Значение организационно-нормативных факторов в обеспечении безопасности дорожного движения

Гусельников Ю. А., Борщенко Я. А.

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Курганский государственный университет"

Острота проблемы обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) в РФ за последние 6 лет снижалась от уровня «национального бедствия» до критического состояния. Относительные показатели, характеризующие уровень аварийности (социальный и транспортные риски) превышали среднеевропейские в 4-6 раз, а тяжесть последствий от ДТП (количество погибших на 100 пострадавших) была выше аналогичных показателей ФРГ, Великобритании в 10 раз (!), 12-14 против 1,1-1,5 [1].

Особое значение в данном контексте имела ФЦП «Повышение БДД в РФ на 2006-2012 годы», в которой был широко применен и научно обоснован системный подход, как при разработке, так и при реализации мероприятий. В результате комплексного воздействия на основные направления ОБДД аварийность в стане сократилась. Так, в 2012 году погибло в ДТП менее 28 тысяч человек, транспортный, социальный риски и тяжесть последствий от ДТП снизились на 44,8; 22,7; 24,0 процентов соответственно [2].

Однако устойчивых тенденций по повышению БДД в РФ не наступило, о чем свидетельствует и динамика целевого показателя ФЦП – количество погибших и раненых в ДТП. Количество погибших в год, достигнув минимума в 2008-2009 годах (26-26,5 тысяч), в последующие годы вновь выросло и практически остановилось на показателе 27-28 тысяч человек.

Состояние БДД в РФ остается неприемлемым для общества, является одним из самых низких в мире. В 2013 году в России погибло в ДТП из расчета на 1 миллион жителей 189 человек, а в странах Европейского союза – 52, количество жертв ДТП в РФ почти в 4 раза больше чем в странах с высоким уровнем автомобилизации.

Таким образом, применение системных подходов при решении проблем ОБДД в РФ дает ощутимый положительный эффект. Вместе с тем сложности и масштабам решаемых проблем не соответствуют темпы и размеры усилий государственных органов управления и заинтересованных субъектов ОБДД.

Кроме того, сама государственная система ОБДД и степень системного научного воздействия на ее подсистемы не отвечают сложившейся ситуации и новым вызовам (отставание развития дорожной сети от темпов автомобилизации, рост агрессивного поведения участников дорожного движения и др.). Сбои, отказы в российской «человеко-машинной» системе ОБДД все чаще связываются с «человеческим фактором», неисполнением, неполном, неточном или несвоевременном исполнении профессиональной деятельности на всех ее уровнях. Повышение профессионализма и ответственности специалистов всех звеньев системы ОБДД – это мощный резерв и потенциал для повышения БДД, развития транспортной системы. Высшие органы государственного управления РФ эту работу начинают через внедрение профессиональных стандартов, разработку образовательных программ. Необходимо активней включаться в этот процесс на местах, научно-преподавательской среде в центре и регионах.

Только нормами могут быть заданы параметры развития, определены статус, полномочия органов управления и иных субъектов ОБДД, механизмы реализации и контроля мероприятий.

На основании изложенного, можно сделать ряд нижеследующих выводов.

Недостаточная эффективность системного подхода в сфере ОБДД в РФ связана с «отказами» в «системе» на всех ее уровнях, во всех ее подсистемах и элементах.

Низовые уровни ОБДД крайне зависимы от состояния организационной и нормативной подсистем федерального звена. К важнейшим недостаткам федерального уровня относятся :

- отсутствие в структуре транспортной системы РФ федерального органа управления автомобильным транспортом, организацией дорожного движения; - - отставание в развитии федерального «автотранспортного» законодательства от других отраслей транспорта.

Компенсация этих недостатков возможна на региональном и местном уровне при повышении активности, ответственности и профессиональной компетентности специалистов управления и работников СТД.

Региональные и ЦП органов местного самоуправления – существенный резерв для повышения БДД на местах. Причем в имеющихся рамках финансового обеспечения. Например, для анализа состояния аварийности, определения реальных «местных» факторов, влияющих БДД должны привлекаться имеющиеся в регионах научно-учебные заведения, профильные кафедры. Практически не используется потенциал студентов, общественных организаций, связанных с проблематиками БДД.

Список литературы

1.Анализ и оценка состояния безопасности дорожного движения в РФ.-М: Минтранс РФ НИИАТ, 2002.

2. ФЦП «Повышение БДД в 2006-2012 года: [Электронный ресурс]: URL: http://www.fcp-pbdd.ru/archive-program/The_results/.