

ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В.К. МОСКВИЧ, К.В. КОНОВАЛОВ

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: moskvich@kubstu.ru*

В данной статье рассматривается комплекс проблем в области безопасности дорожного движения (БДД) в России. Значительное внимание уделяется анализу основных современных причин аварийности на дорогах. На основе изучения проблем БДД установлено, что необходимо объединение усилий и координация действий органов административной, законодательной и правоохранительной власти, органов здравоохранения, средств массовой информации, научных и общественных организаций. Авторами предложены пути повышения государственной БДД.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, дороги, автомобильный транспорт, перевозка.

Проблема безопасности дорожного движения является актуальной, и это не только социально-экономическая проблема, но и политическая.

В России БДД регулируется правовыми и правительственными актами (14 законов, 9 указов Президента и 35 постановлений Правительства)[1,2].

В Федеральном законе N 196 от 10 декабря 1995 года «О безопасности дорожного движения» сформулированы основные принципы обеспечения БДД и в том числе:

- приоритет жизни и здоровья участников движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение БДД над ответственностью участников движения.

К сожалению, эти принципы соблюдаются не в полной мере, а ответственность за БДД прежде всего возлагается на водителей, но не на институты государства. Проблемы БДД – национальное бедствие, представляющее угрозу национальной и общественной безопасности, наряду с терроризмом и наркоманией [4].

Институты государственной власти объясняют причины кризиса либо недостаточностью ресурсов, либо недостаточностью полномочий. Следовательно, нарушается необходимый баланс ответственности государственных институтов и их бюджетных возможностей и полномочий.

Однако, по закону федеральные органы исполнительной власти по соглашению с органами исполнительной власти субъектов РФ, могут им передавать часть своих полномочий с ресурсами для обеспечения БДД и никто не снимает ответственности с региональных органов власти за БДД. Поэтому требуется объединение усилий и координация действий органов административной, законодательной и правоохранительной власти, органов здравоохранения, средств массовой информации, научных и общественных организаций, для выявления региональных проблем и решения задач повышающих БДД. С этой целью на Правительственном уровне образована в апреле 2006 г. координационная Правительственная комиссия по обеспечению БДД, возглавляемая заместителем Председателя Правительства РФ.

К проблемам БДД относится также, сверхлиберальное административное законодательство и либерализм судов, несовершенство правового механизма в сфере принуждения исполнения наказания, а это является основной причиной безопасности на дорогах. Кроме этого, проблемой является низкая оперативность медицинской помощи. Кстати, по статистике ГИБДД в ДТП людей погибает меньше, чем по статистике Минздравсоцразвития, так как каждый умерший через неделю после аварии и далее, не читается погибшим в ДТП.

Кроме того, наблюдается возрастание количества ДТП вследствие сознательного нарушения водителями и пешеходами Правил дорожного движения из-за очень низкой культуры поведения и безответственности их на дороге[3,4].

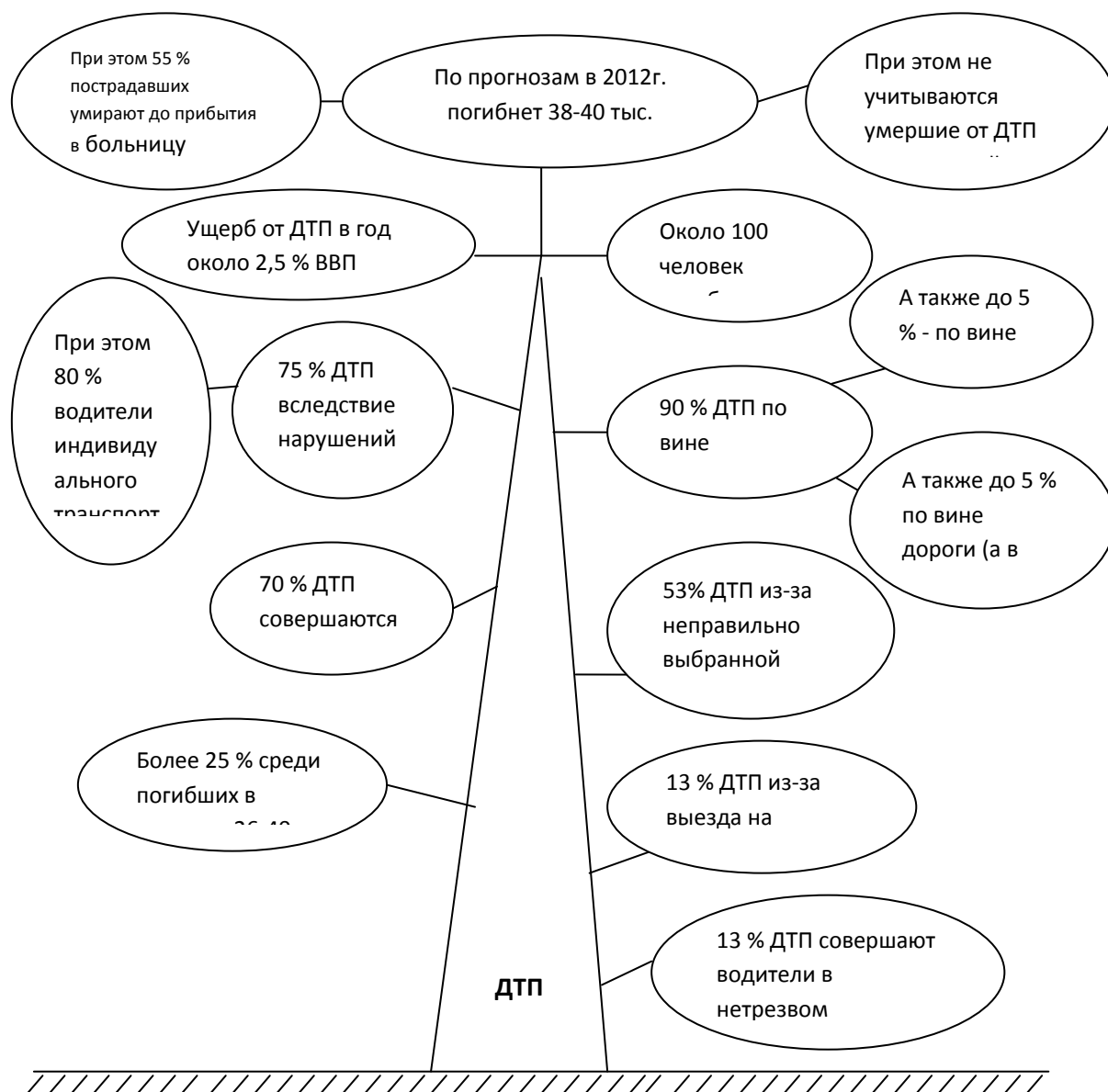


Рис.1. Дерево последствий и почва ДТП

Средние статистические данные по России можно представить в виде дерева последствий и почвы ДТП (рис.1). Это итоги ДТП, приоритетные факторы для принятия первоочередных мер, а также почва безответственности государственных институтов, человеческого и технического факторов[4]:

1. Безответственность государственных институтов: несовершенство законодательства и действующих требований, недофинансирование.

2. Безответственность человеческого фактора: некомпетентность, закононепослушание, малограмотность, низкое самосознание, низкая культура поведения, коррупция.

3. Безответственность технического фактора: несоответствие улично-дорожной сети и организации дорожного движения, несовершенство и несоответствие требованиям транспортным средствам.

Основные современные причины аварийности на дорогах:

- стабильное повышение мобильности населения;
- снижение объема перевозок общественным транспортом и увеличение объемов перевозок личным транспортом;
- противоречие между ростом количества автомобилей и пропускной способностью улично-дорожной сети (не соответствие габаритов проезжей части и отсутствие организованной парковки автотранспорта).

При этом повышается опасность дорожного движения, увеличиваются затраты, снижается экологическая безопасность, возрастает расход топлива, увеличивается количество ДТП.

Известны случаи, когда улучшение состояния дороги повышает количество ДТП. Можно также констатировать парадокс: в городе практически невозможно ездить строго соблюдая правила дорожного движения из-за несоответствия улично-дорожной сети, требованиям пропускной способности [5,6]. Парадоксально, но отдельные нарушения ПДД позволяют увеличить пропускную способность, уменьшить заторы, но при этом повышается риск ДТП.

Следует напомнить, что за надежность водителей и пешеходов несут ответственность по закону государственные институты всех уровней: Законодатели и Правительство РФ, законодатели и администрация субъекта РФ, органы местного самоуправления. Кроме того, они также несут ответственность за дорожную инфраструктуру и организацию дорожного движения, которые сегодня не соответствуют уровню автомобилизации.

По словам главного инспектора ГИБДД РФ, региональные власти имея ресурсы не обременяют себя полномочиями по организации движения, уклоняются от ответственности за состояние БДД и организации дорожного движения. А ГИБДД мало, что может сделать для организации дорожного движения при наличии полномочий инспектировать безопасность движения и при отсутствии ресурсов.

Все вышеизложенные проблемы БДД требуют незамедлительного решения, с учетом целевого взаимодействия органов законодательной и исполнительной власти, государственных структур, общественности, предприятий различных форм собственности и всех заинтересованных слоев общества.

Таким образом, можно сформулировать основные пути повышения безопасности дорожного движения:

- Государственные институты должны нести ответственность за аварийность на дорогах, считая приоритетом жизнь и здоровье участников движения, а не хозяйственную деятельность. Для этого необходимо обеспечить участникам движения:

- надежность водителя и транспортных средств;
- безопасные условия движения на улично-дорожной сети (состояние дорог и организация движения, организованная рациональная парковка автотранспорта);
- надежный надзор, своевременное принятие мер и помощь ГИБДД;
- оперативную и экстренную медицинскую помощь;
- оперативную информацию и мобильную связь.

Решение проблемы БДД находится также в сфере совершенствования законодательства, разграничения полномочий и ресурсов, повышения ответственности и требовательности к должностным лицам на федеральном, региональном и муниципальных уровнях, а также в сфере материального обеспечения и взаимодействия всех уровней власти, общественных организаций, предприятий и участников движения[1,7].

- Статистика должна знать все. Учитывая, что по статистике ГИБДД пострадавший в ДТП, но умерший от ДТП после 30 дней и далее не считается пострадавшим в ДТП, необходимо вести учет не только погибших и раненных в ДТП, но и тех, кто умер от ранения в ДТП в последующем времени.

Таблица 1 – Уровни и характеристики ответственности участников дорожного движения за безопасность

№	Уровень ответственности	Ответственные лица	Характеристики уровней ответственности
1.	Государство	Руководители органов, предприятий, организаций и учреждений	<ul style="list-style-type: none"> • законодательные органы • правительственные органы • исполнительные, региональные и муниципальные органы • автотранспортные предприятия • заказчики и подрядчики работ по улично-дорожной сети • госинспекция БДД • госавтодорожный надзор • средства массовой информации • образовательные учреждения • медицинские учреждения • социальные учреждения
		Руководители общественных организаций	<ul style="list-style-type: none"> • политические партии и общества
2.	Участники движения	Водители	<ul style="list-style-type: none"> • транспорт юридических лиц • индивидуальный транспорт • различные возрастные группы и пол • рецидивисты-нарушители
		Пешеходы и пассажиры	<ul style="list-style-type: none"> • различные возрастные группы и пол

Государство и общество должны знать достоверную информацию о том, что происходит и нести за это общую и персональную ответственность.

- Требуется обеспечить высокий уровень человеческого сознания в ответственности участников дорожного движения и чиновников государства на местном, региональном и федеральном уровне (таблица 1).

- Менее затратным, но более эффективным по вкладу в уменьшение количества ДТП является человеческий фактор: законопослушность,

ответственность за исполнение своих обязанностей и культура поведения.

В частности, ничто не ценится так дорого и не обходится так дешево, как вежливость. На дороге должны строго соблюдаться принципы «пропусти – уступи», так как «взаимное уважение на дороге – закон безопасности».

Человеческий фактор требует воспитания каждого ответственного за БДД путем эффективного обучения, контроля его поведения и принятия требуемых мер, с учетом персональной ответственности за исполнение им своих обязанностей.

- Безусловно важное значение имеет качество подготовки водителей.

Однако, качество водителя надо повышать с качества преподавателей и инструкторов, а также переносить акценты с общей теории на практическую подготовку первой необходимости по устройству автомобиля, медицинской помощи и Правилам дорожного движения.

В настоящее время, отсутствует понятие повышения квалификации водителей, так как это рабочая профессия. По статистике чаще совершают ДТП малоопытные и многоопытные водители индивидуальных транспортных средств. Кстати в авиации и на железной дороге существуют психологические службы, но отсутствует оценка профессиональной пригодности кандидатов в водители, преподавателей и инструкторов (транспортная психологическая диагностика с учетом психологических особенностей человека). С учетом психофизиологии, возраста и пола кандидата в водители необходим дифференцированный, индивидуальный подход к обучению по времени и содержанию, требуется внедрение активных и инновационных форм и методов обучения (зрелищные и ситуационные подходы, информационные технологии и т.п.).

При обучении кандидатов в водители, а также через средства массовой информации необходимо воспитывать у участников дорожного движения культурное и законопослушное поведение, негативное отношение к правонарушениям, самосознание, самооценку и самокритику.

- Для повышения БДД требуется мобильная медицина, мобильная техническая помощь и мобильная информационная связь[2].

Пострадавшим в ДТП необходима экстренная помощь, современные средства связи и эвакуации, т.е. нужна система позиционирования и передачи информации о ДТП и заторах, о вариантах объезда и, в первую очередь, для машин «Скорой помощи» [7].

Имеется также потребность в создании системы наркологических постов.

- Неоценима роль ГИБДД, где знают все о БДД, но не все могут сделать: во-первых нет ресурсов, а во вторых их функции – надзор за безопасностью движения (запросить, предписать и т.п.).

БДД зависит от профилактики ДТП, своевременного контроля и пресечения нарушений. Это одна из основных задач ГИБДД, но эту деятельность необходимо стимулировать материально из государственного кармана.

Однако, требуется не только это. Необходимо проявлять инициативу, внедрять инновации, как это делают, например, в ГАИ МВД Украины:

- строго регламентируют маршруты патрулирования ДПС с учетом очагов аварийности, заторов, нарушений правил дорожного движения и парковки, угонов и т.п.;

- широко информируют о телефоне доверия для сообщений о нарушениях на дорогах;

- увеличивают количество полос движения (пропускную способность) за счет их сужения;

- наносят желтую линию по периметру перекрестка, которую запрещено пересекать в случае образования затора;

- и т.п.

Инспекторам ГИБДД известны очаги нарушений Правил дорожного движения на улично-дорожной сети городов, но у них не хватает ресурсов для наказания нарушителей, а фото или видеофиксирование таких фактов может существенно повысить БДД в городах где совершается до 70 % ДТП.

- Особое внимание необходимо уделить разработке среднесрочных региональных и местных Программ обеспечения безопасности дорожного движения. Они должны быть программно-целевыми, комплексными и скоординированными. На основе Программ должны разрабатываться конкретные Планы мероприятий, с учетом научного обоснования, целевого и адресного финансирования, приоритетных мероприятий по повышению БДД.

Таким образом, в заключение следует отметить, что ДТП не стихийное бедствие. ДТП – результат поведения людей, и не только участников движения, а аварийность на дорогах отражается не только на экономике, но и в целом на безопасности государства. К сожалению, иногда принимаются субъективные решения и не координируются действия ответственных лиц. Необходимо повысить роль и эффективность работы региональных комиссий по обеспечению БДД.

ЛИТЕРАТУРА

1. Влияние экономического развития города на изменение интенсивности и структуры транспортных потоков (на примере дороги «западный обход» в г. Краснодаре) Корневский В.В., Коновалова Т.В. Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки . 2016. № 12. С. 231-234

2. "Конвенция о дорожном движении" (с изм. от 28.09.2004) (вместе с "Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов") (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. и доп. от 03.03.1992)

3. Методика оценки эффективности инвестиционных программ развития дорожного комплекса региона. Домбровский А.Н., Коновалова Т.В., Москвич В.К. Вестник Саратовского государственного технического университета. 2013. Т. 3. № 1 (72). С. 263-268.

4. Повышение профессиональной подготовки - требование времени. Дараган К.А., Коновалов К.В. В сборнике: Проблемы качества и эксплуатации автотранспортных средств: Организация автомобильных перевозок и безопасность дорожного движения Материалы XI Международной заочной научно-технической конференции. 2016. С. 83-91.

5. Пути повышения эффективности системы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 431-441.

6. Транспортная инфраструктура. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Краснодар, 2013.

7. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.07.2016)

REFERENCES

1. The impact of economic development on the change in the intensity and structure of traffic flows (for example of the road "Western bypass" in Krasnodar) Korenevsky, V. V., Konovalova T. V., Humanitarian, socio-economic and social Sciences . 2016. № 12. P. 231-234

2. "Convention on road traffic" (Rev. from 28.09.2004) (together with the "Technical conditions concerning motor vehicles and trailers") (done at Vienna, 08.11.1968) (Rev. and extra from 03.03.1992)

3. The technique of an estimation of efficiency of investment programs for development of road sector of the region. Dombrovsky, A. N., Konovalova T. V. and Moskvich V. K. Bulletin of the Saratov state technical University. 2013. Vol. 3. № 1 (72). S. 263 to 268.

4. Professional development - a requirement of time. Daragan, K. A., Konovalov K. V. In the collection: Problems of quality and maintenance of vehicles: the Organization of automobile transportations and road safety proceedings of the XI International correspondence scientific-technical conference. 2016. S. 83-91.

5. Ways to improve the effectiveness of the system of traffic safety in road transport. Konovalova T. V., Nadiryanyan S. L. Scientific works of the Kuban state technological University. 2015. № 4. P. 431-441.

6. Transport infrastructure. Konovalova T. V., Kotenkova I. N. Krasnodar, 2013.

7. Federal law of 10.12.1995 N 196-FZ (ed. from 03.07.2016) "About safety of traffic" (Rev. and EXT., joined. in force 15.07.2016)

PROBLEMS AND WAYS TO IMPROVE THE STATE OF ROAD SAFETY

V.K. MOSKVICH, K.V. KONOVALOV

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: moskvich@kubstu.ru*

This article examines the complex of problems in the field of road safety (road safety) in Russia. Considerable attention is paid to the analysis of the major modern causes of accidents on the roads. Based on the study of traffic safety, found that requires joint efforts and coordination of the administrative, legislative and law enforcement authorities, health authorities, media, scientific and public organizations. The authors propose ways to improve public safety.

Key words: traffic, road safety, roads, road transport, transportation.