

**Юридические науки**

УДК 351/354

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Р. Н. Самойлюк**, Нижегородская академия МВД России  
(Нижний Новгород, Россия),  
*e-mail: roman7771777@yandex.ru*

**Аннотация.** В данной статье предпринимается попытка повышения эффективности государственного управления путем анализа точек уязвимости в области обеспечения безопасности дорожного движения. Рассматриваются стадии реализации управленческого процесса в области обеспечения безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** государственное управление, безопасность дорожного движения, административное правонарушение, правовое регулирование.

Государственное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения, можно рассмотреть посредством последовательного изучения стадий реализации. В этих целях возьмем в качестве сквозного примера проблему повышения безопасности дорожного движения. Данному вопросу на протяжении последнего десятилетия специально посвящались две федеральные целевые программы, которые, закономерно сменив друг друга, действуют по сей день [6]. Следуя вышеизложенной логике интерпретации управленческого процесса, последовательно рассмотрим *стадии, через которые должен пройти процесс управления.*

**Установление сферы требующей изменения правового регулирования.** В концепции вышеупомянутой Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» проводится анализ ситуации в сфере безопасности дорожного движения, исходя из которого становится очевидной необходимость совершенствования правового регулирования в указанной сфере.

Так, в России показатель смертности на дорогах в пропорции к численности населения (на 100 тыс. чел.) в 2006 году составлял 23,4, в то время как в Соединенных Штатах Америки он был равен 14,3, в Австралии – 7,8, Японии – 5,7, а Великобритании и того меньше – 4,8 [10]. Результаты реализации стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в России, основу которой с 2006 года составляет Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденная постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 года № 100, свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране.

Например, за 5 лет ее реализации число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, удалось сократить на 23%.

Смертность на дорогах является лишь одним из многих показателей, характеризующих безопасность дорожного движения. Одним из факторов детского травматизма на дорогах является отсутствие эффективной индивидуально-профилактической работы органами ГИБДД с несовершеннолетними [9]. В качестве дополнительных ярких свидетельств можно привести множество резонансных событий последних лет, связанных с массовой гибелью людей в результате нарушения ПДД, неоднократное выявление случаев управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения и прочее [1]. В одном из недавно проведенных социальных опросов 12% респондентов признались, что иногда садятся за руль в нетрезвом состоянии [2]. Если прибавить к этому низкий уровень культуры вождения и дорожно-транспортной дисциплины как водителей, так и пешеходов, а также плохие дорожные условия, становится очевидна вся глубина проблемы.

Установление сферы требующей изменения правового регулирования, ставит вопрос об установлении «слабых мест», «точек уязвимости» в регулируемой системе, в нашем сквозном примере – в существующей системе обеспечения безопасности дорожного движения.

**Выявление частных проблем в существующей и сложившейся системе государственного управления** подразумевает вычленение в результате целенаправленного анализа сложившейся ситуации тех аспектов, которые объективно могут рассматриваться в качестве первопричин появления более широкой проблемы.

Если мы берем в нашем случае сферу обеспечения безопасности дорожного движения, то первопричинными «точками уязвимости» следует назвать [8]:

– *Нарушение правил дорожного движения* (от 78,8% общего количества дорожно-транспортных происшествий в 2004 г. до 85% в 2010 г. происходило по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств). Важно отметить, что именно в таких ДТП погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (83,6% от общего числа погибших и 89,3% от общего числа раненых).

– *Нарушение правил эксплуатации транспортных средств и перевозки пассажиров* (к примеру, каждый второй погибший в дорожно-транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира, при этом нарушение правил перевозки детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно-транспортного происшествия).

– *Недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети* (они стали основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия, гибели и ранения каждого пятого участника дорожного движения (в 2010 г. – 21% ДТП, 22,2% погибших, 21% раненых).

– *Управление транспортными средствами в состоянии алкогольного или*

*наркотического опьянения* (по статистике одна четырнадцатая часть дорожно-транспортных происшествий с водителями легковых автомобилей совершается водителями, находящимися в состоянии опьянения). Вместе с тем, следует учитывать, что данные правонарушения сопровождаются гибелью, причинением существенного ущерба и вреда участникам дорожного движения.

– *Низкий уровень технологической оснащенности и безопасности эксплуатируемых транспортных средств.* К примеру, по данным аналитического агентства «Автостат» в общем объеме парка легковых автомобилей европейской части страны по состоянию на 1 января 2011 года (24,3 млн. штук) преобладали отечественные марки (LADA с долей 45,9%, автомобили Горьковского автомобильного завода – 4,7%, третье место у «Москвича» – 3,8%), которые, как известно, в большинстве своем не соответствуют никаким современным стандартам безопасности водителей, пассажиров и пешеходов [4].

– *Высокая продолжительность ожидания прибытия оперативных и спасательных служб на место дорожно-транспортного происшествия.* Так, по статистике, около 60% летальных исходов при ДТП приходится на догоспитальный период, что, естественно, объясняется самой тяжестью происшествий, но в то же время говорит, что нередко длительное ожидание первой помощи также становится причиной гибели людей. Как пример, опять же по статистике, примерно каждая пятая технологическая операция при ликвидации последствий ДТП связана с оказанием первой помощи пострадавшим, каждая восьмая – с деблокированием пострадавших из транспортных средств.

Можно назвать и иные «слабые места» в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, однако для целей нашей статьи и достаточно указанного, чтобы продолжить изучение вопроса государственного управления в области безопасности дорожного движения.

***Определение целей, задач и приоритетов корректировки рассматриваемой сферы государственного управления.*** После установления зон уязвимости, очевидно, необходимо определить цели, задачи приоритеты изменения названной системы. Так, несмотря на то, что за годы реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» Россия вошла в число стран – лидеров по темпам сокращения смертности на дорогах, смертность на российских дорогах по-прежнему высокая (например, по данным ГИБДД, ежегодно в России в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек, только за период с января по август 2012 г. в стране произошло 129 121 ДТП, в которых погибли 17 057 человек) [3], а количество регистрируемых ДТП (в пропорции к численности населения), напротив, несопоставимо низко в сравнении с теми же европейскими странами.

Для такого названного нами критерия, как «нарушение правил дорожного движения» задачей можно определить реальное, статистически проверяемое, как в абсолютных цифрах, так и в процентах к аналогичному периоду прошлого года (АППГ), снижение количества таких нарушений; цель – более низкий уровень

исследуемого показателя в новом отчетном периоде (к примеру, общее количество нарушений ПДД в сравнении с прошлым годом, количество отдельных видов нарушений ПДД – превышение установленного скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, проезд на запрещающий сигнал светофора и т. п.). Это, безусловно, важно, поскольку из 28 000 погибших в ДТП в России в 2012 году – 10 500 стали жертвами ДТП с превышением скоростного режима, более 5 000 – из-за выезда на встречную полосу и т. д. [5].

Критерий «нарушение правил эксплуатации транспортных средств и перевозки пассажиров» также требует рассмотрения в качестве приоритетной частной цели регулирования системы снижения общего количества нарушений правил эксплуатации транспортных средств и перевозки пассажиров.

Такая точка уязвимости регулируемой системы, как «недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети», требует установления в качестве долгосрочного приоритета качественное улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. По официальным данным, в настоящее время в России около 40 000 населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Различия между отдельными субъектами Российской Федерации по плотности дорог с твердым покрытием в расчете на 1000 км<sup>2</sup> достигают 450 раз. За последние 10 лет при росте уровня автомобилизации на 85% увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования составило лишь 15,7%, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог. По оценкам экспертов, сегодня доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, достигла 29% (14 000 км), а в пределах Московского транспортного узла – более 60% [7]. Описанная ситуация требует целенаправленной работы по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, повышению ее качества и эксплуатационных характеристик, расширяющих пропускную способность дорожных сетей и обеспечивающих длительное их использование без необходимости осуществления ежегодных восстановительных ремонтов.

Такой резонансный фактор, негативно сказывающийся на общем уровне безопасности дорожного движения, как «управление транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения», ставит в качестве приоритетной цели снижение уровня подобных правонарушений и установление долгосрочной тенденции профилактической направленности в указанной сфере.

Следующий из указанных нами критериев – «низкий уровень технологической оснащенности и безопасности эксплуатируемых транспортных средств» ставит в качестве цели увеличение доли транспортных средств, соответствующих передовым современным стандартам безопасности водителей, пассажиров и пешеходов в общем количестве эксплуатируемых транспортных средств.

Ну и, наконец, «высокая продолжительность ожидания прибытия

оперативных и спасательных служб на место дорожно-транспортного происшествия», названная нами в качестве «точки уязвимости» регулируемой системы, устанавливает приоритет обеспечения оперативной доступности пунктов базирования сотрудников ГИБДД, МЧС и системы здравоохранения в целях решения задачи максимально быстрого прибытия на место ДТП и оказания первой медицинской и иной помощи пострадавшим лицам.

К сожалению, ограниченность объемов нашей статьи не позволила осуществить прикладной анализ потенциала каждой из стадий реализации государственного управления, используемой для регулирования отношений в области безопасности дорожного движения, однако общая картина, освещенная в данной статье, несомненно, показывает огромный содержательный потенциал, который может быть реализован в будущих исследованиях.

### Литература:

1. В Москве пьяный водитель насмерть сбил 7 человек – RT – INO TV. URL: <http://inotv.rt.com/-2012-09-23/V-Moskve-ryanij-voditel-sbil>; Пьяный водитель сбил трех детей у школы и пытался скрыться. URL: <http://svpressa.ru/accidents/news/65136/>
2. Все голосования / Вести FM. URL: <http://radiovesti.ru/vote/show/>
3. «Газета.Ru». [http://www.gazeta.ru/auto/news/2012/09/13/n\\_2527777.-shtml](http://www.gazeta.ru/auto/news/2012/09/13/n_2527777.-shtml)
4. Инфографика. Структура автопарка легковых автомобилей европейской части России. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/8793/>
5. Место России по смертности на дорогах в результате ДТП. URL: <http://vitki.org/2012/05/29/-966/>
6. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 года № 100 (ред. от 22.11.2012) «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» // Собрание законодательства РФ. 2006. № 9. Ст. 1020; Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012 года № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.
7. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 года № 848 (ред. от 05.05.2013) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
8. Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012 года № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.
9. Самойлюк Р.Н. Проблемы девиантного поведения несовершеннолетних // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2015. – № 2 (30). – С. 222.
10. See: Road Casualties. Deaths on Great Britain's roads at all time low //

[www.statistics.gov.uk/cci/nug-get.asp?id=1208](http://www.statistics.gov.uk/cci/nug-get.asp?id=1208)



Samojljuk R. N. Gosudarstvennoe upravlenie v oblasti obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija / R. N. Samojljuk // Nauka. Mysl'. - № 2. - 2015.

© Р. Н. Самойлюк, 2015.

© «Наука. Мысль», 2015.

— ● —

**Abstract.** In this article an attempt is made to increase the efficiency of public administration way analysis of points of vulnerability in ensuring road safety. Discusses the implementation stage of the management process in ensuring road safety.

**Keywords:** public administration, road safety, administrative legal regulation

— ● —

### Сведения об авторе

Ростислав Николаевич **Самойлюк**, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Нижегородская академия МВД России (Нижний Новгород, Россия).

— ● —

Подписано в печать 20.08.2015.

© Наука. Мысль, 2015.