

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО. СРАВНИТЕЛЬНОЕ ПРАВОВЕДЕНИЕ

УДК 342.9

С. 156—163

СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРИМЕРЕ КИТАЯ И ЯПОНИИ

Дунаева О. Н.

Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)
E-mail: dunaevaon@gmail.com

Полякова С. В.

Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

Актуальность обеспечения безопасности участников дорожного движения бесспорна, и вызывает тревогу всего мирового сообщества, в том числе и в России. Значительный вклад в развитие данного научного направления вносит деятельность профессора В. И. Майорова. На основе его аналитических исследований зарубежного опыта, можно утверждать, что высокий уровень эффективности обеспечения безопасности в сфере дорожного движения следует искать в ключевых факторах: 1) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 2) своевременное изменение законодательной основы в данной области в соответствии с изменяющимися условиям развития страны; 3) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 4) своевременное совершенствование дорожной инфраструктуры; 5) применение инновационных систем управления БДД; 6) профилактическая работа по вовлеченности всего населения страны в соблюдение правил дорожного движения и поддержание безопасности.

Ключевые слова: государственная политика, государственное управление, зарубежный опыт, эффективность, безопасность участников дорожного движения, деятельность дорожной полиции.

MODERN INTERNATIONAL TRENDS FOR MAKING ROAD SAFETY AND THEIR IMPLEMENTATION ON THE EXAMPLE OF CHINA AND JAPAN

Dunaeva O. N.

South Ural State University (national research university)
E-mail: dunaevaon@gmail.com

Polyakova S. V.

South Ural State University (national research university)
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

The relevance of ensuring the safety of road users is undeniable, and is alarming for the entire world community, including in Russia. A significant contribution to the development of this scientific direction is made by the activities of Professor Vladimir Mayorov. Based on his analytical studies of foreign experience, it can be argued that a high level of road safety effectiveness should be sought in key factors: 1) the program-oriented nature of state policy in this area; 2) timely change of the legislative framework in this area in accordance with the changing conditions

of the country's development; 3) the program-targeted nature of state policy in this area; 4) timely improvement of road infrastructure; 5) the use of innovative traffic safety management systems; 6) preventive work on the involvement of the entire population of the country in compliance with traffic rules and maintaining safety.

Keywords: state policy, public administration, foreign experience, efficiency, safety of road users, traffic police.

Введение

Отечественная административно-правовая наука отмечает 65-летний юбилей доктора юридических наук, профессора, генерал-майора (в отставке) Владимира Ивановича Майорова.

Быть настоящим человеком, сложная задача во все времена, достижение этой цели удается немногим и их имена записаны не только на страницах истории, но и в сердцах людей. Владимир Иванович Майоров — именно такой Человек, встреча с которым заставляет по-новому оценить истинную суть жизни, масштаб личности, достойную реализацию талантов и дарований. В научном мире Владимир Иванович смог создать свою школу, мотивировать к глубоким исследованиям, и воспитать целую плеяду, теперь уже признанных ученых и практиков. В свою очередь, Владимир Иванович всегда с благодарностью вспоминает о своих «учителях», с которыми он поддерживает до сих пор добросердечные отношения, а также плодотворные научно-исследовательские связи с известными учеными отечественных административных школ, что также характеризует его как личность.

В избранном направлении научных изысканий Владимир Иванович, как человек разносторонних знаний, стратегического мышления, богатого управленческого и практического опыта, смог определить три «краеугольных камня», а более точно три подсистемы в сфере управления обеспечением безопасности дорожного движения, что разработано в его докторской диссертации «Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения». В последующих научных исследованиях сделан акцент на том, что, по сути, безопасность дорожного движения — это, прежде всего, «обеспечение безопасности участников дорожного движения».

Владимир Иванович один из тех, кто внимательно относится к изучению эффективного зарубежного опыта, с целью анализа и возможности его корректного применения в нашей стране. За предыдущие три года вышло более 15 публикаций, отражающих зарубежный опыт, в том числе: (США [6], Великобритания [5], Китай [9], Япония [8], Сингапур и Монголия [10], Казахстан [14], Беларусь [11],

зарубежный опыт стран [7; 12], данная статья посвящена именно этому аспекту научной деятельности Владимира Ивановича Майорова.

Описание исследования

Актуальность обеспечения безопасности участников дорожного движения бесспорна, и вызывает тревогу всего мирового сообщества. Данное обстоятельство делает это направление одним из приоритетных в социально-экономической политике ООН. Генеральная Ассамблея ООН приняла «Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов» [2] (далее — Глобальный план), который рассматривался в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В Глобальном плане признается неизбежность консолидации сил мирового сообщества в преодолении проблем обеспечения безопасности участников дорожного движения. В качестве инструмента для достижения этой цели, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и региональным комиссиям ООН поручено координировать деятельность по отслеживанию результатов Глобального плана, используя поэтапную серию докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Первый доклад был представлен в 2009 году в преддверии принятия данной резолюции ООН, второй — в 2013 году, третий — в 2015 году, четвертый — в 2018 году.

В последнем докладе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), опубликованном в декабре 2018 года отмечается, что смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) продолжает расти, составляя 1,35 миллиона случаев смерти в год. В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г. подчеркивается, что в настоящее время травмы в результате ДТП являются основной причиной смерти детей от 5 лет и молодых людей в возрасте до 30 лет.

«Случаи смерти являются недопустимой платой за мобильность населения, — заявил Генеральный директор ВОЗ д-р Тедрос Адханом Гебрейесус. — Нет оправдания бездействию». Как известно, для решения этой проблемы имеются проверенные и эффективные мероприятия. Настоящий доклад призывает правительства стран значительно активизировать

их усилия по осуществлению этих мероприятий. Решительные меры на государственном уровне, обеспечение соблюдения правил дорожного движения, продуманное строительство дорог и мощные пропагандистские компании по информированию общественности могут способствовать спасению миллионов человеческих жизней в ближайшие десятилетия в странах мира.

В странах, где был достигнут прогресс в этой сфере, успехи в значительной мере обусловлены улучшением законов в отношении таких ключевых факторов риска, как: превышение скорости, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и неиспользование ремней безопасности, мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств; усилением безопасности инфраструктуры, например, путем сооружения тротуаров и дорожек для велосипедистов и мотоциклистов; улучшением стандартов на транспортные средства, например, путем обязательного требования электронной системы безопасности и антиблокировочной тормозной системы; и улучшением медицинской помощи после аварий.

Несмотря на рост общего числа случаев смерти, коэффициенты смертности остаются стабильными, но этот факт с одной стороны, объясняется растущей численностью населения мира за последние годы. С другой стороны — это позволяет предположить, что меры, принимаемые в 48 странах мира со средним и высоким уровнем дохода, способствуют значительному смягчению ситуации и сокращению смертности в результате ДТП.

Вместе с тем, ни в одной стране с низким уровнем дохода общая смертность не снизилась, что в значительной мере объясняется отсутствием таких мер. В действительности риск смерти в результате ДТП в странах с низким уровнем дохода по-прежнему в три раза превышает аналогичный показатель в странах с высоким уровнем дохода. Самые высокие показатели наблюдаются в Африке (26,6 случая на 100 000 человек), а самые низкие — в Европе (9,3 случая на 100 000 человек). С другой стороны, по сравнению с результатами предыдущего выпуска доклада в 2015 году, к настоящему времени было зарегистрировано снижение коэффициентов смертности в результате ДТП, в трех регионах мира — в Америке, Европе и Западной части Тихого океана.

Различия в уровнях смертности в результате ДТП имеют дифференциальные различия по типам пользователей дорог (водители, пассажиры, пешеходы). В глобальных масштабах на пешеходов и велосипедистов приходится 26 %

всех случаев смерти в результате ДТП, причем этот показатель достигает 44 % в Африке и 36 % в Восточном Средиземноморье. На мотоциклистов и их пассажиров приходится 28 % всех случаев смерти в результате ДТП, но в некоторых регионах этот показатель выше — так, например, в Юго-Восточной Азии он составляет 43 %, а в Западной части Тихого океана 36 %. А согласно общему прогнозу, по мере роста числа транспортных средств дорожно-транспортные травмы могут к 2030 г. стать восьмой по значимости причиной смерти населения мира.

Преследуя достижение «глобальной» цели повышения безопасности дорожного движения для его участников, необходимо учитывать, что организация и функционирование государственных систем в этой сфере зависят от многих факторов, и прежде всего от экономического уровня страны, от качества жизни граждан, от развития общественных институтов. Низкий уровень обеспечения безопасности участников дорожного движения в развивающихся государствах связан с недостаточностью финансирования деятельности, направленной на профилактику и превентивные средства аварийности. Страны с высоким риском в сфере безопасности дорожного движения, как правило, характеризуются значительным износом транспортных средств, несоответствующим уровнем дорожной инфраструктуры, несогласованностью действий экстренных служб, низкой эффективностью медицинской помощи, несовершенством законодательной базы, и в этом ракурсе рассмотрения относятся либо к «отстающим», либо «догоняющим» [18]. Профильные организации ООН оказывают содействие и поддержку государствам в укреплении базовых основ обеспечения безопасности участников дорожного движения, а также призывают к изучению эффективного опыта в данной сфере.

Низкие показатели ДТП и человеческих жертв, в странах Западной Европы, США, Канаде, Австралии, имеющих значительный опыт и постоянное совершенствование в системе безопасности, в современных условиях показывают устойчивую динамику (4–8 %) к дальнейшему снижению риска для здоровья и жизни участников дорожного движения, при высоком уровне автомобилизации. В докладах ВОЗ, отмечается, что среди вех регионов мира, только страны Европейского союза достигли лучших результатов.

В современном мире центр тяжести мировой политической и экономической активности все больше смещается с Запада на Восток. В Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), в странах восточного побережья (Китай, Япония,

Республика Корея, КНДР, Монголия, Сингапур, Индии и др.), где сосредоточена почти половина населения мира (более 3,5 млрд чел.), правовое регулирование, организация и обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется с разным уровнем эффективности. Государства АТР входят в крупнейшие интеграционные сообщества стран (АСЕАН, АТЭС, ШОС, БРИКС), что задает интенсивный импульс их развитию. В настоящее время мощную динамику экономического развития демонстрирует современный Китай. Россия и Китай поддерживают взаимовыгодное международное сотрудничество в разных сферах. Реализуются крупные совместные проекты в таких отраслях как тяжелая промышленность, металлургия, строительство, энергетика, биоинженерия, что стимулирует развитие торговли, автомобилестроения, транспортных сообщений [15].

В последнее десятилетие Китай интенсивно решает вопросы, связанные с транспортно-дорожными и социальными рисками в сфере безопасности дорожного движения. Население Китая составляет около 1,4 млрд человек, что делает её самой населённой страной мира. По результатам прогнозов авторитетных исследований, в том числе банковского холдинга «Morgan-Stanley», к 2022 году объем внутреннего валового продукта Китая может возрасти до 12 триллионов долларов и достигнет уровня США. Такой бурный рост экономики был бы невозможен без развития транспортной инфраструктуры, которая постоянно модернизируется, в том числе увеличивается количество автомобильных дорог и автопарка [22]. Интенсивные темпы дорожного строительства в Китае были в период 2000–2005 гг., когда протяжённость автодорог общего пользования возросла почти в 3 раза. Общая протяжённость автодорог Китая, включая сельские, составляет 4,69 млн км. (2016 г.), Общая длина современных автомагистралей (2014 г.) исчисляется в 111,95 тыс. км (в одном только 2014 году было введено в строй 7,45 тыс. км скоростных автострад). К настоящему времени Китай имеет одну из самых развитых сетей автомобильных дорог в мире.

Транспортная система в Китае очень разнообразна и имеет свою специфику. По данным Министерства общественной безопасности КНР (транспортный отдел) количество зарегистрированных автомобилей в 2016 г. достигло 200 млн единиц и 13,52 млн грузовых автомобилей. При этом общее количество моторных транспортных средств в стране, включая мотоциклы, составляет более 364 млн единиц, более того, только в первом квартале 2017 года

было зарегистрировано 8,2 млн новых транспортных средств. Для сравнения, столько автомобилей в настоящее время зарегистрировано в Москве и Московской области. Данные факты делают организацию и обеспечение безопасности дорожного движения одной из самых актуальных проблем современного Китая [20]. Парк общественного транспорта в стране увеличился в 20 раз.

До 2015 года Китай (наряду с Индией, как наиболее густонаселенные страны мира) был среди «лидеров» по количеству жертв в ДТП [16]. Но при этом следует отметить, что по общепринятым международным показателям соотношения числа погибших в ДТП к количеству населения и транспортных средств (социальный риск и транспортный риск), данные государства не являются лидерами. Так, если в 2013 году в Китае социальный риск составил 18,8 чел., в Индии — 16,6 чел., то, например, в России в этот период показатель составлял 18,9 чел. (в 2015 г. — 15,8 чел.). Для привлечения внимания граждан к проблемам безопасности дорожного движения 2 декабря в Китае провозглашен Днем безопасности дорожного движения и этот факт не случаен — семь смертей в час, такова трагическая статистика дорожно-транспортных происшествий в стране. Тем не менее, за последнее десятилетие наблюдается улучшение статистики ДТП. На основе совместного доклада Главного государственного управления по контролю за безопасностью на производстве и Министерства транспорта, констатируется динамика снижения ДТП, например, количество крупных ДТП с 10 жертвами и более, снизилось с 55 % в 2004 году, до 11 % в 2016 г., при этом на долю высокоскоростных автомагистралей приходится 10 % [1].

Особое внимание в законодательстве большинства стран, уделяется вождению автомобиля в состоянии алкогольного (или наркотического) опьянения. Данное правонарушение считается одним из самых опасных (наряду с превышением скоростного режима и проездом на запрещающий сигнал светофора) и строго наказывается. Вождение автомобиля в состоянии наркотического опьянения (в Беларуси, Великобритании, Германии, Испании, США, Украине, Финляндии, Франции) законодательно приравнивается к управлению автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

В Китае достаточно длительное время особого значения высокой степени общественной опасности данному правонарушению не придавали. Статистические данные свидетельствуют, что в 1998 году по вине водителей в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения в стране погибло 2363 чел.,

в 2008 году — 3060 чел. Тем не менее, за данное правонарушение (без ДТП и человеческих жертв) предусматривалось аннулирование 12 баллов (лимит на 1 год), лишение права управления автомобилем от трех до шести месяцев, штраф от 500 до 2000 юаней, административный арест до 15 суток [21]. Но все изменилось «на критической точке» в 2009 году, после нескольких резонансных дел (ДТП с большим количеством жертв, по вине молодых водителей в состоянии алкогольного опьянения), были предприняты самые решительные и жесткие меры, внесены изменения в действующее законодательство КНР [3], закрепляющие уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за вождение в состоянии алкогольного опьянения. В случае гибели двух и более лиц предусмотрены суровые меры уголовной ответственности в виде пожизненного лишения свободы, а в отдельных случаях — смертная казнь. Дорожная полиция (транспортных отделов) усилила деятельность по выявлению водителей в состоянии алкогольного опьянения и в том же 2009 году было выявлено 722 тыс. подобных случаев, с соответствующими последствиями. Результат — резкое сокращение ДТП и человеческих жертв по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения. Общие положительные результаты были достигнуты с помощью последовательной государственной (программной) политики, совершенствования законодательной базы, повышения эффективности деятельности Народной полиции КНР.

Одним из ярких и стабильных примеров успешного решения проблемы обеспечения безопасности участников дорожного движения в течение нескольких десятилетий демонстрирует Япония. В стране 1,2 млн км дорог, которые имеют высококачественное дорожное покрытие и развитую инфраструктуру, эффективную транспортную систему, которая обслуживает население страны в 126 млн чел. В мировой статистике по темпам снижения количества человеческих жертв в результате ДТП и безопасности дорожного движения Япония занимает одно из первых мест. В 1990 году в стране было зафиксировано 14 595 смертельных случаев в результате ДТП, в 2003 году — почти в 2 раза меньше — 8877 чел., а в 2013 году — 4373 чел. (скончавшиеся в течение 24 часов), число погибших в результате ДТП позднее составило 5151 чел. (в Японии отдельно учитываются скончавшиеся в течение 30 дней после ДТП), в 2017 г. — 3904 человека (скончавшиеся в течение 24 часов), что соответствует статистике 1949 года! Данная статистика интересна тем, что соотношение

населения двух стран вполне сопоставимо (например, в 2017 году население России составляло 146 млн чел., в Японии — 126 млн человек) [19], а количество жертв ДТП в России, превышает аналогичную статистику в Японии в несколько раз.

Следует обратить внимание на то, что практически каждое государство сталкивается со специфическими трудностями в организации обеспечения БДД, связанными с географическими и климатическими условиями (большая территориальная протяженность, горная местность, снегопады, тайфуны, цунами и т. д.), а также с особенностями урбанизации и плотность населения. В Монголии, например, большая территориальная протяженность дорог осуществляет связь между редкими населенными пунктами, а многократный рост транспортных средств в последние годы обуславливает резкий рост ДТП и человеческих жертв [17].

Повышенные требования к организации и обеспечению безопасности дорожного движения существуют и в высокотехнологичной и урбанизированной Японии. На примере «Токайдо» можно проиллюстрировать специфику организации обеспечения БДД в современной Японии, связанную с географическими и климатическими условиями, с особенностями урбанизации и плотностью населения. «Токайдо» — мегаполис, сформировавшийся из трех крупнейших агломераций Японии: Кейхин (Токио, Иокогама, Кавасаки и Тиба — 27 млн чел.); Хансин (Осака, Кобе и Киото — 25 млн чел.) и Тюкё (Нагоя — 10 млн чел.). Мегалополис «Токайдо», расположен на тихоокеанском побережье острова Хонсю, имеет протяженность 650 км., в его пределах проживает более половины (56 %) всего населения Японии — это более 70 млн человек.

Начиная с 2000-х годов Правительство Японии осуществляет деятельность по обеспечению БДД в рамках принятой долгосрочной Программы (до 2020 г). В настоящее время в Японии действует *Универсальная система управления дорожным движением (UTMS)*, начало которой было заложено в 1990-е годы, что значительно повышает мобильность и безопасность участников дорожного движения. Основные функции UTMS заключаются в следующем: 1) предотвращение дорожно-транспортных происшествий; 2) быстрое реагирование на дорожно-транспортные происшествия; 3) сокращение «пробок» в «час пик» 4) помощь пожилым и инвалидам 5) расширение мобильной связи с другими системами (связанных с дорожным транспортом) 6) сокращение «помех и загрязнения» дорожной среды.

Основная тенденция организации БДД — сокращение прямых контактов полиции с нарушителями дорожного движения, за счет централизованных электронных пунктов управления, автоматических комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД, а также других инноваций, что снижает фактор психологической нагрузки в потенциально конфликтных ситуациях. Несмотря на значительное уменьшение личного присутствия представителей полиции на дорогах Японии (в основном только в ситуациях ДТП), социальная значимость ведомства оценивается общественностью очень высоко [12].

Таким образом, высокий уровень эффективности обеспечения безопасности в сфере дорожного движения в Японии следует искать в ключевых факторах: 1) гибкая и своевременная законодательная основа по организации дорожного движения соответствующая изменяющимся условиям развития; 2) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 3) своевременное совершенствование дорожной инфраструктуры; 4) применение инновационных систем управления БДД; 5) профилактическая работа по вовлеченности всего населения страны в соблюдение правил дорожного движения и поддержание безопасности. Долговременным результатом государственной политики является то, что в современной

Японии (а также у «ближайшего соседа», Южной Кореи, перенявшей этот позитивный опыт) одни из самых низких показателей ДТП не только в странах АТР, но и в мире. Нарушение правил дорожного движения считается японцами и корейцами признаком «низкой культуры», «дурным вкусом» и очень ощутимо порицается обществом [23], что может свидетельствовать об устойчивом социальном институте безопасности дорожного движения и высокой правовой интеграции общества.

Таким образом, современное развитие общественных институтов, экономики и технологий качественно изменяют дорожное движение, что повышает требования к государственному управлению, к совершенствованию законодательства, к деятельности дорожной полиции в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. На основе представленного материала перспектив обеспечения безопасности дорожного движения, можно привести утверждение В. И. Майорова, и бесспорно с ним согласится: «существующие между государствами различия предопределяются степенью осознания обществом причин возникновения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения как особого социального явления, а также качеством работы государства и общества по устранению негативных социальных проявлений» [13. с. 27].

Список литературы

1. Александров, А. Н. Особенности обеспечения безопасности на объектах транспорта в Китайской Народной Республике / А. Н. Александров, Н. Н. Петрыкин // Вестник Восточно-Сибирского института МВД. — 2017. — № 4. — С. 16–22.
2. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 [Электронный ресурс] // Всемирная ассамблея здравоохранения. — URL: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf (дата обращения: 20.11.2019).
3. О мерах дорожной безопасности : закон КНР : принят на 5-м заседании постоян. комитета Всекитай. собр. народных представителей 10-го созыва 28 окт. 2003 г.; вступ. в действие 1 мая 2004 г., ред. [Электронный ресурс] // Гонконгский информационно-аналитический портал. — URL: <http://asia-business.ru/law/law3/safety> (дата обращения: 01.10.2019).
4. Квашис, В. Е. Полиция Японии: организация, функции, эффективность / В. Е. Квашис, Н. А. Морозов // Научный портал МВД России. — 2013. — № 4. — С. 120–125.
5. Майоров, В. И. О кодификации норм административного судопроизводства в России и Англии / В. И. Майоров, Ю. А. Андреева // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2017. — № 1. — С. 135–142.
6. Майоров, В. И. Участие граждан в охране порядка: волонтерские полицейские объединения в США и добровольные дружины в России / В. И. Майоров, Р. Вольф // Проблемы права. — 2016. — № 5 (59). — С. 101–107.
7. Майоров, В. И. Административная ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения: зарубежный опыт / В. И. Майоров, С. В. Горovenko // Социально-политические науки. — 2018. — № 5. — С. 273–275.
8. Майоров, В. И. Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2018. — № 3 (45). — С. 156–162.

9. Майоров, В. И. Правовые основы деятельности полиции по обеспечению безопасности участников дорожного движения в Китайской Народной Республике / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Вестник Омской юридической академии. — 2018. — № 4 (15). — С. 480–486.
10. Майоров, В. И. Сравнительный анализ обеспечения безопасности дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Монголия, Сингапур, Япония / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 7. — С. 166–170.
11. Майоров, В. И. Административно-правовое регулирование объектов в Российской Федерации и Республике Беларусь / В. И. Майоров, В. Б. Квасов // Материалы XV Международной научно-практической конференции : Конституция Российской Федерации и современный правопорядок. Московская юридическая неделя : в 5-ти частях. — 2019. — С. 319–326.
12. Майоров В. И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Всероссийский криминологический журнал. — 2015. — Т. 9, № 4. — С. 766–776.
13. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 27.
14. Майоров, В. И. Организация дорожного движения в Республике Казахстан: проект «Устойчивый транспорт» г. Алматы / В. И. Майоров, М. Ф. Юсупов // Общество и право. — 2019. — № 2 (68). — С. 89–92.
15. Международные отношения и мировая политика / под ред. П. А. Цыганкова. — М.: Издательство Юрайт, 2016. — 290 с.
16. Несмотря на прогресс, смертность в результате ДТП остается слишком высокой. [Электронный ресурс] // Всемирная ассамблея здравоохранения. — URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru> (дата обращения: 01.06.2019).
17. Нямдорж, Д. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в Монголии : дис. ... канд. юрид. наук / Д. Нямдорж. — М., 2008.
18. Петров, А. И. Автотранспортная аварийность как идентификатор качества жизни граждан / А. И. Петров // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2016. — № 3 (45). — С. 154–170.
19. Полякова С. В. Международные тенденции повышения эффективности обеспечения безопасности участников дорожного движения / С. В. Полякова, О. Н. Дунаева // Вестник Уральского финансово-юридического института. — 2019. — № 1 (15). — С. 66–69.
20. Список стран по населению [Электронный ресурс] // Интернет-энциклопедия Википедия. — URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 04.08.2019).
21. Транспорт Китая в цифрах и фактах. [Электронный ресурс] // Шатл-Логистик. — URL: <http://shuttle-logistic.com> (дата обращения: 01.06. 2019).
22. Трощинский, П. В. Нормативно-правовое регулирование борьбы с «пьяным вождением»: опыт Китая / П. В. Трощинский // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2015. — № 6. — С.1062–1070.
23. Чимаров, С. Ю. Феномен «Китайской мечты» в контексте «Мягкой силы» КНР / С. Ю. Чимаров // Национальная ассоциация ученых. — 2015. — № 15-1 (15). — С. 68–69.
24. Чу Се, Джон. Особенности преступности, уголовной политики, правосознания и правовой культуры в странах АТР (сравнительное исследование) [Электронный ресурс] / Джон Чу Се, Джо Шань Шень, Н. А. Морозов. — URL: http://law.vl.ru/analit/show_atr.php?id=701 &pub_name (дата обращения: 01.06.2019).

References

1. Aleksandrov, A. N. Osobennosti obespecheniya bezopasnosti na obektakh transporta v Kitayskoy Narodnoy Respublike / A. N. Aleksandrov, N. N. Petrykin // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD. — 2017. — № 4. — С. 16–22.
2. Globalnyy plan osushchestvleniya Desyatiletiya deystviy po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnoy dvizheniya 2011–2020 [Elektronnyy resurs] // Vsemirnaya assambleya zdavookhraneniya. — URL: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf (data obrashcheniya: 20.11.2019).
3. O merakh dorozhnoy bezopasnosti : zakon KNR : prinyat na 5-m zasedanii postoyan. komiteta Vsekitay. sobr. narodnykh predstaviteley 10-go sozyva 28 okt. 2003 g.; vstup. v deystvie 1 maya 2004 g., red. [Elektronnyy resurs] // Gonkongskiy informatsionno-analiticheskiy portal. — URL: <http://asia-business.ru/law/law3/safety> (data obrashcheniya: 01.10.2019).
4. Kvashis, V. Ye. Politsiya Yaponii: organizatsiya, funktsii, effektivnost / V. Ye. Kvashis, N. A. Morozov // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2013. — № 4. — С. 120–125.

5. Mayorov, V. I. O kodifikatsii norm administrativnogo sudoproizvodstva v Rossii i Anglii / V. I. Mayorov, Yu. A. Andreeva // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2017. — № 1. — S. 135–142.
6. Mayorov, V. I. Uchastie grazhdan v okhrane poryadka: volonterskie politseyskie obedineniya v SShA i dobrovolny e druzhiny v Rossii / V. I. Mayorov, R. Volf // Problemy prava. — 2016. — № 5 (59). — S. 101–107.
7. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost za sistematicheskoe narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya: zarubezhnyy opyt / V. I. Mayorov, S. V. Gorovenko // Sotsialno-politicheskie nauki. — 2018. — № 5. — S. 273–275.
8. Mayorov, V. I. Formirovanie i razvitie gosudarstvennoy politiki Yaponii po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2018. — № 3 (45). — S. 156–162.
9. Mayorov, V. I. Pravovye osnovy deyatel'nosti politzii po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya v Kitayskoy Narodnoy Respublike / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2018. — № 4 (15). — S. 480–486.
10. Mayorov, V. I. Sravnitel'nyy analiz obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v stranakh Aziatsko-Tikhoookeanskogo regiona: Kitay, Mongoliya, Singapur, Yaponiya / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Yevraziyskiy yuridicheskii zhurnal. — 2018. — № 7. — S. 166–170.
11. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovoe regulirovanie obektov v Rossiyskoy Federatsii i Respublike Belarus / V. I. Mayorov, V. B. Kvasov // Materialy XV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii : Konstitutsiya Rossiyskoy Federatsii i sovremennyy pravoporyadok. Moskovskaya yuridicheskaya nedelya : v 5-ti chastyakh. — 2019. — S. 319–326.
12. Mayorov V. I. Zarubezhnyy opyt razrabotki tselevykh kompleksnykh programm po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // Vserossiyskiy kriminologicheskii zhurnal. — 2015. — T. 9, № 4. — S. 766–776.
13. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatel'nosti politzii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2014. — № 4. — S. 27.
14. Mayorov, V. I. Organizatsiya dorozhnogo dvizheniya v Respublike Kazakhstan: proekt «Ustoychivyy transport» g. Almaty / V. I. Mayorov, M. F. Yusupov // Obshchestvo i pravo. — 2019. — № 2 (68). — S. 89–92.
15. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika / pod red. P. A. Tsygankova. — M. : Izdatel'stvo Yurayt, 2016. — 290 s.
16. Nesmotrya na progress, smertnost v rezultate DTP ostaetsya slishkom vysokoy. [Elektronnyy resurs] // Vsemirnaya assambleya zdravookhraneniya. — URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru> (data obrashcheniya: 01.06.2019).
17. Nyamdorzh, D. Kriminologicheskaya kharakteristika i preduprezhdenie prestupleniy, svyazannykh s narusheniyami pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii avtomobilnogo transporta v Mongolii : dis. ... kand. yurid. nauk / D. Nyamdorzh. — M., 2008.
18. Petrov, A. I. Avtotransportnaya avariynost kak identifikator kachestva zhizni grazhdan / A. I. Petrov // Ekonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz. — 2016. — № 3 (45). — S. 154–170.
19. Polyakova S. V. Mezhdunarodnye tendentsii povysheniya effektivnosti obespecheniya bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / S. V. Polyakova, O. N. Dunaeva // Vestnik Uralskogo finansovo-yuridicheskogo instituta. — 2019. — № 1 (15). — S. 66–69.
20. Spisok stran po naseleniyu [Elektronnyy resurs] // Internet-entsiklopediya Vikipediya. — URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (data obrashcheniya: 04.08.2019).
21. Transport Kitaya v tsifrah i faktakh. [Elektronnyy resurs] // Shatl-Logistik. — URL: <http://shuttle-logic.com> (data obrashcheniya: 01.06.2019).
22. Troshchinskiy, P. V. Normativno-pravovoe regulirovanie borby s «pyanym vozhdeniem»: opyt Kitaya / P. V. Troshchinskiy // Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. — 2015. — № 6. — S.1062–1070.
23. Chimarov, S. Yu. Fenomen «Kitayskoy mechty» v kontekste «Myagkoy sily» KNR / S. Yu. Chimarov // Natsionalnaya assotsiatsiya uchenykh. — 2015. — № 15-1 (15). — S. 68–69.
24. Chu Se, Dzhon. Osobennosti prestupnosti, ugolovnoy politiki, pravosoznaniya i pravovoy kultury v stranakh ATR (sravnitel'noe issledovanie) [Elektronnyy resurs] / Dzhon Chu Se, Dzhon Shan Shen, N. A. Morozov. — URL: http://law.vl.ru/analit/show_atr.php?id=701&pub_name (data obrashcheniya: 01.06.2019).

Дата поступления статьи в редакцию: 17.12.2019.