



Краснодарский университет МВД России
Ставропольский филиал

О.Ю. Борисов

**Теоретические основы Государственной
инспекции безопасности дорожного движения**

Учебное пособие

Ставрополь, 2023

УДК 351
ББК 67.401.133.1
Б82

Борисов, О.Ю.

Б82 **Теоретические основы Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие / О.Ю. Борисов.-** Ставрополь: Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России, 2023. –36 с.- Текст: непосредственный.

УДК 351
ББК 67.401.133.1

© СФ КрУ МВД России, 2023
© Борисов О.Ю., составление, 2023

Содержание

1. Введение.
2. Глава 1. Теоретические основы Государственной инспекции безопасности дорожного движения.
3. §1. Теоретико-методологические аспекты подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.
4. §2. Правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения.
5. Глава II. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2020 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта.
6. §1. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2020 гг.
7. §2. Перспективы развития автомобильного транспорта.
8. Библиография.

Введение

Важнейшей социально-экономической и демографической задачей нашего правительства, а органов внутренних дел и всей страны в области дорожного движения, является повысить безопасность дорожного движения. Необходимо совместными усилиями принять действенные меры на сложившуюся ситуацию с аварийностью, путем принятия действенных и неотложных мер по совершенствованию системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Нашей стране угрожает национальной безопасности масштаб травматизма от дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время обстановка с аварийностью остаётся стабильно напряженной и во многом это обусловлено возрастающей диспропорцией между приростом количества автомобилей и увеличением протяженности улично-дорожной сети, которая сама по себе не рассчитана на современные транспортные потоки и организацию дорожного движения.

Глава 1. Теоретические основы Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

§1. Теоретико-методологические аспекты подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Так, существующая дорожно-транспортная инфраструктура в городах фактически соответствует уровню 60-100 автомобилей на 1 тыс. жителей, в то время как современный уровень обеспечения автомобилями уже превысил 200 единиц на 1 тыс. жителей и имеет тенденцию к дальнейшему увеличению. Анализ особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой тяжестью повреждений. Общая смертность пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, количество пострадавших, получивших инвалидность в результате ДТП, - в 6 раз выше. Пострадавшие в результате ДТП люди нуждаются в госпитализации. Требуется оснастить все транспортные средствами активными и пассивными средствами безопасности, предлагается также рассмотреть в возможность систематического мониторинга безопасности дорожного движения, проведение анализа и определить последствия воздействия на окружающую среду выбрасываемых газов.

В России в 2015 г. наметился коренной перелом в оценке последствий дорожно-транспортных происшествий для общества и государства, что послужило своеобразным «толчком» в скорейшей выработке подходов к системным преобразованиям в этой сфере. Мировая практика показывает, что наиболее эффективным (с точки зрения оптимального соотношения

критериев «затраты-эффект») методом государственного управления, обеспечивающим повышение безопасности дорожного движения, является метод программно-целевого планирования. Преимущества этого метода управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения характеризуются в целом следующими принципиальными особенностями: наличием долгосрочного (стратегического) планирования деятельности прежде всего федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на 5-10 лет; индикативным характером целевой программы, сроки реализации которой находятся в прямой зависимости от обеспеченности программы необходимыми материальными, человеческими и финансовыми ресурсами; системной взаимосвязью основных целей и задач целевой программы по решению сложных комплексных (межотраслевых и межведомственных) проблем обеспечения безопасности дорожного движения; обеспечением единства методологических и методических подходов к решению задач обеспечения безопасности дорожного движения; способностью концентрировать ограниченные материальные и финансовые ресурсы на решении принципиальных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, от которых зависит рост уровня защищенности населения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; возможностью использовать эффект мультипликатора при целевом использовании ограниченных бюджетных ресурсов за счет

В мире ежегодно погибает по вине участников дорожного движения около 300 000 человек, а более 10 миллионов получают тяжелые травмы. 70-80 % дорожно-транспортных происшествий происходит вследствие недисциплинированности многих участников дорожного движения - как водителей транспортных средств, так и пешеходов. При этом характерно, что доля происшествий по вине водителей-владельцев индивидуального транспорта (автомобилей и мотоциклов) – постоянно возрастает. Так, только по городу Ставрополю зарегистрировано было на улицах в 2021 году около

1000 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых 54 человека погибли и 454 получили ранения. По вине водителей, допустивших грубые нарушения Правил, произошло 466 ДТП, при которых погибло 27 и ранено 274 человека. Владельцы индивидуальных транспортных средств совершили 238 дорожно-транспортных происшествий, или половину от числа всех происшествий возникших по вине водителей. При этом погибло 18 и ранено 136 человек. Аварийность на транспорте индивидуального пользования продолжает оставаться высокой. Наиболее часто дорожно-транспортные происшествия возникают из-за превышения водителями скорости движения (33%), несоблюдения дистанции безопасности (21%), нарушения правил проезда перекрестков (18%), управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии (13%).

В этих условиях, учитывая, что с каждым годом количество автомобилей в народном хозяйстве и в личном пользовании будет и дальше возрастать, первостепенное значение в обеспечении безопасности дорожного движения имеет соблюдение Правил дорожного движения, обязательных для всех участников движения, как для водителей транспортных средств так и пешеходов.

Затрагивая вопрос об информации, целесообразно упомянуть о так называемой информационной (аналоговой) модели. Информационная модель представляет собой «систему предложений, слов, графиков, формул, таблиц и т. д., имитирующих объект управления в целом или его компоненты, стороны...», эти модели носят особенно ценными при проведении исследований социальных систем и процессов управления является в конечном итоге мысленный, информационный характер. Все имеющиеся социальные системы обязательно связаны с людьми, их положением, потребностями и интересами, поэтому проводить зачастую какие-либо эксперименты, за частую невозможно. Поэтому здесь необходимо воспользоваться аналоговой моделью, которая напрямую не взаимодействует с оригиналом, не затрагивает его, но в то же время воспроизводит его в

мысленной форме. Параметры модели замеряются, преобразуются, сопоставляются со свойствами оригинала, сама модель в процессе сопоставления уточняется и углубляется, отражая все новые свойства оригинала, что в конечном счете превращает ее в мысленный образ объекта.

На модели проигрываются изменения, происходящие в системе под влиянием естественных внешних и внутренних воздействий, а также преднамеренных воздействий управляющего характера. Раскрываются причинно-следственные зависимости между управляющим воздействием и вызванным им результатом, причем эти зависимости находят количественное выражение.

Модели являются специфической формой организации информации о явлениях и процессах, протекающих в той или иной системе. Эта информация является предметом исследования, преобразования человеком с целью получения вариантов решения, сопоставления и оценки вариантов и выбора наилучшего. Иными словами, полученная в результате моделирования информация используется для принятия или корректировки решений, для определения реального управляющего воздействия на столь же реальный управляемый объект».

Приведенная характеристика информационной модели дает вполне достаточный материал для того, чтобы представить себе содержание информационной модели аварийности, которая отражает состояние безопасности дорожного движения, т. е. того качества объекта воздействия, которое в данном случае нас интересует.

Информационные модели аварийности могут охватывать различные объемы сведений о дорожно-транспортных происшествиях в зависимости от компетенции и тех потребностей, которые возникают у организации, выступающей в качестве субъекта управления, в связи с разработкой мер, направленных на выполнение своей части задачи обеспечения безопасности дорожного движения. Информационные модели можно составлять применительно к административно-территориальным единицам: для

республики, края, области, города, района, министерств, ведомств, а также для отдельных дорог. Периодически издаваемые органами Госавтоинспекции большинства республик, краев и областей, и некоторых крупных городов сборники статистических и других материалов, касающихся аварийности, а также материалы, выпускаемые ежегодно в журнале «Безопасность дорожного движения» научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по существу представляют собой информационные модели аварийности.

Из каких параметров состоит модель формирования дорожно-транспортной аварийности? В первую очередь мы должны исходить из статистических данных, именно последнее, создает предпосылки понимания положения дорожно-транспортных происшествий в стране. Именно закон больших чисел, позволяющий в совокупности со сложными явлениями, выявить объективные причины и закономерности, которые привели или создают угрозы к совершению аварий на дорогах.

Основными требованиями статистики является это формирование и изучение выявляемых явлений и причин, которые служат основным источником негативных последствий. Группируя статистические данные, необходимо понимать какой признак формирует статистику и является его основой.

Используя статистику, можно эффективно подходить к вопросам причин и условий совершения происшествий и их взаимной связи. Прежде всего, необходимо провести оценку и анализ показателей статистики и после этого принимать необходимые меры к снижению аварийности и тяжести последствий от неё. Информационная модель аварийности - складывается из полученных сведений, касающихся видов происшествий

Весьма результативным, но, к сожалению, пока еще мало применяемым способом получения информации об аварийности являются конкретные социологические исследования с использованием выборочного метода,

который в данном случае предусматривает сбор и анализ сведений о сравнительно небольшой части дорожно-транспортных происшествий.

Исследование ограниченной группы событий с затратой достаточного количества времени и с привлечением специалистов различных направлений позволяет глубже проникнуть в сущность событий, детально изучить обстоятельства возникновения каждого отдельного дорожно - транспортного происшествия, создавая тем самым предпосылки для выявления новых закономерностей, тенденций, которые могут быть использованы для повышения эффективности воздействия на дорожное движение. При этом важное значение приобретают надежность сведений, полученных в результате конкретных социологических исследований, добросовестное отношение к делу и высокая ответственность исследователей, так как перепроверить достоверность полученной информации практически невозможно.

Сбор, обработка и использование тех материалов, которые образуют информационную модель аварийности, - дело отнюдь не новое. Такие сведения использовались для организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения с тех пор, когда появилась сама проблема, т. е. с момента появления автомобиля. Введение понятия информационной модели аварийности позволяет точнее определить место и роль тех материалов, которые охватываются этим понятием в общем процессе воздействия на дорожное движение для обеспечения его безопасности. Формирование информационной модели способствует решению одной из сложнейших задач управления - выявлению оптимального объема информации о состоянии объекта, такого ее содержания, которое как в качественном, так и в количественном отношении необходимо и в то же время достаточно для обеспечения эффективности воздействия. Для того чтобы результаты, полученные в итоге применения методов выборочного исследования, можно было распространить за пределы изучаемых конкретных объектов, необходимо строго соблюдать принцип

репрезентативности. Кроме того, выборочная совокупность должна представлять (репрезентировать) всю генеральную совокупность. Думается, что такого рода конкретные социологические исследования в дальнейшем найдут более широкое применение в изучении причин и обстоятельств совершения дорожно-транспортных происшествий.

Итак, определено, что объектом воздействия в рассматриваемой нами системе служит дорожное движение, которое представляет собой определенный социальный процесс. Компонентами, образующими элементы системы, являются водители и пешеходы, транспортные средства и дороги. Определено также, что следует понимать под обеспечением безопасности дорожного движения и количественной характеристикой этого качества - аварийностью, рассмотрели круг вопросов, касающихся характеристики объекта воздействия и тех его основных качеств, на достижение которых это воздействие направлено.

Научное управление предполагает такое воздействие, которое соответствует требованиям объективных закономерностей и прогрессивных тенденций. Обеспечение безопасности дорожного движения, как мы уже отмечали, вытекает из внутренних потребностей развития процесса, в то же время является задачей, отражающей те прогрессивные тенденции, которые характерны для социалистического общества, соответствуют общим закономерностям его развития, являются составной частью той главной цели, на достижение которой в настоящее время направлены усилия нашего государства, всего российского народа, это - создание максимальных благ для граждан, сохранение их жизни и здоровья.

Российская полиция - составная часть системы органов внутренних дел, к ее подразделениям относятся оперативные службы (уголовного розыска, отделы борьбы с хищениями государственной, муниципальной и частной собственности и др.), службы обеспечивающие охрану общественного порядка и общественную безопасность (участковые уполномоченные и по

делам несовершеннолетних, патрульно-постовая, государственная инспекция безопасности дорожного движения и др.) и иные подразделения МВД РФ.

Полиция призвана обеспечивать безопасность порядка в общественных местах, охрану имущества государства, собственность граждан, обеспечить их законные интересы от антиобщественных действий. Важнейшими задачами органов внутренних дел являются предупреждение правонарушений и преступлений, оперативное и полное раскрытие преступлений, всемерное устранение причин и условий.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения является частью, одной из служб российской полиции и входит в систему Министерства внутренних дел. Её деятельность основывается на строжайшем соблюдении законности. ГИБДД и ее должностные лица при выполнении служебных обязанностей обязаны руководствоваться Конституцией Российской Федерации, законами Российской Федерации, законами субъектов Российской Федерации, положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения, приказами и инструкциями Министерства внутренних дел РФ и другими утвержденными в соответствии с действующим законодательством нормативными актами.

В состав Государственной инспекции безопасности дорожного движения входят: Главное управление государственной инспекции безопасности дорожного движения центрального аппарата МВД России, управления ГИБДД министерств внутренних дел республик и главных управлений, управлений-субъектов РФ, городов и районов.

Важнейшими требованиями государства и граждан к государственной инспекции является, это строжайшее соблюдение норм законодательства и реализация прав и законных интересов граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства, их имущества и интересов. А также, бесперебойного движения транспортных средств, предупреждение совершения антиобщественных действий в области безопасности дорожного

движения, эффективности использования автотранспортных средств в соответствии с возложенными на нее задачами.

Основными обязанностями службы государственной инспекции безопасности дорожного движения является в первую очередь это сохранения жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их законных прав и интересов, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, совершенствование организации дорожного движения и повышения эффективности использования автотранспортных средств в соответствии с возложенными на нее задачами.

В своей деятельности служба государственной инспекции безопасности дорожного движения основывается на точном выполнении предписанных норм законности, при выполнении служебных задач, тесно взаимодействует с другими службами органов внутренних дел, государственными и муниципальными органами, администрацией предприятий, учреждений и организаций. По роду своей деятельности, служба ГИБДД, привлекает для оказания помощи в области обеспечения безопасности дорожного движения добровольное общество авто мотолюбителей, внештатных сотрудников, другие общественные организации, коллективы предприятий, организаций и учреждений и население по месту жительства.

Должностные лица Государственной инспекции безопасности дорожного движения несут установленную законодательством ответственность за невыполнение возложенных на них обязанностей и неправильное использование предоставленных им прав.

Инспектора службы ГИБДД обязаны при выполнении своих обязанностей проявлять высокую культуру и профессионализм в работе, с участниками дорожного движения быть максимально тактичным, чутким и внимательным по отношению к ним. За свои действия, нарушающие

законность они несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

На протяжении длительных лет, страны всего мира, в том числе и Российская Федерация, принимают все возможные меры, направленные на улучшение аварийной обстановки на дорогах в целом, создавая концепции и стратегии направленные на ужесточение дисциплины среди участников дорожного движения, должностных лиц, принимающих участие в осуществлении контроля и надзора за безопасностью дорожного движения.

§2. Правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Правовая основа организации Государственной автомобильной инспекции действует на основе Положения о Государственной автомобильной инспекции, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998 года №711. А также внесением дополнений в Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 19.02.2021 года №108.

Опираясь на требования Конвенции о дорожном движении от 08 ноября 1968 года, Постановлением Правительства Российской Федерации 23 октября 1993 года за №1090, были утверждены Правила дорожного движения, которые давали понятие каждого участника находящегося на дороге, а также разъясняли обязанности их, с целью осуществления бесперебойного, безопасного и понятного движения для всех участников дорожного движения, в том числе и для иностранных граждан.

Основным документом, регламентирующим деятельность ГИБДД, также является, Федеральный закон о безопасности дорожного движения от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ. Этот закон направлен на охрану имущества, здоровья граждан, жизнь участников дорожного движения, защита

государства и его народа от дорожно-транспортных происшествий, получения травм и увечий.

Непосредственным федеральным законом, также регламентирующим обязанности сотрудников государственной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения, является Федеральный закон «О полиции» от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Данный закон позволяет должностным лицам принимать все необходимые законные меры для стабилизации обстановки на дорогах, недопущение нарушений Правил дорожного движения, технических норм, стандартов, при обеспечении бесперебойного движения автотранспортных средств по дороге.

Условием для принятия правового решения в отношении лиц, в том числе должностных и юридических, допустивших нарушения безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств является Кодекс РФ об административных правонарушениях от 10 декабря 1995 г.

Государством защищаются права всех граждан нашей страны от преступных и иных противоправных посягательств, в том числе от совершения деяний на транспорте, от которых граждане получали телесные повреждения, которые могли быть и несопоставимы с жизнью, а также повреждалось, уничтожалось имущество. В связи с этим, Правительством Российской Федерации, подготовлен и утвержден Федеральный закон от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который в целях защиты потерпевших, страховал гражданскую ответственность участников дорожного движения.

Каждое совершенное дорожно-транспортное событие, рассматривается правоохранительными органами и органами статистики, и др., как серьезное социально-экономическое и демографическое происшествие, которое вносит ущерб не только материальному благосостоянию граждан, организациям независимо от вида собственности и принадлежности, но наносит колоссальный ущерб демографии нашей страны. Однако, необходимо

понимать какое количество дорожно-транспортных происшествий совершаются в стране за определенный период времени, меры которые необходимо принимать государству для борьбы с трагедиями на дорогах. В связи с этим, Правительством Российской Федерации были утверждены Правила учета дорожно-транспортных происшествий от 29 июня 1995 г. № 647.

Представленная статистика Главного управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения за прошлый год показывает, что в 2021 году от числа всего совершённых дорожно-транспортных происшествий, 13% совершено водителями транспортных средств и мотоциклов в состоянии алкогольного или наркотического состояния.

Водители продолжают совершать трагедии садясь за руль транспортного средства в неадекватном состоянии, не боясь при этом, ни административного наказания за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии (ст.12.8 КоАП РФ лишение права управления транспортным средством до 2 лет и штраф 30 тысяч рублей), в том числе ни уголовной ответственности (ст.264 УК РФ лишение свободы до двух лет).

С целью определения состояния водителя управляющего транспортным средством и других участников дорожного движения, Правительством Российской Федерации, были утверждены Правила освидетельствования лица, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование от 26 июня 2008 г. № 475.

Министерством Внутренних Дел Российской Федерации, был утвержден приказ о перечне должностных лиц системы МВД РФ, которые имеют право на составление протоколов в отношении граждан, должностных и юридических лиц, за совершение ими административных правонарушений, а также их доставление (граждан) в территориальные органы от 30.08.2017 г. № 685. Данными должностными лицами могут являться сотрудники

государственной инспекции безопасности дорожного движения, участковые уполномоченные полиции.

В полномочия сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения, Министерством Внутренних Дел Российской Федерации приказом от 23.08.2017 № 664 были внесены порядок исполнения и формы контроля за исполнением государственных функций по безопасности дорожного движения.

Общий подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения рассматривается на различных уровнях руководства нашей страны, при этом большое значение в стратегических планах снижения дорожно-транспортных происшествий, увеличение контроля со стороны сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения прописывается в стратегиях на определённые годы, с целями и задачами.

Такую стратегию утвердили на 2018-2024 годы распоряжением Правительства от 08.01.2018 № 1-р.

Порядок обращения граждан в органы внутренних дел, фиксация этих обращений и разрешение их должностными лицами территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации регламентирован приказом МВД РФ от 29 августа 2014 г. № 736.

Согласно, содержания данного приказа, всем сотрудникам органов внутренних дел, необходимо регистрировать каждое обращение гражданина, в специальном журнале под названием КУСП (книга учёта сообщений о преступлениях, административных правонарушений и других происшествиях), который должен храниться в дежурной части органа, вносить туда всю требующуюся информацию, присвоив номер обращения, соблюдая установленные сроки и регламент. Сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения обязаны регистрировать дорожно-транспортные происшествия в журнал о ДТП при наличии только технических повреждений транспортных средств, а в случае получения смертельного ранения или травмы человека в результате дорожной аварии

регистрировать в книге учета сообщений о преступлениях, административных правонарушениях и происшествиях.

Жалобы, обращения, заявления, предложения, граждан к органам власти, рассмотрение их по существу и принятие по ним решений, подготовка и направление ответов и другая работа с населением, предусмотрена в Инструкции об организации рассмотрения обращений в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации от 12.09.2013 №707.

Данная инструкция, также предусматривает рассмотрение обращений участников дорожного движения, если как показалось последним, были нарушены их права со стороны сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения, другими участниками движения, а также, в случае если есть на их взгляд необеспеченность дорог средствами технической и иной безопасности. Все обращения граждан должны быть рассмотрены в установленные тридцатидневные сроки и направлено уведомление о принятом решении по существу рассматриваемого обращения гражданина.

В настоящее время, в современном цивилизованном мире, в условиях применения квантовых и молекулярных технологий, а нынешние и будущие современные инновации, созданы на основе кванта-неделимой частицы, атома или фонтонна, в результате этого появились привычные для нас теперь сотовые телефоны, сверхточные ракеты стратегического назначения и другие сверхсовременные технические средства, совершенствование нормативно-правового обеспечения в нынешнее время, также необходимо для прогресса цивилизованного государства, общества и населения нашей страны.

Организационно-экономические рекомендации по развитию всех сфер деятельности государства, в том числе связанное с развитием автотранспорта, должны быть направлены на совершенствование нормативно-правового обеспечения системы безопасности дорожного движения, повышение квалификации сотрудников органов внутренних дел.

Отбор кандидатов на службу в органы внутренних дел осуществляется на основании требований приказа Министерства Внутренних Дел о прохождении службы в органах внутренних дел. Данный приказ от 01.02.2018 г. № 50. Требования которые предъявляются гражданам Российской Федерации, которые изъявили желание посвятить свою жизнь служению народу и закону, в соответствии с предъявляемыми требованиями к кандидату на должность, последний должен владеть Государственным языком Российской Федерации, быть способным по своим деловым качествам, физической подготовке и состоянию здоровья выполнять служебные обязанности по защите прав и законных интересов общества и государства. Главное Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения стремиться осуществлять подбор кандидатов с указанными качествами и ведёт жёсткий отбор и контроль за подчиненными подразделениями в приёме на службу достойных кандидатов.

Глава II. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2020 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта.

§1. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2020 гг.

Изучая статистику совершенных дорожно-транспортных происшествий за период 1991-2020 гг., которая ежегодно по результатам каждого года публиковалась в ведущих изданиях, можно взять за основу нашего анализа пятилетние отрезки времени прошлого и настоящего столетия. Также,

хотелось бы проанализировать данные за 1980, 1985, 1990 гг. советского времени.

Изучая историю в России в период 1991-2020 гг. произошли большие изменения, как в дорожном движении, так и в модернизации автотранспорта, так и в принятии мер по снижению тогдашней аварийности. В таблице 1 и 2 приведены примеры изменений в динамики ДТП при принятии действенных мер в борьбе с аварийностью. Используя статистические данные, которые были опубликованные в ведомственных сборниках Росстата по транспорту, Российских статистических ежегодниках, в сборниках Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД ГИБДД РФ) составлены указанные таблицы.

Так, из таблицы 1 видно, что в России за тридцатилетний период погибло 867 197 человек, то есть, стёрт с лица земли город по масштабу проживающих граждан как город Саратов (836 951 человек жителей по статистике на 2021 г.).

В «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» также отмечено, что «Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет)» [11]. *Это возраст максимальной и экономической, и социальной, и демографической активности.*

Таблица 1 - Основные показатели дорожно-транспортного травматизма в РФ за период 1991-2020 гг.

№	Индик										Всего
п.п.	ат. переменная	1980	1985	1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015	2016-2020	1991-2020 гг
1.	Общее	156	139	197	901	795	9849	1084	9912	8206	5578

	кол-во ДТП (единиц)	174	000	000	700	334	35	320	53	56	198
2.	Число погибших (человек)	274 92	226 76	353 66	179 490	145 498	1682 24	1501 94	1330 46	9074 3	8671 95
3.	Число раненых (человек)	138 132	148 645	214 839	981 005	901 694	1173 637	1354 570	1251 885	1045 284	6708 075
4.	Число погибших на 100 тыс. насел. (человек)	19,9	15,9	24	22,1	20,2	23,7	18,6	15,8	11,0	-

Примечание: Число погибших на 100 тысяч населения даётся для последнего года каждого пятилетия

В результате дорожно-транспортных происшествий с учётом указанного времени травмы различной степени получили 6 708 075 пострадавших. И как известно, что после ДТП граждане получившие телесные повреждения становятся в той или степени инвалидами.

Доля людей, ставших инвалидами, в различных источниках различается. В отмечено, что «Около 20 процентов пострадавших становятся инвалидами». В во «Введении» указывается следующее: «Анализируя аварийную обстановку в стране и результаты полученных гражданами от ДТП смертельных травм, а их по статистике оказалось 70 % и все они лица трудоспособного возраста и 18 %, которые пострадали получив травмы различной степени тяжести все они стали в последующем инвалидами. Очень печальными являются цифры инвалидизации заложенные в «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы», .е. 20%, то количество людей, ставших инвалидами за 30 лет, будет равно 1 341 615 человек. Это равноценно тому, что в стране бы появился «город инвалидов», который занял бы среди городов миллионников России 5-е место между Екатеринбург (1 493 749 чел. жителей) и Нижним Новгородом (1 252 236¹ чел. жителей).

Складывающаяся негативная тенденция последствий от дорожно-транспортных происшествий в социальном плане с точки зрения и тяжелые с точки зрения экономики убытки, обязывают государство и общество принимать действенные меры для исправления сложившейся ситуации в дорожном движении. На правовом уровне в качестве экстренных мер Правительством Российской Федерации были приняты к исполнению два федеральных закона: «О безопасности дорожного движения» в 1995 году и «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» в 2017 году, две Федеральных целевых программы (ФЦП-2012 и ФЦП-2020), «Стратегия безопасности дорожного движения» в 2018 году, и трёхэтапный Национальный проект "Безопасные качественные дороги", принятый в 2018 году и рассчитанный на период 2018-2024 г.г. 2018 году (Россия в 2018 г.- 12¹,4).

Меры принимаемые государством были недостаточными, это было, очевидно оценивая результативность предпринятых вышеперечисленных мер, что дало право сделать заключение о том, что в 1990-х, 2000-х и в

первой половине 21 века (2010г.) высоких результатов в снижении аварийности достичь не удалось. Именно высшая школа экономики (НИУ ВШЭ), представила статистическую информацию обществу, применительно к периоду времени до 2013 года[13].

В 2016 году были указаны основные показатели аварийности в стране: общее количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших, число раненных и эти показатели стали снижаться относительно прошлых лет. До 11 человек погибших в результате ДТП на 100 000 человек населения показатель снизился в 2020 году. Однако, в сравнении с другими экономически высокоразвитыми странами Европы и мира, имеющие показатели автомобилизации гораздо выше, чем в России, показатели оставались на порядок высокими. Для сравнения: Швеция - 2,8; Великобритания – 3,1; Япония -4,1; Германия – 4,1 погибших на 100 000 населения в 2018 году (Россия в 2018 г.- 12,4).

Прямая причинная зависимость состоит между автотранспортом и дорожно-транспортными травматизмом (ДТТ), который собственно, и находится в первичной причине всех происшествий на дорогах, и хотелось бы кратко оценить результаты за последние 30 лет, которые представлены в таблице 2.

Изучая статистические данные, представленные в таблице следует понимать, что в стране стабильно осуществляется увеличение транспортных средств с 12,0725 млн. в 1990 г. до 56, 2329 млн. единиц в 2020 г. Прирост автомобильного транспорта в стране составляет в 4, 658 раз. Информационно-аналитический обзор научного центра безопасности дорожного движения (НЦ БДД ГУ ОБДД МВД России) приведены статистические данные о транспортных средствах ,применительно к 2020 г., где его количество в стране составляло 58,99 млн. единиц. Рост составляет в 4, 886 раз, что указывает на использование различных источников информации, так и с учётом дополнительной категории транспорта. За указанный период автомобилизация в стране выросла с 58,5 транспортных

средств на 1000 человек население в 1990г. до 321-го автомобиля (прирост в 5,49 раз). Если давать оценку безопасности дорожного движения, в первую очередь необходимо ориентироваться на прирост протяженности дорог в стране, однако, если изучать статистику необходимо понимать, что идёт значительное отставание в её строительстве. В тоже время необходимо понимать, что безопасность движения зависит не только от общего количества протяженности дорожной сети, но и от инженерной инфраструктуры, которые были предусмотрены при проектировании улично-дорожной сети, а также от их технического оснащения и состояния дорог.

Таблица 2 - Основные показатели транспорта в РФ за период 1990-2020 гг.

№ п п	Индикатор ная переменная	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
1.	Грузовые автомобили, тысяч шт.	3386,9	3966,7	2779	2937	4401	4848	5414	6230	6564
2.	Автобусы, всего, тысяч шт.	276,6	309,8	309,5	513	624	792	894	873	850,9
3.	Легковые автомобили, всего, тысяч шт.	4803	5871	8984	14195	20353	25570	34354	44253	49259
4.	В том числе в собственности	4195	5388	8677	13688,5	19097,4	24124	32629	42317	46926

	ти граждан, тысяч шт.									
5.	Всего автомобилей , тысяч шт.	846 6,5	1014 7,5	1207 2,5	1764 5	2537 8	312 10	406 62	513 56	5623 2,9
6.	Автомобили зация (единиц на 1000 человек)	30.2	44,5	58,5	92,3	130,5	169, 0	228, 3	288, 8	321
7.	Автомобили зация за 5- летку в среднем за 1 год (прирост)		2,86	2.8	6,76	7,64	7,7	11,8 6	12,1	6,44
8.	Протяжённо сть автомобильн ых дорог общего пользования , тыс. км.	498	466	455	539	584	581, 0	825, 0	148 0,5	1553, 7
9.	В том числе с твёрдым покрытием, тыс. км.	322	384	400	484	532	530, 5	664, 6	104 5,5	1096, 4

§2. Перспективы развития автомобильного транспорта.

При рассмотрении перспектив развития автомобильного транспорта и его роли в обеспечении БДД следует дать ему количественную и качественную оценки.

На рисунках 1 и 2, где представлены графики по количеству автомобилей в стране и автомобилизации, а также рассмотрены прогнозы развития до 2040 года. Выполнялись долгосрочные прогнозы с использованием метода линейной аппроксимации по формуле $P(x)=ax+b$, поскольку указанные координаты (точки) динамики роста количества автотранспорта и автомобилизации образуют ломанную кривую, близкую к прямой линии. Прогнозируется к 2040 году рост выпуска автотранспорта общим количеством более 80 миллионов единиц автомобилей, автомобилизация будет находиться на уровне 500 автомобилей на 1000 человек населения.

К данным цифрам следует относиться лишь как к очень приблизительным, поскольку из-за неравномерности прироста числа автомобилей за одинаковый период времени, равный 5 годам (Таблица 2, строка 7), аппроксимирующее уравнение будет изменяться, соответственно этому будет изменяться наклон аппроксимирующих прямых линий на графиках и, как результат, будет меняться и количество автомобилей и автомобилизация (в данном случае применительно к 2040 г.).

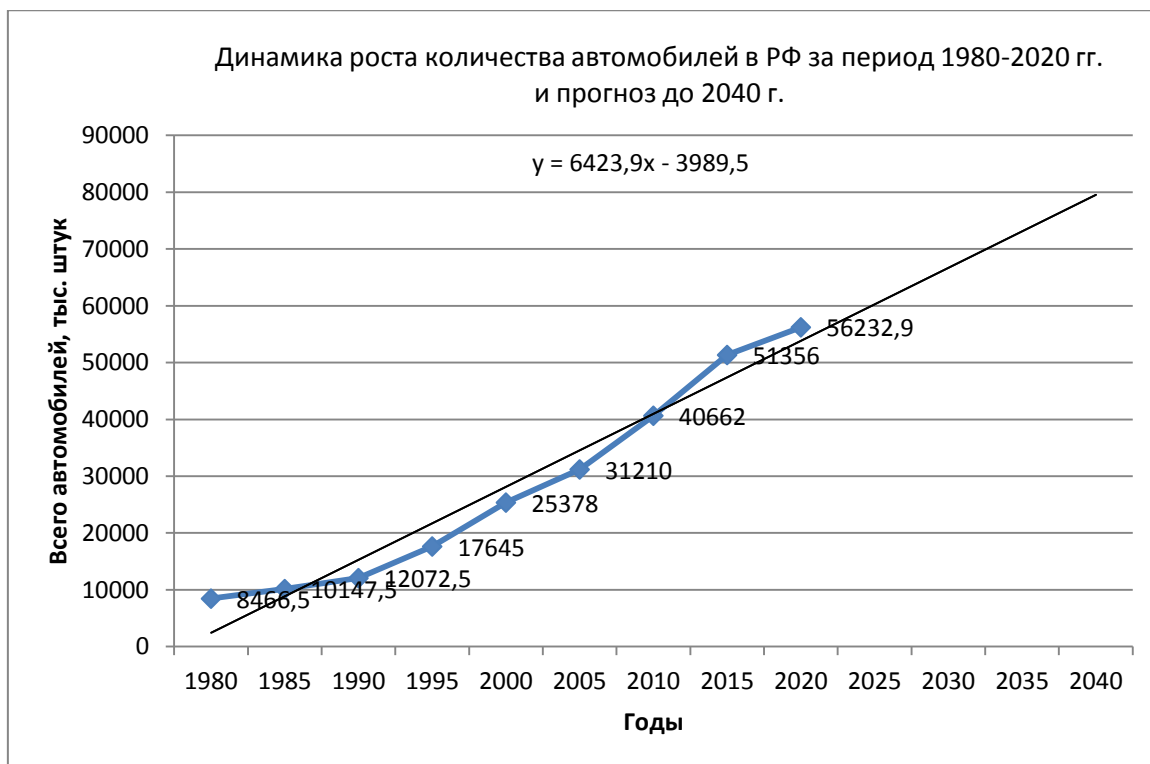


Рисунок 1 – Динамика роста и прогноз количества автомобилей в РФ

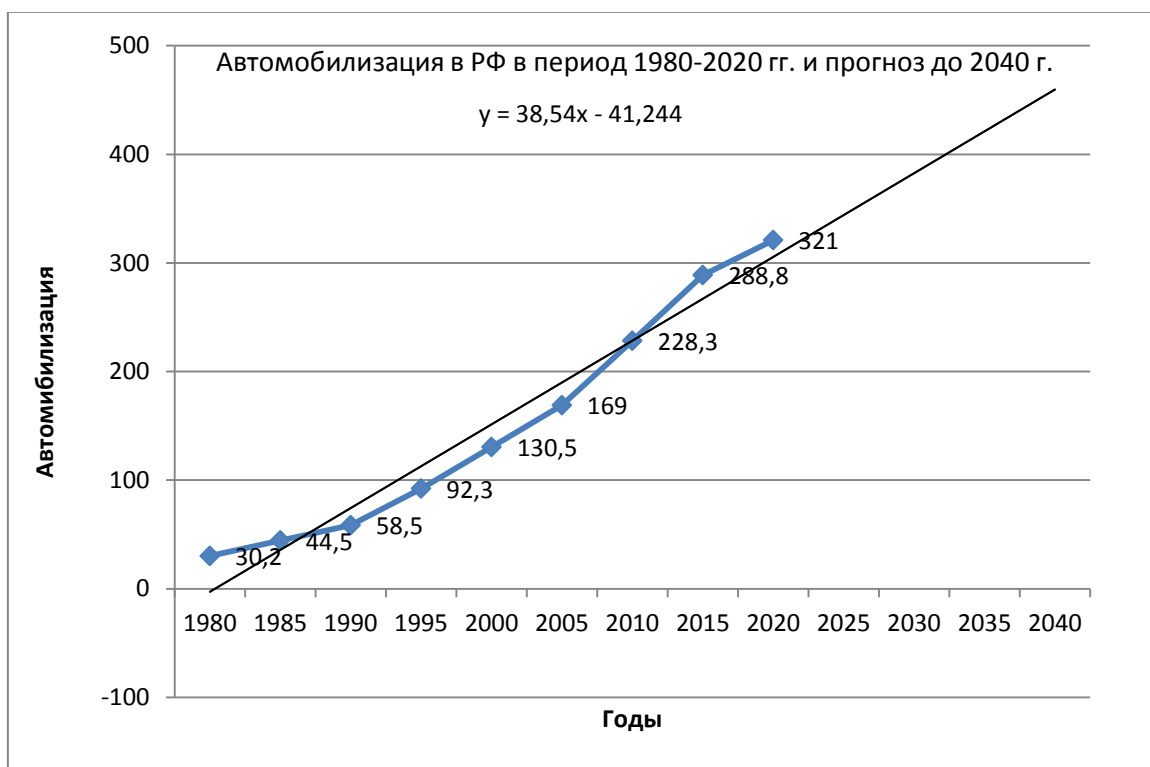


Рисунок 2 – Автомобилизация в РФ в 1980-2020 гг. и прогноз до 2040 г.

Прогнозируется к 2040 году увеличение показателя автомобилизации за счёт роста парка автомобилей, что обусловлено развитием большого числа

фактов, а именно: экономического развития в стране, доходы населения, кредитная политика мировых и российских банков и т.д. Но, несмотря на различные трудности в экономике, показатель автомобилизации в России будет расти и приближаться к мировым стандартам.

С целью развития автомобильного транспорта может быть сделана качественная оценка её перспектив, с использованием метода аналогии, мы можем взять одну из макромоделей мировой экономики, как всем известная теория энергетических переходов, согласно которой в существующей мировой экономике фундаментом являются энергоносители, в связи с индустриальной трансформацией мирового сообщества, заменяются на новые энергоресурсы.

Если обратиться к истории теории энергетических переходов её можно изложить следующим образом. С момента зарождения человечества основным энергетическим ресурсом была древесина. Потом, в период первой промышленной революции, основным ресурсом стал уголь, позднее, стали добывать и использовать нефть и газ, известные в мире как не возобновляемые источники энергии (минеральные источники энергии). Через некоторое время человечество стало использовать нефть и газ. Позднее стали использовать энергетические ресурсы рек, морей, солнечная и ветровая энергия. На современном этапе человечество в век космонавтики стали использовать ядерную энергию. Если первых трех энергопереходов являлось необходимость, вызванная требованиями экономики, то последний четвёртый переход вызван требованиями экологии и передовых достижений.

Определенную часть в экономике занимает машиностроение, которое также проходит определённые периоды (этапы). Поэтому, с учётом метода аналогии введём новый термин и будем его называть переход от предыдущего этапа машиностроения к последующему.

Определение: *Автомобильный переход – переход от предыдущей концепции в автомобилестроении к последующей на основе принципиальных*

изменений в конструкции и функциональных возможностях транспортных средств.

В истории автомобилестроения можно выделить следующие этапы и переходы, которые в общем случае накладываются друг на друга:

- *Период до 1886 года.* Паровые автомобили – в качестве движителя использовался паровой двигатель (тепловой двигатель внешнего сгорания - ТДВС);

Первый автомобильный переход – переход от ТДВС к ДВС.

- *Период с 1886 года до 1990-х гг.* Изобретение двигателя внутреннего сгорания (ДВС), многократные усовершенствования всех составных частей автомобиля (двигателя, кузова, подвески, рулевого управления, появление систем безопасности и др.)

Второй автомобильный переход – передача части функций по управлению автомобилем от водителя к электронным системам.

- *Период после 1990-х гг.* Массовый выпуск интегральных схем для автомобильной электроники и, как результат, массовое внедрение электронных систем для управления автомобилем и обеспечения безопасности водителя и пассажиров.

Третий автомобильный переход – переход к гибридным автомобилям.

- *Период после 1997 года,* когда началось массовое производство таких автомобилей. Как известно под гибридными автомобилями понимаются автомобили с приводом для колёс более чем от одного двигателя. Такими двигателями на сегодняшний день являются ДВС и электродвигатели. Мировым лидером по производству гибридных автомобилей является автомобилестроительная корпорация [Toyota](#); производство и продажа гибридов растёт, в США они занимают более 2 % рынка новых легковых автомобилей.

Четвёртый автомобильный переход – переход к электромобилям и роботомобилям.

- *Период после 1997 года.* Сущность четвёртого автомобильного перехода заключается в том, чтобы перевести управление автомобилем с помощью водителя к управлению автомобилем без водителя. В этом случае автомобили называются беспилотными автомобилями или, иначе, робомобилями; роль водителя в них выполняет специальное программное обеспечение. Подразумевается, что в будущем автомобильная промышленность полностью откажется от ДВС, поэтому параллельно идёт переход к «чистым» электромобилям, и, таким образом, автомобили станут **робомобилями-электромобилями.**

В мире производством и тестированием робомобилей занимаются в тех странах мира, в которых автомобильная промышленность достигла необходимого для этого уровня; следует также отметить тот факт, что робомобилизацию развивают как крупнейшие автомобильные производители, так и производители для которых это не является основным производством, наиболее активны среди них Tesla, Apple, Uber, General Motors Cruise, Aptiv (все – США), Baidu (Китай), Cognitive Technologies (Россия, программное обеспечение).

В России первые робомобили в России появились в 2018 г. в Москве и Татарстане, а в 2020 г. был запущен первый цифровой полигон для тестирования робомобилей и инфраструктуры для их обеспечения. Тестированием робомобилей на дорогах общего пользования к настоящему времени проводится в 13 регионах России; тестирование проводят «Яндекс», МАДИ, КАМАЗ, «НПО «СтарЛайн» (г. Санкт-Петербург).

Заявления представителей западных фирм и аналитиков в отношении массового внедрения робомобилей сильно разнятся, но в самом общем плане можно предполагать, что на горизонте до 2030 года в экономически развитых странах мира будут решены все вопросы, необходимые для массового производства и эксплуатации робомобилей, а затем они начнут вытеснять с дорог современные автомобили.

В России перспективы развития транспорта в целом, и автомобильного транспорта в частности, определены следующими документами.

Во-первых, «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИЕЙ Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года», утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. №3363-р [14]. В ней, в частности, указывается, что в 2019 году сжигание топлива в транспорте составило около 15 процентов всех выбросов парниковых газов, причём доля дорожного транспорта составляла 61 процент от всех транспортных выбросов. Отмечается также, что в 2014-2019 годах рост грузооборота в грузовых перевозках на автомобильном транспорте составил 11%. С учётом будущего роста грузооборота на автомобильном транспорте, а также с учётом того, что объём автомобильных пассажирских перевозок будет расти со среднегодовым темпом в 0,2% и составит около 134 миллиона пассажиров в 2035 году, объём парниковых газов от автомобильного транспорта ещё более увеличится. В «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ» также отмечается, что смертность в дорожно-транспортных происшествиях (11,7 человек на 100 тысяч населения в 2019 году) значительно превышает аналогичные показатели в развитых европейских странах, и ставится задача снизить данный показатель до 4 погибших на 100 тысяч населения. Отдельный раздел в «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ» посвящён цифровизации всех видов транспорта, а, именно, Раздел 7 «Цифровая трансформация, а также технологическое и кадровое сопровождение развития транспортной отрасли».

Во-вторых, в развитие «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ» Минтрансом была разработана «Стратегия цифровой трансформации транспортной отрасли» и с её учётом было издано Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.».

Данное распоряжение предусматривает реализацию цифровизации транспорта по 10 проектам, один из которых, а, именно Проект №1

«Беспилотники для пассажиров и грузов» представляет наибольший интерес в свете качественной трансформации автомобильного транспорта. Целью проекта является «...создание центров управления и инфраструктуры для движения беспилотников всех видов транспорта, запуск в эксплуатацию беспилотных транспортных средств (легковые и грузовые автомобили, поезда, суда, дроны), а также роботизация транспортно-логистических хабов (порты, железнодорожные станции, логистические центры) и внедрение продвинутых систем помощи водителю» [15].

ВЫВОДЫ

Период с 1991 по 2020 годы был ознаменован беспрецедентным количеством числа ДТП и количества погибших, раненых и инвалидов. В результате деятельности всех ветвей и уровней власти и ГИБДД удалось значительно уменьшить показатели дорожно-транспортного травматизма, но всё равно они остаются очень высокими и по существу, и в сравнении с аналогичными показателями экономически развитых стран мира. Согласно среднему варианту демографического прогноза Федеральной службы государственной статистики прирост населения в России предполагается равным 0,1% в год. Если брать за точку отсчёта обозначенный в «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ» 2020 год, в котором численность населения была равна 146,2 млн. человек, то прирост с 2021 г. до 2035 г. (15 лет) составит 2193000 человек, а общая численность населения России будет равна примерно 148,4 млн. человек. Даже, если, как планируется в «ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ», удастся уменьшить число жертв ДТП до 4 погибших на 100 тысяч населения, то всё равно ежегодно в России на автомобильных дорогах будет погибать около 6000 человек в основном из числа самой экономически и социально активной части населения страны. За этот период показатель смертности в ДТП в западных странах будет ещё более снижен, а некоторые из них, например, Швеция, ставят задачу снизить показатель смертности до нуля. Следовательно, для снижения показателей

дорожно-транспортного травматизма нужны ещё более активные действия и более жёсткие меры ко всем участникам движения, но, в первую очередь, именно к водителям, как к основным виновникам совершения ДТП.

В связи с начавшимся четвёртым автомобильным переходом, а, именно, переходом к электромобилям и роботомобилям, в дорожном движении произойдут революционные изменения. Эти изменения коснутся всего того, что имеет отношение к дорожному движению: законодательной и нормативно-правовой базы применительно к дорожному движению, самих дорог (уже появился термин «умная дорога»), дорожной инфраструктуры, производства автомобилей, окружающей среды, участников движения, информационного обеспечения дорожного движения, управления дорожным движением.

Отдельно необходимо отметить то, что четвёртый автомобильный переход неминуемо приведёт к преобразованию ГИБДД. Сейчас невозможно предсказать, как именно будет преобразована ГИБДД, но можно, с достаточной степенью условности, предположить, что будут изменены место и роль ГИБДД в общей системе органов исполнительной власти, изменится функционал, появятся новые задачи, изменится подготовка кадров и появятся новые специальности. Не исключено, что будет изменено также и название данной службы, как уже не раз было в её истории.

Библиография

1. Дорожно-транспортные происшествия в СССР (Статистический сборник за 1976-1980 гг.) ВНИИБДД МВД СССР. М., 1981, 320 с.
2. Дорожно-транспортные происшествия в России (1991-1995 гг.): Статистический сборник. - М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1996. – 132 с.: ил.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020, 21 с.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 с.
5. Транспорт в России: Стат. сб./ Госкомстат России.- М., 2003 - 182 с.
6. Транспорт в России. 2007: Стат. сб./ Росстат.- М., 2007. - 198 с.
7. Транспорт и связь в России. 2016: Стат. сб./Росстат. - М., 2016. - 112 с.
8. Транспорт в России. 2020: Стат. сб. /Росстат. – М., 2020. – 108 с.
9. Российский статистический ежегодник. 2000: Стат. сборник / Госкомстат России, Э.Ф. Баранов, В.И. Галицкий, М.И. Гельвановский, др., В.Л. Соколина. – М.: Госкомстат России, 2000 . – 643 с.: табл.
10. Российский статистический ежегодник. 2020: Стат. Сб./Росстат. – М., 2020 – 700 с.
11. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы. Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.
12. С.Н. Дмитриев. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. – М.: Спарк, 2002. – 304 с.
13. ДОКЛАД «Безопасность дорожного движения в России: современное состояние и неотложные меры по улучшению ситуации». Высшая школа экономики (НИУ ВШЭ). М., - 2013. – 25 с.

14. ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. №3363-р.
15. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г.».

Информация об авторе

О. Ю. Борисов - старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности Краснодарского университета МВД России (Ставропольский филиал), к.э.н.

Контакты: проспект Кулакова, 43, Ставрополь, Россия, 355000

O. Y. Borisov - Candidate of Economics Senior

Lecturer of the Department of Administrative Law and Administrative Activity Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Stavropol branch)

Contacts: ul. Kulakova, d. 43, Stavropol, Russia, 355000

Учебное издание

Автор – составитель

Борисов Олег Юрьевич

**Теоретические основы Государственной
инспекции безопасности дорожного движения**

Учебное пособие

Издается в авторской редакции

Подписано в печать _____.____.2023 г. Формат 60х84/16.

Усл. печ. л. _____ Тираж 10 экз. Заказ _____

Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России.
355000, г. Ставрополь, пр-т Кулакова, 43.