

террористическим актам в транспортных системах. Также существует множество международных конвенций и протоколов, направленных на борьбу с терроризмом и требующих активного сотрудничества между государствами. К ним можно отнести Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов; Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов; Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства и др.

К основным документам СНГ относятся Модельный закон «О безопасности на транспорте», Стратегия обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении и др. [1].

Республика Беларусь обладает законодательными и организационными возможностями для совершенствования нормативно-правового регулирования в транспортной сфере. Однако существующие законы и нормы не обеспечивают достаточной системности и комплексного подхода к обеспечению безопасности транспортного комплекса. Создание единого законодательного акта о транспортной безопасности является необходимым шагом для укрепления безопасности транспортного комплекса в Республике Беларусь. Закон должен содержать:

– четкие определения ключевых понятий, таких как «транспортная безопасность», «незаконное вмешательство», «терроризм» и др.;

– комплексный подход: Регламентация всех аспектов транспортной безопасности, включая предупреждение и противодействие терроризму, защиту от кибератак, контроль за перевозками опасных грузов и др.;

– учет международного опыта, например, внедрение международных стандартов в области транспортной безопасности.

Создание единого законодательного акта о транспортной безопасности позволит повысить эффективность работы правоохранительных органов, укрепить международное сотрудничество и обеспечить безопасность граждан и грузов.

#### Список литературы

1 Беларусь приведет транспортную безопасность к единому знаменателю [Электронный ресурс] // Интернет-портал СНГ. – Режим доступа : <https://e-cis.info/news/567/106028/>. – Дата доступа : 08.09.2024.

2 Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h19800140>. – Дата доступа : 08.09.2024.

3 Правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности в Республике Беларусь / О. А. Яковенко [и др.] // Перспективы развития транспортного комплекса : сб. статей. – Минск, 2022. – С. 236–249.

УДК 304.9

## ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПассажиРОВ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

*К. С. НАРЗУЛЛАЕВ*

*Наманганский инженерно-строительный институт, Республика Узбекистан*

В настоящее время создание действенной системы безопасности на транспорте становится одной из приоритетных задач не только государственных органов, но и транспортных предприятий, вне зависимости от их организационно-правовой формы.

Обеспечение безопасности пассажиров в общественном транспорте связано с правонарушениями. Преступления, совершаемые на транспорте, подразделяются на виды, совершаемые на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном транспорте.

В дополнение к этому общественный транспорт из-за своей широкой доступности является потенциальным местом совершения террористических актов, применения бактериологического и биологического оружия, а также распространения листовок, направленных против существующего конституционного строя, т. е. становится самым удобным средством для совершения противоправных деяний.

Особенно влияют на безопасность общественного транспорта антисоциальное поведение и вандализм.

Антисоциальное поведение – это образ жизни, поведение или бездействие человека, нарушающие принятые в обществе нормы и правила поведения [1].

Вандализм – в криминологической зарубежной литературе рассматривается как противоправное агрессивное поведение [2].

Кроме того, безопасность общественного транспорта зависит от технического состояния самого транспортного средства, профессиональной подготовленности лица, управлявшего транспортным средством.

Анализ статистических данных демонстрирует, что основной проблемой безопасности общественного транспорта остаются дорожно-транспортные происшествия, совершенные всеми участниками – лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя, пассажира, пешехода и т. д. [3].

В таблице 1 приведены виды транспортных средств, которые являются причиной дорожно-транспортных происшествий в Республике Узбекистан [4].

Таблица 1 – Транспортные средства, являющиеся причиной дорожно-транспортных происшествий в Республике Узбекистан в 2022 году

Виды транспорта, вызвавшие дорожно-транспортные происшествия	Процент	Количество, ед.
1 Легковые автомобили	76,1	7370
2 Грузовые автомобили	9	1047
3 Мотоциклы	1,4	142
4 Автобусы	1,4	141
5 Скутеры	0,2	23
6 Гужевого транспорт	0,4	43
7 Велосипеды	11,5	1136

*Примечание* – Таблица составлена автором на основе информации, опубликованной в открытых источниках средств массовой информации.

Наибольшее количество аварий: 2010 ед., или 20,1 % – из-за несоблюдения скоростного режима; 2009 ед., или 20,1 % ДТП – из-за проблем с организацией дорожного движения. Следующее место занимает переход в месте, где пешеходный переход не обозначен (1380 ед. ДТП, или 13,8 %); наезд на пешехода, переходящего пешеходный переход (1150 ед. ДТП, или 11,5 %). Также неопытность водителя (912 ед., или 9,1 %), выезд на полосу встречного направления (792 ед., или 7,9 %); ДТП с участием велосипедистов (610 ед., или 6,1 %); оставление детей без присмотра (501 ед., или 5 %); игнорирование светового сигнала светофора и дорожных знаков (402 ед., или 4 %); вождение в нетрезвом виде (135 ед., или 1,4 %) и использование телефона во время вождения (100 ед., или 1 %) [5].

Как показывают исследования, в решении проблемы дорожно-транспортных происшествий ключевым фактором остается водитель транспортного средства.

Водитель постоянно получает большой объем информации об участниках дорожного движения, режиме движения, состоянии и параметрах дороги, условиях окружающей среды и наличии средств регулирования движения, состоянии транспортного средства. На основании этого водитель должен принимать решение [6].

Изложенные выше аргументы подтверждают, что обеспечение безопасности граждан на общественном транспорте имеет многофакторную основу и данная проблема также должна иметь многоаспектное решение.

Целесообразной считается профилактика правонарушений на общественном транспорте, которая должна вестись совместно органами прокуратуры, внутренних дел, национальной гвардии, безопасности и социальными службами страны на системной основе. Поддержание и укрепление правопорядка, выявление и устранение нарушений, а также устранение причин нарушений и условий, способствующих их возникновению, возможно при разработке и реализации системы организационных и других мер при участии этих правоохранительных органов.

Наряду с этим важную роль в обеспечении безопасности на транспорте могут играть технические средства: всевозможные датчики, реагирующие на присутствие взрывчатых и отравляющих веществ, а также детекторы металла.

Следует отметить, что пренебрежение установкой систем контроля и управления доступом, а также приборами, способными обнаружить несанкционированное проникновение приведет к нарушению прав и свобод человека в конечном итоге.

Успешно применяемые на практике современные системы безопасности обладают большими возможностями, позволяют не только осуществлять видеонаблюдение на транспорте, но и производить анализ поведения граждан, находящихся в зоне наблюдения, и при обнаружении факта нетипичного поведения подавать тревожный сигнал на пульт охраны правоохранительных органов.

Имея на вооружении современные автоматизированные комплексы, можно достаточно легко обеспечить надлежащую безопасность в транспортной сфере. Установка видеонаблюдения, к примеру, существенно снижает риск совершения преступлений на транспорте, а в случае возникновения опасности позволяет оперативно отреагировать и предотвратить противоправное действие [7].

В целом обеспечение безопасности граждан на общественном транспорте должно иметь комплексный характер: как правовых, с участием правоохранительных органов и общественных организаций, а также с широким применением современных технических средств и информационно коммуникационных технологий.

#### Список литературы

- 1 Асоциальность [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://rehabfamily.com/articles/assotsialnost/>. – Дата доступа : 04.09.2024.
- 2 Кайзер, Г. Криминология: Введение в основы / Г. Кайзер ; отв. ред.: К.Ф. Скворцов ; пер. с нем В. Д. Балакина. – М., 1979. – 223 с.
- 3 Narzullayev, K. S. Xavfsiz harakatni ta'minlashda transport vositasi haydovchisi omili // "Farg'ona vodiysida xavfsiz harakatlanishni tahminlash: muammo va yechimlar" mavzusida xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to'plami. 1-qism. NamMQI, 23-24-fevral, 2024-yil. – Namangan shahri. – 229–233 б.
- 4 За год в результате несчастных случаев в Узбекистане погибло 2356 человек [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://kun.uz/uz/news/2023/02/07/ozbekistonda-yth-sonini-bir-yilda-15-foizga-qisqartirish-rejalashtirilmogda>. – Дата доступа : 05.02.2024.
- 5 YTHlar soni yil davomida 43 foizga, o'lim – 24 foizga ko'paydi [Электронный ресурс]. <https://www.gazeta.uz/oz/2022/02/17/road-accidents/>. – Дата доступа : 04.02.2024 yil.
- 6 Haydovchilarni mexnat va dam olishini tashkil etishning huquqiy asoslari / K. S. Narzullayev [va boshqalar] // "Farg'ona vodiysida xavfsiz harakatlanishni tahminlash: muammo va yechimlar" mavzusida xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to'plami. 1-qism. NamMQI, 23-24-fevral, 2024-yil. – Namangan shahri. – 191–194 б.
- 7 Почему важна безопасность транспорта? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://videoglaz.ru/blog/bezopasnost-na-transporte>. – Дата доступа : 25.08.2024.

УДК 656.225

## АНАЛИЗ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

А. А. НАУМЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт играет важную роль в перевозочном процессе в Республике Беларусь, и объемы перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом увеличиваются с каждым годом. Для выполнения необходимых объемов перевозок, нужно обеспечивать безопасность движения [1].

Чтобы железнодорожный транспорт конкурировал с другими видами транспорта, необходимо минимизировать время нахождения вагонов на станции. Для этого нужно выбрать правильную технологию планирования и управления маневровой работой на железнодорожной станции [2].

В настоящее время на Белорусской железной дороге за обеспечение безопасности движения на станции отвечает дежурный по железнодорожной станции (отвечает за своевременное отправление, прибытие и проследование поездов, а также за безопасное выполнение маневровой работы на железнодорожной станции). Непосредственное руководство, а также планирование и управление маневровой работой осуществляет маневровый диспетчер. При этом и маневровый диспетчер, и дежурный по станции согласовывают свои действия с поездным диспетчером, который осуществляет оперативное руководство перевозочным процессом [3].