Валитова Камелия Светлановна
студентка
ЧОУ ВО «Казанский инновационный университет
имени В.Г. Тимирясова (ИЭУП)»
г. Казань, Республика Татарстан
Научный руководитель
Шаймиева Эльмира Шамилевна
д-р экон. наук, профессор, заведующая лабораторией
ЧОУ ВО «Казанский инновационный университет
им. В.Г. Тимирясова (ИЭУП)»
г. Казань, Республика Татарстан
Научный руководитель
Гумерова Гюзель Исаевна
д-р экон. наук, профессор
ФГОБУ ВО «Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации»
г. Москва

ИЗУЧЕНИЕ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ Г. КАЗАНЬ

***Аннотация**: в статье рассмотрены проблемы в сфере управления безопасностью дорожного движения в г. Казани. Известно, что аварийность в России оценивается как критическая [1]. По масштабу последствий дорожно-транспортные происшествия можно считать техногенной катастрофой, только распространяющейся во времени и пространстве. В средствах массовой информации, выступлениях известных ученых и парламентариев постоянно высказывается мысль о том, что нарушения в области безопасности дорожного движения на сегодняшний день представляют реальную угрозу жизненно важным интересам личности и общества.*

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

***Ключевые слова**: безопасность, актуальность, обеспечение, масштаб, направление, катастрофа, автотранспортные средства, профилактика, акты, важность, обеспечение, массовая информация.*

Практическая деятельность органов исполнительной власти выражается в разработке и осуществление программ управления (административных решений), установлении направлений функционирования абсолютно всех субъектов системы управления, оперативного регулирования управления взаимоотношениями между ними, в дальнейшей деятельности (контроле) и надзоре за управляемой системой. В обеспечении эффективного государственного управления ключевая значимость относится к правовому регулированию, поскольку данная деятельность, нацелена на полное и точное осуществления законов, может осуществляться только лишь на легитимных основаниях. Нормативно-правовое урегулирование как механизм и способ государственного управления должно быть способно осуществлять такие функции, как закрепление социально-экономических основ управления; компетенцию органов, составляющих систему управления; необходимо определить порядок работы данных органов, компаний, учреждений, организаций, и их должностных лиц.

Вопросы разграничения компетенции в области безопасности дорожного движения требуют своего совершенствования:

1) они регулируются на уровне положений Министерства внутренних дел Российской Федерации, Минтранса РФ и иных ведомств, утвержденных Правительством;

2) решают проблемы только определенных областей безопасности движения;

3) полномочия местных органов власти определены не полностью. До 1992 года при органах исполнительной власти республиканского, краевого, областного, городского, районного уровня существовали комиссии по безопасности дорожного движения. На союзном уровне такой рода аппарат был основан при Министерстве внутренних дел Советского Союза, после был переименован во Всесоюзную комиссию по безопасности дорожного движения.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В новейших социально-экономических условиях данные комиссии перестали существовать. В новых условиях нормативная основа, которая была ориентирована на структуры бывшего СССР, также оказалась неэффективной. Большая часть функционирующих нормативных актов никак не имеют отношения к вновь сформированным структурам правительственного управления, а также принципам рыночной экономики. Мы существенно отстаем в вопросах безопасности движения на дорогах от международных требований, которые зафиксированы в конвенциях, соглашениях, законах и положениях, разработанных и установленных в рамках организации ООН, и других международных организаций.

Это диктует необходимость приведения системы российских стандартов в области безопасности дорожного движения в абсолютное соответствие с международными стандартными параметров в сфере машиностроения, дорожной сигнализации и т.д. Анализ конкретных видов работ по безопасности дорожного движения выявил, то что они также не без недостатков. Зачастую наши дороги не отвечают требованиям современного автотранспорта. Во многих случаях ухудшение состояния дорог обусловлено требованиями экспертизы и утверждающих органов с целью уменьшения первоначальной стоимости строительства, что нередко приводит к уменьшению безопасности движения на дороге.

Непрерывное повышение интенсивности движения и увеличение доли тяжелого грузового транспорта и автопоездов в движении также оказывает большое влияние. Недооценивание количества дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с дорожными условиями, приводит к недооценке способностей и роли дорожных организаций и, следовательно, к их малой активности в решении задач безопасности движения на работе. Их работа в основном сводится к ремонтным работам и обслуживанию дорожных покрытий, установке заборов, оборудованию автобусных остановок.

Роль человеческого фактора в условиях дорожного движения характеризуется широким спектром воздействия – от поведения ребенка на улице вплоть до квалификации инженера, разрабатывающего автоматическую систему управления движением.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Повышение сознательной дисциплины на дорогах может стать причиной к большим достижениям в обеспечении безопасности дорожного движения, но моральное и психологическое состояние нашего общества в настоящее время находится на низком уровне и продолжает ухудшаться. Это может быть улучшено только лишь на основе экономического роста. В отсутствии этого невозможно дать прогноз на улучшение ситуации в области безопасности дорожного движения, так как система административного управления автотранспортом на основе необдуманной приватизации и распада крупных автотранспортных предприятий разрушена. Общественные формы воздействия на собственников автотранспортных средств также практически отключены. Кроме того, весьма немаловажно увеличить эффективность обучения жителей правилам безопасного поведения на дороге и в транспорте. Качество подготовки водителей также снижается. Если провести сравнение, то в 2007 году сдали квалификационные экзамены 68 процентов от общего числа обучающихся впервые, а уже в 2017 году – 62 процента.

Имеющаяся система организации охраны социального правопорядка органами местного самоуправления ограничена и не в абсолютной мере соответствует потребностям обеспечения правопорядка общественной безопасности, то есть не целиком осуществляет меры, которые необходимо рассматривать как обязательную часть безопасности движения на дороге.

В завершение хотелось бы отметить необходимость изучения проблем безопасности движения с точки зрения внедрения технологических инноваций (продуктовых и процессных), развития внедрения долгосрочных мероприятий по обеспечению безопасности движения на основе современных технологий, а также необходимость изучения вопросов безопасного движения в цифровой экономике. Одним из значимых инструментов является электронное правительство, а также возможности, предоставляемые им для вовлечения граждан в процесс обеспечения безопасности движения.

Список литературы

1. Волков В.С. Основы расчета систем автомобилей, обеспечивающих безопасность движения: учебное пособие / В.С. Волков. – СПб.: Лань, 2015.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

2. Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учебное пособие для студентов высших учебных заведений / А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. — М.: ИЦ Академия, 2018.

3. Майоров В.И. Основные субъекты управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Инновационное развитие: экономические проблемы и задачи государства. – 2018.

4. Кравченко П.А. Системный подход в управлении безопасностью дорожного движения в Российской Федерации / П.А. Кравченко, Е.М. Олещенко // Транспорт Российской Федерации. – 2018.

5. Блинкин М.Я Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М.Я Блинкин. — М.: ИД ВШЭ, 2018.

6. Графский А.С. Интеллектуальные транспортные системы и безопасность дорожного движения в Республике Татарстан // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы и ситуационные центры: сборник материалов V Международной научно-практической конференции. – 2018.

7. Сидоряк Н.В. Дорожное движение и критерии его безопасности // Общество и право. – 2010.

8. Шеве Г. Менеджмент цифровой экономики. Менеджмент 4.0: монография / Г. Шеве, С. Хюзиг, Г. Гумерова [и др.]. М.: Кнорус. – 232 с.

9. Гумерова Г.И. К вопросу о концепции жизненного цикла технологии / Г.И. Гумерова, Э.Ш. Шаймиева // Инновации. – 2008. – № 8. – С. 71–75.

10. Гумерова Г.И. Формирование концептуальных положений модели управления знаниями в организации: теоретико-методический подход (на основе эмпирического исследования) / Г.И. Гумерова, Э.Ш. Шаймиева // Актуальные проблемы экономики и права. – 2013. – № 3 (27). – С. 71–81.

11. Шаймиева Э.Ш. Теория и практика электронного правительства / Э.Ш. Шаймиева, Г.И. Гумерова // Казанский инновационный университет им. В.Г. Тимирясова (ИЭУП). – Казань, 2019.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

12. Шаймиева Э.Ш. Методология формирования, развития и управления технологическими инновациями в процессе модернизации промышленности мезосистем; автореф. дис. … д-ра экон. наук. – Казань, 2012. – 56 с.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)