

DOI: 10.12731/2070-7568-2016-3-51-62

УДК 656

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И СПОСОБЫ ИХ РЕШЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ)

Храмцов А.Б.

В статье рассмотрены организационно-управленческие проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (на примере Тюменской области). Анализ данных статистики и незначительного числа научных статей позволили выделить такие проблемы как: отсутствие у инспекторов ДПС необходимых навыков и опыта; долгое ожидание инспекторов ГИБДД на месте аварии; корыстные интересы страховых компаний; недостаточность медико-психологической проверки профессиональной подготовки водителей; недостаточный уровень организации обучения граждан вождению и др. Сделан вывод о необходимости комплексной апробации разных способов для решения проблем безопасности движения.

Ключевые слова: *безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; поведение участников дорожного движения; профессиональная подготовка водителей.*

PROBLEMS OF MANAGEMENT OF TRAFFIC SAFETY AND WAYS OF THEIR DECISION (ON THE EXAMPLE OF THE TYUMEN REGION)

Khrantsov A.B.

In article organizational and administrative problems in the sphere of safety of traffic are considered (on the example of the Tyumen region). The analysis

of statistical data and insignificant number of scientific articles have allowed to allocate such problems as: absence at inspectors of traffic police of necessary skills and experience; long expectation of inspectors of traffic police at the place of accident; mercenary interests of insurance companies; insufficiency of medico-psychological check of vocational training of drivers; insufficient level of the organization of training of citizens in driving, etc. The conclusion is drawn on need of complex approbation of different ways for the solution of problems of traffic safety.

Keywords: *traffic safety; road accident; behavior of participants of traffic; vocational training of drivers.*

Безопасность дорожного движения – это составная часть задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию. Безопасность дорожного движения отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и их последствий, является одной из главных социально-экономических и демографических проблем России. От правильного и своевременного решения данной проблемы зависит жизнь и здоровье граждан страны. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети. Следовательно, эффективное решение проблемы повышения безопасности дорожного движения требует установления всех обстоятельств ДТП и разработку мер по их устранению.

Ключевой задачей государства в этой сфере является разработка и обеспечение реализации нормативно-правовых актов, направленных на повышение безопасности движения на дорогах.

Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ. В ст. 6 закона установлены полномочия РФ, субъектов РФ и органов местного самоуправления в сфе-

ре обеспечения безопасности дорожного движения. Так, к полномочиям органов государственной власти субъектов РФ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мер по безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах региона, включая:

- принятие решений о времени ограничения или прекращении движения транспортных средств на магистралях регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализация мер по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Рассмотрим подробнее проблемы управления безопасностью движения на дорогах Тюменской области.

Основные направления деятельности по обеспечению безопасности движения на дорогах региона регламентированы государственной программой «Повышение безопасности дорожного движения» до 2020 года, утвержденной постановлением Правительства Тюменской области от 26.01.2015 № 1-п.

Цель данной программы – сокращение числа лиц, погибших в ДТП и количества ДТП с пострадавшими.

В соответствии с оценкой текущего состояния безопасности дорожного движения в регионе, учитывая полномочия органов государственной власти Тюменской области, сформулированы пять основных задач, реализация которых позволит достичь поставленной цели:

1. Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
2. Повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, требований к подготовке водителей на по-

лучение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку;

3. Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;
4. Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий;
5. Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Конечным результатом данной программы должно стать сокращение до 243 человек числа лиц, погибших в ДТП; до 2550 единиц количества ДТП с пострадавшими. Достижение данных показателей позволит Тюменской области приблизиться к уровню безопасности дорожного движения в среднем по России, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы [2].

Задачи по организации и управлению безопасностью дорожного движения в Тюменской области призвана решать соответствующая система органов управления. Так, *Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения управления МВД России по Тюменской области* осуществляет функции контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в этой области.

Данный орган предоставляет следующие виды услуг: получение водительского удостоверения; замена водительского удостоверения; получение международного водительского удостоверения; получение справки, подтверждающей выдачу водительского удостоверения; получение временного разрешения на право управления транспортом; регистрация транспортного средства: постановка на учет и выдача документов; снятие с учета и др. [3].

Наряду с этим, распоряжением Губернатора Тюменской области от 23.01.2001 № 144-р образованы *Комиссии по безопасности дорожного движения* в целях формирования и проведения единой государственной политики, направленной на решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Тюменской области.

В соответствии с Положением «Об областной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения», комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения является координационным органом Администрации Тюменской области по рассмотрению вопросов и подготовке предложений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Основные задачи Комиссии: организация разработки и выполнения программ и мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма и аварийности на автомобильном транспорте; подготовка предложений по совершенствованию областного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и др. [4].

Следовательно, полномочия органов управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и развития дорожно-транспортной инфраструктуры довольно значительны. От уровня организации и согласованности действий данных органов в конечном итоге зависит уровень безопасности на дорогах региона.

Сегодня, несмотря на реализацию принятых мер, безопасность дорожного движения в Тюменской области остается на низком уровне. За последние 10 лет, с 2005–2014 гг., в регионе в результате ДТП погибли 3450 человек, в том числе 156 ребенка в возрасте до 16 лет, травмы различной степени тяжести получили 44714 человек, в том числе 4290 детей. В 2015 году на дорогах региона погибли 78 водителей, 53 пешехода, 53 пассажира. Из-за дорожных столкновений погибли 86 человек, из-за опрокидываний транспорта – 22 человека, из-за наездов на препятствия – 16 человек, из-за наездов на стоящее транспортное средство – 6 человек. Каждая смерть на дороге – результат нарушения ПДД, чьей-то невнимательности, нежелания уступить друг другу, либо сознательного нарушения ПДД.

В контексте обеспечения безопасности дорожного движения ключевую роль играют организационно-управленческие проблемы:

Во-первых, **проблема отсутствия у инспекторов ДПС необходимых навыков и опыта**, чтобы в полной мере обследовать ДТП, провести соответствующие замеры и составить объективную схему ДТП. Характери-

стики места ДТП, автомобилей, попавших в данное происшествие, на сегодняшний день определяются «на глазок» по таблицам. Коэффициенты сцепления каждого отдельного колеса автомобиля с полотном дороги могут существенно отличаться друг от друга, но это никогда не указывается в протоколе осмотра места ДТП, потому что экипажи ДПС не имеют соответствующего оборудования для определения данного коэффициента.

Кинематические характеристики автомобилей, попавших в ДТП, также определяются по моделям (по тормозному следу), которые были разработаны еще в начале XX века. В случае установки на автомобиль АБС, следов юза, как правило, нет, и появляется возможность «фантазирования» и «субъективизма».

Необходима разработка новых подходов к проблеме паспортизации места ДТП, для воссоздания момента столкновения автомобилей. Именно паспортизация места ДТП, путем использования специального тестирующего оборудования, позволит объективно и достоверно определять такие характеристики транспортных средств, попавших в ДТП, как коэффициенты сцепления каждого колеса автомашины с дорогой, но и скорость столкновения автомобиля с преградой, которую можно определить в соответствии со способами, изложенными в патентах РФ на изобретения.

Во-вторых, **проблема долгого ожидания работников ГИБДД на месте аварии**. По действующему законодательству, в случае столкновения автомобилей при ущербе менее 25 тыс. руб., водители-участники ДТП могут самостоятельно оформить все необходимые документы. И хотя большинство водителей не знают, как правильно их оформлять, но даже правильно оформленные документы в таких случаях страховые компании отказываются принимать к рассмотрению без отметок ГИБДД. Во всех случаях столкновений автомобилей участникам ДТП приходится ждать приезда инспекторов ГИБДД.

Каждое ДТП, если его быстро не разрешить, является источником новых ДТП в этом месте, поскольку сразу же после ДТП возникает «пробка». Любая пробка сопровождается потерей времени, нервным напряже-

нием, расходом топлива, нарушением режима движения общественного транспорта и другими негативными явлениями. Но даже и приехавшие относительно вовремя на место ДТП инспектора ГИБДД весьма долго осматривают место ДТП, проводят замеры, составляют протоколы. Все это осложняет обстановку на дорогах.

Несколько лет назад надеялись, что институт аварийных комиссаров решит эту проблему, но этого не произошло. Поэтому возникла проблема несостоятельности института аварийных комиссаров. Причина не только в низком профессионализме аварийных комиссаров, но и в том, что страховые компании в «разы» сократили оплату таких услуг. Страховые компании абсолютно не заинтересованы в решении возникшей проблемы пробок: не выдержав давления со стороны водителей, попавших в пробку по вине участников ДТП, виновные уезжают с места ДТП, чем дают право страховой компании не выплачивать страховку. Отсюда вытекает третья **проблема – корыстные интересы страховых компаний.**

Мелкая корыстная выгода страховых компаний оказывается громадными экономическими потерями для местного бюджета и жителей. Это обусловлено и тем, что произошло снижение численного состава инспекторов ГИБДД. Следует законодательно урегулировать возникшую проблему. В частности, на первом этапе необходимо в городских бюджетах изыскать средства для оплаты труда специалистов, которые бы, выезжая на место ДТП, оперативно решали вопросы по урегулированию обстоятельств ДТП. Для города средней полосы России стоимость такой услуги составит 1000 рублей на одно ДТП.

В этой связи следует создать специальную службу, аналогичную институту аварийных комиссаров, на которую возложить решение этой проблемы. В составе этой службы должны работать высококвалифицированные сотрудники, на «вооружении» которых должно быть специальное оборудование для тестирования места ДТП, для автоматизированного построения достоверной и объективной схемы ДТП, устройства для тиражирования в необходимом количестве экземпляров схем ДТП. При этом такая служба

должна быть независимой, поскольку аварийные комиссары отстаивают не истину, а интересы той страховой компании, которую они представляют.

Реализация данной меры позволит снизить коррупционную составляющую на всех этапах разбирательства по факту ДТП. Более того, такое нововведение позволит снизить субъективизм в этих процессах, повысить адекватность и достоверность реконструкции механизма ДТП, качество выявления как истинных его причин, так и истинных виновников ДТП.

В-четвертых, **проблема недостаточной медико-психологической проверки профессиональной подготовки водителей.** Пригодность к вождению автотранспортом устанавливается медицинской комиссией. Однако, по данным исследователей, «такая комиссия не может полностью определить способность проверяемого: качество его внимания и оперативного мышления, эмоциональную устойчивость и время психомоторной реакции» [5, с. 185].

В современных условиях, когда интенсивность дорожного движения только возрастает, к вождению автомобилем должны допускаться лишь те лица, которые как по возрасту и по медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. В связи с чем необходимы новые методики медико-психологической проверки подготовки водителей.

В-пятых, **недостаточный уровень организации обучения граждан вождению.** Зачастую подготовка водителей проводится автошколами без лицензии на оказание таких услуг, а также с нарушением установленных требований. В частности, Прокуратура Тюменской области выявляет многочисленные случаи неисполнения автошколами требований законодательства к образовательному процессу. У некоторых центров выявлено отсутствие образовательных программ, графиков вождения, необеспеченность учебно-методической литературой. В связи с этим, Генеральная прокуратура поручила прокурорам субъектов РФ усилить надзор за исполнением автошколами требований законодательства.

В частности, требуется запретить либо ужесточить существующий ныне порядок выдачи доверенности на управление транспортным средством.

В докладах руководителей ГИБДД МВД по Тюменской области одной из причин ДТП, происходящих по вине начинающих водителей, указывается их слабая теоретическая и практическая подготовка. Хорошие знания ПДД и техники вождения зависят от качества обучения. Сотрудниками РЭП ГИБДД принимаются меры к повышению качества приема квалификационных экзаменов, регулярно проводится анализ качества подготовки кандидатов в водители. Если выпускники автошкол по результатам сдачи экзаменов демонстрируют слабые навыки практического вождения, руководству автошколы направляется информационное письмо. Данный вопрос выносится на комиссию по безопасности дорожного движения в субъекте РФ [6].

Для повышения эффективности обучения граждан и укрепления навыков вождения в центрах подготовки следует внедрять семинары и тренинги, обязательные курсы вождения, как в светлое, так и в темное время суток. При обучении будущих водителей в темное время суток они должны будут научиться определенным навыкам, например, работе со световыми сигналами. Кроме того, такие занятия содействуют формированию психолого-физиологических условий: организация самостоятельной работы водителей по обоснованию правильности выполнения маневров в той или иной ситуации [7].

Для обеспечения безопасности движения в зимний период времени до наступления осенне-зимнего периода с водительским составом должен быть проведен инструктаж по особенностям вождения зимой, в программу которого следует включить вопросы безопасности при движении по ледовым поверхностям, временным зимним дорогам и правила пользования переправой.

Следует заметить, что устранение любых неисправностей в пути на морозе сопряжено с большими трудностями и может привести к обморожению рук водителя, длительному простоею транспорта и его замораживанию. В транспортных средствах необходимо иметь буксирный трос, лом и лопату (в легковых автомобилях – буксирный трос и лопату) [8].

Таким образом, реализация данных предложений позволит снизить негативное влияние рассмотренных проблем, а, следовательно, повысить безопасность дорожного движения на территории региона. Комплексная реализация указанных способов направлена на совершенствование механизма нормативно-правового регулирования в этой сфере, на разработку методов более точной паспортизации ДТП, повышение качества теоретической и практической подготовки водителей и другие. Апробация этих мер на уровне отдельного субъекта РФ (например, Тюменской области), дает возможность их распространения (при условии положительного эффекта!) по всей территории страны.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9014765>
2. Постановление Правительства Тюменской области от 26.01.2015 №1-п «Об утверждении государственной программы Тюменской области «Повышение безопасности дорожного движения» до 2020 года»: [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/424030873>
3. Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД РФ: [Электронный ресурс]. URL: http://www.gosuslugi.ru/pgu/stateStructure/10000606465.html#!_places
4. Распоряжение Губернатора Тюменской области от 23.01.2001 №144-р «О комиссии по безопасности дорожного движения»: [Электронный ресурс]. URL: <http://law.admtymen.ru/law/view.htm?id=206906>
5. Рудакова Г.И. Правовые аспекты безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2013. № 1 (113). С. 184–190.
6. Карагодин А.В., Крапивина Е.С. Место и роль регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России в системе ОВД, обеспе-

- чивающих безопасность дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 1. С. 41–45.
7. Дьячкова О.М. Повышение качества подготовки водителей – основное направление деятельности по снижению аварийности на автомобильном транспорте в современных условиях // Организация и безопасность дорожного движения: Мат. VII Всеросс. научно-практ. конф. Тюмень: ТюмГНГУ, 2014. С. 87–90.
 8. Колесов В.И. Связь динамических характеристик транспортного потока с социальным и транспортным рисками в городе // Организация и безопасность дорожного движения: Мат. VIII Всеросс. научно-практ. конф. Тюмень: ТюмГНГУ, 2015. С. 92–97.

References

1. *Federal'nyy zakon ot 10.12.1995 № 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya»* [The federal law from 12/10/1995 No. 196-FZ “About traffic safety”]. <http://docs.cntd.ru/document/9014765>
2. *Postanovlenie Pravitel'stva Tyumenskoy oblasti ot 26.01.2015 №1-p «Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Tyumenskoy oblasti «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya» do 2020 goda»* [The resolution of the government of the Tyumen region from 1/26/2015 No. 1-p “About the statement of a state program of the Tyumen region “Increase of traffic safety” till 2020”]. <http://docs.cntd.ru/document/424030873>
3. *Gosudarstvennaya inspeksiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya MVD RF* [State Inspection for Road Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation]. http://www.gosuslugi.ru/pgu/stateStructure/10000606465.html#!_places
4. *Rasporyazhenie Gubernatora Tyumenskoy oblasti ot 23.01.2001 №144-r «O komissii po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya»* [The order of the Governor of the Tyumen region from 1/23/2001 No. 144-r “About the commission on traffic safety”]. <http://law.admtyumen.ru/law/view.htm?id=206906>
5. Rudakova G.I. *Pravovye aspekty bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Legal aspects of traffic safety]. *Vestnik Adygeyskogo gosudarstvennogo universiteta*.

- Seriya 1: Regionovedenie: filozofiya, istoriya, sotsiologiya, yurisprudentsiya, politologiya, kul'turologiya.* 2013. № 1 (113), pp. 184–190.
6. Karagodin A.V., Krapivina E.S. Mesto i rol' registratsionno-ekzamenatsionnykh podrazdeleniy GIBDD MVD Rossii v sisteme OVD, obespechivayushchikh bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya [Place and a role of registration and examination divisions of the traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Department of Internal Affairs system ensuring traffic safety]. *Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti.* 2014. № 1, pp. 41–45.
 7. D'yachkova O.M. Povyshenie kachestva podgotovki voditeley – osnovnoe napravlenie deyatel'nosti po snizheniyu avariynosti na avtomobil'nom transporte v sovremennykh usloviyakh [Improvement of quality of training of drivers – the main activity on decrease in accident rate on the motor transport in modern conditions]. *Organizatsiya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya: Mat. VII Vseross. nauchno-prakt. konf.* [Organization and road safety: Proceedings of the VII All-Russian scientific-practical conference]. Tyumen': TyumGNGU, 2014, pp. 87-90.
 9. Kolesov V.I. Svyaz' dinamicheskikh kharakteristik transportnogo potoka s sotsial'nym i transportnym riskami v gorode [Communication of dynamic characteristics of a transport stream with social and transport risks in the city]. *Organizatsiya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya: Mat. VIII Vseross. nauchno-prakt. konf.* [Organization and road safety: Proceedings of the VIII All-Russian scientific-practical conference]. Tyumen': TyumGNGU, 2015, pp. 92-97.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Храмцов Александр Борисович, кандидат исторических наук, доцент
Тюменский индустриальный университет
ул. Луначарского, 2, г. Тюмень, 625001, Российская Федерация
khramtsov_ab@bk.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR

Khramtsov Alexander Borisovich, PhD in History, Associate Professor
Tyumen Industrial University
2, Lunacharsky St., Tyumen, 625001, Russian Federation
khramtsov_ab@bk.ru