

# СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНЫХ ДВИЖЕНИЙ

ВАЛИЕВ Акбар Халилович

Джизакский область, старший  
преподаватель кафедры История и методика её преподавания,  
Джизакского государственного педагогического института. (+99893) 300-50-  
14 e-mail: akbarxon1962@mail.ru

**Аннотация:** автором статьи были исследованы социальные аспекты безопасности дорожных движений, в целях снижения количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести последствий, с привлечением имеющихся материалов.

**Ключевые слова:** экономические потери, Концепция обеспечения безопасности дорожного движения, ВОЗ, формирования правового поведения людей в дорожном движении.

**Annotation:** in this article, the author explores the social aspects of road safety issues, the serious consequences of road traffic accidents and their reduction on the basis of available sources.

**Keywords:** economic losses, the Concept of road safety, WHO, the formation of legal knowledge on traffic safety in citizens

**Аннотация:** мазкур мақолада муаллиф томонидан йўл ҳаракати хавфсизлиги масалаларининг ижтимоий жиҳатлари, йўл транспорт ҳодисаларининг оғир оқибалари ва уларнинг сонини камайтириши масалалари мавжуд манбаалар асосида тадқиқ қилинган.

**Калит сўзлар:** иқтисодий йўқотишлар, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш Концепцияси, ХССТ, фуқороларда йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича ҳуқуқий билимларни шакллантириши.

С появлением транспортного средства общество столкнулось с проблемой безопасности дорожного движения, где зачастую человеческой фактор и дорожная неграмотность приводят к необратимым последствиям. К

тому же, в связи с ростом автомобилизации за последние годы, сфере дорожного движения уделяется особое внимание. Как отмечает И. Н. Пугачёв, относительная опасность автомобильного транспорта превышает относительную опасность воздушного транспорта более чем в три раза, а железнодорожного – в десять раз. На 1 млрд. пасс./км на автомобильном транспорте, приходится двадцать погибших, на воздушном – шесть, а на железнодорожном – два.<sup>1</sup> Исходя из вышеуказанных данных, необходимо заметить, что проблема дорожно-транспортного происшествия является острой, но она не столь обсуждаема в новостях, как аварии воздушного транспорта. Шокирующий ужас вызывает массовое количество пострадавших за раз, чем каждодневные аварии, которые происходят на дорогах.

На сегодняшний день статистические данные позволяют определить уровень и актуальность проблемы. Так, согласно прогнозу содержащимся во всемирном докладе 2004 года, без новых усилий и инициатив общее количество смертельных случаев и травм в результате ДТП по всему миру возрастает в период с 2000 до 2020 года примерно на 65 процентов, а в странах с низким и средним уровнем дохода наибольшее число смертельных случаев до сих пор имеет место среди водителей и пассажиров транспортных средств, но высок и риск, которому подвергается средний уязвимый участник дорожного движения.<sup>2</sup> Так или иначе, каждый человек является участником сферы дорожного движения: он может быть водителем, пассажиром или пешеходом, и риск попадания в ДТП достаточно высок, о чем свидетельствуют прогнозируемые показатели всемирного доклада. Однако благодаря прогнозу всемирного доклада, сегодня можно заметить, как изменилось отношение общества и государства к данной проблеме: ужесточились наказания за нарушение правила дорожного движения, для

---

<sup>1</sup> Пугачёв И. Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебная пособия для студентов высших учебных заведений.- М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 4 с.

<sup>2</sup> Всемирный доклад о предупреждении дорожно – транспортного Травматизма/ Перевод с английского. – М.: Издательство «Весь Мир», 204. – 280 с.

детей проводятся лекции и устраиваются соревнования, созданы различные ассоциации, распространяется социальная реклама в сфере ДТП и многое другое.

В связи с актуальностью проблемы дорожно-транспортных происшествий, ВОЗ была разработана программа на 2011-2020 гг. В докладе ВОЗ за 2015 г. отмечено, что в Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 гг.) страны призываются проводить мероприятия, которые, как установлено на международном уровне, способствуют повышению безопасности дорожного движения.<sup>3</sup> Решение стратегических важных задач совместными усилиями, позволит достичь лучших результатов. Для наиболее эффективной работы ВОЗ докладывает о проводимых мероприятиях в странах-участниц и отражает статистические данные в своем докладе.

Безопасность дорожного движения была определена как серьезная глобальная проблема, поскольку дорожно-транспортные происшествия ежегодно являются причиной гибели приблизительно 1,25 миллиона человек и до 50 миллионов травм.<sup>4</sup> Хотя среди причин смертности в мире дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают 8-е место, в Центральной Азии ДТП занимают 6-е место.

Однако улучшение безопасности дорожного движения может существенно снизить количество летальных исходов и обеспечить значительные социально-экономические выгоды. Например, в Западной Европе, где безопасность дорожного движения была повышена, благодаря серьезным усилиям, ДТП теперь занимают лишь 24-е место среди главных причин смертности.<sup>5</sup> Таким образом, ДТП можно предотвратить посредством

---

<sup>3</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.who.int/ru/>

<sup>4</sup> БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы Одобрена 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС Исламабад, Пакистан, 26 октября 2016 г. – 1 с.

<sup>5</sup> БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы Одобрена 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС Исламабад, Пакистан, 26 октября 2016 г. – 1 с.

применения передовой международной практики БДД, основанной на всесторонних исследованиях. Дорожно-транспортные аварии являются главной причиной смерти лиц в возрасте от 15 до 29 лет.

Дорожно-транспортные аварии не только причиняют горе и страдания, но и являются важной проблемой здравоохранения и развития, сопряженной со значительными расходами на оказание медицинской помощи и социально-экономическими издержками. Серьезные экономические потери несут не только пострадавшие и их семьи, но и страны в целом: дорожные аварии обходятся большинству стран в 1–3% валового национального продукта. Свыше 90% случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий происходят в странах с низким и средним уровнем доходов, однако на эти страны приходится лишь 54% зарегистрированных во всем мире транспортных средств.<sup>6</sup>

Дорожно-транспортные аварии могут быть обычным явлением, однако они не только предсказуемы, но и предотвратимы, о чем свидетельствует большое количество данных об основных факторах риска и эффективных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения, которые применяются на практике.

Основными причинами такой печальной статистики на дорогах страны являются увеличение скоростных характеристик транспортных средств, незнание, а также грубое пренебрежение правилами дорожного движения его участниками. При этом, если нарушение правил дорожного движения пешеходами угрожает только их здоровью, то аналогичные действия водителей транспортных средств, чреватые тяжкими последствиями, как для самих водителей, так и для других участников дорожного движения - водителей других транспортных средств, их пассажиров и, в особенности, для пешеходов.

---

<sup>6</sup> Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Всемирная организация здравоохранения, 2017 г. – 7 с.

В Республике Узбекистан проблема дорожно-транспортных происшествий является также актуальной. В соответствии со Стратегией действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах в республике реализуются широкомасштабные реформы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, повышения культуры вождения и поведения пешеходов на проезжей части автомобильных дорог.

В соответствии с постановлением Президента Республики Узбекистан от 11 июля 2017 года № ПП-3127 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения» проведена значительная работа с реализацией комплекса организационно-практических мер в сфере надежного обеспечения безопасности дорожного движения.

Кабинет Министров Республики Узбекистан от 19 мая 2018 года утвердило Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения на 2018–2022 годы.<sup>7</sup> Она предусматривает совершенствование законодательства с одновременным достижением эффективности его применения, создание приемлемых и безопасных условий для участников дорожного движения, повышение правовой культуры, знаний и квалификации участников дорожного движения, укрепление их дисциплины, формирование системы координации сил и средств, участвующих в сфере безопасности дорожного движения.

В рамках реформирования деятельности службы безопасности дорожного движения в Узбекистане были рассмотрены и утверждены семь законов, подготовлены пять постановлений Президента и 30 постановлений правительства, а также 49 ведомственных и межведомственных нормативно-правовых актов.

---

<sup>7</sup> Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан на 2018-2022 годы (Приложение N 1 к Постановлению КМ РУз от 19.05.2018 г. N 377). Национальная база данных законодательства ([www.lex.uz](http://www.lex.uz)), 22 мая 2018 г.

Статистические показатели свидетельствуют о том, что ежегодно на территории республики происходит в среднем порядка 9-10 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в том числе более 2 тыс. из них – с человеческими жертвами. В 2018 году общее количество ДТП в Узбекистане сократилось на 10,5%, ДТП со смертельным исходом - на 8,5%, с травмами - на 12,2%. ДТП с участием детей стало меньше на 2,3%, в том числе случаи смерти - 6,5%, травматизма - 4,5. Количество ДТП с участием пешеходов снизилось на 12,3%. Благодаря внедрению информационных технологий ДТП в результате превышения скорости стало меньше на 16%.

С января по сентябрь 2020 года в Узбекистане произошло 4294 дорожно-транспортных происшествий, что на 510 меньше, чем за аналогичный период 2019 года (4804). В ДТП погибло 1293 человека (за первые девять месяцев 2019 года - 1398), получило телесные повреждения - 3886 человек (5058). 1919 ДТП произошло с участием пешеходов, 728 - с участием детей, 579 - велосипедистов, 77 - мотоциклистов и 146 - нелицензионных такси. Самое большое число ДТП за первые девять месяцев произошло в Ферганской области - 666 (в январе-сентябре 2019 года - 712, - 7%). За ней идут Ташкентская область - 495 (688, -28%) и город Ташкент - 487 (518, - 6%). Существенное снижение числа аварий отмечено в Сурхандарьинской - с 283 до 186 (-34%) и Джизакской областях - со 177 до 118 (-33%).<sup>8</sup>

В 17,8% случаев аварии произошли по причине перехода пешеходами улиц в неполюженном месте, в 15,5% - несоблюдения установленного режима скорости, в 6,3% - передвижения велосипедистов по проезжей части, в 6,2% - усталости или засыпания водителя за рулем, в 1,7% - вождения автомобиля в нетрезвом состоянии.

За указанный период зарегистрировано 3,9 млн. нарушений Правил дорожного движения, из них грубые нарушения составили 2,1 млн.,

---

<sup>8</sup> «Газета.uz» 14 октября 2020 3905

несоблюдение правил пользования ремнями безопасности - 565,5 тысячи, нарушение правил обгона - 282,7 тысячи и другие.

В 2020 году в Узбекистане зарегистрировано 6982 ДТП, то есть на 13,7 процента меньше по сравнению с 2019 годом. Количество аварий с неблагоприятным исходом составило 1689 - на 12,9 процента меньше, чем в предыдущем году.<sup>9</sup>

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения не может быть решена без поддержки самых широких слоев населения. В ходе социальных и экономических реформ происходит все большее осознание важности и необходимости учета мнения общественности в процессе реализации управленческих решений, целевых программ и проектов.

Исходя из этого, при определении направлений формирования правового поведения людей в дорожном движении должна проводиться дифференцированная пропаганда, ориентированная на разные социальные и возрастные категории населения.

Пропагандистско-разъяснительная работа с населением должна вестись постоянно, начиная с детского (дошкольного) возраста, и быть направленной, прежде всего, на привитие понимания потенциальной опасности, связанной с возможными негативными последствиями событий в дорожном движении, формирование отрицательного отношения в обществе к нарушителям норм, правил и стандартов в сфере безопасности дорожного движения. Кроме того, пропагандистские мероприятия в сфере дорожного движения должны нести в себе целевую установку воспитательного воздействия на формирование нравственно-правовых убеждений и потребностей в правосознании, необходимости выполнять требования правил дорожного движения и других правовых норм.

Во взаимоотношениях участников дорожного движения должны реализовываться идеи социального партнерства, оказания помощи, защиты

---

<sup>9</sup> Камалов Аблай. Приняты комплексные меры по обеспечению безопасности дорожного движения Безопасность.// Правда Востока. 25 февраля 2021 года № 40 (29544) – С. 3.

прав и интересов. В этой работе важным этапом является систематическое измерение динамики общественного мнения как состояния массового сознания населения о деятельности субъектов обеспечения безопасности дорожного движения и целенаправленное формирование средствами пропаганды позитивного общественного мнения.

Таким образом, руководство деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо не только на самом высоком национальном политическом уровне, но и на других уровнях общества и политики по вопросам безопасности дорожного движения и играет важную роль в обеспечении понимания безотлагательной необходимости перемен, повышении осведомленности и создании спроса среди заинтересованных сторон.

## Источники и литературы

1. Пугачёв И. Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебная пособия для студентов высших учебных заведений.- М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 4 с.
2. Всемирный доклад о предупреждении дорожно – транспортного Травматизма/ Перевод с английского. – М.: Издательство «Весь Мир», 204. – 280 с.
3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http:// www. who. Int/ru/](http://www.who.int/ru/)
4. БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы Одобрена 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС Исламабад, Пакистан, 26 октября 2016 г. – 1 с.
5. БЕЗОПАСНАЯ СВЯЗАННОСТЬ Региональная стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, 2017–2030 годы Одобрена 15-й Министерской конференцией ЦАРЭС Исламабад, Пакистан, 26 октября 2016 г. – 1 с.
6. Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Всемирная организация здравоохранения, 2017 г. – 7 с.
7. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан на 2018-2022 годы (Приложение N 1 к Постановлению КМ РУз от 19.05.2018 г. N 377). Национальная база данных законодательства ([www.lex.uz](http://www.lex.uz)), 22 мая 2018 г.
8. «Газета.uz» 14 октября 2020 3905
9. Камалов Аблай. Приняты комплексные меры по обеспечению безопасности дорожного движения Безопасность.// Правда Востока. 25 февраля 2021 года № 40 (29544) – С. 3.