

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ПРОФИЛАКТИКИ КОНФЛИКТОВ
СРЕДИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

Маврин О.В., к.с.н., доцент, заведующий центром медиации, урегулирования конфликтов и профилактики экстремизма, кафедра конфликтологии Института социально-философских наук и массовых коммуникаций ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»; ORCID: 0000-0002-4421-0478;
Попов В.Н., начальник отдела безопасности дорожного движения ОСИ «Научный центр безопасности жизнедеятельности Академии наук Республики Татарстан»;
Кожанова В.С., магистрант направления «Конфликтология» кафедры конфликтологии Института социально-философских наук и массовых коммуникаций ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет», г. Казань, Россия

**TOPICAL ISSUES OF CONFLICT
PREVENTION AMONG ROAD USERS**

Mavrin O.V., Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor, Head of Center of Mediation, Conflict Resolution and Extremism Prevention, Conflict Studies Department, Institute of Social and Philosophical Sciences and Mass Communications, Kazan Federal University; ORCID: 0000-0002-4421-0478;
Popov V.N., Head of the Road Safety Department, «Scientific Center for Road Safety of Academy of Science Republic of Tatarstan»;
Kojanova V.S., Master's degree student in Conflictology of the Department of Conflictology, Institute of Social and Philosophical Sciences and Mass Communications, Kazan Federal University, Kazan, Russia

Аннотация

Практически каждый житель крупных и малых городов ежедневно становится участником дорожного движения. В связи с этим актуальной задачей является обеспечение безопасности на дорогах, исследуемое в рамках различных научных дисциплин. Значительный потенциал имеет конфликтология, позволяющая проводить анализ причин возникновения конфликтных ситуаций и уровня информированности участников дорожного движения о способах их профилактики. В статье представлены результаты исследования, проведенного в 2020 г., сохраняющие свою актуальность для решения указанной проблемы.

Ключевые слова: дорожное движение, участники дорожного движения, безопасность, конфликтологический анализ, конфликтология, профилактика конфликтов

Abstract

Citizens of both large and small cities become road traffic participants daily. Thus, the study of road safety through the lens of various scientific fields remains relevant. Conflict studies, in this context, provides a framework for analyzing the potential causes of collisions between road users and assessing their awareness of conflict prevention strategies. Although the study presents results from 2020, it does not diminish the importance of investigating this aspect.

Keywords: road traffic, road traffic participants, safety, conflict analysis, conflict studies, conflict prevention

Современная жизнь характеризуется многообразием конфликтов. Особую категорию составляют конфликты с участием водителей транспортных средств, которые часто возникают на дорогах.

Движение в условиях интенсивного транспортного потока создает повышенную психологическую нагрузку на водителей. Маневрирование транспортным средством требует быстрой реакции, постоянного внимания, прогнозирования действий других водителей и часто ограничивает возможности для маневра. Эти факторы способствуют росту числа конфликтных ситуаций и ошибок участников дорожного движения, что приводит к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) [1], а также к конфликтному поведению в отношении сотрудников правоохранительных органов (инспекторов ДПС) и персонала пунктов весового контроля и комплексов фотовидеофиксации.

Меры по снижению аварийности, такие как установка комплексов фото-видеофиксации и организация пунктов весового контроля, иногда воспринимаются участниками дорожного движения негативно.

Конфликтный потенциал дорожной сре-

ды отчасти обусловлен самой природой управления транспортным средством, которое является источником повышенной опасности [2]. Неисправности автомобилей, сложные дорожные ситуации вызывают у многих водителей чувство тревоги, которое может перерасти в раздражительность и агрессию [3]. Важную роль играют личностные характеристики водителя: структура личности, опыт вождения, психоэмоциональное состояние и настроение в конкретный момент. Негативное поведение на дороге часто бывает спровоцировано сильными отрицательными эмоциями.

Факторы внешней среды также влияют на психологическое состояние водителя, создавая предпосылки для возникновения конфликтов. Конфликтные ситуации возникают при столкновении интересов. Их источниками часто выступают конкуренция между водителями, взаимное неуважение участников движения, а также проявление неуважения или агрессии в отношении сотрудников ДПС, пунктов весового контроля и фотовидеофиксации.

Рост интенсивности движения транспортных средств увеличивает частоту

взаимодействий между его участниками. Естественным следствием этого является повышение конфликтности среды. Помимо прямых столкновений (далее – ДТП), распространены неконструктивные коммуникации между участниками дорожного движения, характеризующиеся интенсивным негативным эмоционально-информационным обменом. Последствия таких вербальных конфликтов иногда бывают тяжелее, чем последствия ДТП. Опасность дорожных конфликтов очевидна: они снижают качество движения транспортных средств по дорогам, становятся причиной ДТП и сами могут квалифицироваться как правонарушения. Поэтому необходимо изучать информированность участников дорожного движения о способах снижения конфликтного потенциала и их готовность применять эти способы на практике [4].

Внедрение пунктов весового контроля и комплексов фотовидеофиксации создало новые формы дорожных конфликтов, требующие отдельного изучения.

Все перечисленное определяет практическую значимость исследования проблем профилактики конфликтов среди участников дорожного движения, поскольку снижение уровня конфликтности напрямую способствует повышению безопасности транспортной системы.

Анализ специальной литературы свидетельствует о наличии теоретической базы по смежным проблемам. Вопросы формирования культуры безопасности в дорожном движении изучались в работах А.Г. Бусыгина, О.А. Мальцевой, С.В. Мосиной, М.И. Марьина, С.А. Тимко, Ю.Г. Касперовича, Р.А. Севостьянова и др. Социально-психологический подход к исследованию дорожного движения представлен в трудах Ф.М. Пиир, Е.С. Кузьмина, Ю.П. Степкина, М.И. Логапова, Б.Ф. Венды, Р.В. Ротенберга, Г.С. Улиханян, Ю.К. Стрелкова, В.Э. Утлика, М.Б. Васильевой и др.

Однако, несмотря на значительное коли-

чество работ, посвященных безопасности дорожного движения и отдельным аспектам поведения его участников, проблема дорожных конфликтов как самостоятельное явление изучена недостаточно. Исследований, специально посвященных социально-психологическим особенностям, источникам, структуре, динамике и типологии конфликтов именно между участниками дорожного движения (водитель – водитель, водитель – пешеход, водитель – сотрудник контроля), явно не хватает. Одним из следствий этой проблемы является недостаточная конфликтологическая подготовка водителей, отсутствие единой системы обучения навыкам бесконфликтного взаимодействия в специфических дорожных условиях и, как результат, высокий уровень конфликтности на дорогах.

Таким образом, существует проблема недостаточной изученности социально-психологических особенностей конфликтов между участниками дорожного движения, их причин, содержания, структуры, динамики и разновидностей. Без учета этих характеристик невозможно сформировать адекватное научное представление о дорожном конфликте как социальном явлении и разработать эффективные условия для его предупреждения.

Теоретико-методологическую основу исследования составили:

- общепсихологическая концепция общения Б.Ф. Ломова;
- социально-психологические теории общения;
- положения М.М. Бахтина и П. Вацлавика о неизбежности коммуникации и ее формах;
- теория позитивно-функционального конфликта Л. Козера;
- теории агрессии (Р. Бэрн, Д. Ричардсон);
- фундаментальные работы по конфликтологии (А.Я. Анцупов, А.И. Шипилов);
- социально-экологическая теория конфликта Ф. Глазла;

– факторный подход к возникновению конфликтов У. Линкольна.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью выявления ключевых факторов возникновения и профилактики конфликтов среди участников дорожного движения. Выявленное противоречие между большой частотой дорожных конфликтов и недостаточной их изученностью позволило сформулировать проблему исследования: разработка мер профилактики конфликтов между участниками дорожного движения (включая взаимодействие с инспекторами ДПС, сотрудниками весового контроля и фотовидеофиксации).

Объект исследования: участники дорожного движения Республики Татарстан.

Предмет исследования: конфликты между участниками дорожного движения (включая конфликты с сотрудниками ДПС, весового контроля и фотовидеофиксации) и информированность о способах их профилактики.

Цель исследования: оценка уровня информированности участников дорожного движения Республики Татарстан о способах профилактики конфликтов в процессе движения транспортных и пешеходных потоков в Республике Татарстан.

Гипотеза исследования: эффективная организация профилактики конфликтов между участниками дорожного движения будет способствовать снижению проявлений агрессивного поведения и улучшению условий для безопасного и комфортного движения.

Цель и гипотеза определили задачи исследования:

1. Выявить частоту возникновения конфликтов у участников дорожного движения и определить наиболее распространенные их виды.

2. Оценить потенциал напряженности и конфликтности у участников дорожного движения в процессе управления транспортным средством.

3. Установить наиболее известные

участникам дорожного движения способы предотвращения конфликтов.

4. Определить источники и доступность информации о способах профилактики дорожных конфликтов.

5. Выявить степень доступности и возможности получения информации о способах профилактики конфликтов для водителей и пешеходов.

Основным методологическим подходом в исследовании выступил системный анализ. Изучение профилактики конфликтов требует определения основных элементов конфликтной системы (участники, предмет, действия, среда) и влияющих на нее внешних факторов. Системный подход позволяет:

- рассматривать взаимосвязи и взаимодействия между всеми элементами системы (деятельность одного элемента влияет на другие);

- анализировать каждый элемент в отдельности и во взаимодействии с другими элементами системы;

- исследовать объект в динамике.

При разработке обучающих программ для участников дорожного движения системный анализ важен для выявления системных предпосылок конфликта.

Для решения поставленных задач и проверки гипотезы использовались следующие методы:

- теоретические: анализ научной литературы и учебных материалов по проблеме конфликтов и безопасности движения транспортных средств и пешеходов; обобщение педагогического опыта в области обучения водителей;

- эмпирические: анкетирование участников дорожного движения; стандартизированное (формализованное) интервью с экспертами.

Исследование дорожных конфликтов требует понимания специфики дорожного социума как особой социальной общности и дорожного движения как сложного процесса коммуникаций, многие из которых носят конфликтногенный характер.

Согласно классическому определению Л. Козера, «конфликт может быть определен как борьба из-за ценностей или претензий на статус, власть или ограниченные ресурсы, в которой целями конфликтующих сторон являются не только достижение желаемого, но и нейтрализация, нанесение ущерба или устранение соперника» [5]. В дорожном контексте цели часто менее масштабны (отстоять приоритет, выразить недовольство), но механизм противоборства схож.

Участники дорожного движения находятся в состоянии постоянного, хотя и минимального, взаимодействия. Базовой формой этого взаимодействия является стремление реализовать свои цели (проехать, перейти), стараясь минимизировать прямое соприкосновение. Конфликты возникают при нарушении этого «правила не-соприкосновения», когда действия одного участника воспринимаются другим как создание помехи или угрозы.

Факторы конфликтности дорожной среды включают:

1. Относительно стабильные факторы:

- личностные особенности участников (агрессивность, импульсивность, низкая стрессоустойчивость);

- социально-психологические характеристики водительского сообщества (нормы, стереотипы, например, предвзятое отношение к определенным категориям водителей или пешеходов).

2. Ситуативные факторы:

- психофизиологическое состояние участников (усталость, стресс, эмоциональное возбуждение);

- особенности дорожной ситуации (плотные погодные условия, качество дорожного покрытия, заторы, сложность маневра).

3. Конкретные действия (конфликтные):

- грубое поведение (оскорбления, нецензурная брань, агрессивные жесты);

- нарушение правил приоритета, ложное толкование своих прав;

- нерешительность или неумелость в управлении;

- ошибочное прогнозирование действий других участников;

- нарушение ПДД;

- склонность к рискованному вождению;

- действия, снижающие мотивацию к безопасности (например, использование телефона за рулем);

- физические факторы: перегруженность дорог, неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры.

Дорожный конфликт часто происходит между незнакомыми людьми, может носить аффективный характер, отличается быстротечностью, редко приводит к конструктивному разрешению и ограничивает возможности для вмешательства третьих лиц [9].

Поскольку нарушения ПДД имеют психологические корни, проблеме снижения аварийности и конфликтности необходимо решать с использованием принципов психологии, педагогики [10] и конфликтологии.

Классификация факторов конфликтов, предложенная У. Линкольном (1994), остается актуальной:

1. Информационные факторы: конфликт возникает из-за неполной, искаженной, несвоевременной информации, ее сокрытия или нежелательного разглашения, а также различий в интерпретации. Пример: водитель не заметил новый знак «Въезд запрещен» и был остановлен инспектором ДПС.

2. Поведенческие факторы: конфликт провоцируется конкретными действиями (или бездействием) одной из сторон в конкретный момент. Пример: водитель перестроился без включения поворотника, что вынудило другого водителя резко затормозить; второй водитель в ответ «подрезает» первого.

3. Факторы отношений: конфликт вызван неудовлетворенностью одной или обеих сторон сложившимися между ними

отношениями (недоверие, неприязнь). Пример: водитель систематически нарушает правила перестроения без включения сигнала поворота. Другой водитель, вынужденный постоянно подстраиваться под его опасные маневры, испытывает нарастающее раздражение. Несмотря на адаптацию к каждому отдельному случаю, кумулятивный негатив в отношениях приводит к решению «проучить» нарушителя при следующей возможности.

4. Структурные факторы: конфликт порождается стабильными, часто объективными обстоятельствами, которые трудно или невозможно изменить в рамках конкретного инцидента (нормативно-правовая база, распределение власти, географические условия, технические ограничения). Пример: на перекрестке равнозначных дорог произошло отключение светофора. Водители с разных направлений, не имея четкого регламента проезда в данной ситуации (структурная проблема), начинают конфликтовать за приоритет.

5. Ценностные факторы: конфликт коренится в различии фундаментальных принципов, убеждений, культурных норм или представлений о правильном/неправильном между сторонами. Пример: водитель, придерживающийся патриархальных взглядов, считает, что женщины за рулем менее компетентны и мужчины должны им «уступать дорогу всегда». Столкновение с водителем-женщиной, ожидающей равноправного соблюдения ПДД, или с мужчиной-водителем, не разделяющим эти взгляды, приводит к ценностному конфликту.

Линкольн также предложил рекомендации по разрешению конфликтов в зависимости от ведущего фактора:

Факторы отношений:

1. Проработка эмоций: использовать техники активного слушания, «Я-высказываний», перефразирования. Дать сторонам безопасно выразить чувства без осуждения, демонстрируя понимание и поддержку.

2. Диагностика причин: выяснить корни проблем в отношениях (источники недоверия, страха, нежелания сотрудничать).

3. Устранение причин: совместно выработать изменения в поведении и формах общения для улучшения отношений.

Структурные факторы:

1. Осознание объективности: признать, что источник конфликта лежит вне воли непосредственных участников (система, правила, условия), и не винить ни себя, ни оппонента.

2. Принятие реальности: отказаться от иллюзий, что ситуация разрешится сама собой или быстро изменится к лучшему в рамках этого инцидента. Сфокусироваться на адаптации к ограничениям.

Ценностные факторы:

1. Уважение к различиям: проявить уважение к ценностям другой стороны, даже если они не разделяются.

2. Признание права на собственные ценности: признать право другого человека иметь иные ценности. Инициатива в этом признании выгодна инициатору, так как снижает защитную реакцию оппонента.

3. Поиск общего на более высоком уровне: сосредоточиться не на борьбе друг с другом, а на поиске общей высшей цели или ценности (например, безопасность всех участников движения) и путей ее достижения несмотря на различия.

4. Совместный поиск решений: искать практические способы взаимодействия, которые позволяют соблюсти ключевые интересы каждой стороны, не требуя изменения их глубинных ценностей в рамках данной ситуации.

Учет доминирующего фактора конфликта позволяет разрабатывать более адресные условия для его разрешения и, в перспективе, механизмы профилактики.

Эмпирическое исследование

В рамках исследования была предпринята попытка определить ключевые факторы возникновения конфликтов с участием сотрудников ДПС, весового контроля и

фотовидеофиксации, на которые следует обратить особое внимание в профилактической работе.

Цель эмпирической части: изучить осведомленность участников дорожного движения (далее – УДД) Республики Татарстан о способах профилактики конфликтов.

Задачи эмпирического исследования:

1. Выявить частоту столкновения УДД с конфликтами на дорогах и определить наиболее распространенные их типы.
2. Оценить потенциал напряженности и конфликтности у УДД в дорожной среде.
3. Определить наиболее известные УДД способы предотвращения конфликтов.
4. Выявить источники и доступность информации о способах профилактики дорожных конфликтов.

Для реализации задач исследования были использованы следующие методы:

1. Анкетирование участников дорожного движения: проводилось в местах массового скопления целевой аудитории.

Выборка: вероятностная бесповторная многоступенчатая квотно-стратифицированная выборка. Квоты устанавливались по полу, возрасту и типу населенного пункта (город/село) на основе данных Росстата РФ и Росстата РТ.

Объем выборки: 400 респондентов (расчитан по формуле Паниотто).

Ошибка выборки: 5% при уровне доверия 0,95 ($p \leq 0,05$).

2. Стандартизированное (формализованное) интервью с экспертами: проводилось с сотрудниками ДПС, весового контроля, фотовидеофиксации, инструкторами автошкол, конфликтологами.

Анализ данных выявил ключевые проблемные зоны («узкие места») в области профилактики дорожных конфликтов в Республике Татарстан:

1. Распространенность и самооценка поведения: около трети (33%) опрошенных жителей РТ сталкивались с конфликтными ситуациями на дороге. При этом лишь 25% из числа столкнувшихся с конфликтом

признали, что сами проявляли агрессию по отношению к другой стороне. Это позволяет предположить, что водители часто изначально воспринимают себя как «правую» сторону в конфликте, что само по себе является конфликтогенным фактором, затрудняющим конструктивное разрешение ситуации.

2. Источники поведенческих моделей и их эффективность: большинство респондентов указали, что основой их поведения в конфликте является жизненный опыт, который они считают достаточным для предотвращения агрессии. Однако полученные данные ставят это утверждение под сомнение:

Основными стратегиями поведения в конфликте названы приспособление (уступчивость) или борьба/соперничество (настаивание на своем).

Ни одна из этих стратегий (особенно в их крайних проявлениях) не свидетельствует о высоком уровне коммуникативной компетентности или владении навыками конструктивного разрешения конфликтов. Приспособление может вести к накоплению негатива, а борьба – к эскалации.

Данный диссонанс (уверенность в достаточности опыта при использовании неконструктивных стратегий) указывает на высокий уровень латентной конфликтности среди УДД. Возникают вопросы: Какой опыт и какого качества необходим? Сколько конфликтов и потенциальных ДТП должно произойти, прежде чем будет накоплен «достаточный» опыт?

Вывод: требуется целенаправленная работа по формированию у водителей адекватной оценки собственного поведения в конфликте и обучению альтернативным, конструктивным стратегиям.

3. Различия в поведении УДД:

Пешеходы vs Водители: пешеходы, согласно данным, значительно чаще, чем водители, используют стратегию борьбы/соперничества и отстаивания своей правоты в конфликтах (особенно в конфликтах

с водителями). Это указывает на необходимость корректировки профилактических программ с акцентом на формирование взаимного уважения и ответственности в системе «пешеход – водитель».

Город vs Село: респонденты из крупных городов демонстрируют более высокий уровень агрессивности в спорных ситуациях по сравнению с жителями малых населенных пунктов и сельской местности. Эта закономерность требует дальнейшего детального изучения причин (высокая интенсивность движения, стресс, анонимность большого города и т.д.). В качестве рекомендации:

- программы подготовки сотрудников ДПС должны учитывать специфику работы в мегаполисах и малых городах;
- в программы обучения водителей целесообразно включать специализированные модули по бесконфликтному взаимодействию, адаптированные под особенности разных типов населенных пунктов.

4. Отношение к техническим средствам контроля: выявлена закономерность: в крупных городах отношение к комплексам фото-видеофиксации и другим техническим средствам контроля дорожного движения значительно хуже, чем в малых городах и сельской местности. Это указывает на необходимость:

- более эффективной подготовки городских сотрудников ДПС и служб контроля к работе в конфликтных ситуациях, проводимых техническими средствами;
- разработки и размещения адресной социальной рекламы, разъясняющей роль технических средств в обеспечении безопасности и формирующей более лояльное и понимающее отношение к ним со стороны водителей.

5. Образовательные потребности: результаты опроса показали высокую заинтересованность респондентов во включении в программы подготовки водителей в автошколах специального образовательного блока. Этот блок должен быть направлен на:

- отработку навыков реагирования на агрессивное поведение других УДД;
- обучение способам восстановления собственного психоэмоционального состояния в стрессовых дорожных ситуациях.

Требуется: детальная проработка содержания, формы и методов такого образовательного модуля.

6. Мнение экспертов (по результатам интервью):

- ключевое предложение: повышение уровня профессиональной подготовки сотрудников весового контроля, пунктов фотовидеофиксации и инспекторов ДПС на начальном этапе их карьеры. Особый акцент – на конфликтологическую компетентность.

Необходимость: разработка и внедрение подробных инструкций/алгоритмов действий для сотрудников в типовых и нестандартных конфликтных ситуациях.

Работа с водителями: часть экспертов подчеркнула необходимость для водителей:

- регулярно актуализировать знания ПДД и норм взаимодействия;
- работать над регуляцией своего морально-психологического состояния;
- придерживаться принципов взаимовыдерживания и сдержанности на дороге.

Пробел: эксперты не предложили конкретных механизмов реализации этих рекомендаций для водителей, что требует дальнейших исследований.

Рекомендации по профилактике на основе конфликтологии

Опираясь на потенциал конфликтологии, можно предложить следующие прикладные методы для профессиональной подготовки сотрудников ДПС, весового контроля и фотовидеофиксации:

1. Специализированные тренинги:

- деловые игры: моделирование сложных и конфликтных дорожных ситуаций, отработка регламентов действий;
- ролевые игры: развитие эмпатии, навыков коммуникации и управления эмо-

циями в конфликте (например, играя роль «разгневанного водителя»);

- методы психогимнастики: техники быстрого снятия эмоционального напряжения, саморегуляции в стрессе.

2. Подготовка к взаимодействию с провокаторами: конфликтологическая подготовка должна включать блок по работе с лицами, намеренно провоцирующими конфликты для создания контента (в т.ч. некоторыми блогерами). Цели таких лиц: соответствие трендам, искусственное создание конфликта для повышения просмотров и монетизации.

Для блогеров, использующих провокации для выявления реальных нарушений/непрофессионализма сотрудников, могут быть эффективны инструменты совместного разбора инцидента с участием обеих сторон. Это позволяет объяснить регламент действий, провести просветительскую работу и улучшить имидж контролирурующих органов.

Позитивный контент: целесообразно рассмотреть привлечение блогеров, демонстрирующих позитивные модели взаимодействия и высокий профессионализм сотрудников, для формирования положительного образа служб и повышения их значимости в глазах общественности.

3. Профилактика профессиональной деформации: обучение навыкам работы в конфликтах будет малоэффективным без системы мониторинга и профилактики профессиональной деформации личности сотрудника (негативных изменений социально-психологических и личностных качеств под влиянием стрессовых факторов службы).

Меры:

- регулярное индивидуальное психоло-

гическое консультирование (при необходимости – терапия);

- организация групповой супервизии (профессионально ориентированные обсуждения сложных случаев под руководством опытного наставника/психолога).

Цель: поддержание оптимального психологического состояния сотрудников, коррекция негативных профессиональных установок, предотвращение эмоционального выгорания.

Цель исследования достигнута: определена осведомленность участников дорожного движения Республики Татарстан о способах профилактики конфликтов в дорожной среде.

Гипотеза исследования о том, что организация профилактики конфликтов способствует снижению агрессии и улучшению условий движения, нашла частичное подтверждение в выявленных закономерностях и обоснована теоретически. Для ее полной практической проверки необходима реализация предложенных рекомендаций (адаптация обучения водителей и сотрудников, внедрение тренингов, информационная кампания, система поддержки психологического здоровья сотрудников). Последующий мониторинг позволит оценить эффективность этих мер в снижении конфликтности и агрессивного поведения на дорогах.

Реализация предложенного комплекса корректирующих мер, основанного на результатах исследования и принципах конфликтологии, имеет значительный потенциал для снижения количества конфликтных и аварийных ситуаций на дорогах Республики Татарстан, способствуя повышению безопасности и комфорта всех участников дорожного движения.

Список литературы

1. Elvik R. Speed and road accidents: An evaluation of the Power Model // *Accident Analysis & Prevention*. 2023; №187: 421-429.
2. Ильин, Н. П. К вопросу об отнесении транспортного средства к источникам повышенной опасности / Н. П. Ильин // *Отечественная юриспруденция*. – 2017. – №6 (20).