

на Октябрьской наб. – в данном случае была уменьшена длительность разрешающего сигнала при движении с набережной на Зольную ул. в 10:25. Спустя 5 минут улучшение было успешно отражено в текущих данных. Такой масштаб управления позволяет автоматизировать процесс смены режима регулирования.

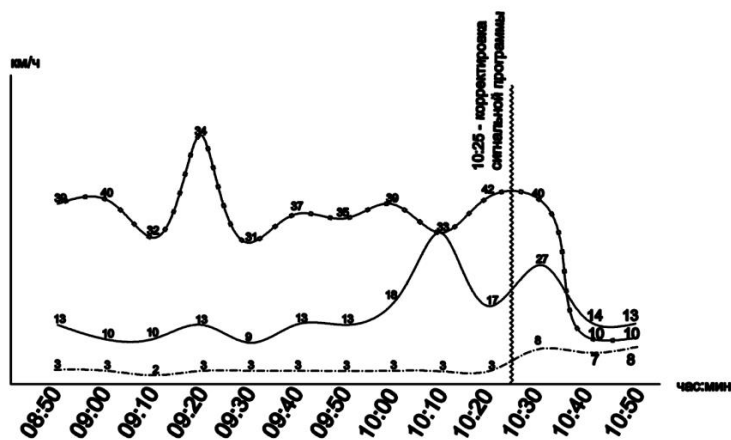


Рисунок 9 – Октябрьская наб. Пример оптимизации режима регулирования

В настоящее время по данной методике проанализировано более 90 перекрёстков Санкт-Петербурга.

Поступила 11 января 2018 г.

Окончательно поступила 20 февраля 2018 г.

УДК 656.13

Некоторые вопросы дорожного движения: проблемы, подходы и правовые аспекты

Д.В. Капский

В статье рассмотрены вопросы роли организации дорожного движения на современном этапе развития общества. Выполнена оценка состояния среды «дорожного движения» и правовых аспектов регулирования

деятельности в области дорожного транспорта и дорожного движения. Выполнен критический анализ действующих Правил дорожного движения. Даны рекомендации по устранению некоторых недочетов.

In the article the questions of the role of traffic organization at the present stage of society development are considered. An assessment was made of the state of the environment for «road traffic» and legal aspects of regulating activities in the field of road transport and road traffic. A critical analysis of the current Road Traffic Rules was carried out. Recommendations are given for the elimination of some flaws

Дорожное движение осуществляется в сформировавшейся среде, сильно влияющей на его качество и отличающейся для каждого государства.

На государственном уровне придается большое внимание обеспечению через «транспортный фактор» национальной безопасности страны, общенационального экономического успеха. Транспорт – важная составная часть военно-экономического потенциала Республики Беларусь. Так, в транспортном комплексе республики работает более 6 % численности населения, занятого в экономике. Место и роль транспорта в экономике республики характеризуется такими показателями, как доля в валовом внутреннем продукте – порядка 7 %, почти половина (48 %) – в экспорте услуг, более 8 % в инвестициях в основной капитал. Транспортный комплекс является одним из основных источников поступления валюты в страну – более 90 % положительного сальдо внешней торговли услугами сформировано организациями транспорта. В абсолютном значении это 2 млрд. долларов США (на 15.02.15) [<http://www.baif.by/novosti/transportnyi-kompleks-respubliki/>].

Нормативы в значительной мере определяют качество и уровень дорожного движения. В Беларуси, которая более двух десятилетий является независимым государством, еще нередко действуют практически советские нормативы, отличающиеся невысоким качеством. Предстоит серьезная работа по созданию современных нормативов, в которых не должны повторяться старые недостатки.

Дорожное движение – это основной процесс оказания транспортной услуги – непосредственное перемещение по дорогам людей, машин и грузов. Это главная, целевая функция огромной социально-производственной системы, именуемой дорожным транспортом, яв-

ляющим одним из важнейших видов транспорта в транспортной отрасли – на его долю приходится от 2/3 до 3/4 всего объема транспортного обслуживания. Он представляет собой громадную систему, в которую входят несколько тоже очень больших и сложных подсистем, таких как дороги, транспортные средства, организация движения и т.д. По некоторым сведениям, в системе дорожного транспорта и на нее работает почти каждый 10-й работоспособный гражданин, и она в значительной мере определяет уровень жизни всего общества. Например, в Минске личный автомобиль все еще остается самым быстрым и самым дешевым транспортом для перемещения по улицам и на его долю приходится более половины всех пассажирских перевозок в городе [<https://auto.tut.by/news/road/411885.html#co>].

Значимый вклад в решение многих проблем автомобилизации может и должна внести разумная организация дорожного движения. Повышение технической скорости, улучшение режимов движения, ликвидация необязательных остановок и перепробега, снижение до минимума аварийности, улучшение социальных отношений в дорожном движении и т.д. позволяет существенно уменьшить все виды потерь и снизить стоимость транспортной услуги, сократить аварийность.

Например, каждый год составляется рейтинг социального развития стран. Он определяется на основе индекса социального развития, представляющий собой комбинированный показатель, измеряющий степень, в которой разные страны обеспечивают удовлетворение социальных и экологических потребностей своих граждан. В этом показателе, помимо всего прочего, учитывается и количество погибших в дорожно-транспортных авариях [<https://news.tut.by/society/443538.html>].

Организация процесса дорожного движения и управление им осуществляется в подсистеме «организация дорожного движения». Сегодня термин «организация дорожного движения» применяется в самых разных аспектах – как проектное решение объекта, как регулирование, как управление, средство повышения безопасности движения и т.п. На самом деле «Организация дорожного движения – системная деятельность по формированию оптимальных характеристик дорожного движения. Включает управление дорожным движением и его обеспечение, а также воздействие на среду движения». Это одно из основных направлений государственной политики, ко-

торое имеет основной целью обеспечение безопасности личности, общества и государства в сфере дорожного движения. Безопасность движения является составной частью общественной безопасности. Ведь защита прав и законных интересов личности – важная роль в становлении правового государства.

Как представляется, основной целью управления дорожным движением является минимизация его стоимости за счет уменьшения издержек в процессе движения, т.е. повышение качества дорожного движения при существующих условиях. Конечно, все мы должны думать о перспективе, стремиться к улучшению качества транспортных средств, дорог, подготовки кадров и т.д., но это функциональная задача управления дорожным транспортом и структур более высокого уровня. Однако жить и работать, в том числе и оказывать транспортную услугу, нужно непрерывно, сегодня, сейчас, при этом именно в тех условиях, которые есть, какими бы они не были.

Целью организации дорожного движения, кроме указанной выше, является повышение его качества путем улучшения обеспечения управления движением и доступного воздействия на среду движения. Но для этого, кроме прочего, нужна четкая организация структур управления дорожным транспортом и организацией дорожного движения, а также объективные и достоверные оценочные критерии качества.

К сожалению, сегодня мы не имеем ни одного, ни другого, ни третьего. Структуры управления дорожным транспортом, как таковой, нет вообще. Единой структуры организации дорожного движения также нет, а сегодняшний фактический оценочный критерий качества дорожного движения – число аварий с пострадавшими – не является ни объективным, ни достоверным и практически ничего не оценивает. Отсюда (и не только отсюда) и печальные результаты – экономические, экологические и аварийные (!?) потери у нас никто не считает, а по уровню аварийности со смертельным исходом на единицу транспорта мы проигрываем развитым странам Западной Европы, Канады и Японии, примерно, в 2÷3 раза.

Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» определяет правовые и организационные основы дорожного движения в Республике Беларусь, устанавливает основные системные требования по обеспечению безопасности до-

рожного движения, разработке в целях реализации государственной политики в области дорожного движения Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, на основании которой могут разрабатываться соответствующие государственные, отраслевые и региональные программы, а также определяет основные полномочия министерств, ведомств и государственных организаций в сфере дорожного движения в целях охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав и свобод, законных интересов и имущества физических и юридических лиц. Этот закон направлен на государственное регулирование, управление и контроль в области дорожного движения и устанавливает основополагающие правовые начала и принципы организации движения и его безопасности [Правовые основы дорожного движения: учеб. / Л.М. Рябцев [и др.]; под общ. ред. Л.М. Рябцева. – Минск: РИПО, 2015. – 163.].

Именно в соответствии с этим законом безопасность на дорожном транспорте является только одним из направлений деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Государственный контроль в области дорожного движения осуществляется Министерством внутренних дел Республики Беларусь, Государственной автомобильной инспекцией, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и подчиненными ему организациями, Министерством сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь и подчиненными ему организациями, Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и иными государственными органами в пределах их компетенции. Такой широкий перечень организаций и ведомств позволяет говорить о том, что ответственность «распылена» по отдельным составляющим и не позволяет выявить одного, единственного, главного учреждения, обладающего полным набором полномочий, ответственного за дорожное движение, в том числе и за его безопасность.

В Законе отсутствуют пояснения сущности дорожного движения, к какой системе (отрасли, подотрасли) оно принадлежит, каковы его функции, цели, задачи, оценочные критерии качества, кто конкретно управляет и кто отвечает за качество. Таки образом, дорожное движение, неизвестно что представляющее, не имеющее собственных структур управления, для которого неизвестны функции, цели, задачи и оценочные критерии, управляется более чем

десятью посторонними непрофессиональными няньками (у каждой из них есть своя профессиональная деятельность, а дорожное движение – довесок), и контролируется шестью из этих же нянек.

При этом дорожное движение не входит ни в какой вид транспорта, а дорожный транспорт, куда оно входит на самом деле, и который является самым важным видом транспорта, даже не упоминается. Зато появилась некая неопределённая субстанция – «область дорожного движения» (раньше была «сфера», теперь «область»). Такое трудно представить в других видах транспорта, например, в железнодорожном.

Необходимо отметить, что национальное законодательство, касающееся правил движения и технических средств регулирования, разрабатывается на основе важнейших международных нормативов – «Конвенции о дорожном движении» и «Конвенции о дорожных знаках и сигналах», принятых в 1968 году с последующими изменениями. Эти международные нормативы устанавливают, как правило, только общие положения, направления и подходы, а вся детализация дается в национальных нормативах. Именно здесь, на уровне национального законодательства, появляется основная масса недоработок и недостатков, порой весьма существенных. Разумеется, пересмотр национальных, и тем более, международных нормативов является делом чрезвычайно сложным и ответственным. Любые изменения, какими бы удачными они не казались, нельзя принимать с ходу, без надлежащего, весьма пристрастного и всестороннего анализа и проверки. Равно как их нельзя с ходу отбрасывать только потому, что в какой-то части они не соответствуют сегодняшним нормативам.

Например, в Законе много положений, относящихся к компетенции именно дорожного транспорта, например, вопросы получения и изъятия водительских удостоверений, техосмотра, обязанностей юридических лиц и т.д. В Законе много понятийной и терминологической путаницы, поскольку, к сожалению, нормативной терминологии в дорожном движении пока не существует. В Законе отсутствует даже упоминания о качестве дорожного движения.

Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2006 г. № 757) законодательно закрепила основные угрозы, которые содержит дорожное

движение, охарактеризовала его как процесс повышенной опасности, определила основные направления повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, меры по сокращению уровня дорожно-транспортной аварийности на дорогах, снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением.

Что удивительно, ни Концепция обеспечения безопасности дорожного движения, ни Закон «О дорожном движении» не содержат термина «безопасность дорожного движения». Только в Правилах дорожного движения (п. 2.4) имеется данное понятие:

«безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия».

Однако данное определение противоречиво. В русском языке слово «безопасность» означает отсутствие опасности, без опасности – и это абсолютно понятно и ясно. Попытка «усовершенствовать» русский язык оказалась неудачной. Во-первых, «минимальная вероятность опасности» равна нулю, т.е. без опасности. Во-вторых, «дорожно-транспортное происшествие» является следствием опасности для движения, поэтому словосочетание «опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия» – это «масло масляное». В-третьих, «минимальная вероятность возникновения опасности» – это совершенно неопределенное понятие, поскольку не указаны объект и продолжительность, поэтому «минимальная вероятность» может быть больше «максимальной вероятности» в одно время на разных участках и в разное время на одном участке. В результате, безопасное движение на одном участке или в одно время может быть в несколько раз опаснее «опасного движения» (с «максимальной вероятностью») на другом участке или в другое время, а одно и то же «состояние дорожного движения» (кстати, оно тоже нигде не определено) можно признать и безопасным, и опасным. Как представляется, попытка совместить определение понятия безопасности и ее уровень («минимальная вероятность») оказалось весьма неудачной.

Безопасность – это степень физической защищенности субъектов и объектов транспортировки и элементов транспортной инфраструктуры от криминальных посягательств, ненадлежащей транс-

портировки и дорожно-транспортных аварий. В монографии рассмотрены только аварии (поскольку криминальные посягательства и аспекты ненадлежащей перевозки относятся к сфере «транспортной безопасности»), а вместо термина «безопасность» чаще будет применяться термин «аварийность» – наличие совокупности аварий. Аварийность определяется множеством различных факторов, связанных с качеством транспортных средств, дорог, подготовки водителей, организации дорожного движения и социальных отношений в дорожном движении.

Имеется множество других, в том числе и терминологических, недостатков Правил дорожного движения, которые являются нормативом прямого действия и предназначены, в первую очередь, для участников движения. Детальный анализ Правил представляет собой специальное исследование, которое не входит в поставленные задачи. В данной работе лишь фрагментарно показано, что отдельные положения действующих Правил несовершенны и нуждаются в коренном совершенствовании.

Так, «Дорожное движение – движение пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги и связанные с ним общественные отношения». Представляется, что «стоянка...в пределах дороги» не относится к процессу движения («движение пешеходов и (или) транспортных средств»), она относится к дорожным условиям, т.е. к среде движения, а это разные понятия. Также к среде движения относятся «и связанные с ним общественные отношения». Здесь авторы путают понятия процесс движения и обстановки, в которой он происходит, или среды движения. Поскольку среда движения входит в систему дорожного транспорта, а такого понятия официально в Республике Беларусь нет (в Законе «О дорожном движении» есть неопределённое понятие «область дорожного движения» – раньше была «сфера»), а нормативной терминологии здесь тоже нет, то имеет место понятийная и терминологическая путаница, которая в нормативах недопустима.

Пункт 2.45 «Перекресток – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне. Граница перекрестка определяется воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей дорог. Не являются перекрест-

ками пересечения с велосипедными, пешеходными дорожками и дорожками для всадников». Это определение имеет 3 части – по числу предложений.

Первая часть определяет перекресток в общепринятом понимании этого термина – место пересечения...дорог. Поскольку каждая дорога со всеми своими элементами – тротуарами, обочинами, проезжей частью и т.д. (см. п. 2.78) – имеет четко ограниченные границы по ширине, то границы места их пресечения или перекрестка, определяются границами пересекающихся дорог. Это нормально, это понятно и такое «место пересечения дорог» есть реальный перекресток.

Однако вторая часть утверждает, что перекресток имеет какой-то неизвестный, другой смысл и совсем другие границы, близкие к границам пересекающихся...проезжих частей, т.е. не место пересечения дорог, а лишь их отдельных элементов с некими добавлениями. При этом определение этих искусственных границ сделано неаккуратно (воображаемые линии, даже не прямые, а просто воображаемые – это не технический правовой норматив, а сюрреализм) и некорректно (сначала определяются границы территории, а уже затем – ее центр, а здесь – наоборот). В результате, в рамках Правил с непонятными целями создан искусственный, виртуальный «перекресток», не являющийся перекрестком дорог, а скорее, с некоторыми допущениями, перекрестком проезжих частей, с «хвостиками», т.е. элементов этих дорог. Следовательно, вторая часть определения противоречит первой части.

Третья часть еще более непонятная, поскольку в ней не указано, пересечения чего (дороги или проезжей части) с велодорожками...не является перекрестком. Если исходить из определения велодорожки (п. 2.6), как элемента дороги, то в случае пересечения...дорог она не может не входить в состав «реального» перекрестка. Если исходит из определения велосипеда как транспортного средства п. 2.5), из определения проезжей части как элемента дороги, предназначенного для движения транспортных средств (п. 2.55), и определения дороги как «...полосы земли, предназначенной и используемой для движения... транспортных средств...» (п. 2.15), то велодорожка, имеющая проезжую часть, может рассматриваться и как элемент дороги, и как сама дорога. Следовательно, пересечение с велодорожкой, согласно части пер-

вой определения перекрестка как места пересечения...двух дорог, является перекрестком, и по сути части второй, как пересечение двух проезжих частей, поэтому часть третья определения перекрестка противоречит первой и второй частям.

Таким образом, определение перекрестка, данное в Правилах, является противоречивым, неудачным и требует доработки. Например, очень сложно определить границы «перекрестка» на Т-образном перекрестке, поскольку на «противоположной» стороне нет закруглений проезжих частей, следовательно, и нет их начала. Еще сложнее, если примыкание выполнено не под прямым углом – неизвестно, куда вести «воображаемую линию» к «противоположной стороне» – под прямым углом или параллельно примыканию, или одну так, а другую иначе. Очень сложно определиться с кольцевыми пересечениями, разрезными или неразрезными, с перекрестками, имеющими отделенный островком правоповоротный проезд, имеющими несколько проезжих частей и т.д.

Заметим, что в Правилах, в основном, используется понятие «реального» перекрестка, данное в первой части определения, например, п.п. 17.2, 17.3, большинство пунктов главы 13 «Проезд перекрестков» и т.д.

Если посмотреть на других, то, например, американцы относят к перекрестку, кроме «места пересечения дорог», еще и «подходы и отходы, непосредственно влияющие на его работу». Иными словами, они присваивают статус опасной зоны, где требования к участникам и властям более жесткие, большей территории, чем само место пересечения дорог. Более того, они считают перекрестки опасными уже только из-за конфликта «транспорт–транспорт», и присутствие здесь еще и пешеходов весьма нежелательным. Поэтому они, по возможности, «выводят» оттуда пешеходов путем строительства над- или подземных переходов или некоторого отнесения наземных переходов – безопасность, экология и экономика в обмен на некоторые неудобства пешехода – спуск, подъем или небольшой перепоход. В этом смысле мы делаем строго наоборот – опасной зоной считаем минимально возможную территорию, а пешеходов (с неудобствами) загоняем (вернее, пытаемся загнать – они упорно не хотят этого делать) – с менее опасного перегона на более опасный перекресток (п. 17.2 и 17.3).

И последнее, п. 2.56. Правил: «путепровод – инженерное сооружение над дорогой (железнодорожными путями), которая имеет съезды на другую дорогу, обеспечивающее движение на разных уровнях». Не буду долго комментировать. Видимо, авторы Правил имели ввиду развязку в разных уровнях, которая имеет много съездов и может иметь несколько... путепроводов (например, развязка проспектов Дзержинского и Жукова в г. Минске). Такая свободная трактовка специальных, профессиональных терминов в нормативе такого уровня явно недопустима.

Правила дорожного движения направлены на урегулирование общественных отношений, возникающих, изменяющихся и прекращающихся между участниками дорожного движения, то есть он регулирует общественные отношения по поводу движения участников в пределах дороги. В свою очередь Закон «О дорожном движении» направлен на комплексное регулирование всех общественных отношений, связанных не только и не столько с дорожным движением, сколько в совокупности в системе дорожный транспорт, которая включает и организацию комплекса организационно-управленческих мероприятий, направленных на установление и реализацию государственной политики в сфере дорожного транспорта и дорожного движения. Многие специалисты считают, что не может большинство водителей нарушать Правила, это напрямую значит, что трактовка и сами правила неверные [<https://auto.onliner.by/2016/02/05/ekspert-10>].

Дорожный транспорт представляет собой большую и сложную социально-производственную систему, которая включает дороги, транспортные средства, организацию и обслуживание дорожного движения, правоохрану, подготовку кадров, и др. В дорожном движении непосредственно производится очень необходимая, важная и выгодная – от порога до порога – транспортная услуга. Поскольку транспортная услуга предоставляется непосредственно в дорожном движении, то основной задачей является повышение его качественных показателей, определяемых совокупностью основных свойств, таких как безопасность, экологичность, экономичность и социологичность. Именно качество этой услуги в значительной мере зависит от качества дорожного движения, которое в заданных условиях является компетенцией организации дорожного движения и определяется совокупностью свойств, таких как экономичность, экологичность, безопасность, социологичность, производительность,

надежность, комфортабельность, совместимость. Все перечисленные свойства в той или иной степени определяют качество дорожного движения, однако принято считать «основными» свойствами первые четыре – экономичность, экологичность, аварийность (безопасность) и социологичность. Оказалось, что с помощью основных свойств можно с приемлемой точностью оценить качество остальных свойств, следовательно, и совокупное качество дорожного движения.

Сегодня имеется целый ряд принципиальных недостатков, которые требуют немедленного устранения.

Несоответствующая идеология управления. Целью управления дорожным движением, является безопасность участников движения, оцениваемая только количеством аварий с пострадавшими. Аварии без пострадавших (которых более 90 %), а также экономические, экологические и социальные аспекты, практически, не учитываются в управлении. Следовательно, цель управления дорожным движением – его качество, куда кроме безопасности входит еще экологичность, экономичность и социологичность, не может быть достигнута принципиально. Постановка ложных целей, не соответствующих назначению и закономерностям дорожного движения, приводит к несбалансированному управлению, которое является основным источником потерь.

Несовершенная нормативная база дорожного движения. Несоответствующая идеология и ряд других причин привели к тому, что в управлении дорожным движением сегодня отсутствует современная нормативная база. За рубежом для специалистов по организации движения имеется основополагающий норматив – «Руководство по регулированию дорожного движения», – которым они обязаны пользоваться в пределах всей страны. В Республике Беларусь имеются лишь технические нормативы, однако нет методических нормативов – какие цели преследовать, каким способом их добиваться, как принимать оптимальные решения, какими методиками руководствоваться и др.

К недостаткам в нормативной иерархии можно также отнести отсутствие закона о дорожном транспорте. Существующие нормативы часто ориентированы на неверные установки и нередко противоречат друг другу.

Развитие прикладной науки сделало возможным выявление ее основных подотраслей, таких как безопасность, экономика, экология и социология дорожного движения. Однако отсутствуют действенные методики прогнозирования издержек процесса движения, без которых невозможен выбор оптимальных решений по организации движения. Даже не установлены многие зависимости аварийности от различных факторов в условиях Республики Беларусь, что вынуждает пользоваться российскими, западноевропейскими, американскими или японскими данными, которые не учитывают особенности нашей страны.

Контроль в дорожном движении является важнейшей и неотъемлемой частью управления. Поскольку дорожное движение объединяет две области управления – технологическим процессом движения и деятельностью людей, то задачи контроля здесь сложные и специфические. Кроме выполнения главной задачи – контроль за режимом движения (и стоянки), необходим еще контроль за соблюдением нормативов; состоянием участников движения, транспортных средств, документации, технических средств регулирования, дорожных условий; работой АСУ дорожным движением, маршрутного пассажирского транспорта, обслуживающих организаций и т.д.

Основные функции контроля в дорожном движении выполняет государственный орган – ГАИ МВД Республики Беларусь, а некоторые функции – ведомственные контрольные службы.

Основная функция ГАИ – контроль за режимом движения и стоянки. Сегодняшний контроль за движением недостаточно эффективен по двум основным группам причин: 1) объективная – связанная со спецификой дорожного движения – чрезвычайная массовость объектов, их распределение по всей улично-дорожной сети страны и фактическая непрерывность движения; 2) субъективная – связанная с несовершенной нормативной базой процесса движения, ограничительно-запретительной направленностью управления, отсутствием соответствующих технических средств и автоматизированных систем контроля и т.д.

Ведомственный контроль имеет типовой недостаток – он в большей мере направлен на защиту интересов ведомства и поэтому не всегда объективен.

Сегодня в дорожном движении абсолютно не используется один из самых эффективных видов контроля – общественный. Участники

движения заинтересованы в наведении порядка на улицах и дорогах, поэтому необходимо использовать этот огромный потенциал, как это делается во многих странах.

Правила дорожного движения. Правила являются нормативом прямого действия и предназначены в первую очередь для участников движения. Поэтому над ними необходимо постоянно работать с привлечением самых компетентных специалистов и широкой общественности. Как результат, Правила должны быть стабильными, безупречными по существу и юридически выверенными. Недостатками действующих Правил являются громоздкость и отсутствие четкой системы изложения, что требует больше заучивания, чем осмысления. Они безадресны, поэтому необходимо издание отдельных пособий для пешеходов, велосипедистов и водителей с включением необходимого материала об аварийности, помощи пострадавшим и ответственности. Что касается водителей, то кроме Правил необходимо по доступной цене издавать и сборник, включающий Правила, извлечения из интересующих технических и правовых нормативов, рекомендации по безопасности движения, оказанию первой медицинской помощи и т.д.

Обслуживание дорожного движения. Под термином «обслуживание» понимается «вспомогательная» деятельность, которая способствует успешному функционированию дорожного движения. В эту деятельность входят мониторинг, страхование, специализированная медицинская и техническая помощь на месте аварии, оформление документов по авариям, экспертиза аварии, правовая и иная помощь участникам аварий, а также различные виды оперативного, технического, информационного, торгово-бытового и другого обслуживания участников движения непосредственно на дороге.

Мониторинг в дорожном движении на постоянной основе в Республике Беларусь, практически, не проводится.

Страхование в дорожном движении развивается быстрыми темпами. Однако, уровень страховых взносов и страхового возмещения, особенно в случаях гибели участников или ранений, повлекших инвалидность, а также уровень и дифференциация страховых взносов явно недостаточны и не играют заметной роли в формировании мотивации участников движения. В мировой практике страховые компании являются одними из ведущих инициаторов и спонсоров научно-исследовательских, организационно-технических и других меро-

приятый, целью которых является повышение безопасности дорожного движения, что выгодно и компаниям, и обществу. К сожалению, отечественные страховые компании еще не вышли на такой уровень.

Экспертиза аварий выполняется, как правило, только в одном ведомстве – Государственном комитете судебных экспертиз Республики Беларусь. Сегодня независимая экспертиза и независимый контроль за качеством отдельных экспертных заключений практически отсутствуют. Также не решены многие методические вопросы, например, момент возникновения опасности при пересекающей траекторию движения движущемуся препятствию, определение понятия «вынуждает» и др. Имеются вопросы с назначением или не назначением экспертизы, которое в значительной мере зависит от мнения следователя. Качество экспертизы часто страдает от неаккуратного оформления документов по авариям, недостатка исходных данных и т.д. Практически не проводятся научно-исследовательские и информационно-статистические работы по экспертной тематике, что приводит к постепенному отставанию от современных требований.

Минимизация тяжести последствий – это деятельность, направленная на снижение потерь от любых видов опасности, в первую очередь от аварийности. Сегодня возникают трудности в информировании о предполагаемой тяжести последствий; в оперативности и согласованности прибытия на место аварии служб МВД, МЧС и Министерства здравоохранения; в оперативности и качестве оформления первичных документов и в расследовании аварий; в готовности к оказанию первой медицинской (доврачебной) помощи пострадавшим в аварии со стороны населения, водителей, персонала служб МВД, МЧС и работников придорожного сервиса. Практически отсутствуют консалтинговые организации для оказания участникам аварий консультативной помощи юридического и автотехнического характера. Недостаточна дорожно-транспортная подготовка судей, сотрудников следствия и прокуратуры, ведущих дела по авариям. Отсутствуют структуры, призванные минимизировать экологическую, экономическую и социальную опасности (степень опасности их меньше, чем аварийности, но масштабы потерь от них на порядок превышают потери от аварийности (соотношение аварийных, экологических и экономических потерь, примерно, таково – 10:20:70).

В заключении описания некоторых недостатков, еще раз повторюсь, что Правила дорожного движения – это норматив особой

важности и они требуют к себе несравнимо более ответственного, более уважительного, чем сейчас, отношения. Необходимо как можно быстрее выправлять положение. Следует внедрить объективный и достоверный оценочный критерий качества дорожного движения – таковым, как представляется, могут стать «потери». Следует сформировать полноценные структуры организации дорожного движения и управления дорожным транспортом и поставить их в такие условия, чтобы снижение стоимости транспортной услуги путем повышения качества дорожного движения было объективно выгодно не только нации в целом, но и указанным структурам и конкретным людям.

Отсутствуют структуры, призванные минимизировать экологическую, экономическую и социальную опасности (степень опасности их меньше, чем аварийности, но масштабы потерь от них на порядок превышают потери от аварийности). Оценки распределения потерь по видам таковы: экономические – 69 %, экологические – 23 %, аварийные – 8 %. Это распределение несколько отличается: в городе – 68 % : 25 % : 7 % и на загородных дорогах – 76 % : 12 % : 12 %. Роль организации дорожного движения постоянно увеличивается по мере роста автомобилизации. Уже сегодня при достигнутом уровне насыщения автомобилями нашей страны (более 320 авт. на 1000 жителей) недостатки в организации движения стали источником примерно половины всех потерь в дорожном движении (в том числе в городах – до 75 %). Даже незначительные недостатки из-за огромных масштабов движения приводят к большим потерям.

Поступила 25 декабря 2017 г.

УДК 656.1

Управление программами повышения БДД

Э.А. Сафронов, К.Э. Сафронов, Е.С. Семенова

Есть основания полагать, что проблема БДД недостаточно изучена и это снижает управляемость данным процессом. Зачастую основное внимание уделяется изучению отдельных дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и на этой основе разрабатываются предложения по их снижению. В то же время существуют базовые причины их появления, кото-