


## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ООН В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

Елена Николаевна Майорова<sup>1</sup>, Светлана Владимировна Полякова<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Челябинский государственный университет, Челябинск, Россия  
major.a@mail.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-3705-0402>

<sup>2</sup>Южно-Уральский государственный университет (НИУ), Челябинск, Россия  
vip.polyakovasv@mail.ru

**Аннотация.** В статье рассматриваются международные инициативы ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года. Проведен сравнительный анализ двух проектов: Глобальный план «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годы» и Глобальный план «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годы». Отмечается, что второй проект разработан на основе комплексного подхода, имеет четкую структуру, ряд компонентов и направлен на реализацию концепции: дорожное движение как «Безопасная система».

Аргументируются положительные результаты реализации в Российской Федерации двух Федеральных целевых программ, рассчитанных на периоды 2006–2012 гг. и 2013–2020 гг., позволивших значительно снизить количество жертв дорожно-транспортных происшествий. Рассматриваются современные проекты, в том числе НП «Безопасные качественные дороги», направленные на решение национальных задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.


Сделаны выводы о целесообразности международных инициатив и реализации национальных программ и проектов с целью повышения безопасности дорожного движения и минимизации социального риска для его участников.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, инициатива ООН, федеральная целевая программа, национальный проект «Безопасные качественные дороги»

**Для цитирования:** Майорова Е. Н., Полякова С. В. Международные инициативы ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения на период до 2030 года // Правопорядок: история, теория, практика. 2023. № 4 (39). С. 45–51. DOI: 10.47475/2311-696X-2023-39-4-45-51

Research article

## INTERNATIONAL INITIATIVES OF THE UNITED NATIONS IN THE FIELD OF ROAD SAFETY UNTIL 2030

Yelena N. Mayorova<sup>1</sup>, Svetlana V. Polyakova<sup>2</sup><sup>1</sup>*Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia  
major.a@mail.ru* <https://orcid.org/0000-0002-3705-0402><sup>2</sup>*South Ural State University (NRU), Chelyabinsk, Russia  
vip.polyakovasv@mail.ru*

**Abstract.** The article discusses international UN initiatives in the field of road safety until 2030. A comparative analysis of two projects was carried out: the Global Plan “Decade of Action for Road Safety 2011-2020” and the Global Plan “Decade of Action for Road Safety 2021-2030”. It is noted that the second project was developed on the basis of an integrated approach, has a clear structure, a number of components and is aimed at implementing the concept: road traffic as a “Safe System”.

The positive results of the implementation in the Russian Federation of two Federal target programs designed for the periods 2006-2012 and 2013-2020, which made it possible to significantly reduce the number of victims of road accidents. Modern projects are being considered, including the NP “Safe Quality Roads”, aimed at solving national problems in the field of road safety.

Conclusions are drawn about the feasibility of international initiatives and the implementation of national programs and projects in order to improve road safety and minimize social risk for its participants.

**Keywords:** road safety, UN initiative, federal target program, national project “Safe Quality Roads”

**For citation:** Mayorova YeN, Polyakova SV. International initiatives of the united nations in the field of road safety until 2030. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2023;(4):45-51. DOI: 10.47475/2311-696X-2023-39-4-45-51 (In Russ.)

### Введение

На рубеже XX — начала XXI веков перед мировым сообществом актуализировалась проблема, связанная с прогрессирующим ростом жертв дорожно-транспортных происшествий. На основе сравнительного исследования ООН, проведенного в 2004 году и составленного пассивного прогноза на ближайшее десятилетие ситуация, складывающаяся в области безопасности дорожного движения, была признана на уровне глобального кризиса [1]. За пятилетний период 2004–2009 гг. в мировом масштабе положение только усугубилось. По результатам исследования, проведенного Всемирной организацией здравоохранения (далее — ВОЗ) через пять лет в 2009 году было установлено, что более 50 млн человек ежегодно становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий, получая травмы разной степени тяжести и более 1,35 млн человек погибают, в том числе дети, подростки и молодые люди до 30 лет. Мониторинг ООН показал системный характер проблемы, которая в силу демографических и медицинских характеристик была отнесена к компетенции ВОЗ.

### Описание исследования и обсуждение

Проблема снижения количества человеческих жертв (социальный риск) в результате дорожно-транспортных происшествий (транспортный риск) относится к различным областям общественной практики: социальной, экономической, технической, правовой, медицинской, следовательно, требует комплексного решения. В 2010 г. Генеральная Ассамблея ООН в рамках Повестки дня устойчивого развития до 2030 года резолюцией 64/255 провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения<sup>1</sup> (далее — первое Десятилетие действий). Так как предварительный пассивный прогноз показал возможность увеличения количества человеческих жертв на 80 % в ближайшие годы, то в первую очередь была поставлена цель достижения стабилизации и постепенного снижения.

<sup>1</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020. URL: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/russian.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf) (дата обращения: 01.07.2023).

Разработку проекта, контроль и отчетность по реализации Глобального плана первого Десятилетия действий ООН делегировало ВОЗ. Мониторинг результатов осуществлялся через работу региональных комиссий международного уровня ООН, в которые входят Североамериканский, Latinoамериканский, Африканский, Европейский и Азиатско-Тихоокеанский регионы.

Анализ международного опыта позволил ВОЗ сформулировать магистральные направления, выявить эффективные меры, определить ключевые критерии и индикаторы, следуя которым можно значительно повысить безопасность дорожного движения, включая страны как с высоким, так и низким экономическим уровнем. Уровень обеспечения безопасности дорожного движения, снижение количества жертв дорожно-транспортных происшествий в первую очередь зависит от государственной политики в указанной области безопасности. Высокий уровень безопасности дорожного движения для его участников, это показатель качества жизни граждан [2]. В большинстве стран мира разрабатываются и утверждаются на государственном уровне (правительством, парламентом) специальные программы повышения безопасности дорожного движения в среднесрочной (обычно на пять лет) или долгосрочной перспективе. Такие программы позволяют консолидировать и поэтапно реализовывать значительные финансовые ресурсы и проводить политическую волю по защите прав граждан как участников дорожного движения в качестве водителя, пешехода, пассажира. Ряд стран, такие как Китай, Новая Зеландия, а также Франция и Австрия существенно пересмотрели или приняли новое законодательство в области безопасности дорожного движения.

Глобальный план первого Десятилетия действий стал для правительств государств «дорожной картой» по разработке национальных целевых программ, что позволяет ориентироваться на ключевые компоненты: государственное управление в области безопасности дорожного движения; своевременное изменение законодательства; повышение безопасности дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, безопасности участников дорожного движения, оказания медицинской помощи после дорожно-транспортных аварий. ВОЗ, регулярно отслеживая прогресс в реализации первого Десятилетия действий, представила международному сообществу серию докладов «Global Status Report on Road Safety». Первый доклад

был опубликован в 2013 году, последующие в 2015 году и 2018 году, то есть с интервалом в три года.

В первом докладе ВОЗ 2013 года отмечается, что появилась возможность более точного учета количества дорожно-транспортных происшествий и количества жертв, в том числе со смертельным исходом, не смотря, на то, что в странах существуют различия в этой области статистики. На отчетный период, анти-лидерами являлись Китай и Индия, как самые крупно населенные страны, поэтому за сравнительный критерий было взято количество летальных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. человек, без привязки к общему количеству населения и количеству транспортных средств. Выбор данного критерия позволил провести более корректный сравнительный анализ по странам мира. Так, в 2013 году в Китае показатель смертности в дорожно-транспортных происшествиях составлял — 18,8 на 100 тыс. чел., а в Индии — 16,6 [3]. В 2013 году в России данный показатель был достаточно высок — 18,9; особенно учитывая, тот факт, что народонаселение в России в 9 раз меньше, указанных стран, а техническая оснащенность выше.

Во втором докладе ВОЗ 2015 года констатируется, что мониторинг проведен в 180 странах мира. Особое внимание уделяется странам с низким уровнем экономического развития: несоответствующее качество дорожного покрытия или грунтовые дороги, отсутствие дорожной инфраструктуры, технически устаревшие модели автомобильного транспорта, низкое качество медицинской помощи после аварии, слабая подготовленность граждан к участию в дорожном движении (в том числе в качестве водителей). Известно, что наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы и велосипедисты [4]. Исследования 60–70 гг. XX века в США доказали высокую эффективность дополнительных способов снижения смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 15–20 % при соблюдении ключевых правил и относительно недорогих средств: 1) ограничение скорости и соблюдение скоростного режима движения; 2) запрет на вождение в состоянии алкогольного опьянения; 3) обязательное использование ремней безопасности; 4) введение мотоциклетных и велосипедных шлемов; 5) детские удерживающие устройства. В докладе отмечается, что 17 стран изменили законодательство в пользу вышеперечисленного. Однако совершенно очевидно, что изменения идут слишком медленно.

В третьем докладе ВОЗ 2018 года отмечается, что ситуацию удалось стабилизировать, не смотря, на то, что за этот период увеличилось количество как населения, так и транспортных средств. Анализ количественных и качественных параметров позволил конкретизировать наиболее проблемные аспекты: в общей сложности на ликвидацию последствий дорожно-транспортных происшествий государства вынуждены тратить 518 млрд долл. в год, учитывая страховые взносы на лечение, выплаты по потере кормильца семьи, потерю имущества, восстановление дорожной инфраструктуры, оплата труда спецслужб и др. Безусловно, более разумным представляется направить затраченные средства на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и человеческих жертв, чем на ликвидацию их последствий. Также было отмечено, что существует огромный разрыв в обеспечении безопасности дорожного движения в социально-экономически развитых странах и странах догоняющей автомобилизации, где количество транспортных средств увеличивается, а вопросы повышения безопасности в указанной области остаются на низком уровне.

В 2019 году были опубликованы доклады региональных комиссий ООН<sup>1</sup> (указанных выше) которые позволили провести более дифференцированный анализ. Максимальное внимание к безопасности участников дорожного движения, повышению конструкторско-технической безопасности транспортных средств и создание высокого уровня дорожной инфраструктуры, позволяет ежегодно на 4–5 % снижать смертность в дорожно-транспортных происшествиях в Европейском регионе, а также некоторых странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Статистические данные это подтверждают, так стабильную динамику снижения смертности показывают 48 стран. В 68 странах наоборот зафиксирована динамика увеличения смертности в дорожно-транспортных происшествиях. Таким образом, в большинстве стран мира прогресс в области обеспечения безопасности дорожного движения идет слишком медленно.

В 2020 году — период завершения первого Десятилетия действий (2011–2020 гг.) по повышению обеспечения безопасности дорожного движения были представлены ключевые

результаты. По странам мира среднестатистический показатель уровня смертности на 100 тыс. составляет — 17 человек [17]. В том числе определен статистический показатель — 4,0 случаев смертности на 100 тыс. человек, как отвечающий современным характеристикам допустимого социального риска для участников дорожного движения. К рейтингу стран-лидеров, имеющих указанную и более низкую величину статистического показателя, относится ряд стран: Финляндия (4,0), Италия (4,0), Франция (3,9), Австрия (3,9), Словения (3,8), Израиль (3,6), Нидерланды (3,5), Германия (3,3). Плеяда стран, имеющих статистический показатель 3,0 и менее, включает: Ирландия (3,0), Испания (2,9), Сингапур (2,8), Дания (2,8), Швейцария (2,6), Япония (2,3), Исландия (2,2), Великобритания (2,2), Швеция (2,0), Норвегия (1,7). Таким образом, статистический показатель 4,0 стал «красной чертой», показывающий достигнутые успехи государств в области обеспечения безопасности дорожного движения в современном мире.

В рамках достижения целей устойчивого развития (17 ЦУР) стран мира на период до 2030 г. Генеральная Ассамблея ООН (резолюция 74/229) провозгласила второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2023 годы (далее — второе Десятилетие действий)<sup>2</sup>. Поставлена амбициозная цель — снижение на 50 % смертности и травматизма людей в дорожно-транспортных происшествиях. В современном мире значение дорожно-транспортной системы настолько велико, что это невозможно переоценить, первую очередь удовлетворяется огромный спектр человеческих потребностей. Уменьшается неравенство социальных страт общества в доступности образования, здравоохранения, трудовой занятости, доставке продуктов питания, социальной защите и мн. др. Открываются новые возможности в реализации государственного и частного секторов экономики, что прямо или косвенно содействует достижению семнадцати ключевых целей в области устойчивого развития (17 ЦУР) стран мира на период до 2030 года.

Новая концепция Глобального плана второго Десятилетия действий (2020–2030 гг.), в области повышения безопасности дорожного движения является более четкой и базируется на комплексном подходе создания

<sup>1</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. URL: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/333758/9789285055154-rus.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата обращения: 01.07.2023).

<sup>2</sup> Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2021–2030 гг. URL: <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (дата обращения: 01.07.2023).

«Безопасной системы». Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН подготовил и принял на 82-ой сессии (ЕСТ/ TRANS/2020/9), Рекомендации по ключевым компонентам направлены на укрепление национально-правовых систем, включающих обеспечение безопасности дорожного движения. В указанных Рекомендациях, комплексно представлены пять основных компонентов Глобального плана второго Десятилетия действий: организация дорожного движения (целесообразное землепользование, мультимодальная дорожная система), безопасность участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, безопасность дорог, быстрое оказание медицинской помощи при ДТП.

Страны мира могут достичь значительного прогресса в указанной области безопасности при условии применения комплексного подхода «Безопасная система». Также правительствам государств следует обратить внимание на ведущую роль нормативно-правового законодательства и правоприменительной практики для достижения положительного результата в данной области безопасности.

— В целях обеспечения безопасности участников дорожного движения в законодательных актах должны быть закреплены правила дорожного движения для водителей, пассажиров, пешеходов. Правоприменительная деятельность направлена на поддержание правомерного поведения участников дорожного движения, что входит в компетенцию инспекторов дорожной полиции.

— В целях обеспечения безопасности транспортных средств (ТС) в законодательных актах должны быть закреплены правила и стандарты допуска и эксплуатации транспортных средств. Правоприменительная деятельность направлена на проведение сертификации и инспектирование организаций высококвалифицированными специалистами.

— В целях обеспечения безопасности дорог в законодательных актах должны быть закреплены стандарты проектирования, строительства, установления дорожных знаков и обслуживания дорог. Правоприменительная деятельность направлена на проведение проверок, оценку и инспекцию, проводимую высококвалифицированными группами специалистов.

— В целях повышения эффективности реагирования в случае дорожной аварии, в том числе дорожно-транспортного происшествия, в законодательных актах должны быть закреплены стандарты, включающие сбор данных, быстроту реагирования специальных служб

после дорожной аварии и расследование ее последствий. Правоприменительная деятельность направлена на надзор и контроль за деятельностью служб спасения, оказанием первой медицинской помощи пострадавшим, лица ответственные за расследование дорожных аварий.

Глобальный план второго Десятилетия действий включает шесть частей: 1) концептуальная основа; 2) рекомендуемые действия; 3) необходимые условия реализации плана; 4) общая ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения; 5) мониторинг и оценка достижений; 6) перспективы будущего. Таким образом, в Глобальном плане второго Десятилетия действий, представленном ВОЗ и региональными комиссиями ООН, определены основные направления, целевые компоненты, содействующие разработке национальных программ действий по повышению обеспечения безопасности дорожного движения на основе системного и комплексного подхода «Безопасная система» на период до 2030 года, отвечающая современным требованиям.

Глобальный план второго Десятилетия действий определяет двенадцать основных целевых показателей снижения факторов риска для участников дорожного движения (пользователей дорог), достижение которых максимально будет способствовать уменьшению на 50 % человеческих жертв в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году. Рассмотрим подробнее.

Первый целевой показатель. Все страны мира присоединились к правовым документам ООН, отвечающим содержанию повышения безопасности в области дорожного движения.

Второй целевой показатель. Все страны мира к 2020 году приняли комплексные национальные программы (планы) по повышению безопасности дорожного движения с указанием сроков достижения на период до 2030 года.

Третий целевой показатель. Все страны мира на период до 2030 года нацелены на строительство новых дорог, предназначенных для участников дорожного движения, и осуществляют эту деятельность в соответствии с техническими стандартами, учитывающим требования дорожной безопасности.

Четвертый целевой показатель. Во всех странах мира не менее 75 % поездок осуществляются по дорогам, которые соответствуют техническим стандартам безопасности, предназначенных для пользователей дорог.

Пятый целевой показатель. Все страны мира к 2030 году достигли такого положения,

что 100 % поездок, осуществляемых пользователями дорог, проходят по трассам, соответствующим техническим стандартам безопасности.

Шестой целевой показатель. Все страны мира к 2030 году снизили на 50 % количество человеческих жертв дорожно-транспортных происшествий, в первую очередь посредством повышения качества и стандартов безопасности дорожно-транспортной сети, предназначенной для участников дорожного движения.

Седьмой целевой показатель. Все страны мира к 2030 году повысили до 100 % долю мотоциклистов и велосипедистов, пользующихся стандартными шлемами в целях повышения безопасности странах мира

Восьмой целевой показатель. Во всех странах мира к 2030 году 100 % водителей и пассажиров автотранспортных средств пользуются в обязательном порядке ремнями безопасности, а также соответствующими детскими удерживающимися устройствами.

Девятый целевой показатель. Во всех странах мира к 2030 году на 50 % сократилось количество жертв на дороге в связи с управлением автотранспортных средств в состоянии алкогольного или иного опьянения.

Десятый целевой показатель. Все страны мира к 2030 году имеют национальное законодательство, в котором прописано запрещающее или ограничивающее пользование мобильными телефонами (в том числе без специальной гарнитуры) при управлении автотранспортным средством.

Одиннадцатый целевой показатель. Все страны мира к 2030 году ввели правила, закрепленные в нормативно-правовых документах, в отношении продолжительности управления автотранспортным средством, соблюдения баланса «работа-отдых» для профессиональных водителей.

Двенадцатый целевой показатель. Все страны мира к 2030 году ввели национальные правила (стандартные целевые показатели), определяющие минимальный интервал времени прибытия и оказания профессиональной медицинской помощи, и временем, когда произошло дорожно-транспортное происшествие.

Российская Федерация в полной мере включилась в процесс активных действий по снижению человеческих жертв в результате дорожно-транспортных аварий. По статистическим данным в 2005 году в стране зафиксировано 204 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибла 31 тыс. человек. Правительством РФ утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности

дорожного движения в 2006–2012 годах»<sup>1</sup>. Не все результаты были достигнуты в полной мере, однако произошла динамика снижения смертности и травмирования людей в результате дорожно-транспортных происшествий. В 2008 году была разработана «Транспортная стратегия Российской Федерации»<sup>2</sup>. В 2009 году состоялась Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения по итогам которой была принята Московская декларация (Москва, 2009), содержащая обращение к ООН о принятии более консолидированных усилий в данной области безопасности.

Опыт работы по повышению безопасности дорожного движения на основе программно-целевого подхода признан эффективным и разработана следующая Федеральная целевая программа «Повышения безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». На национальном уровне поставлена цель к 2020 г. снизить уровень смертности в результате дорожно-транспортного травматизма на 42 % (результат — 43,6 %) и достичь установленного показателя социального риска до статистического показателя 10,9 (результат в 2020 году — 10,8, а в 2021 году — 10,2) [5]. Далее стали применяться иные виды и методы управления, направленные на повышение обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе на основе риск-ориентированного подхода принята «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»<sup>3</sup> [6]. По последним официальным статистическим данным за 2022 год в дорожно-транспортных происшествиях погибли 14 тыс. человек<sup>4</sup>, соответственно за период 2005–2022 годы произошло снижение на 60 %. В настоящее время реализуется Национальный проект (НП) «Безопасные качественные дороги», который в полной

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» : постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 № 100 // Собрание законодательства РФ. 2006. № 9. Ст. 1020.

<sup>2</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации : распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977.

<sup>3</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р // Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.07.2023).

<sup>4</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год : информационно-аналитический обзор. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/4761994> (дата обращения: 01.07.2023).

мере соотносится с национальными целями развития Российской Федерации на период до 2030 года<sup>1</sup>, в контексте создания комфортной и безопасной среды для жизни [7].

### Выводы

На основе вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Начало нового тысячелетия и нового XXI века было ознаменовано актуальной Повесткой работы ООН, направленной на цели устойчивого развития (17 ЦУР) мирового сообщества в перспективе до 2030 года. Постоянно повышающийся уровень смертности и травмирования людей в результате дорожных аварий (в том числе дорожно-транспортных происшествий) актуализировали международные инициативы под эгидой ООН в области повышения обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Ключевой целью Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годы

<sup>1</sup> О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года : Указ Президента России от 21.07.2020 № 474 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 30. Ст. 4884.

являлось стабилизация и постепенное снижение человеческих жертв в результате дорожно-транспортных происшествий. Деятельность ВОЗ была направлена на сбор информации, налаживание координации соответствующих структур, мониторинг достижений, поиск эффективных мер.

3. Ключевой целью Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годы является реализация концепции «Безопасная система», основанная на комплексном подходе. Создание «Безопасной системы», реализация ее ключевых компонентов должна стать основой для планирования целевых национальных программ по повышению безопасности дорожного движения.

4. В Российской Федерации за период 2006–2022 годы произошло значительное снижение социального риска участников дорожного движения, что является результатом последовательной реализации двух Федеральных целевых программ 2006–2012 гг. и 2013–2020 гг. и продолжающейся работы в данном направлении, в том числе при осуществлении Национального проекта «Безопасные качественные дороги».

### Список источников

1. Майоров В. И. Обеспечение безопасности дорожного движения как глобальная проблема современности // Административное право и процесс. 2022. № 6. С. 16–22.
2. Петров А. И. Автотранспортная аварийность как идентификатор качества жизни граждан // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2016. № 3 (45). С. 154–170.
3. Майоров В. И., Дунаева О. Н. Сравнительный анализ обеспечения безопасности дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Монголия, Сингапур, Япония // Евразийский юридический журнал. 2018. № 37 (122). С. 166–170.
4. Степанов А. В., Рябушенко А. В. Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов // Вестник ХНАД. 2013. Вып. 61-62. С. 95–101.
5. Баканов К. С., Антонов С. Н., Ляхов П. В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. Москва : НЦ БДД МВД России, 2022. 368 с.
6. Майоров В. И., Волошин П. В., Полякова С. В., Дунаева О. Н. Обеспечение безопасности участников дорожного движения в России на основе риск-ориентированного подхода // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. 2021. № 1 (64). С. 152–159.
7. Баканов К. С., Гайнетдинов Т. Ш. Оценка вклада федеральных проектов в достижение целевого показателя снижения смертности в ДТП // Современная наука. 2020. № 2. С. 18–22.

### ВКЛАД АВТОРОВ

Вклад авторов равноценный.

### CONTRIBUTION OF AUTHORS

Contributions by the authors are equal.

### КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует.

### CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest.

Дата поступления статьи / Received: 30.10.2023.

Дата рецензирования статьи / Revised: 30.11.2023.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 05.12.2023.