

БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

В. В. Терентьев

В настоящее время большое внимание уделяется проблемам безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам [1, с. 150]. В марте 2016 г. состоялось заседание президиума Государственного совета, посвященное вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации, на котором Президент России Владимир Путин заявил: «Сохранение жизни, здоровья тысяч граждан нашей страны – важнейшее направление государственной политики. Уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России».

Сложившаяся обстановка с аварийностью на дорогах характеризуется следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- несоответствие между увеличением количества автомобилей и транспортно-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети (УДС), не рассчитанной на современный состав и интенсивность транспортных потоков.

Современный уровень приобретения автомобилей в городах России уже превысил 200 единиц на 1 тыс. жителей, в то время как дорожно-транспортная инфраструктура рассчитана на 60–100 единиц на 1 тыс. жителей. Такое увеличение автотранспорта на дорогах негативно отражается на безопасности дорожного движения, так как существует большой временной интервал между увеличением транспортных единиц и реконструкцией имеющейся сети дорог, строительством новых дорог, отвечающих современным транспортно-эксплуатационным характеристикам [2, с. 304].

В результате образовавшейся ситуации происходит ухудшение условий дорожного движения, увеличение количества заторов, нарушение экологической обстановки, расхода топлива, а также рост количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Анализ дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенный рост количества ДТП, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся различной степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, является одной из основных причин высокой смертности. Около 60 % летальных исходов при совершении дорожно-транспортных происшествий приходится на догоспитальный период, что явно указывает на необходимость скорейшего прибытия скорой помощи на место аварии и незамедлительного перемещения пострадавшего в больницу [3, с. 27].

Актуальность вопросов безопасности дорожного движения растет с каждым годом, что является закономерностью, связанной с ростом количества автомобильного транспорта и увеличением интенсивности коммерческих перевозок. Одним из важных факторов, влияющих на вышеуказанную безопасность, является степень профессиональной подготовки водителя, его водительского стажа работы, психоэмоционального состояния и скорость реакции водителя на изменение ситуации на дороге, зависящей от соблюдения режима труда и отдыха [4, с. 18].

Как показывает анализ, причиной подавляющего большинства происшествий при перевозках пассажиров и грузов является «человеческий фактор»:

- низкая квалификация водительского состава;
- игнорирование правил дорожного движения и правил перевозки пассажиров и грузов;
- отсутствие внутриагентского контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей, их физическим состоянием, технической исправностью подвижного состава.

На сегодняшний день из более 300 тысяч хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, 35 тысяч имеют лицензии на перевозки пассажиров автобусами, 9 тысяч – удостоверения допуска к осуществлению международных автоперевозок, 23 тысячи – осуществляют заказные перевозки пассажиров по уведомлениям. Таким образом, регулирующую транспортную деятельность осуществляют всего 67 тысяч перевозчиков, что составляет около 22 % от общего числа хозяйствующих субъектов. Доля автобусов и грузовых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, составляет почти 47 %. Соответственно, около половины автобусов и грузовых автомобилей не попадает под нормы законодательства, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. Во многих предприятиях сокращены службы и инженерно-технические работники по безопасности дорожного движения, не выполняются предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, не ведется работа по повышению профессиональной подготовки водителей и технического персонала, не проводится работа по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, не проводится проверка технического состояния подвижного состава юридических лиц при выпуске их на линию [5, с. 259].

Как результат – из 11 091 ДТП по причине нарушения Правил дорожного движения водителями грузовых автомобилей, произошедших в 2015 г., 7759 совершены по вине водителей грузовых транспортных средств, находящихся в собственности физических лиц.

Рассматривая причины аварий на транспорте, можно прийти к выводу, что сложившаяся практика обусловлена существующими в обществе стереотипами, когда при наличии нескольких аварийных факторов, как правило, имеющих место при развитии неблагоприятной ситуации, причиной аварии обычно считаются действия водителя. Таким образом, водитель отвечает за аварию практически всегда, а прочие обстоятельства, на фоне которых произошел наезд, опрокидывание или столкновение транспортных средств, не получают должной оценки, и лица, ответственные за «попутные» аварийные факторы, в абсолютном большинстве случаев к ответственности не привлекаются. Однако очевидно, что немалое количество аварий на автотранспорте обусловлено плачевным состоянием техники. Причем, по нашему мнению, действующее транспортное законодательство не вполне обеспечивает надлежащий контроль как за состоянием автомобилей, так и за качеством используемых запчастей [6, с. 30].

В целях обеспечения безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов представляется необходимым установление единых требований для юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, эксплуатирующих автобусы или грузовые автомобили вне зависимости от организационно-правовой формы и видов перевозок (регулярные, по заказу, для собственных нужд).

В частности, необходимо законодательное закрепление обязанности физических лиц, имеющих на праве собственности или ином законном основании автобусы или грузовые автомобили:

- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства о безопасности дорожного движения и о техническом регулировании и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивать исполнение установленной обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- оснащать транспортные средства тахографами;
- соблюдать нормы времени непрерывного управления автобусом или грузовым автомобилем и перерывов в таком управлении, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации;
- соблюдать требования по размещению и креплению грузов, предусмотренные правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Кроме того, необходимо ввести дополнительные требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и физическим лицам, эксплуатирующим автобусы или грузовые автомобили, осуществлять стоянку транспортных средств на время ежедневного (междусменного) отдыха водителей, а также на время иного их простоя продолжительностью более восьми часов только на разрешенных или специализированных парковках. Данная норма позволит обязать субъектов транспортной деятельности обеспечивать стоянку транспортных средств в разрешенных местах.

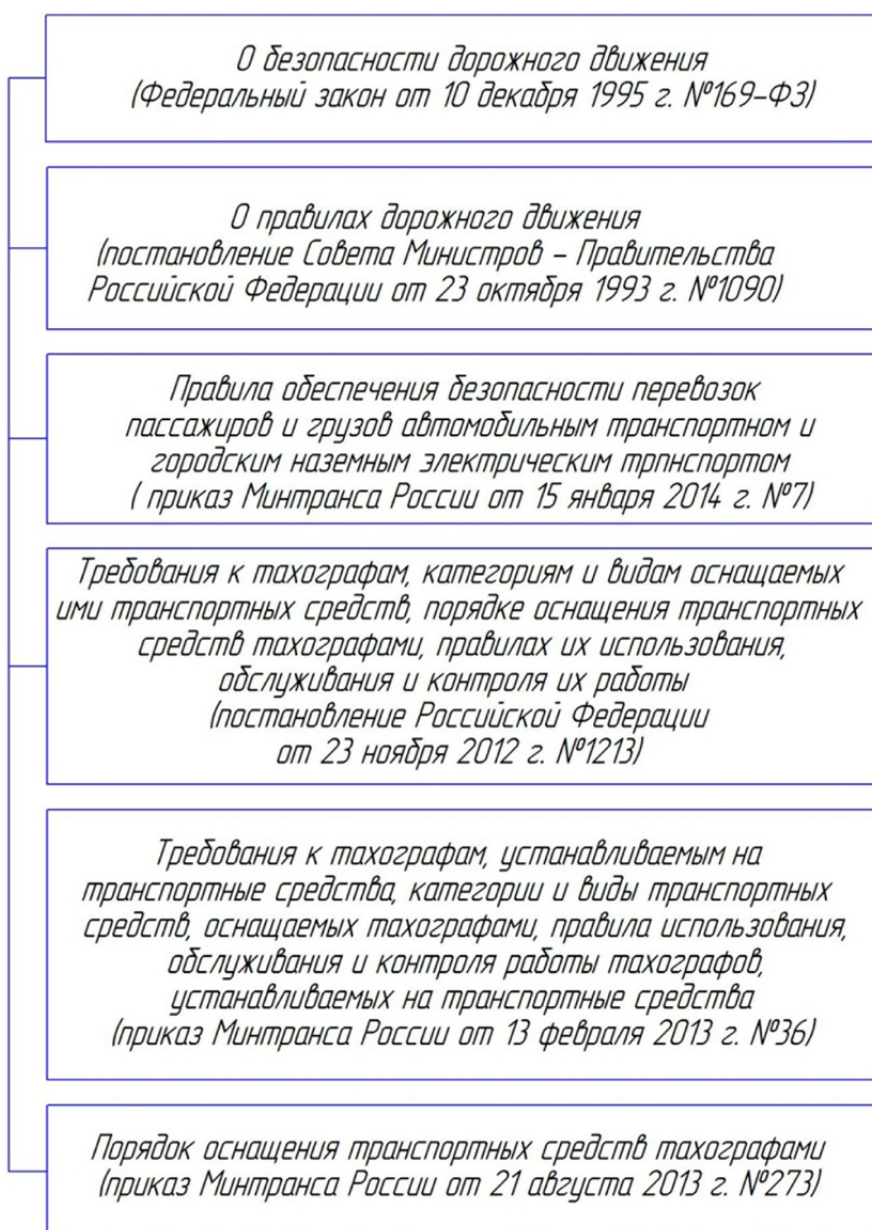


Рис. 1. Законодательное обеспечение в сфере организации перевозок грузов автомобильным транспортом

Действенным механизмом понуждения к соблюдению требований законодательства при осуществлении перевозок является тахографический контроль – контроль режимов труда и отдыха водителей и скоростных режимов движения при осуществлении национальных и международных перевозок. Цель такого контроля – снизить риски, связанные с возникновением происшествий по причине утомления водителей, снижения внимания и его наиболее критического проявления – засыпания за рулем.

В Российской Федерации создана система тахографического контроля. Как показывает практика, инспекторы контрольно-надзорных органов могут осуществлять контроль не более 10 % от общего количества транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами. Кроме того, состояние дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, повлекшими наступление тяжких последствий для здоровья или смерть из-за несоблюдения режима труда и отдыха водителями, свидетельствуют о недостаточности мер административной ответственности:

– за несоблюдение режима труда и отдыха несет административную ответственность водитель автотранспортного средства, а не работодатель (юридическое лицо, индивидуальный предприниматель), нанявший данного работника. Однако очевидна зависимость работника от работодателя при привлечении к сверхурочной работе;

– действующее административное законодательство не предусматривает ответственности в отношении руководителей автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей за нарушение режима труда и отдыха водителей транспортных средств. Вместе с тем обязанность по обеспечению безопасной эксплуатации машин, механизмов, режима труда и отдыха работников лежит именно на работодателе;

– не налажен учет рабочего времени водителей, управляющих автотранспортным средством, при осуществлении перевозок пассажиров по заказу либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Кроме того, в целях реализации комплексной системы контроля за безопасностью дорожного движения целесообразно установить обязанность предоставления информации из тахографов, допущенных к установке и эксплуатации на территории Российской Федерации, и технических средств, осуществляющих регистрацию и хранение в некорректируемом виде координат и параметров движения транспортных средств по сигналам системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с другими действующими глобальными навигационными спутниковыми системами в специализированные центры приема и обработки данных с использованием инфраструктуры федеральной государственной автоматизированной информационной системы в случае передачи данных в автоматизированном режиме. Информация о нарушениях норм, связанных с управлением транспортным средством, в том числе информация о текущем непрерывном времени управления транспортным средством, скорости движения и координатах транспортного средства, должна передаваться в центры автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД МВД России, а также заинтересованным федеральным органам исполнительной власти.

Реализация указанной меры с установлением периодичности предоставления информации о нахождении транспортного средства позволит контролировать деятельность водителей, налагать штрафные санкции (в том числе и за нарушение скоростного режима). В дальнейшем возможен переход к передаче информации в надзорные органы и владельцам транспортных средств в режиме реального времени.

Библиографический список

1. Оверин, Ю. В. Влияние квалификации водителя на безопасность дорожного движения / Ю. В. Оверин // Наука и современность – 2013. – № 20. – С. 150–154.
2. Дорохин, С. В. Профилактика безопасности дорожного движения как мера снижения чрезвычайных ситуаций на дорогах. / С. В. Дорохин // Проблемы обеспечения безопасности при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. – 2015. – Т. 1. – С. 303–307.
3. Степченков, А. В. Анализ основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения / А. В. Степченков // Наука без границ. – 2016. – № 3 – С. 24–28.
4. Моисеев, Ю. И. Перспективы применения тахографов с ГЛОНАСС в Российской Федерации / Ю. И. Моисеев // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2013. – № 2. – С. 18–20.
5. Зольников, И. В. Профилактическая работа в воинской части по организации безопасности дорожного движения / И. В. Зольников, Д. А. Евдокимов, В. А. Кудряшов // Образование и наука в современных условиях – 2016. – № 1 (6). – С. 258–262.
6. Позднышов, А. Н. Анализ основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения / А. Н. Позднышов, Е. С. Смирнова // ЮРИСТЪ – ПРАВОВЕДЪ. – 2012. – № 2 (51). – С. 28–33.

Терентьев Вячеслав Викторович

магистрант,
Тульский государственный университет
(300012, Россия, г. Тула, пр. Ленина, 92)
E-mail: vvt62yazan@yandex.ru

Terent'ev Vyacheslav Viktorovich

master degree student,
Tula State University
(300012, 92 Lenina avenue, Tula, Russia)

Аннотация. Рассмотрены вопросы повышения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте. Отсутствие должного контроля за выполнением законодательства о безопасности дорожного движения влечет за собой несоблюдение тре-

Abstract. The article considers the issues of improving road safety in road transport. Lack of proper control over the implementation of the legislation on road safety entails not complying with the requirement for the technical condition of rolling stock, as well as violations of

бования к техническому состоянию подвижного состава, а также нарушение режима труда и отдыха водителей транспортных средств. Эти обстоятельства являются одними из основных причин дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой тяжелые последствия. В целях обеспечения безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов представляется необходимым установление единых требований для юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, эксплуатирующих автобусы или грузовые автомобили вне зависимости от организационно-правовой формы и видов перевозок. Использование навигационных спутниковых систем в целях обеспечения контроля на автомобильном транспорте также позволит повысить безопасность дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, автомобильный транспорт, дорожно-транспортное происшествие, тахограф.

УДК 656.13

Терентьев, В. В.

Безопасность автомобильных перевозок: проблемы и решения / В. В. Терентьев // Надежность и качество сложных систем. – 2017. – № 2 (18). – С. 90–94. DOI 10.21685/2307-4205-2017-2-13.

the working and rest regime of drivers of vehicles. These circumstances are one of the main causes of road traffic accidents, which lead to serious consequences. In order to ensure the safety of traffic in the transport of passengers and goods, it seems necessary to establish uniform requirements for legal entities, individual entrepreneurs and individuals operating buses or trucks, regardless of the organizational and legal form and types of transportation. The use of navigation satellite systems to provide control on road transport will also improve road safety.

Key words: road safety, road transport, road traffic accident, tachograph.