

Безопасность дорожного движения — в центре внимания Минтранса

О.И. СТАРОВОЙТОВ, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Минтранса России

Обеспечение безопасности функционирования транспортной системы (в широком контексте этой проблемы) остается важнейшей задачей транспортной политики, за формирование которой несет ответственность Минтранс России. Министерством взят курс на решение глобальной задачи, которую поставили перед собой ряд европейских стран, в частности Швеция — приблизиться к «нулевому показателю» в дорожно-транспортных происшествиях, т.е. добиться снижения уровня смертельных исходов и серьезных человеческих травм практически до нуля.

Во всем мире стремительно растет парк автотранспортных средств. Автомобильный парк России на начало 2007 года составил более 35 млн. единиц, а к 2010 году, по оценке экспертов, он увеличится еще в полтора раза. На фоне быстро растущей автомобилизации постоянно увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, и как следствие остро встает вопрос обеспечения безопасности дорожного движения.

По данным за первое полугодие 2007 года, ежедневно на автомобильных дорогах Российской Федерации погибают около 70 человек и около 700 человек получают телесные повреждения различной тяжести. За последние 10 лет в России погибло более 300 тыс. человек. Цена, которую платит страна за блага автомобилизации, слишком высока — социально-экономические потери государства от дорожно-транспортных происшествий и травматизма за последние три года, по оценкам экспертов, составили около 300 млрд. рублей.

При сохранении существующих негативных тенденций к 2012 году тяжесть последствий ДТП может увеличиться еще на 20%.

В своем ежегодном Послании Федеральному Собранию Российской Федерации президент страны В.В. Путин одной из основных задач определил снижение числа погибших и пострадавших

в дорожно-транспортных происшествиях. России в этой сфере нужно создавать адекватные механизмы управления и взаимодействия.

Прежде всего, должны быть четко распределены зоны ответственности, как по уровням власти, так и по ведомствам. Важно укрепить законодательную базу дорожно-транспортной деятельности, восполнить существующие здесь пробелы.

Мировое сообщество подошло к пониманию проблемы обеспечения безопасности человека комплексно. В 1992 году на международном форуме в Рио-де-Жанейро под эгидой ООН была принята «Программа на XXI век», которой предусматривается разработка и реализация национальной программы обеспечения безопасности человека и среды обитания в каждом цивилизованном государстве.

Применительно к автотранспорту это система «человек — автомобиль — дорога — окружающая среда» (ЧАДС). Любая составляющая этой системы многогранно воздействует на уровень безопасности участников дорожного движения.

В результате проведенной административной реформы сферой ответственности Минтранса России в области безопасности движения является совершенствование нормативной правовой базы транспортного комп-

лекса и развитие федеральной сети автомобильных дорог, однако Министерство участвует в работах и по другим направлениям предупреждения аварийности на транспорте.

Остановлюсь на мерах, принимаемых государством в лице Минтранса России по улучшению ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-первых, мы видим комплексное решение данной проблемы в формировании долговременной государственной транспортной политики, в рамках которой при принятии управленческих решений учитывается необходимость обеспечения безопасности транспортного процесса. Одобренная правительством страны Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года включает разделы, связанные с обеспечением безопасности движения, в частности:

- развитие транспортной инфраструктуры;
- внедрение современных перевозочных, управленческих и информационных технологий и развитие систем мониторинга транспортного процесса;
- обеспечение пользователей безопасной техникой;
- обеспечение мер по регулированию процесса автомобилизации в городах.

Во-вторых, сокращения аварийности из-за сопутствующих дорожных условий можно добиться путем выполнения в полном объеме работ, предусмотренных целевыми программами, — устройства ограждений, освещения, разметки и установки дорожных знаков, в первую очередь на участках, являющихся очагами аварийности. На федеральных дорогах эти работы необходимо выполнить в приоритетном порядке в течение 3–4 лет.

Отмечу лишь, что Минтрансом России в рамках Транспортной стратегии в настоящее время разрабатывается ряд отраслевых программ:

- программа снижения уровня аварийности в местах концентрации ДТП

ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЧЕТКО РАСПРЕДЕЛЕННЫ ЗОНЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, КАК ПО УРОВНЯМ ВЛАСТИ, ТАК И ПО ВЕДОМСТВАМ.

ВАЖНО УКРЕПИТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ БАЗУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ВОСПОЛНИТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЗДЕСЬ ПРОБЕЛЫ.



на федеральных автомобильных дорогах направлена на ликвидацию наиболее крупных очагов аварийности, общая протяженность которых составляет 760 км, или около 9% федеральной дорожной сети;

- программа повышения безопасности на пересечениях автомобильных и железных дорог предполагает строительство более 30 новых транспортных развязок и оборудование современными техническими средствами организации движения около 40 переездов;

- программа по замене и установке барьерных ограждений, суммарный эффект от реализации которой оценивается в 6,3 млрд. рублей;

- программа по установке и замене дорожных знаков на федеральных автомобильных дорогах, реализация которой обеспечит сокращение общего количества ДТП с пострадавшими и материальным ущербом на 10–12%.

На перегруженных участках существенного снижения количества ДТП можно добиться только путем их коренной реконструкции или строительства новых скоростных магистралей.

В стратегическом плане важнейшим направлением снижения аварийности за счет дорожного фактора является увеличение в структуре сети дорог трасс высшего класса — автомобильных магистралей и скоростных дорог, которые способны принять на себя возросшие объемы транспортных потоков и которые характеризуются наи-

более низким риском совершения ДТП. Доля таких дорог должна составлять не менее 1,0% от общей протяженности дорожной сети.

В условиях ограниченного государственного финансирования необходимо как можно быстрее развернуть реализацию проектов строительства платных дорог данной категории, с использованием механизмов государственно-частного партнерства. И в этом направлении уже предприняты определенные шаги — объявлены конкурсы по двум крупным проектам строительства платных автомобильных дорог, готовится конкурсная документация еще по двум проектам.

Кроме того, необходимо создание адекватной системы государственного регулирования бизнеса, объекты которого находятся в придорожной полосе.

В настоящее время становится все более очевидным, что проблемы автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры должны решаться комплексно, с учетом их объективных особенностей. В первую очередь требуется провести значительную работу по принятию новых и внесению изменений в действующие нормативные пра-

вовые акты, регламентирующие деятельность автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В-третьих, это подготовка водителей, и как один из факторов, влияющих на аварийность, — необходимость повышения требовательности к качеству подготовки водителей.

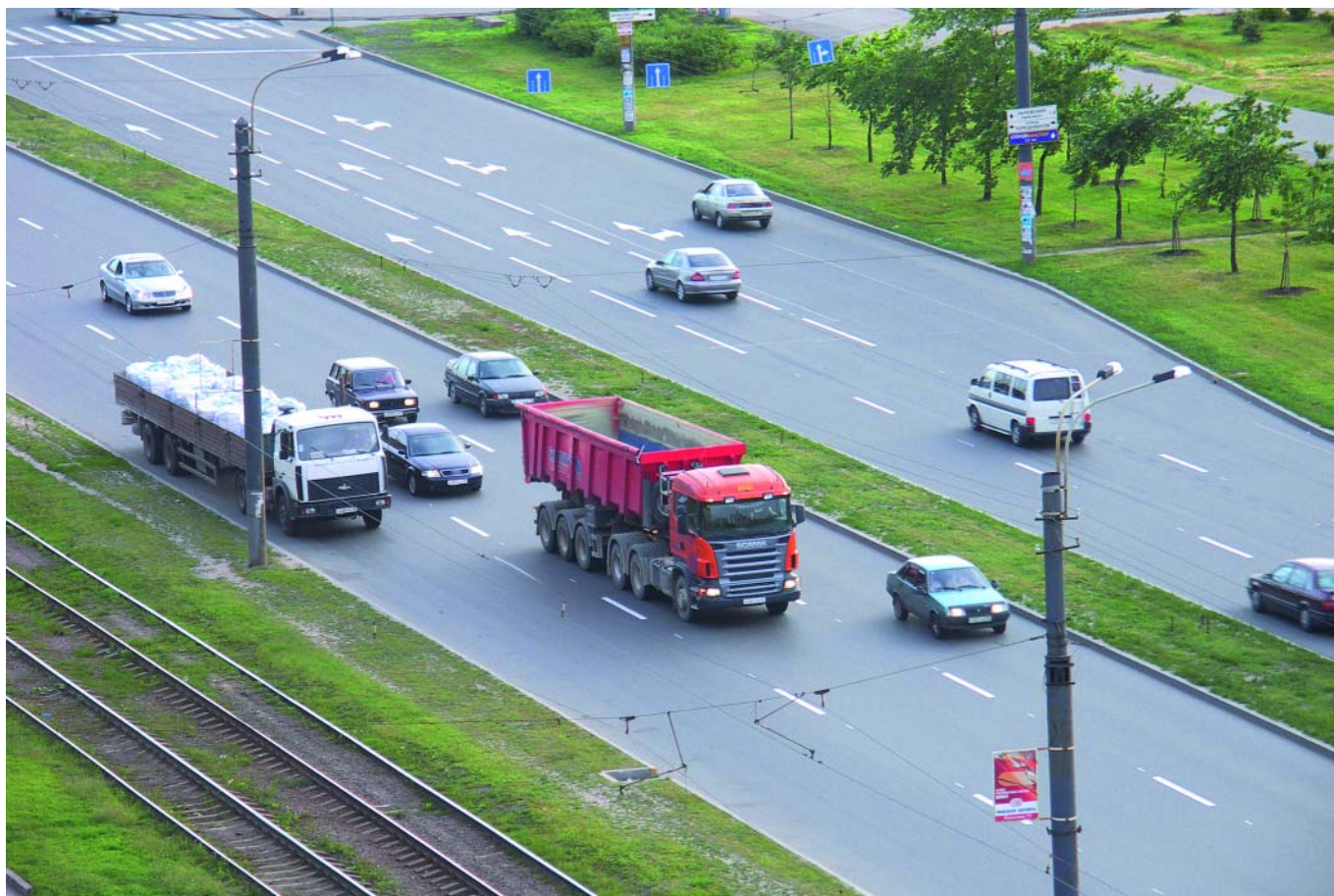
Последний период времени характеризуется неуклонным, из года в год, снижением качества подготовки водителей.

Об этом наиболее красноречиво говорит такой обобщенный показатель, как процентное соотношение сдающих экзамены в ГИБДД с первой попытки, уменьшившийся в среднем на 15%, а также ослабление государственного влияния на развитие системы подготовки водителей и утрата контроля за ее состоянием.

Ежегодно подготавливается до 2 млн. водителей, причем каждый третий из них попадает в ДТП в первый же год нахождения за рулем.

Современная автошкола без автодрома невозможна, но и платить за землю весьма ощутимые деньги автошколы не в состоянии, что, в конечном счете, приведет к свертыванию имеющихся

На перегруженных участках существенного снижения количества ДТП можно добиться только путем их коренной реконструкции или строительства новых скоростных магистралей.



автодромов, обеспеченность которыми и так не превышает 60%, а в отдельных регионах они вообще отсутствуют.

К тому же примерно треть образовательных учреждений и организаций, созданных в последнее десятилетие, не имеют собственной учебно-производственной базы, арендуя учебные помещения и даже учебные автомобили. В целом учебный подвижной состав технически устарел и физически изношен, особенно грузовые автомобили и автобусы. Финансовое же состояние большинства автошкол не позволяет им приобретать новые современные автомобили.

Таким образом, в целом можно сделать вывод, что российская система профессиональной подготовки водителей требует серьезных изменений.

Именно поэтому сегодня, как никогда, требуется усилить государственное влияние на развитие системы профессиональной подготовки водителей. В первую очередь, в вопросах

нормативно-правового регулирования этой проблемы и обеспечения более профессионального подхода к лицензированию образовательной деятельности по подготовке водителей и контролю за выполнением лицензионных условий.

Профессиональный отбор, профессиональная подготовка, переподготовка, стажировка, специальная подготовка, повышение квалификации и мастерства вождения, обеспечение работоспособности — все это единый неразрывный процесс в системе мер по обеспечению профессиональной надежности водителей.

Необходима жесткая разрешительная система отбора квалифицированных водителей с тем, чтобы некомпетентные и неопытные не могли рисковать чужими жизнями. Причем это не будет являться нарушением принципов конкуренции и антимонопольного законодательства, как сегодня считают в

антимонопольной службе. Здесь государство должно взять на себя ответственность, выступить гарантом безопасности граждан страны.

На наш взгляд, целесообразно перейти на многоуровневую систему подготовки водителей при обеспечении реальной независимой системы принятия экзаменов и проведении выборочных проверок качества приема экзаменов.

Кроме того, необходимо формирование специализированных центров профессиональной надежности водителей для профессионального отбора и профессиональной подготовки принимаемых на работу водителей транспортных средств, специалистов предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов.

Основной целью создания таких центров является необходимость комплексного решения проблем пригодности, подготовленности и работоспособности водителей, а также организационное, нормативное правовое и научно-методическое обеспечение этих основополагающих требований к профессиональной надежности водителей. Формирование целостной по структуре и содержанию системы центров на всех уровнях управления даст возможность практически решать проблемы надежности каж-

СЕГОДНЯ НАЗРЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА. ОДНАКО ОТСУТСТВИЕ СОВРЕМЕННОЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА СКОРОСТЬ ЭТОГО ПРОЦЕССА. ОТСУТСТВИЕ ЧЕТКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ЭТОЙ СФЕРЕ НА ПОРЯДОК УВЕЛИЧИВАЕТ ЗАТРАТЫ НА УПРАВЛЕНИЕ И НЕ ПОЗВОЛЯЕТ ЭФФЕКТИВНО ВОЗДЕЙСТВОВАТЬ НА СНИЖЕНИЕ УРОВНЯ АВАРИЙНОСТИ.

дого водителя, в первую очередь осуществляющих перевозку пассажиров или грузов.

В России в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в настоящее время реализуется комплекс мероприятий, направленных на повышение надежности водителей. К числу основных мероприятий этого блока следует отнести, в частности, гармонизацию нормативной правовой базы с международными нормами в области подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами, в том числе с конвенциями и соглашениями, ратифицированными Россией в рамках Европейской экономической комиссии ООН.

Программа должна обеспечивать реализацию достаточно амбициозной цели в части сокращения числа погибших в ДТП и учитывать рекомендации Европейской конференции министров транспорта о снижении числа погибших в ДТП к 2012 году на 50%.

Очевидно, что достижение такой цели невозможно без активного участия регионов России.

Региональные программы должны быть максимально сконцентрированы на выполнении национальных целей сокращения дорожно-транспортной аварийности с участием пешеходов, ликвидации заторов в городах, пресечения нарушений правил парковки и обеспечения современной организации дорожного движения. Этот вопрос требует серьезной подготовки и внесения необходимых изменений в законодательство по разграничению сфер ответственности между федерацией и регионами.

С целью своевременного оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП Минтрансом России разработана Концепция использования вертолетов для оказания помощи при ликвидации последствий ДТП, а в настоящее время Росавиацией разрабатывается проект ведомственной целевой программы по развитию инфраструктуры внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок, в которой предусматривается создание вертолетных площадок вдоль крупных федеральных автомобильных дорог.

Сегодня назрели экономические предпосылки для выхода из кризиса автомобильного транспорта. Однако отсутствие современной законодательной базы оказывает негативное влияние на скорость этого процесса. Повсеместно мы сталкиваемся с прак-

тикой поиска самостоятельного выхода из сложившегося положения в субъектах Федерации, сопровождающейся длительными и изнурительными судебными разбирательствами относительно правомочности регулирования рынка автотранспортных услуг. Отсутствие четкого федерального законодательства в этой сфере на порядок увеличивает затраты на управление и не позволяет эффективно воздействовать на снижение уровня аварийности на автотранспорте.

С этой целью Минтранс России проводит целенаправленную деятельность по совершенствованию законодательной и нормативной правовой базы, регулирующей деятельность автомобильного транспорта.

В дополнение к мерам, определенным программой по БДД, Минтранс России осуществляет ряд дополнительных мер в области совершенствования нормативного правового регулирования безопасности перевозок пассажиров, совершенствованию механизма лицензирования, усиления контроля за состоянием подвижного состава и усилению ответственности за отсутствие на транспорте средств контроля соблюдения режимов труда и отдыха. На сегодня проект федерального закона «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации» одобрен Советом Федерации, а законопроект «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации» прошел первое чтение в Государственной Думе.

В этих законопроектах учтены новые требования, связанные с выходом в последнее время ряда федеральных законов и постановлений правительства Российской Федерации.

Кроме того, в части обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов важнейшей проблемой является отсутствие достаточно эффективного механизма, позволяющего не допустить на транспортный рынок недобросовестных и неквалифицированных перевозчиков, не способных обеспечить необходимый уровень транспортной безопасности. Единственным механизмом государственного регулирования перевозочной деятельности, способным в принципе решить эту задачу, является система лицензирования.

Поэтому целесообразно добиваться пересмотра действующего перечня лицензируемых видов автотранспортной деятельности, включив в него все виды перевозок пассажиров автобусами. Минтранс России вышел с предложением в правительство Российской Федерации о возобновлении этих видов лицензирования.

Еще одним важным направлением повышения безопасности дорожного движения является реализация Россией взятых международных обязательств в рамках конвенций и соглашений в области автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения.

Эти соглашения определяют реальные механизмы организации и обеспечения безопасности движения, повышения конструктивной и эксплуатационной безопасности автотранспортных средств и допуска их к эксплуатации через гармонизацию с международными требованиями.

Деятельность по реализации соглашений будет осуществляться Минтрансом России, безусловно, во взаимодействии с другими заинтересованными ведомствами — МВД России, Минпромэнерго, МИД, Минэкономразвития и др.

Практика международных отношений в области транспорта подтвердила перспективность таких видов сотрудничества, как проведение совместных консультаций экспертов, технических семинаров, тематических стажировок по наиболее актуальным проблемам, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В заключение еще раз подчеркнем комплексный и межведомственный характер проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. В этих условиях чрезвычайно важна работа правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения как координирующего органа, обеспечивающего системное взаимодействие всех субъектов управления в области безопасности дорожного движения.

Под эгидой комиссии создаются постоянно действующие рабочие группы в целях решения отдельных проблем повышения безопасности движения путем объединения научного потенциала в данной сфере. Это позволит обеспечить привлечение гражданского общества к процессу выработки государственной политики в области обеспечения безопасности функционирования транспортной системы Российской Федерации.