

УДК 656.0

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

PROBLEMS OF SECURING ROAD TRAFFIC SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Изыумский А.А.

Кубанский государственный
технологический университет

Коток В.С.

Кубанский государственный
технологический университет

Мотренко Я.А.

Кубанский государственный
технологический университет
kopidd@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения. Представлены основные направления по предотвращению смертности на дорогах нашей страны. Даны рекомендации по изменению общественного мнения в сторону повышения ответственности участников дорожного движения и широкого освещения вопросов безопасности дорожного движения в средствах массовой информации.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, аварийность, транспортная система, демография, общество.

Izyumsky A.A.

Kuban state technological university

Kotok V.S.

Kuban state technological university

Motrenko Y.A.

Kuban state technological university
kopidd@mail.ru

Annotation. The article deals with the regulatory and legal framework in the field of road safety. The main directions for the prevention of mortality on the roads of our country are presented. Recommendations are given to change public opinion in the direction of increasing the responsibility of road users and broad coverage of road safety in the mass media.

Keywords: road safety, accident rate, transport system, demography, society.

Решение демографических, экономических и социальных проблем, повышения качества жизни невозможно без решения проблем в области безопасности дорожного движения.

Аварийность на автомобильном транспорте это существенный экономический и моральный ущерб, как отдельным гражданам, так и обществу в целом.

Анализ статистических данных свидетельствует, что ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения около 300–350 тыс. человек [1].

В настоящее время Российская Федерация отстает от лучших стандартов безопасности дорожного движения в разы. Транспортные риски у нас настолько высоки, что Россия входит в десятку стран с высоким уровнем транспортных рисков, на которую приходится более половины от общего числа смертей на дорогах мира.

Одной из главных причин сложившейся ситуации являлась слабое внедрения зарубежного опыта обеспечения безопасности дорожного движения в отечественную практику. В последние годы наметились позитивные сдвиги в данном направлении.

По инициативе Российской Федерации в Организации Объединенных Наций был одобрен ряд соответствующих резолюций, одна из которых – «Повышение безопасности дорожного движения в мире».

Правительством была принята программа о провозглашении «2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях». Результатом данной программы стала частичная стабилизация и последующее некоторое сокращение прогнозируемого уровня смертности и травматизма в результате ДТП к 2020 году [2].

В качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации приняты документы обеспечивающие безопасности дорожного движения на транспорте.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, числа пострадавших и погибших в них людей также обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [3].

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей до уровня развитых стран мира, было принято решение о необходимости продолжения системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. В связи с чем, в 2013 году вступила в силу Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [4].

С учетом обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы, в ней были скорректированы и сформулированы приоритетные мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, обоснованно и системно воздействующих на причины аварийности.

Целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 процентов по сравнению с 2010 годом. Однако первый этап программы завершился в 2015 году, и заявленные мероприятия не выполнены или выполнено частично.

Первый этап реализован в виде мероприятий представленный на рисунке 1.

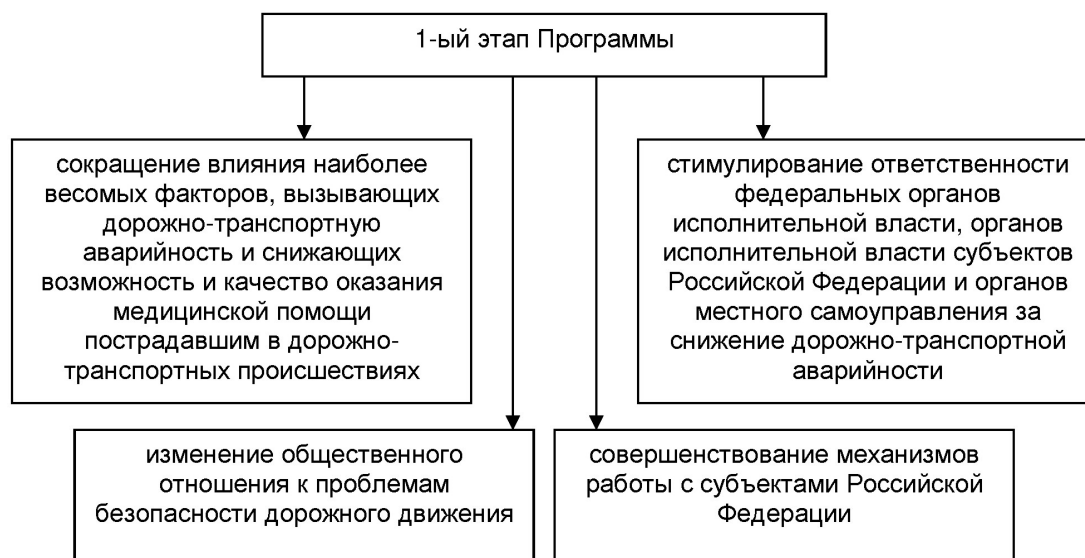


Рисунок 1 – Мероприятия реализованные в рамках 1-го этапа Программы

Правительство пошло по пути быстрых и простых решений, направленных на ужесточении санкций за те или иные правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения. Это привело лишь к локальным и незначительным улучшениям, в целом вызвав негативное отношение к проводимой политике.

Ужесточилась административная ответственность, в первый полугодовой период времени отмечалось снижение числа нарушений правил дорожного движения и количества ДТП; однако в последующем наступало постепенное привыкание участников дорожного движения к новым санкциям и все возвращалось на круги своя [5].

Ужесточение привело к излишней агрессии среди участников дорожного движения. Поэтому специалисты предлагают начинать с изменения общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения.

Опыт стран Западной Европы, подсказывает нам, что начинать надо с борьбы с тремя «D»: Dangerous, Drunk and Drugged Driving. На первом месте подразумевается «Dangerous Driving» (опасное вождение), поскольку именно опасное поведение води-

телей становится причиной большинства дорожно-транспортных происшествий. Помимо «правила трех D» в развитых странах существует множество правил и инструкций, которые нам стоит перенимать.

Давно ожидаемо обществом – это равенство всех участников движения. Видна необходимость внесения законодательных поправок о единообразном применении Правил дорожного движения. Законодательство в этом плане пока неизменно и остается на своих позициях, что ставит под сомнение всю ФЦП-2020.

Изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения, возможно только с активным развитием гражданского контроля в сфере безопасности дорожного движения [6].

Положительные подвижки в этом направлении за последние годы наметились. Во многих субъектах страны активно работают такие проекты как «Гражданский патруль», «Народный инспектор» [7]. Минусом является отсутствие правоприменительной практики в сфере работы этих организаций.

Необходимо формировать правосознание, транспортную дисциплину и культуру участников дорожного движения» [8]. Взаимное уважение участников движения на дороге, воспитание дорожной грамотности, социальная реклама в средствах массовой информации., внедрение рейтинговых телевизионных программ, ориентированных на формирование положительной модели поведения участников дорожного движения, должны отложить в сознании общества необходимость соблюдения правил и норм поведения на дороге.

Подводя итог вышеперечисленному, можно наметить основные пути повышения безопасности дорожного движения, представленные на рисунке 2.



Рисунок 2 – Основные пути повышения безопасности дорожного

Повсеместная работа с населением по разъяснению политики государства в области обеспечения безопасности дорожного движения должна стать приоритетной задачей государственных органов.

Литература:

1. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – URL : <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 04 марта 2015 г.).
2. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире : Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей /A/RES/64/255.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р) // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 50. – Ст. 5977. – № 52 (Ч. 2).

4. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. постановления Правительства РФ от 6 ноября 2014 г. № 1167) // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 41. – Ст. 5183.

5. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. – 2014. – № 5. – С. 8–17.

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 08.03.2015 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (Ч. 1). – Ст. 1.

7. Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.) (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 4. – Ст. 445.

8. Из выступления председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева на встрече с экспертами по вопросам повышения безопасности дорожного движения. – URL : <http://echo.msk.ru/blog/echomsk/1042038-echo/> (дата обращения: 11.03.2015 г.).

References:

1. Official site of the State traffic inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. – URL : <http://www.gibdd.ru> (date of the address: On March 04, 2015).

2. Increase in traffic safety around the world: The resolution adopted by the General Assembly / A/RES/64/255.

3. The transport strategy of the Russian Federation until 2030: The order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-r (in an edition of the order of the Government of the Russian Federation of June 11, 2014 No. 1032-r) // the Collection of the legislation of the Russian Federation. – 2008. – No. 50. – Art. 5977. – No. 52 (P. 2).

4. About the federal target program «Increase in traffic safety in 2013–2020» : The resolution of the Government of the Russian Federation of October 3, 2013 No. 864 (in an edition of the resolution of the Government of the Russian Federation of November 6, 2014 No. 1167) // the Collection of the legislation of the Russian Federation. – 2013. – No. 41. – Art. 5183.

5. Rossinsky B.V. Administrative punishments in the sphere of traffic and accident rate on the motor transport // Administrative law and process. – 2014. – No. 5. – P. 8–17.

6. The Russian Federation Code of Administrative Offences of December 30, 2001 No. 195-FZ (an edition from 3/8/2015) // the Collection of the legislation of the Russian Federation. – 2002. – No. 1 (P.1). – Art. 1.

7. The constitution of the Russian Federation (it is accepted on national vote on December 12, 1993) (taking into account the amendments made by laws of the Russian Federation on amendments to the Constitution of the Russian Federation of December 30, 2008 No. 6-FKZ of December 30, 2008 No. 7-FKZ, of February 5, 2014 No. 2-FKZ, of July 21, 2014 No. 11-FKZ) // the Russian Federation Code. – 2009. – No. 4. – Art. 445.

8. From a speech of the Russian Prime Minister Dmitry Anatolyevich of Medvedev at a meeting with experts in increase in safety of traffic. – URL : <http://echo.msk.ru/blog/echomsk/1042038-echo/> (date of the address: 3/11/2015).