определенных случаях не зависимо от знаков, разметок; а граница раздела тротуаров и дорог

должна быть на одном уровне и носить чисто символический характер [4].

Отсутствие права выбора, когда решения диктуются сверху, а не принимаются индивидом, и за которое он не несет ответственности лично, приводит к смирению с ситуацией и апатии. Любые, даже самые продуманные и совершенные, правила не могут предсказать все варианты развития ситуации. С другой стороны, отсутствие контроля приводит к соблазну их нарушить, что для некоторых индивидов становится нормой. Возникает дилемма, с одной стороны, участникам движения необходимо предоставить большую свободу выбора в каких-то случаях, с другой стороны - это может привести к ситуации, когда кто-то будет этим пользоваться в ущерб дисциплинированной части участников дорожного движения.

Система дорожной безопасности, как полагает Х. Мондерман, должна уступить место системе социальной ответственности участников дорожного движения. Водитель должен выступать составляющей социокультурного контекста, а его действия в движении регулироваться общепринятыми нормами поведения.

Социальное пространство города его динамичность предполагает реализацию мероприятий включающих модернизацию городского пространства в направлении гуманизации, учета интересов человека (город для пешеходов).

Экологические и социокультурные ценности должны быть приоритетными в сравнении с экономическими, следовательно, развитие городского пространства и инфраструктуры должны быть направлены на повышение качества жизни населения.

В общих чертах, описав социальные риски автомобилизации, рассмотрим криминогенную составляющую и негативные последствия транспортной загруженности, поскольку огромное количество преступлений и правонарушений свойственных для городского пространства, связаны с использованием индивидуального транспорта (ДТП, конфликты на дорогах, угоны и кражи и т.д.).

Следовательно, разрешение проблем излишней автомобилизации и перегруженности городского пространства снизило бы уровень декриминализации городской среды, уменьшило потенциал насилия разной степени тяжести и конфликтов.

Как известно, система дорожного движения крайне сложна и опасна для здоровья людей, а усилия специалистов, давно не воспринимаю-

щих ДТП как случайность направлены на предотвращение негативных последствий автомобилизации.

ДТП - постоянный спутник и следствие автомобилизации, а доля смертей от них колеблется в диапазоне от 10 до 14%. Дорожно-транспортные происшествия являются также причиной увечий и травматизма различной степени тяжести. В 2023 году в стране произошло 132 466 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Каждое девятое - со смертельным исходом. За год на дорогах страны погибли 14 504 человека. Еще 166 500 получили травмы [5].

По данным статистики, число смертей от внешних причин снижается. При этом доля погибших в результате ДТП составляет около 13 % от общего числа умерших от внешних причин. Ежегодно в результате ДТП умирает около 20 тысяч человек и порядка 220 тысяч россиян получают травмы различной степени тяжести. Вклад дорожно-транспортной аварийности в общую величину ежегодной смертности в РФ составляет 1 % [6].

По уровню смертности от ДТП Россия превосходит другие развитые страны. В 2013 году в России погибло в авариях 28 935 человек, а к 2023-му это число уменьшилось до 14 504 человек. К снижению смертности привели рост качества магистралей и улучшение их инфраструктуры, снижение числа тяжёлых нарушений ПДД и повысившаяся безопасность самих автомобилей.

Однако в 2024-м число погибших начало увеличиваться. За первые восемь месяцев прирост, по данным Росстата, составил 2,1% к тому же периоду прошлого года. Самым распространённым видом ДТП в нашей стране оказалось столкновение транспортных средств [7].

В качестве проблемы, необходимо учитывать и огромные размеры социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в целом ряде стратегических и программных документов обозначены в качестве приоритетов социально-экономического развития страны.

В целях снижения смертности от ДТП в Российской Федерации, принята и реализуется федеральная целевая программа, в которой важное значение отводится ужесточению административной практики в отношении нарушителей.

Признавая наличие взаимосвязи мер административного воздействия с показателями аварийности, специалисты отмечают, что она пока не дала значимых результатов [8].

На Западе накоплен значительный опыт, обращение к которому позволяет структурировать ситуацию с ДТП в России. Предыстория создания государственных систем управления, комплексных программ безопасности дорожного движения относится к 60-70 гг. XX века, реализация которых осуществлялась в Японии и США, которые достигли в этой сфере значительных результатов. Существенный рост аварийности в тот период способствовал осознанию серьезности положения дел и явился причиной разработки национальных программ. Разработанный блок программ обеспечения безопасности дорожного движения в США включал восемнадцать стандартов, можно условно разделить на два основных направления.

В первом направлении сформулированы требования и стандарты к учреждениям (полиции, строительно-дорожным организациям, скорой медицинской помощи и т.д.). Требования и стандарты второго направления относятся к обеспечению транспортного процесса (техническое состояние автомобилей, обучение водителей, отчеты о дорожном движении и ДТП).

Целевой характер представленных требований и стандартов определялся по конечному результату, а верное распределение финансовых средств в правильном направлении в пользу наиболее эффективных мер позволил при тех же затратах добиться более значительного результата.

Существенных результатов удалось достичь в Японии в результате принятия Основного закона о мероприятиях по обеспечению безопасности движения. обстоятельный анализ и обсуждение содержания данного закона специалистами, общественными деятелями оказались полезными в контексте доработки содержания общественных установок по вопросам понимания важности проблемы, безопасности движения.

Для нашего исследования важно то, что к разрешению проблемы было привлечено население (проводились семинары, кружки безопасности дорожного движения и т.д.), результатом чего стало повышение дисциплины участников процесса, уровня общественного сознания. обстоятельный комплексный подход к проблеме, привлечение всего населения, научно обоснованный анализ причин ДТП, использование новейших достижений научно-технического прогресса, позитивного зарубежного опыта с учетом ментальных особенностей населения, отбор наиболее эффективных полей деятельности и планомерная реализация задач дали положительный эффект.

Внедрение целевых программ в Европе также позволило добиться существенных результатов по снижению аварийности.

У. Хэддон, в разработанной им программе «эпидемиологической триады», объединившей различные подходы, существовавшие ранее, предложил механизмы снижения ДТП. Оценивая автомобильный транспорт, как плохо продуманную систему «Человек-Машина», проанализировав случаи ДТП, автор остановился на трех составляющих «до аварии», «во время аварии» и «после аварии». Окружающая среда, человек и автомобиль составили триаду в условиях возникновения ДТП. Каждый из выделенных элементов состоял из условий, которые подлежали анализу с целью выяснения причин и путей минимизации последствий [9].

Матрица Хэддона позволила оценить факторы, связанные с характеристиками и состоянием автомобилей, дорожной инфраструктуры, поведением участников движения (водителей), влияющих на возникновение ДТП, является инструментарием для выявления и анализа причин ДТП.

Таким образом, предложенная формула Человек – Транспорт – Окружающая среда позволяет рассмотреть проблемы в России в аспекте имеющихся в распоряжении данных.

Человеческий фактор занимает лидирующее положение и выступает в качестве основного, так как действия водителей их не профессионализм, употребление алкоголя, не соблюдение правил дорожного движения, самонадеянность, «лихачество» способствуют отрицательным показателям. По оценкам ГИБДД, порядка в 86% случаев, главная ответственность за ДТП и их последствия ложится на водителей и лишь только 14% - на пешеходов [10].

В РФ основная причина возникновения большинства ДТП - превышение скоростного режима, что также наблюдается и в европейских государствах. Однако превышение скорости движения в РФ служит причиной 45% случаев, приведших к смертельному исходу, тогда как в Европе 30% [5]. В сравнении с большинством стран Европы, в России верхние пределы скоростного режима в городах выше.

В России, как и в большинстве других стран, существует сложная система отбора, которая не допускает к вождению лиц не способных к управлению автомобилем. Навыки вождения, уровень которых невысок, человек получает в ав-

тошколе, далее все определяет фактор опыта, подходящий со временем и определяющий поведение водителя.

Порядка 10% всех ДТП с пострадавшими в РФ осуществляется по вине водителей со стажем вождения менее двух лет. По мере увеличения стажа, статистика ДТП с участием этой категории граждан убывает [11].

Употребление алкоголя, выступает важным фактором влияния на показатели смертности от ДТП. В 2013 году был принят закон об отмене нулевого содержания алкоголя в крови водителя, минимальный уровень был увеличен до 0,35 промилле. Причина - употребление некоторых продуктов и лекарственных средств и продуктов, содержащих небольшое количество алкоголя, приводило к спорным ситуациям. Количество ДТП с погибшими и ранеными при участии водителей, находившихся в состоянии опьянения, привело к тому, что четверть всех погибших (25,1%) в ДТП получили смертельные ранения в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения [12].

Значительная часть российских автолюбителей пренебрегает проблемой пассивной безопасности и не использует ремни безопасности, что недопустимо в ряде Европейских стран.

Далее следуют пешеходы, нарушающие ПДД, которые также вносят «вклад» в ухудшение показателей на дорогах. По оценке ГИБДД, за 2024 г. из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами произошло 7,8 тыс. ДТП, в которых погибло 1,4 тыс., ранено 6,6 тыс. человек [13].

Дорожная инфраструктура или окружающая среда также выступает одним из факторов ДТП. Ускорение автомобилизации страны не привело к пропорциональному росту объемов строительства и реконструкции дорожной сети. За последние 10 лет парк легковых автомобилей в России увеличился на 51% – с 27 млн. в начале 2006 года до 40,9 млн. к началу 2016 года [14].

Доля российских автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям составила в 2024 г. чуть более половины - 54 % [15].

Неудовлетворительное состояние дорог, способствует увеличению числа аварий.

Ощущение неотвратимости наказания за нарушения ПДД составляет часть мер БДД, а их строгость выступает показателем значимости, которую общество придает нарушениям в этой сфере. При существующем разбросе штрафных санкций, в РФ система денежных штрафов менее дифференцирована, минимальные штрафы выше,

чем в других развитых странах, а максимальные значительно ниже.

Низкие показатели ДТП в Европе, в таких странах, как США, и Япония, имеют определенный опыт и традиции в обеспечении БДД. Эти системы совершенствуются и показывают позитивную динамику минимизации этих типов рисков.

Россия, имея сопоставимый уровень автомобилизации, уступает этим странам по многим показателям. Две федеральные программы, основанные на комплексном программно-целевом подходе к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, направлены на разрешение существующих проблем.

В статье 3 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» отмечены основные принципы:

- приоритет жизни и здоровья населения, над экономическими показателями хозяйственной сферы;
- приоритет государственной ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обращение к программно-целевым механизмам управления, зарубежному опыту немного улучшило ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране, были сформулированы дальнейшие направления развития. Россия стала лидером по динамике снижения смертности от ДТП, значительно опередив по этому показателю даже такого лидера, как США. Однако абсолютные значения основных показателей аварийности в России остаются высокими в сравнении с показателями в развитых странах.

Решающим фактором обеспечения безопасности дорожного движения следует признать правовую (административная, гражданская и уголовная ответственность) регламентацию поведения участников дорожного движения.

Анализ использования программно-целевого подхода по обеспечению безопасности дорожного движения показывает, что важным фактором успешности его реализации выступает общественное мнение, что, ведет к соблюдению правил безопасности и изменению поведения на дорогах. В современных условиях научно технического прогресса роль технического фактора снижается, а человеческого возрастает. Конечно, пропаганда повышения сознательности участников дорожного движения, в том числе и воздей-

ствием данных о количестве смертей в ДТП посредством СМИ подействует только на определенную осознающую личную ответственность часть участников движения, но работать в этом направлении необходимо.

Одной из самых действенных мер, сдерживающим фактором поведения в зарубежной практике признается значительная материальная ответственность за нарушение правил дорожного движения. Существуют и другие экономические механизмы наказания/поощрения, находящиеся в прямой зависимости от количества штрафных баллов за нарушения, которые отражаются на стоимости той же страховки.

Сегодня проводятся мероприятия, учебные социально-психологические тренинги, семинары, внедряются новшества, распространяется практика сообщать о правонарушениях.

Значительный потенциал повышения БДД заложен в процесс подготовки водителей, этому способствует 2-х этапная система получения водительского удостоверения. Кроме обычных камер фиксации, наблюдение за шоссейнными дорогами ведется с воздуха, о чем информируются водители посредством дорожных знаков и таблиц, что оказывает воздействие на водителей в плане соблюдения ПДД.

Итак, программно-целевой подход включает комплекс мер, отвечающих всем требованиям:

- безопасности и функциональному назначению современных дорог;
- высокотехнологичные «умные» автомобили, вождение которых значительно облегчено;
- высококвалифицированная подготовка водителей;
- тотальное отслеживание нарушений ПДД;
- применение стимулирующих поощряющих/наказывающих экономических и социально-психологических мер;
- систематическая деятельность по созданию позитивного общественного мнения.

Объективные данные и научный подход имеют первостепенное значение и позволяют использовать эффективные меры.

Таким образом, аварийность на автомобильном транспорте – проблема России и большинства стран мира. Она занимает важное место в ряду социально-демографических проблем. Знания о факторах, сопутствующих дорожно-транспортной структуре, предполагает анализ ряда событий, так как ДТП касаются как дорожно-транспортной сферы, так и поведения людей, Анализ

проблемы требует междисциплинарного, системного, а не частного подхода, доминировавшего в исследовательских практиках до последнего времени.

Следует признать, что главной причиной существующего положения в этой сфере остается сам человек как водитель и пешеход, а его поведение и навыки имеют определяющее значение. Хотя и принимаются законодательные акты, ограничивающие/запрещающие определенные виды поведения на дороге, их значительная часть не приносит ощутимого эффекта.

В большинстве своем, поведенческие установки населения ориентированы на логику соблюдения закона, а не обеспокоенность сохранностью собственной жизни и окружающих людей.

Особого внимания требует к себе алкогольный фактор и несоблюдение скоростного режима, что требует принятия мер вплоть до уголовной ответственности за многократные нарушения этих пунктов ПДД.

Также, следует ужесточить правила прохождения технического осмотра транспортных средств, что приведет к исчезновению автомобилей, не соответствующих современным требованиям безопасности и технического состояния, что будет способствовать сокращению дорожно-транспортных рисков.

Предложенные варианты профилактики не способны существенно улучшить ситуацию, однако, они могут снизить тяжесть последствий, так как основной целью любой методики является «снижение человеческих потерь».

Реализация всех возможных условий и мер, а также координация деятельности и отлаженный механизм взаимодействия различных служб будет способствовать изменению сложившейся ситуации в лучшую сторону.

#### **Заключение.**

Российский автомобильный рынок ежегодно наращивает темпы роста производства и продаж автотранспорта. Уровень автомобилизации населения РФ сопоставим с показателями некоторых восточноевропейских стран. Однако по сравнению со странами Западной Европы и США, российские показатели значительно ниже, что позволяет говорить о существующем потенциале роста.

Привлекательность российского автомобильного рынка для мировых производителей (автомобилей, комплектующих, запчастей и т.д.) ведет к увеличению уровня автомобилизации и вы-

ступает серьезным аспектом социальной политики, так как социально-экономический подъем возможен только при наличии качественно функционирующего транспортного комплекса.

Автомобиль становится социальным риском для населения и окружающей среды, когда он находится в движении особенно с превышением допустимой скорости, и если выбросы в атмосферу превышают нормы экологической безопасности.

Автотранспортная инфраструктура, выступая в качестве социальной подсистемы города,

стала одной из форм жизни и деятельности социальных групп, общностей и отдельных индивидов.

Социальные аспекты автомобилизации определяют взаимодействие людей в крупном городе. От ее функционирования зависит деятельность большинства институтов, организаций, соответственно интересы общества состоят в сохранении бесперебойного равновесия этой динамической системы.

#### Конфликт интересов

Не указан.

#### Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

#### Conflict of Interest

None declared.

#### Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

#### Список источников:

1. Дебор Г. Общество спектакля // Перев. с франц. С. Офертас, М. Якубович. - М., 2000. 183 с.
2. Харви Д. Городской опыт – [Электронный ресурс] // <https://web.archive.org/web/20090923190021/http://www.urban-club.ru/?p=105> (дата обращения 10.03.2025).
3. Вучик В. Транспорт, в городах, удобных для жизни. - М. : «Альпина Pro». 2023. 676 с.
4. Минеев А. Изобретатель счастливого пути // Новая газета, № 59 (7 авг.). 2006.
5. Статистика ДТП в России: причины, сколько гибнет людей // <https://t-j.ru/stat-dtp/> (дата обращения 20.03.2025).
6. Аредова А. К. Анализ смертности и травматизации от дорожно-транспортных происшествий в РФ // Молодой ученый. - 2020. - № 46 (336). - С. 466-468.
7. Россия вошла в число стран-лидеров по темпам снижения смертности в ДТП // [https://auto.ru/mag/article/rossiya-voshla-v-chislo-liderov-po-tempam-snizheniya-smertnosti-v-dtp/?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F](https://auto.ru/mag/article/rossiya-voshla-v-chislo-liderov-po-tempam-snizheniya-smertnosti-v-dtp/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F) (дата обращения: 10.03.2025).
8. Чубуков А.Б., Капитанов В.Т., Монина О.Ю. Применение математических методов для анализа аварийности в регионах: методическое пособие. М. : МАДИ (ГТУ). 2013. 80 с.
9. Блинкин М.Я., Решетова Е.М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. 240 с.
10. Проблемы пешеходов и первоочередные меры для обеспечения безопасности пешеходов России // ГИБДД официальный сайт // <https://gosavtoinspekciya.rf/document/402>. (дата обращения 11.03.2025).
11. ГИБДД. Официальный сайт // URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 03.03.2025).
12. Государственный доклад о состоянии дорожного движения в РФ // <https://gosavtoinspekciya.rf/upload/siie1000/folder/original/downloads/gd2023.pdf.pdf> (дата обращения 12.03.2025).
13. МВД: 7,8 тысяч ДТП по вине пешеходов произошло в 2024 году // <https://aif.ru/auto/mvd-7-8-tysyach-dtp-po-vine-peshehodov-proizoshlo-v-2024-godu?ysclid=m8a1ik68bp901866661> (дата обращения 10.03.2025).
14. Динамика автопарка России и стран Европы // <https://www.autostat.ru/infographics/26425/> (дата обращения 05.03.2025).
15. Рейтинг российских регионов по качеству дорог // <https://ria.ru/20240812/dorogi-1965419192.html> (дата обращения 20.03.2025).

#### References:

1. Debord G. Society of the Performance // Transl. from French S. Ofertas, M. Yakubovich. - M., 2000. 183 p.
2. Harvey D. Urban experience - [Electronic resource] // <https://web.archive.org/web/20090923190021/http://www.urban-club.ru/?p=105> (accessed March 10, 2025).
3. Vuchik V. Transport in cities convenient for life. - M.: "Alpina Pro". 2023. 676 p.
4. Mineev A. Inventor of a happy path // Novaya Gazeta, No. 59 (Aug. 7). 2006.
5. Statistics of road accidents in Russia: reasons, how many people die // <https://t-j.ru/stat-dtp/> (date of access 20.03.2025).
6. Aredova A.K. Analysis of mortality and injuries from road accidents in the Russian Federation // Young scientist. - 2020. - No. 46 (336). - Pp. 466-468.
7. Russia is among the leading countries in terms of the rate of decline in road accident mortality // [https://auto.ru/mag/article/rossiya-voshla-v-chislo-liderov-po-tempam-snizheniya-smertnosti-v-dtp/?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F](https://auto.ru/mag/article/rossiya-voshla-v-chislo-liderov-po-tempam-snizheniya-smertnosti-v-dtp/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F) (date of access: 10.03.2025).
8. Chubukov A.B., Kapitanov V.T., Monina O.Yu. Application of mathematical methods for accident analysis in the regions: a methodological guide. Moscow: MADI (STU). 2013. 80 p.
9. Blinkin M.Ya., Reshetova E.M. Road safety: history of the issue, international experience, basic institutions. Moscow: Publishing house of the Higher School of Economics, 2013. 240 p.

10. *Problems of pedestrians and priority measures to ensure the safety of pedestrians in Russia // State Traffic Safety Inspectorate official website // <https://zocavtonprovodceviya.pf/document/402>. (date of access 11.03.2025).*
11. *State Traffic Safety Inspectorate. Official website // URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (date of access 03.03.2025).*
12. *State report on the state of road traffic in the Russian Federation // <https://zocavtonprovodceviya.pf/upload/site1000/folder/original/downloads/gd2023.pdf.pdf> (date of access 12.03.2025).*
13. *Ministry of Internal Affairs: 7.8 thousand accidents due to the fault of pedestrians occurred in 2024 // <https://aif.ru/auto/mvd-7-8-tysyach-dtp-po-vine-peshehodov-proizoshlo-v-2024-godu?ysclid=m8a1ik68bp901866661> (date of access 10.03.2025).*
14. *Dynamics of the vehicle fleet in Russia and European countries // <https://www.autostat.ru/infographics/26425/> (date of access 05.03.2025).*
15. *Rating of Russian regions by road quality // <https://ria.ru/20240812/dorogi-1965419192.html> (accessed 20.03.2025).*

**Информация об авторах:**

**Тужба Эмир Нодаревич**, доктор социологических наук, профессор, профессор кафедры социологии, правоведения, и работы с персоналом Кубанского государственного технологического университета, [emirtu@yandex.ru](mailto:emirtu@yandex.ru)

**Оплетаева Олеся Николаевна**, кандидат философских наук, доцент, доцент кафедры философии Кубанского государственного технологического университета, SPIN-код: 3206-9425, AuthorID: 739394, <https://orcid.org/0000-0003-4356-3420>, [opleole@gmail.com](mailto:opleole@gmail.com)

**Корсакова Лидия Викторовна**, кандидат философских наук, доцент, доцент кафедры философии Кубанского государственного технологического университета, SPIN-код: 7592-8633, AuthorID: 352391, <https://orcid.org/0000-0001-7418-0380>, [likors@rambler.ru](mailto:likors@rambler.ru)

**Emir N. Tuzhba**, Doctor of Sociological Sciences, Professor, Professor of the Department of Sociology, Law, and Human Resources at Kuban State Technological University.

**Olesya N. Opletaeva**, PhD, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Philosophy, Kuban State Technological University.

**Lidiya V. Korsakova**, PhD, Associate Professor, Associate Professor of Philosophy, Kuban State Technological University.

**Вклад авторов:**

все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

**Contribution of the authors:**

All authors contributed equally to this article.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 017.03.2025;

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 18.04.2025;

Принята к публикации / Accepted for publication 20.04.2025.

Авторами окончательный вариант рукописи одобрен.