

**Никишин Александр Владимирович**

канд. юрид. наук, член-корреспондент РАЕН,

старший преподаватель, подполковник полиции

**Степанов Игорь Валерьевич**

канд. юрид. наук, доцент, полковник полиции

**Лебедев Вадим Андреевич**

курсант, рядовой полиции

ФГКОУ ВО «Санкт-Петербургский университет МВД России»

г. Санкт-Петербург

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ: УПРАВЛЕНИЕ И СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД**

*Аннотация: в статье анализируются актуальные проблемы организации безопасности дорожного движения, предложено решение задачи совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения РФ путем регулирования ее внутренней функциональной организации с использованием системного подхода.*

*Ключевые слова: дорожное движение, системный подход, дорожно-транспортная дисциплина, кибернетика, безопасность дорожного движения, модель функциональной организации.*

Во всем мире одной из важнейших социально значимых проблем является проблема обеспечения безопасности дорожного движения, которая пагубно влияет на все сферы жизнедеятельности общества, оказывая деструктивное воздействие одновременно на каждого человека в отдельности, ведь затрагивается такая область человеческих потребностей, как потребность в безопасности. К сожалению, в самом неблагожелательном положении среди развитых стран оказалась Россия. Сегодня в стране потери от дорожно-транспортных происшествий в несколько раз превышают ущерб от катастроф на железнодорожном, морском, авиационном и других видах транспорта вместе взятых.

Риск совершения происшествия в России в 5–6 раз выше, чем в странах с развитой автомобильной индустрией. За последние 15 лет количество ДТП и число пострадавших в них увеличилось более чем на треть. При этом отмечаемое за последние годы снижение аварийности на дорогах существенно не повлияло на многолетнюю тенденцию. Это говорит о необходимости комплексного, всестороннего решения проблемы и необходимости акцентирования внимания на многих элементах в организации безопасности дорожного движения, среди которых, безусловно, должны быть следующие:

- 1) расположение светофоров;
- 2) разметка, в том числе пешеходные переходы и тротуары;
- 3) дорожные знаки и ограждения;
- 4) освещение;
- 5) остановки общественного транспорта;
- 6) искусственные сооружения;
- 7) железнодорожные переезды.

Конечно, это далеко не весь перечень, но при грамотном регулировании этих элементов и координировании их в контексте взаимосвязи, взаимозависимости, взаимодействия между собой путем использования эффективных организационно-управленческих методов позволит решить проблему многочисленных потерь от дорожно-транспортных происшествий или, как минимум, снизить неблагоприятную тенденцию.

По данным, опубликованным в ЕЭК ООН, в России за год происходит около 150 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых имеется около 170 тыс. пострадавших и из них 35 тысяч погибших, т.е. столько же, сколько в Чехии, Нидерландах, Польше, Испании, Германии, Италии и Великобритании вместе. При этом численность населения упомянутых стран в несколько раз превышает население России, а парк автотранспортных средств составляет 100 млн единиц против 35 млн в России. Цифры людских потерь в дорожно-транспортных происшествиях очень многочисленные и продолжают увеличиваться. Неутешительна статистика детского дорожно-транспортного травматизма.

Ежегодно погибают и получают травмы до 27 тыс. детей и подростков до 16 лет. Такие ужасающие цифры плохо влияют и на такие социальные институты, как семья и образование, ведь дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими, не достигшими совершеннолетия, вызывают сильную негативную реакцию и служат детерминантами различных деструктивных явлений. При таком положении дел возникает необходимость в системном подходе к решению указанных проблем, дабы избежать ситуации, когда есть прогресс в одних направлениях деятельности ОБДД и регресс – в других.

Вследствие сложной функциональной структуры полноформатных многоканальных и систем ОБДД – главного элемента системного анализа их составных частей – целесообразно начать изложение материала с толкования принципиально важных терминов, ведь без грамотной аксиоматики в виде понятийного аппарата невозможно будет создать полноценную теорию, в перспективе на практике.

Системный подход, появившийся с созданием кибернетики – научной теории управления системами любой среды, как известно, – это давно используемый в современном мире прием учета полного множества внутренних и внешних факторов, влияющих на выполнение системой поставленных задач и исполнение своих функций в конкретных условиях, на которые стоит обратить отдельное внимание, ведь в нашей стране дорожно-транспортная дисциплина имеет специфический характер, включающий в себя менталитет лиц, управляющих автотранспортом, суровые погодные условия и, конечно же, само состояние дорог, которые в большинстве своём находятся в аварийном состоянии, а также многие другие аспекты, определяющие условия дорожного движения. Комплексно это методология научного познания и реализации на практике приемов функциональной организации сложных и больших систем (совокупности сложных).

К числу последних относятся и системы ОБДД. Они должны обеспечивать свою полную готовность к наблюдению в процессе функционирования, текущую оценку на предмет готовности к ДТП и управляемости ими в процессе функционирования системы; обладать способностью объективно распределять

возникающие задачи, учитывая иерархию субъектов деятельности и отношения соподчинения, лаконичностью обоснования содержания обязательных видов деятельности и задач, связанных с ними, обоснования требуемой квалификации, юрисдикции, компетенции и формы ответственности персонала системы на всех ее иерархических уровнях.

Безопасность дорожного движения – это свойство соответствующих систем, которое выражается в их готовности противостоять совместному действию совокупности всех факторов, приводящих к ухудшению состояния здоровья, травмированию и гибели персонала или свойство технологического процесса сохранять безопасное состояние при его динамике в заданных параметрах в течение определённого времени. В том и другом случае безопасность обеспечивается системной организацией полного множества видов деятельности, осуществляющей для достижения общей цели, т. е. организацией, которая трактуется согласно общепринятыму определению термина «система». Известно, что в любой системе, содержащей в своем названии слово «безопасность», реализуется деятельность по предупреждению и выявлению причин «опасности». В статье 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» используется приведенное нами определение термина «безопасность», встроенного в концептуальную формулу (Концепцию) обеспечения БДД в России. Это обстоятельство устраивает, казалось бы, необходимость разъяснить текстом Закона очевидность обязательной организации в России государственной системы ОБДД и разработки механизма управления ее состоянием. Но после принятия Закона такой юридически определяемой системы в России нет: разработчики указанного базового закона сочли ненужным привести исчерпывающее толкование смысла, заложенного в концептуально верную формулу обеспечения БДД в России. Подробное толкование предупредило бы искажение смысла Концепции на практике и фактически парализовало способность государства обеспечить БДД как «дорожное движение без опасности» для жизни и здоровья граждан. Действительно, в российской практике безопасность, согласно такому определению ее смысла, не может измечаться количеством людей, ежедневно погибающих на наших дорогах. Стоит

отметить, что безопасность, в первую очередь, – это состояние защищённости, понимание и осознание которой необходимо для процветания и развития абсолютно в любой области человеческой деятельности, без чувства защищённости – повышения уровня профессионализма управляющего транспортным средством и решения иных проблем дорожно-транспортной сферы является невозможным, ибо на первый план встанет решение ряда других проблем в виде эгоцентричности, неуверенности и слабой адаптируемости к различного рода препятствиям, возникающим в процессе движения на дороге.

Является очевидным тот факт, что в настоящий момент российская практика ОБДД неэффективна по причине сохраняющегося высокого количества смертей на дорогах. Практика плохо осмыслена, несистемна, а значит, плохо организована вследствие невладения теорией системного подхода и недостатка знаний, а также опыта, анализа функционирования сложных и объемных систем. Она не обладает необходимым количеством системных и систематизированных знаний, так как научное обеспечение воплощаемых в системе технологий и решения многочисленных частных задач не развито. Задачи частного характера, в свою очередь, обеспечивают систему информацией о положительном международном опыте при реализации концепции обеспечения нулевой смертности на дорогах, способны накапливать отечественный опыт по результатам реализации собственных целевых проектов, формируют инновационные направления развития систем.

Таким образом, несмотря на имеющие место быть проблемы и сложности, можно определить последовательность действий, направлений инновационного совершенствования государственной системы ОБДД в соответствии с системным подходом, которая предусматривает:

- разработку формализованной модели функциональной организации системно-обязательных видов деятельности – главного носителя всех функциональных признаков системы, – сформировать те из них, которые при ненадлежащем их исполнении способны стать причинами возникновения тяжких ДТП;

- структурирование общесистемных целей, входящих в нее подсистем – создание высококвалифицированного водителя, допуска транспортных средств к эксплуатации, а также детерминантов преобразования целей в желаемый результат реализуемого системного подхода в ОБДД;
- исследование основных функциональных свойств системы и будущих состояний, текущей оценки и прогнозирования – по общим принципам анализа управляемых систем (системы ОБДД относятся к системам организационного управления);
- обоснование в управленческой сфере системы, на всех уровнях её организации, полного (системного) комплекса возможных причин возникновения тяжких ДТП и механизмов их упразднения до попадания в среду дорожного движения.

### ***Список литературы***

1. Васильев В.И. Интеллектуальные системы управления. Теория и практика / В.И. Васильев, Б.Г. Ильясов. – М.: Радиотехника, 2009. – 392 с.
2. Кравченко П.А. Концепция полной наблюдаемости систем обеспечения безопасности дорожного движения / П.А. Кравченко, Е.М. Олещенко // Транспорт РФ. – 2015. – Спецвыпуск. – С. 25–31.
3. Кравченко П. А., Олещенко Е. М. Концепция полной наблюдаемости систем обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт РФ. 2015. Спецвыпуск. С. 25–31.
4. Никишкин А.В. Административно-правовой статус подразделений ГИБДД горрайорганов внутренних дел: дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Никишкин; Московский гуманитарный университет. – М., 2011.
5. Никишкин А.В. Об организационно-правовой структуре подразделений ГИБДД горрайОВД / А.В. Никишкин // Вестник Московского университета МВД России. – 2011. – №7. – С. 219.
6. Окунев Ю.Б. Принципы системного подхода в технике связи / Ю.Б. Окунев, В.Г. Плотников. – М.: Связь, 1976. – 184 с.

7. Стабин И.П. Автоматизированный системный анализ / И.П. Стабин, И.С. Моисеева. – М.: Машиностроение, 1984. – 312 с.
8. Стасинопулос П. Проектирование систем как единого целого: интегральный подход к инжинирингу для устойчивого развития / П. Стасинопулос, Х. Майкл, К. Смит [и др.]. – М.: ЭКСМО, 2012. – 288 с.
9. Степанов И.В. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения. Состояние, проблемы, пути совершенствования / И.В. Степанов, Ю.А. Грачев // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2015. – №4 (68). – С. 175–178.