

Механизмы интеграции федеральной и региональных стратегий обеспечения безопасности движения

А. Б. ЧУБУКОВ, канд. техн. наук, доцент, Московский автомобильно-дорожный государственный университет (МАДИ)



Реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.» признается вполне успешной. Однако эффекта в данном случае удалось достичь прежде всего за счет решения наиболее простых системных проблем. В настоящее время необходимо сосредоточиться на межсистемных задачах, а также на реализации механизмов интеграции федеральных и региональных программ.

Успешный ход реализации Федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», динамика изменения целевых индикаторов программы, в целом положительная реакция общества на проводимые в этой сфере изменения создают преждевременные оптимистические оценки дальнейшего развития ситуации в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Рассматривая безопасность дорожного движения как один из важнейших, но не единственный индикатор эффективности функционирования автомобильного транспортного комплекса Российской Федерации, мы должны согласиться с тем, что ее повышение напрямую связано с совершенствованием работы основных составляющих транспортной системы: технической, технологической, экономической, организационно-управленческой, социальной, экологической, а также качественных и количественных взаимосвязей и взаимозависимостей между ними. Исходя из принципов и правил системно-целевого подхода, следует признать, что в настоящее время основной эффект реализации ФЦП достигнут преимущественно за счет решения наиболее очевидных, «простых» системных проблем. Дальнейшее же сохранение позитивных тенденций повышения безопасности дорожного движения в большей степени будет определяться решением межсистемных задач или, говоря точнее, проблем межсистемно-

го взаимодействия и взаимозависимостей.

В частности, не решены такие мультисистемные проблемы, как:

- организация и проведение государственного технического осмотра транспортных средств;
- организация дорожного движения;
- реализация проектов в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП);
- внедрение в полном объеме Европейского протокола российскими страховщиками.

Вместе с тем следует отметить, что реализуемая до 2012 г. программа закладывает серьезные базисные основы решения подобных задач, формирует фундамент для решения межведомственных и межсистемных проблем.

При условии эффективности реализованных мероприятий это обеспечит подготовку и выполнение второй ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения на 2013–2020 гг.». В ней внимание акцентируется на внутренней мотивации к соблюдению правил дорожного движения всеми его участниками, к созданию благоприятного климата на дорогах России.

Наметившееся в первой половине 2010 г. некоторое замедление темпов позитивного изменения ряда индикаторов программы косвенно подтверждает исчерпаемость влияния «простых», или моносистемных, мероприятий на состояние безопасности дорожного движения.

Одним из направлений дальнейшей работы в этой сфере может стать реализация механизмов интеграции федеральных и региональных программ, как в рамках новой ФЦП, так и с использованием ресурсов, заложенных в другие федеральные и региональные программы и проекты в сфере здравоохранения, образования, энергетики, развития промышленности, культуры, сельского хозяйства.

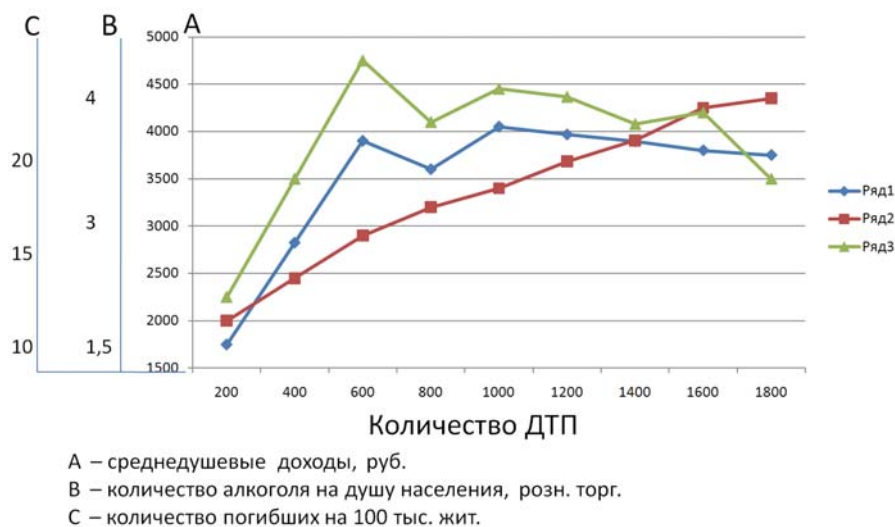


Рис. 1. Некоторые региональные показатели, влияющие на безопасность дорожного движения

То, что региональные показатели безопасности дорожного движения являются результатом взаимодействия широкого комплекса факторов (экономических, природно-климатических, социальных, культурно-бытовых, связанных с транспортными и транзитными системами и др.) и существенно зависят от уровня социально-экономического развития региона, наглядно подтверждается выборкой, представленной на рис. 1: ряд 2 — среднедушевые ежемесячные доходы населения, ряд 1 — среднедушевое количество употребляемого алкоголя, ряд 3 — количество погибших на 100 тыс. жителей. В данном случае очевидно, что рост экономического благосостояния, занятости населения, его культурного уровня — основной фактор повышения безопасности движения.

Детальный анализ динамики изменения показателей безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации демонстрирует следующее:

- показатели количества ДТП, числа погибших и раненых, социальной и транспортной безопасности, различные виды ДТП с участием детей, ДТП по вине нетрезвых водителей в разных регионах варьируются в широком диапазоне, отличаясь друг от друга в 2–11 раз;
- в некоторых регионах наблюдается отрицательная динамика изменения позитивных показателей безопасности дорожного движения;
- ряд регионов показывает стабильно меньшую по отношению к средней по России динамику изменения показателей.

Представляется, что причина подобных статистических расхождений может быть обусловлена как действием субъективных (организационно-управленческих, профессиональных, административных), так и объективных (природно-климатических, экономических, социальных) факторов.

Предмет особого рассмотрения — объективные факторы, обусловленные особенностями данного региона и во многом предопределяющими как уровень безопасности дорожного движения в регионе, динамику его изменения, так и совокупность методов, обеспечивающих наиболее существенные позитивные изменения безопасности дорожного движения. Такой подход представляется оправданным в связи с высокими затратами на мероприятия в сфере обеспечения безопасности до-

рожного движения — особенно при дефиците бюджета в первую очередь в регионах. Следует отметить, что сформулированные цели ФЦП ориентированы на достижение средневропейского уровня безопасности дорожного движения, что с учетом относительных показателей экономического развития стран — членов ЕС и Российской Федерации представляется достаточно амбициозной, однако выполнимой задачей.

Среди общей совокупности показателей, всесторонне характеризующих развитие субъектов Российской Федерации, можно выделить две группы: прямые и косвенные, т. е. оказывающие и могущие оказывать влияние на показатели безопасности дорожного движения в регионе.

К первой группе относятся уровень автомобилизации, показатели, характеризующие состояние парка подвижного состава, протяженность и плотность дорожной сети, число жителей населенных пунктов, относительные затраты на содержание дорожной сети, относительный объем продаж алкогольной продукции через розничную сеть и некоторые другие. Вторую группу составляют показатели, характеризующие культурный и образовательный уровни населения, занятость, социальную активность, обеспеченность услугами и развитие системы здравоохранения, уровень преступности.

Оценочные предварительные расчеты показали, что для различных регионов весомость тех или иных показателей группы колеблется в существенных пределах и свидетельствует о наличии взаимосвязей, причем с разными количественными взаимосвязями. Завершение формирования системы значимых показателей обеих групп и проведение расчетов по определению их весомости и взаимосвязи с индикаторами безопасности дорожного движения в конкретном регионе позволят определить приоритетные сферы и направления реализации комплекса мероприятий в области организации дорожного движения, экономики, социального развития региона. Данные мероприятия, с учетом лимита финансовых средств, должны обеспечить максимальные позитивные изменения в сфере безопасности дорожного движения.

Особого внимания заслуживает проблема осуществления детального анализа полной статистики региональных ДТП с учетом всех фиксируемых



Рис. 2. Объективная необходимость сочетания общего и частного

параметров по отчетным происшествиям. Опыт стран Европейского союза демонстрирует высокую действенность оперативных мероприятий в сфере организации движения и работы подразделений, аналогичных нашей ДПС, в связи с конкретными направлениями, условиями и участниками дорожного движения.

Интеграция и координация отдельных направлений Федеральных целевых программ, точечное финансирование из региональных бюджетов в мероприятия и проекты с учетом региональных особенностей и приоритетов способны обеспечить синергический эффект в области безопасности дорожного движения.

Вместе с тем на заседаниях правительственной комиссии неоднократно обсуждался принципиальный вопрос о необходимости наделения функцией практической организации дорожного движения единого органа, юрисдикция и полномочия которого распространялись бы на дорожно-транспортную сеть всех без исключения субъектов: на федеральную дорожную сеть, улично-дорожные сети субъектов федерации, муниципальных и сельских образований (рис. 2). Возникновение барьеров на «границах», а самое главное — их последствия ярко проявились летом 2010 г. при ремонте путепровода на 24-м километре Ленинградского шоссе в районе международного аэропорта Шереметьево.

Высокая планка показателей безопасности дорожного движения, заданная ФЦП с ориентацией на европейские показатели, должна быть подтверждена в том числе и соответствующим — «европейским» — уровнем капиталовложений в эту сферу, включая материальное вознаграждение сотрудников всех структур, обеспечивающих безопасность дорожного движения на дорогах России.