

ТЕРМИН «КОНФЛИКТ» В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

канд. техн. наук А.А. СУШКО
(Академия МВД Республики Беларусь, Минск)
д-р техн. наук, доц. А.Г. БАХАНОВИЧ
(Министерство образования Республики Беларусь, Минск)

Дано определение термина «конфликт» как социального взаимодействия в форме конкурентной борьбы на проезжей части в проблемной дорожно-транспортной ситуации между участниками дорожного движения. Установлены фазы возникновения и развития конфликта. Конфликтный участок на дороге начинается от точки возникновения проблемной ситуации до конфликтной точки, в которой происходит ДТП. На участке дороги между этими точками имеет место конкурентная борьба между участниками дорожного движения за одновременное нахождение на одном и том же участке проезжей части. На этом же участке между участниками конфликта последовательно происходит инцидент, а затем эскалация конфликта. На конфликтном участке имеет место межличностный конфликт между участниками дорожного движения как субъектами. Предложено понятие конфликта применительно к системе обеспечения безопасности дорожного движения закрепить в правовом поле.

Ключевые слова: *безопасность дорожного движения, конфликт, участник дорожного движения, правила дорожного движения.*

Введение. В дорожном движении вопрос единства терминологии особенно актуален по причине тесного переплетения правовых и технических аспектов.

Термин «конфликт» и словосочетания с ним применительно к дорожному движению требуют системного подхода, толкования и ранжирования в перечне применяемых понятий, поскольку удачные термины могут способствовать развитию науки, а неудачные – тормозить развитие научных знаний [1, с. 82].

Так, например, в постановлении¹ конфликтный участок определяется как «участок проезжей части, в пределах которого транспортный поток может разделяться на несколько направлений, пересекать пути движения других участников (дорожного) движения или в пределах которого изменяется ширина проезжей части». Подчеркнем, что здесь и далее под участниками дорожного движения понимаются только водители и пешеходы.

Иными словами, конфликтный участок – это:

- перекресток (поток транспортных средств (далее – ТС, может разделяться на несколько направлений);
- перекресток, пешеходный переход, велосипедный переезд (поток ТС может пересекать пути движения других участников дорожного движения);
- линейный участок дороги (Д), на котором изменяется ширина проезжей части (увеличение или уменьшение числа полос движения), что ведет к перестроению ТС из одной полосы в другую и слиянию (наложению) или пересечению их траекторий движения.

Отметим, что далее слияние (наложение) будем рассматривать как частный случай пересечения, когда угол между траекториями движения объектов стремится к нулю.

Поскольку «понятие – это элемент мышления, представляющий черты (признаки), общие ряду объектов» [2, с. 34], необходимо обратить внимание на отсутствие в понятии «конфликтный участок» в постановлении¹ такого объекта, как перекресток. В пределах перекрестка поток ТС может не только разделяться на несколько направлений¹, но и собираться из нескольких направлений.

Учитывая, что поток ТС, как и поток пешеходов, не может быть удовлетворительно описан математической моделью движения жидкости, следует очень избирательно применять к дорожному движению терминологию из гидравлики.

До конфликтного участка ТС и пешеходы движутся каждый по своей траектории как объекты, однако на ограниченном участке проезжей части (конфликтном участке) их траектории движения могут пересечься (траектории ТС пересекаются как между собой, так и с траекторией движения пешехода). Точка пересечения траекторий движения объектов в учебной дисциплине «Организация дорожного движения» (далее – ОДД) получила название «конфликтной». Точки конфликта в ОДД рассматриваются в рекомендациях² и [3].

¹ Постановление Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 05.12.2022 г. № 100 «Об утверждении и введении в действие строительных правил и признании утратившим силу технического кодекса установившейся практики». – URL: <https://e.expert.by/test/doc/336338?links=202906>

² Методические рекомендации по созданию организаций, уполномоченных в сфере ОДД от 13.11.2020 г. Распоряжение Минтранса РФ от 21.03.2022 № АК-74р.

Основная часть. Общепризнанным считается подход, в котором обеспечение безопасности дорожного движения (далее – БДД) анализируется в системе водитель–автомобиль–дорога–среда движения (ВАДС) [4]. Здесь необходимо указать, что водитель (далее – Чв) управляет не только автомобилем (А), воздействуя на его органы управления при движении по Д в определенной среде движения (далее – Сд), но и любым другим ТС, перечисленным и допущенным³ к участию в дорожном движении.

В общем случае система БДД может быть обозначена Чв–ТС–Д–Сд. Следует добавить, что автором под Д понимается термин³ [пп. 2.15, 2.55], в частности, геометрические параметры и конструкция ее проезжей части.

Под Сд понимается:

– погода, которую характеризуют такие метеорологические элементы, как состояния атмосферы и атмосферных процессов: температура, давление, влажность воздуха, ветер, облачность и осадки, туманы, грозы, продолжительность солнечного сияния, температура и состояние почвы, высота и состояние снежного покрова и другие аналогичные факторы;

– технические средства организации дорожного движения (далее – ТСОДД³ [п. 2.65]).

Модель Чв–ТС–Д–Сд адекватно описывает дорожно-транспортную ситуацию (далее – ДТС), в которой один водитель управляет ТС и движется по Д в определенной Сд. Больше на проезжей части Д водителей и пешеходов нет. Водитель, воспринимая изменяющуюся в ходе движения ДТС (Д, Сд и положение ТС относительно границ проезжей части), воздействует соответствующим образом на органы управления ТС. В свою очередь ТС воздействует колесами на Д, а Д – на колеса ТС и на водителя через подвеску и кузов ТС. Также через ТС (через ветровое стекло ТС) водитель визуально воспринимает Сд.

Для обеспечения БДД водитель может изменить положение ТС относительно границ проезжей части Д, но не может изменить положение ТС относительно Сд, в которой он движется.

Применительно к дорожному движению источником конфликта Чв–Сд является противоречие между требованиями к результату, который показывает водитель по результатам решения задач в определенной ДТС, и его психофизиологическими возможностями при восприятии Сд через ТС и Д. Особенно часто такие конфликты возникают при решении водителем задач в сложных ДТС: темное время суток; недостаточная видимость в направлении движения; осадки; ограниченная обзорность Д и иные аналогичные факторы. Фактически имеет место конфликт «человек–машина». Конфликты такого рода изучает инженерная психология.

При решении задач инженерной психологии ставится цель максимально возможного приближения машины, т.е. ТС, к водителю, т.е. Чв, путем учета его возможностей и в его приспособлении к ТС при реализации следующих сценариев: профессиональный отбор; обучение; тренировка. При этом речь идет о взаимной адаптации человека и техники. Многочисленная армия конструкторов работает над приспособлением ТС к водителю, у которого имеет место минимальный профессиональный уровень компетенций для управления им и участия в дорожном движении. В среде инженерных психологов существует обоснованное мнение, что только приспособление техники к человеку или, наоборот, человека к технике проблему конфликта «человек–машина» не решает [5; 6].

Отметим, что в конфликте Чв–ТС водитель при решении задачи обеспечения БДД в определенной ДТС может изменять последнюю путем воздействия на органы управления ТС. В ДТС ТС – это всего лишь инструмент, с помощью которого можно влиять на складывающуюся ситуацию, т.е. изменить положение ТС относительно границ проезжей части. Конфликт отсутствует, если в ДТС водитель может своевременно изменить положение ТС относительно границ проезжей части и расположить его вне точки конфликта. Конфликт заканчивается дорожно-транспортным происшествием (далее – ДТП³ [п. 2.18]), если в ДТС водитель не может своевременно изменить положение ТС и оно оказывается в точке конфликта.

В конфликте Чв–ТС имеет место конфликт «человек–машина (инструмент)»: сложный, энергонасыщенный, в меру эргономичный, но инструмент, как средство для перевозки пассажиров и грузов. Для обеспечения БДД в рассматриваемой ДТС водитель должен своевременно и определенным образом (вне точки конфликта) расположить ТС на ограниченном во времени участке проезжей части.

Модель Чв–ТС–Д–Сд удовлетворительно описывает механизм ДТП с участием одного ТС: опрокидывание на проезжей части Д; выезд за пределы проезжей части; столкновение с дорожным окружением с опрокидыванием или без такового.

При появлении на проезжей части второго человека, например, пешехода (Чп), его движение, по аналогии, может рассматриваться в системе Чп–Д–Сд. Но в какой-то момент времени Чп и Чв на ТС окажутся на ограниченном участке проезжей части, где их траектории движения могут пересечься. С этого момента система для обеспечения БДД будет включать в себя две подсистемы Чв–ТС–Д–Сд и Чп–Д–Сд, которые неминуемо

³ Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь. – Минск, 2024.

должны вступить во взаимодействие. Такое взаимодействие возможно при движении пешехода навстречу, попутно или в пересекаемом направлении относительно движущегося ТС на ограниченном участке проезжей части. С этого момента обеспечение БДД уже необходимо будет рассматривать в системе Чв–Чп–ТС–Д–Сд.

Аналогичная ДТС возникает при появлении на проезжей части второго ТС2 под управлением водителя Чв2. При этом ТС2 может двигаться навстречу, попутно или в пересекаемом направлении относительно движущегося первого ТС. Обеспечение БДД в этом случае следует рассматривать уже в системе Чв–ТС–(Чв2–ТС2)–Д–Сд.

Если на участке проезжей части одновременно будет n ТС, то система обеспечения БДД будет иметь вид: Чв–ТС–(Чви–ТСi)–Д–Сд, где $n \leq i \leq 2$.

Инженерный подход при обеспечении БДД сосредоточен на анализе точек конфликта, в которых пересекаются траектории движения объектов и в этих точках происходит столкновение, например, столкновение ТС между собой или столкновение ТС и пешехода. Субъекты, которые управляют ТС, и психология их поведения в ДТС не учитываются. Не принимается во внимание, что появление объектов в точке конфликта предопределено действиями субъектов конфликта – водителей ТС или водителя ТС и пешехода. При этом пешеход одновременно выступает и как объект, и как субъект конфликта.

Инженерный подход, в котором рассматривается метод конфликтных зон, согласно [7, с. 107–113; 8], позволяет учитывать некоторые психологические аспекты взаимодействия конфликтующих водителей.

В то же время, по мнению психологов⁴ [с. 5–6], дорожный конфликт – это динамический коммуникативный акт, являющийся конфронтационно взаимосвязанным поведением участников дорожного движения, который несет при этом угрозу их физического столкновения.

В психологии конфликт между субъектами рассматривается как активные взаимонаправленные действия каждой из сторон для реализации своих целей, окрашенные сильными эмоциональными переживаниями [9, с. 17]. В общем случае в психологии конфликт (лат. *conflictus* – столкнувшийся) рассматривается как наиболее острый способ разрешения противоречий в интересах, целях, взглядах, происходящих в процессе социального взаимодействия, заключающийся в противодействии участников этого взаимодействия и обычно сопровождающийся негативными эмоциями, выходящий за рамки правил и норм.

В конфликтологии – науке о конфликтах – изучаются социальные, внутриличностные, межличностные, внутригрупповые, межгрупповые, межклассовые, внутриорганизационные, межэтнические, педагогические и другие виды конфликтов. Так, например, межличностный конфликт – это ситуация, возникающая между разными людьми из-за противоречий их интересов, целей, способов поведения и др. Социальный конфликт – это открытое противоборство, столкновение двух и более субъектов и участников социального взаимодействия, причинами которого являются осознанные несовместимые потребности, интересы и ценности [9].

Объективные противоречивые ДТС, возникающие в дорожном движении, создают потенциальную возможность возникновения конфликтов, при этом она переходит в реальность только в сочетании с субъективными факторами участников дорожного движения. Одно из условий такого перехода – осознание объективной проблемной ситуации. В проблемной ДТС противоречие еще не осознано и нет конфликтных действий между участниками дорожного движения, однако ситуация содержит элементы будущего конфликта. К таким элементам следует отнести: проектное (конструктивное) исполнение Д; ТСОДД; действия или бездействие участников дорожного движения.

Для того чтобы конфликтная ситуация переросла в конфликт и началось конфликтное взаимодействие, необходимо наличие инцидента. Под инцидентом (лат. *incidens* – случающийся) в общем случае понимается стечение обстоятельств (совокупность нежелательных событий), являющихся поводом для конфликта. Инцидент – это действие или совокупность действий участников дорожного движения, провоцирующие резкое обострение противоречия и начало борьбы между ними. Инцидент демонстрирует участникам дорожного движения наличие проблемы в ДТС, которая осознается, но суть проблемы может быть им и неясна. В большинстве случаев один из участников дорожного движения занимает пассивную позицию, и конфликт, начавшийся с инцидента, им и заканчивается. Если имеет место нарастание остроты конфликтного взаимодействия между участниками дорожного движения, иными словами, имеет место эскалация, то такое развитие событий ведет к ДТП. Конфликт всегда развивается во времени и имеет свои динамические показатели. Нет эскалации – нет ДТП, хотя инцидент имел место.

В дорожном движении, под которым понимается⁵ [п. 2.17] движение пешеходов и (или) ТС по Д, в т.ч. стоянка и остановка в пределах Д, и связанные с ним общественные отношения, вопрос единства терминологии особенно актуален по причине тесного переплетения социальных и инженерно-технических аспектов.

⁴ Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: дис. ... канд. психол. наук: 19.00.05. – М., 2006. – С. 5–6.

⁵ Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь. – Минск, 2024.

По этой же причине нельзя поставить знак равенства между словосочетаниями «дорожный конфликт» и «конфликт в дорожном движении».

За термином всегда стоит предмет мысли, но не мысли вообще, а специальной мысли, ограниченной определенным полем [2, с. 34]. Это предопределяет необходимость четко разделить такие понятия, как «конфликт между ТС и ТС2» (конфликт между объектами), а также «конфликт между ТС и пешеходом» (конфликт между объектами, один из которых одновременно и субъект) как объектами, и понятия «конфликт между водителями ТС и ТС2» и «водителем ТС и пешеходом» как субъектами конфликта, участниками дорожного движения.

На правовом уровне в законодательстве термины «конфликт», «конфликтная точка» и «конфликтная зона» применительно к дорожному движению не определены.

Наличие общественных отношений в понятии «дорожное движение» требует закрепления термина «конфликт в дорожном движении» в правовом поле.

В терминологическом словаре отечественной правовой базы «Консультант плюс» нет термина «конфликт в дорожном движении», однако содержатся определения терминов, в которых используется слово «конфликт»: конфликтная ситуация (конфликт) в пункте пропуска⁶; конфликт интересов⁷ и др.

В правовом поле Российской Федерации содержатся определения ряда терминов, в состав которых также входит слово «конфликт»: межэтнический конфликт⁸; пограничный конфликт⁶; межнациональный конфликт⁹; межличностный конфликт¹⁰ и др.

Анализ перечисленных терминов, а также изложенное выше показывают совокупность признаков, которые вместе достаточны, а каждый необходим для того, чтобы выделить данный класс предметов, т.е. отличить эти предметы от других, применительно к термину «конфликт», который возникает в дорожном движении. Содержание понятия «конфликт» должно включать:

- социальное взаимодействие людей (участников дорожного движения) в определенной ДТС;
- наиболее острую фазу взаимодействия (инцидент), которая должна заканчиваться событием с негативными последствиями (ДТП) как минимум для одной из сторон конфликта;
- выход за рамки правил и норм (в сфере БДД, в частности¹¹) в период времени от возникновения конфликтной ситуации до события с негативными последствиями (ДТП).

Требование к содержанию понятия «конфликт в дорожном движении» будет неполным, если мы не рассмотрим еще одну точку зрения¹², согласно которой основа социального конфликта между людьми заложена на биологическом уровне. Суть биологической природы конфликта предопределена базовым генетическим программированием по воспроизводству потомства и заключается в необходимости вести для этого постоянную конкурентную борьбу за ограниченные ресурсы [7; 10]. Эта борьба является движущей силой всех видов конфликтов: социальных, внутриличностных, межличностных, внутригрупповых, межгрупповых, межклассовых, внутриорганизационных, межэтнических, педагогических.

Не является исключением и дорожное движение, в котором присутствуют в той или иной форме отдельные из перечисленных конфликтов, а конкурентная борьба ведется за ограниченные ресурсы. Очевидно, что ограниченным ресурсом в дорожном движении является участок проезжей части, а также ресурс времени на прибытие и нахождения на этом участке. Что касается конкурентной борьбы, то она должна вестись между участниками дорожного движения.

⁶ Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств от 13 апр. 2018 г. № 47-13 «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами-участниками СНГ в пограничной сфере» [Электронный ресурс] // Эталон Online. – URL: <https://etalonline.by/document/?regnum=n21800044>

⁷ Постановление Правления Национального банка Республики Беларусь от 30.10.2012 № 557 (ред. от 29.06.2022) «Об утверждении Инструкции об организации корпоративного управления банком, открытым акционерным обществом “Банк развития Республики Беларусь”, небанковской кредитно-финансовой организацией» [Электронный ресурс] // Законодательство стран СНГ. – URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=56001

⁸ Инструкция по составлению «Сведений о деятельности учреждения здравоохранения (медицинского формирования), принимавшего участие в ликвидации чрезвычайных ситуаций» (отчетная форма № 55 утв. Приказом М-ва здравоохранения Рос. Федерации от 31.12.98 № 393 «Об утверждении отчетной документации всероссийской службы медицины катастроф Минздрава России»).

⁹ Приказ ФАДН России от 28.02.2019 № 20 «Об утверждении методических рекомендаций о порядке реагирования на выявленные системой мониторинга конфликтные и предконфликтные ситуации в сфере межнациональных и межконфессиональных отношений в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях и заполнения электронных форм системы мониторинга».

¹⁰ ГОСТ Р 52495-2005 «Национальный стандарт Российской Федерации. Социальное обслуживание населения. Термины и определения» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 30.12.2005 № 532-ст) [Электронный ресурс] // Консультант-Плюс. Россия. – М., 2024.

¹¹ Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь. – Минск, 2024.

¹² Сенковский В. Биологическая природа человеческих конфликтов [Электронный ресурс] // Проза.ру. – 2020. – URL: <https://proza.ru/2020/07/27/75>

С учетом биологической природы социального конфликта содержание понятия «конфликт в дорожном движении» должно в себя включать:

- наличие проблемной ДТС;
- социальное взаимодействие в форме конкурентной борьбы между участниками дорожного движения в проблемной ДТС на проезжей части Д;
- инцидент (наиболее острая фаза конкурентной борьбы участников дорожного движения в проблемной ДТС за участок проезжей части);
- в случае эскалации конкурентная борьба, как правило, заканчивается ДТП;
- выход за рамки правил и норм (в сфере обеспечения БДД), в частности¹³).

Таким образом, в первом приближении под конфликтом в дорожном движении будем понимать социальное взаимодействие в форме конкурентной борьбы, содержащей инцидент и эскалацию в проблемной ДТС на проезжей части между участниками дорожного движения. При этом после инцидента эскалация конкурентной борьбы ведется с нарушением Правил дорожного движения и иных правил и норм в сфере обеспечения БДД за одновременное нахождение на одном и том же участке проезжей части, завершаясь ДТП.

Заключение. Под конфликтом в дорожном движении будем понимать социальное взаимодействие в форме конкурентной борьбы на проезжей части в проблемной ДТС между участниками дорожного движения, при этом после инцидента эскалация конкурентной борьбы ведется за одновременное нахождение на одном и том же участке проезжей части, с нарушением Правил дорожного движения и иных правил и норм в сфере обеспечения БДД, завершаясь ДТП.

Конфликтная зона – поле конфликтных точек на участке Д.

Конфликтный участок на Д начинается от точки возникновения проблемной ДТС до конфликтной точки, где происходит пересечение траекторий движения (столкновение) объектов – ДТП. На участке Д между этими точками имеет место конкурентная борьба между участниками дорожного движения за одновременное нахождение на одном и том же участке проезжей части. На этом же участке между участниками конфликта последовательно происходит инцидент, а затем эскалация конфликта. На конфликтном участке имеет место межличностный конфликт между участниками дорожного движения как субъектами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гринев-Гриневиц С.В., Сорокина Э.А., Скопюк Т.Г. Основы антропологической лингвистики (к лингвистическим основаниям эволюции мышления): учеб. пособие. – М.: Компания Спутник+, 2005. – 114 с.
2. Суперанская А.В., Подольская Н.В., Васильева Н.В. Общая терминология: Вопросы теории. – М.: Наука, 1989. – 246 с.
3. Клиновштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения: учеб. для вузов. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2001. – 247 с.
4. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1983. – 250 с.
5. Покровский А.Н., Ивахненко А.М., Неретин А.А. Управление системами «человек-машина»: учеб. пособие. – М.: МАДИ, 2013. – 192 с.
6. Душков Б.А. Основы инженерной психологии: учеб. пособие. – Омск: Ом. гос. техн. ун-т, 2015. – 83 с.
7. Капский Д.В., Рябчинский А.И. Метод конфликтных зон прогнозирования аварийности: разработка и совершенствование // Вестн. МАДИ. – 2016. – Вып. 1(44). – С. 107–113.
8. Капский Д.В., Шуть В.Н., Пегин П.А. Графовая модель конфликтного взаимодействия ТС на различных перекрестках // Наука и техника. – 2018. – Т. 17, № 3. – С. 246–254. DOI: 10.21122/2227-1031-2018-17-3-246-254
9. Зеленков М.Ю. Социальная конфликтология (базовый курс). – М.: Юрид. ин-т МИИТа, 2011. – С. 17.
10. Капский Д.В., Рябчинский А.И. Совершенствование метода прогнозирования аварийности по конфликтным ситуациям // Вестн. Моск. автомобил.-дорож. гос. техн. ун-та (МАДИ). – 2016. – № 2(45). – С. 94–103.

REFERENCES

1. Grinev-Grinevich, S.V., Sorokina, E.A. & Skopyuk, T.G. (2005). *Osnovy antropolingvistiki (k lingvisticheskim osnovaniyam evolyutsii myshleniya): ucheb. posobie*. Moscow: Kompaniya Sputnik+. (In Russ.)
2. Superanskaya, A.V., Podol'skaya, N.V. & Vasil'eva, N.V. (1989). *Obshchaya terminologiya: Voprosy teorii*. Moscow: Nauka. (In Russ.)
3. Klinkovshtein, G.I. & Afanas'ev, M.B. (2001). *Organizatsiya dorozhnogo dvizheniya: uchebnik dlya vuzov*. Moscow: Transport. (In Russ.)
4. Luk'yanov, V.V. (1983). *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya*. Moscow: Transport. (In Russ.)
5. Pokrovskii, A.N., Ivakhnenko, A.M. & Neretin, A.A. (2013). *Upravlenie sistemami «chelovek-mashina»: uchebnoe posobie*. Moscow: MADI. (In Russ.)
6. Dushkov, B.A. (2015). *Osnovy inzhenernoi psikhologii: uchebnoe posobie*. Omsk: Omskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet.

¹³ Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. Беларусь. – Минск, 2024.

7. Kapskii, D.V. & Ryabchinskii, A.I. (2016). Metod konfliktnykh zon prognozirovaniya avariinosti: razrabotka i sovershenstvovanie [Forecasting Method Conflict Zones Road Accident: Development and Improvement]. *Vestnik MADI*, 1(44), 107–113. (In Russ., abstr. in Engl.)
8. Kapskii, D.V., Shut', V.N. & Pegin, P.A. Grafovaya model' konfliktnogo vzaimodeistviya TS na razlichnykh perekrestkakh [Graph Model of Vehicle Conflict Interaction at Various Crossroads]. *Nauka i tekhnika [Science and Technique]*, 17(3), 246–254. DOI: 10.21122/2227-1031-2018-17-3-246-254 (In Russ., abstr. in Engl.)
9. Zelenkov, M.Yu. (2011). *Sotsial'naya konfliktologiya (bazovyi kurs)*. Moscow: Yuridicheskii institut MIITa. (In Russ.)
10. Kapskii, D.V. & Ryabchinskii, A.I. (2016). Sovershenstvovanie metoda prognozirovaniya avariinosti po konfliktnym situatsiyam. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI)*, 2(45), 94–103. (In Russ.)

Поступила 01.07.2024

THE TERM “CONFLICT” IN THE ROAD SAFETY SYSTEM

A. SUSHKO

(Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus, Minsk)

A. BAKHANOVICH

(Ministry of Education of the Republic of Belarus, Minsk)

The term “conflict” is defined as social interaction in the form of competitive struggle on the roadway in a problematic road traffic situation between road users. The phases of the emergence and development of the conflict are established. The conflict section on the road begins from the point of emergence of the problematic situation to the conflict point at which the accident occurs. On the road section between these points, there is a competitive struggle between road users for simultaneous presence on the same section of the roadway. On the same section, an incident occurs between the conflict participants, and then the conflict escalates. In the conflict area there is an interpersonal conflict between road users as subjects. It is proposed to enshrine the concept of conflict in the legal field in relation to the road safety system.

Keywords: road safety, conflict, road user, traffic rules.