

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Актуальность статьи обусловлена недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. Современные тенденции развития общества повышают уровень требований к обеспечению безопасности участников дорожного движения и указывают на необходимость совершенствования законодательной базы в этой сфере.

Ключевые слова: безопасность, участники дорожного движения, транспортное средство, система обеспечения безопасности дорожного движения.

STRATEGIC PRIORITIES OF ROAD USERS' SAFETY

The topicality of the article is determined by insufficient effectiveness of the functioning of the road users' safety system. Modern trends in society are raising the level of requirements to ensure the safety of road users. The author points out to the need to improve the legal framework in this area.

Keywords: road users' safety.

Для современной России проблема обеспечения безопасности участников дорожного движения имеет общеноциональное значение. Она обострилась в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктурой, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной его участников. В процессе дорожного движения главное место занимает человек. Признаком же, определяющим его принадлежность к процессу дорожного движения, является его участие в этом процессе в качестве водителя, пешехода или пассажира.

Тенденции современного развития общества, экономики, технологий качественно изменяют ситуацию на дорогах и повышают уровень требований к обеспечению безопасности участников дорожного движения, что указывает на необходимость совершенствования законодательной базы в этой области.

«Под дорожным движением, – указывает профессор В.И. Майоров, – следует понимать деятельность по удовлетворению личной и общественной потребности в пространственном перемещении людей, средств и продуктов их труда, основанную на использовании технического комплекса «транспортные средства – дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств, перемещении на транспортных средствах без управления ими или естественном пешем передвижении по дорогам, протекающую в условиях постоянного риска возникновения неуправляемого движения механических транспортных средств и последующих негативных последствий в виде гибели, ранения

людей, повреждения материальных объектов» [7, с. 25-26].

Участники дорожного движения – это субъекты, общественных отношений, каждый из которых может являться носителем множества интересов, удовлетворение которых достигается, в частности, и участием в дорожном движении. Характеризуя процесс реализации социально-транспортной потребности, В.И. Майоров точно выделяет его основные качества. «Транспортная потребность осознанно трансформируется в интерес. Притом не просто в интерес, а в различные интересы: у одних социальных групп интерес связан с возможностью получения материальных благ, у других – достижения социального комфорта, у третьих – самоутверждения. Пространственное перемещение людей, средств и продуктов их деятельности имеет свою качественную характеристику – время. Удовлетворению социальной потребности в передвижении людей и перемещении грузов, свойственна важнейшая особенность – динамический характер, изменчивость, развитие на базе удовлетворения более высокого уровня, то есть отслеживается тенденция минимизации временных затрат» [6].

Ведущая роль среди участников дорожного движения принадлежит водителям транспортных средств. Высокие темпы автомобилизации, преобладание современных, более динамичных автомобилей, а также многократное увеличение доли молодых, начинающих водителей существенно изменили ситуацию на дорогах. Сама деятельность вождения в современных условиях предъявляет высокие требования к психике и когнитивной деятельности человека, к его знаниям и опыту. В реальной жизни водители действуют

в условиях риска «плотного потока», при этом постоянно контролируют процесс движения транспортного средства, также именно от них в большей мере зависит безопасность жизни и здоровья участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

Участники дорожного движения – это прежде всего люди – мужчины и женщины. В настоящее время все больше женщин становятся водителями. В связи с этим интересны результаты исследования гендерных различий, отражающие проблематику в поддержании безопасности дорожного движения. Социально-стереотипный образ «женщина-водитель» включает следующие характеристики: неуверенная, нерешительная, непредсказуемая, эгоцентрическая и в целом неуспешная и некомпетентная вождении. Проведенное исследование подтверждает, что большинство представителей дорожного сообщества (водители, пассажиры, пешеходы, инспекторы ДПС) разделяют эти представления.

Социально-стереотипный образ «мужчина-водитель», напротив, является образцом «эталонного водителя» и становится критерием сравнения в ситуации дорожного движения; он включает такие черты, как уверенность в себе и pragmatичность. Но отмечается и ряд негативных качеств: импульсивность, нервозность, агрессивность и часто наблюдаемое нежелание соблюдать ПДД, уступать другим при необходимости. Перечисленные характеристики вряд ли можно считать нормативными с точки зрения ключевого критерия дорожного движения – безопасности. Статистика подтверждает, что мужчины чаще нарушают ПДД и чаще попадают в ДТП, чем женщины [4].

В зарубежных проектах все больше внимания фокусируется на социально-демографических аспектах. Увеличение средней продолжительности жизни привели к появлению большого количества пожилых водителей, которые могут представлять повышенную опасность на дорогах, но вместе с тем осуществляют с помощью вождения важные для себя потребности. Исследования выявили у водителей пожилого возраста несколько уровней таких потребностей: 1) утилитарный – быстрота перемещения и достижение цели (магазин, аптека, посещение врача); 2) эмоциональный – ощущение свободы и вдохновения от скорости передвижения на фоне угасания физических сил стареющего человека; 3) поддержание социального статуса (наличие автомобиля, тем более «престижного»); 4) фактор общения и отдыха, больше возможностей причастности к жизни, смеси впечатлений от общения с новыми

людьми, возможность выехать за город, на природу и т. д.

Реализацию и удовлетворение потребностей в вождении автомобиля для пожилых людей, а также людей с ограниченными возможностями, для многодетных семей и семей, имеющих на попечении инвалидов, можно рассматривать как улучшение качества жизни и благополучия, что нельзя не учитывать с точки зрения реализации прав и свобод личности и гражданина, где одна из задач государственной и правовой политики в этой области – способствовать безопасности передвижения участников дорожного движения в качестве водителя, пассажира или пешехода.

Исследования транспортной психологии показывают, что в экономически развитых странах на дорогах чаще погибают водители, в то время как в развивающихся странах – пешеходы и пассажиры общественного транспорта. С ростом благосостояния увеличивается количество индивидуального транспорта, возникают новые проблемы организации и обеспечения безопасности участников дорожного движения. Существует несколько традиционных подходов к снижению аварийности на дорогах, прежде всего усиление правовой ответственности, улучшение качества дорог и подготовки водителей. Однако рискованное/безопасное поведение российских водителей не связано напрямую ни с одним из перечисленных факторов.

На сегодняшний день основной причиной аварий на дорогах остается «человеческий фактор» (потребление алкоголя, превышение скорости и нарушение других Правил дорожного движения и т. д.). «Профилактическое воздействие на виктимность участников дорожного движения со стороны отечественных правоохранительных органов, как отмечает А. В. Майоров, – незначительно, и Россия уступает зарубежным странам в организации этой деятельности и ее эффективности» [5, с. 87].

По результатам русско-норвежского исследования (Норвегия относится к странам с низким уровнем аварийности), в России более легкомысленно относятся к вопросам безопасности: «статистически достоверно» водители «чаще превышают скорость в городской черте, реже снижают скорость в плотно населенных районах и на пешеходных переходах, а также вблизи детских площадок, не используют детские автокресла (!), игнорируют ремни безопасности, пассажиры садятся в автомобиль с ненадежным водителем, и водители и пешеходы признаются в недостаточном знании ПДД» [3, с. 124].

Среди российских водителей – «нарушителей» наблюдается такая модель поведения в транспортном потоке, которую можно охарактеризовать как «модель поведения гонщика»: обогнать как можно больше автомобилей, и меньше всего они думают о безопасности пешеходов. Каждое третье ДТП на российских дорогах связано с наездом на пешеходов. Пешеходы, по сравнению с водителями, физически не защищены, и ДТП с их участием зачастую становятся трагедиями – как правило, пешеход получает тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью. Нередко виновниками ДТП становятся сами пешеходы.

В обеспечении безопасности дорожного движения решающим фактором является правовая регламентация поведения участников дорожного движения, которая предусматривает административную, гражданскую и уголовную ответственность. Высокая степень психологической напряженности и конфликтности, присутствующая в дорожном движении, как отмечает М.В. Барышников, «делает актуальной дальнейшую разработку вопросов защиты прав участников дорожного движения в процессе применения мер административно-дорожного принуждения при одновременном обеспечении выполнения принципа неотвратимости наказания за совершенное правонарушение» [1, с. 2].

Опыт зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации показывает, что наиболее успешным является не только правовая регламентация безопасности дорожного движения, но именно изменение отношения всех его участников к соблюдению правил безопасности, что ведет и к изменению реального поведения на дорогах. Рассмотренные выше исследования в области социально-психологических механизмов рискованного/безопасного поведения участников дорожного движения необходимы для разработки современных превентивных технологий и внедрения эффективных программ с целью снижения ДТП и их последствий.

Обратим внимание на то, что безопасность дорожного движения традиционно исследуется учеными как разновидность общественной безопасности. Профессор В.И. Майоров определяет сферу безопасности дорожного движения, как «специфическое состояние упорядоченных в результате нормотворчества и правореализации общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, степень и качество их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий при осуществлении общественно-

необходимого перемещения людей, предметов их труда» [8, с. 101].

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» в ст. 3 выделяются четыре фундаментальных принципа, на которых основано обеспечение безопасности дорожного движения:

1. Приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности.

2. Приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

3. Соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

4. Программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [15].

Позитивные результаты федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» свидетельствовали, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. С учетом тенденций общественного развития были уточнены и сформулированы дальнейшие направления в этой сфере.

В постановлении Правительства РФ «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее «Программа»), дается обоснованная характеристика проблемы, на решение которой направлена данная программа. Следует отметить, что основным государственным заказчиком, исполнителем и координатором Программы является МВД России [9].

В «Программе» указывается, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач РФ. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства, людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети. Приводятся статистические данные: ежедневно в РФ в результате ДТП погибают или получают ранения свыше 275 человек. На дорогах за последнее десятилетие погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, и получили травмы – 209223 ребенка. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий

за 2004–2011 годы составил 571407 человек. Оценивается размер социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий за 2004–2011 годы, который составляет 8188,3 млрд рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов РФ за 2012 год (8064,3 млрд руб.).

В «Программе» подчеркивается, что обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

Концепция «Программы» согласуется с другими государственно-правовыми концептуальными направлениями и законодательными актами. Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с «Концепцией демографической политики РФ на период до 2025 года», является снижение смертности населения, и прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате ДТП [14]. Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения решаются в рамках реализации государственной программы РФ «Доступная среда» (на период 2011–2015 гг.), целью которой является формирование к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов (наравне с другими) к транспорту, информации и связи, а также к объектам и услугам предоставляемых населению [13]. В «Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года» одной из целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы [11].

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на период 2010–2020 годы» включает подпрограмму «Автомобильные дороги», целевые индикаторы которой отражают деятельность, направленную на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям [10]. Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижение числа и тяжести последствий ДТП обозначены в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» [12] (далее «Стратегия»). Следует уточнить, что задачи указанной «Стратегии» предлагают основные направления и ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в то время

как «Программа» реализует один из тактических уровней решения задач указанной «Стратегии» – повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, мы видим, что законодатель дал крупномасштабный ответ «проблеме» безопасности дорожного движения, в виде системного подхода в разработке концепций и целевых программ, подкрепленных финансированием за счет средств федерального бюджета, которые согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития РФ в долгосрочной и среднесрочной перспективе. На региональные органы власти были возложены обязанности по разработке и реализации конкретных мероприятий.

По данным ГИБДД, количество погибших в ДТП на дорогах России в 2013 году почти в четыре раза превысило среднесевропейский уровень. В СМИ постоянно появляются сообщения о новых жертвах ДТП со смертельным исходом (водители не справляются с управлением и врезаются в людей на остановках городского транспорта; женщины с детьми сбивают на пешеходных переходах и т. п.). Несомненно, максимальное количество подобных случаев можно было избежать, используя превентивные меры повышения уровня правосознания и ответственности. Учитывая, что по оценкам населения России к 2014 году составляло около 143 млн человек, количество погибших в ДТП на 1 млн жителей в нашей стране составляет приблизительно 189 человек. По статистическим данным в среднем количество погибших в ДТП в Европе на 1 млн жителей составляло 52. Самой «безопасной» страной считается Швеция, количество погибших в ДТП составляет 28 чел. на 1 млн жителей [2, с. 16–20].

Что позволяет зарубежным странам с высоким уровнем социально-экономического развития и автомобилизации осуществлять «успешную борьбу» за безопасное дорожное движение для всех его участников? Системный комплекс мер: строительство современных дорог, лучшая подготовка и обучение водителей, двухуровневая система получения прав, более тщательное отслеживание соблюдения правил и более высокий уровень правосознания граждан. Для современного этапа характерно, что роль «человеческого фактора» в ДТП возрастает, в то время как технического (в силу НТП) понижается. Низкие показатели ДТП в Европе, США и Японии имеют устойчивую динамику и тенденции к дальнейшему снижению риска для здоровья и жизни участников дорожного движения. В последнее десятилетие наше государство активно ищет пути решения этой проблемы.

Примечания

1. Барышников В. М. Административно-правовой статус участников дорожного движения : автореферат дис. ... канд. юр. наук. – Москва, 2007. – 23 с.
2. Босхамджисева Н. А. Некоторые вопросы безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы публичного права. – 2013 – № 7 – С. 14–22.
3. Гранская В. Ю., Клемпс Р., Рандмо Т. Кросс-культурное сравнение отношения к безопасности, оценка риска и рискованного поведения на дорогах российских и норвежских водителей // Вестник СПбГУ. Сер.12. 2012. – № 3. – С. 121–127.
4. Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. – 2013. – № 4. – С. 69–79.
5. Майоров А. В. Виктимологическое обеспечение безопасности в области дорожного движения // Право и безопасность. – 2009. – № 2. – С. 86–88.
6. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы : монография. – М. : Юрлитинформ, 2010. – 208 с.
7. Майоров В. И. Дорожное движение и безопасность : монография. – Челябинск, 1997. – 148 с.
8. Майоров В. И. Содержание понятия «Безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Сер. «Право». – 2012. – № 7. – С. 99–101.
9. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах : постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 // Собрание законодательства РФ. – 2013.– № 41.
10. О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» : постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 // Собрание законодательства РФ. – 2014.– № 35.
11. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года : Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 47.
12. Об утверждении Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 50.
13. Об утверждении государственной программы РФ «Доступная среда» на 2011–2015 гг. : распоряжение Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2181-р // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 49.
14. Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года : Указ Президента РФ от 9 октября 2007 г. № 1351 // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 42.
15. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10. декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28 июля 2012 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50.

ПОЛЯКОВА Светлана Владимировна, преподаватель кафедры Управления и права, соисполнитель кафедры Конституционного и административного права, Южно-Уральский государственный университет (НИУ).

E-mail.: poliakovasv.susu.ac.ru

POLYAKOVA Svetlana, Lecturer of the Chair of Management and Law, Applicant for a Degree, Chair of Constitutional and Administrative Law, South Ural State University (National Research University).

E-mail.: poliakovasv.susu.ac.ru