

*Кургузов Антон Владимирович, преподаватель*

*Омская академия МВД России*

## **РЕАЛИЗАЦИЯ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ РОССИИ**

**Аннотация:** в данной статье рассматриваются вопросы, касающиеся реализации федеральных целевых программ, направленных на снижение погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

**Ключевые слова:** безопасность, дорожно-транспортное происшествие, погибший, пострадавшие, ГИБДД, целевая программа.

**Abstract:** This article discusses issues related to the implementation of Federal targeted programs aimed at reducing deaths in road accidents.

**Keywords:** safety, traffic accident, dead, injured, traffic police, target program

В России ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий гибнут десятки тысяч человек. Так, в 2004 году погибло 34 506 человек. В последние полтора десятилетия вопросам безопасности дорожного движения уделяется всё больше внимание. За это время были приняты три целевых программы по повышению безопасности дорожного движения на дорогах России.

Первая целевая программа была рассчитана на 2006-2012 годы [1]. Эта программа предусматривала снижение к 2012 году числа лиц погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 1,5 раза по сравнению с 2004 годом. После окончания программы в 2012 году, число погибших составило 27 991 человек. Таким образом, смертность снизилась в 1,2 раза, по сравнению с

показателями 2004 года. Можно сделать вывод, что достичь целевых показателей первой целевой программы не удалось.

Вторая целевая программа рассчитана на 2013-2020 годы [2]. Целевым показателем этой программы является снижение числа погибших к 2020 году на 8 тысяч человек по сравнению с 2012 годом. За 2017 год в ДТП погибло 19 088 человек. За 2018 года погибло 18 214 человек. Таким образом, динамика на снижение количества погибших сохранилась. Получается, что в 2018 году были досрочно достигнуты целевые показатели целевой программы. Такой хороший результат удалось достичь благодаря распространению камер автоматической фиксации административных правонарушений. Зависимость снижения количества ДТП от увеличения камер на дорогах указывается многими авторами, например [4].

Третья целевая программа была принята Правительством России в форме Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы [3]. В этой стратегии в качестве целевого ориентира выбран показатель социального риска (количество погибших на 100 тыс. населения). Предлагается к 2024 году снизить этот показатель до 4 человек на 100 тысяч населения. Учитывая, что население России составляет примерно 146,8 млн. человек, получается, что 2024 году необходимо, чтобы за год погибало не более 5 900 человек. Иными словами необходимо снизить смертность практически в 3 раза, по сравнению с 2017 годом.

Можно заметить, что ни в одной из целевых программ не идет речи о снижении числа пострадавших в результате ДТП. Акцент везде сделан только на снижении количества погибших.

На рисунке 1 приведена диаграмма, отражающая изменения количества погибших в результате ДТП за последние четырнадцать лет.

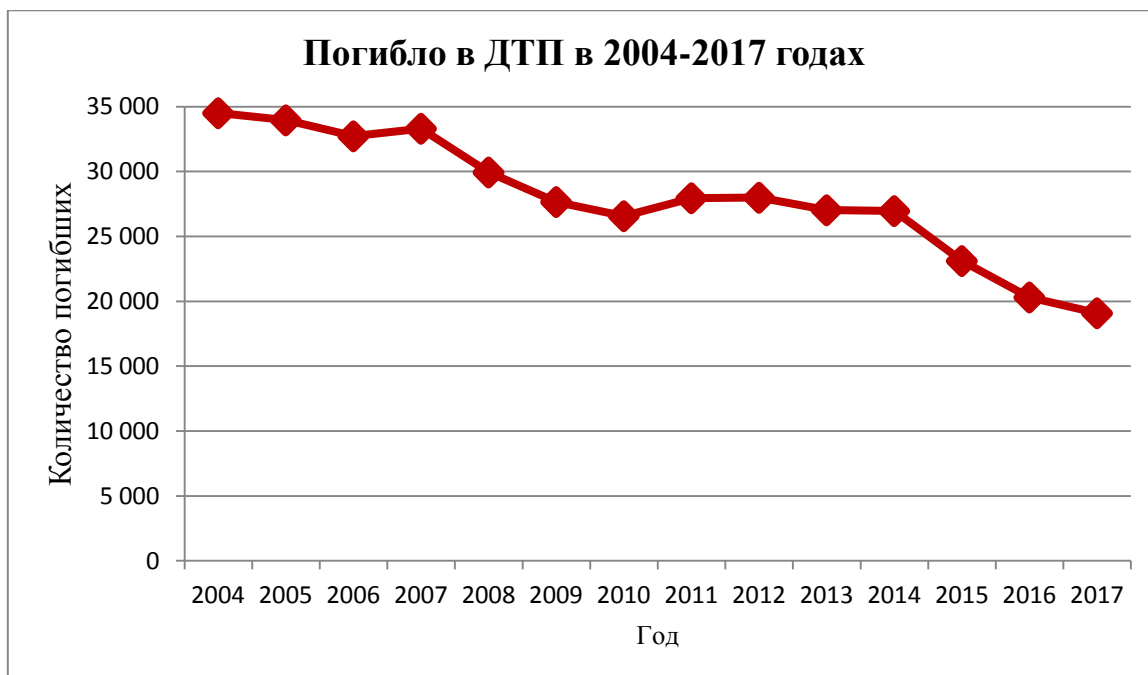


Рисунок 1. Количество погибших в ДТП в 2004-2017г.

Из диаграммы видно, что начиная с 2004 года число погибших в ДТП практически всегда уменьшалось. За 14 лет снижение составило 45%. Чего нельзя сказать о количестве пострадавших. На протяжении всего периода количество пострадавших в результате ДТП оставалось примерно на одном уровне. На рисунке 2 приведен график изменения количества пострадавших.



Рисунок 2. Количество пострадавших в ДТП в 2004-2017г.

В 2017 году по сравнению с 2004 годом снижение составило 14%. Таким образом, темпы снижения показателя характеризующего количество пострадавших в результате ДТП в 3 раза ниже, чем аналогичного показателя для количества погибших. На наш взгляд, это очень «слабый» результат.

В статистических отчетах, доступных на официальном сайте ГИБДД МВД России, отсутствуют сведения о том, насколько серьезные травмы получили пострадавшие в результате ДТП: сколько из них полностью вылечились, а сколько впоследствии получили инвалидность. По нашему мнению, необходимо вести учет лиц получивших серьезные травмы. Нужно знать то, сколько человек получило тяжкие телесные повреждения. Зачастую люди, получившие тяжкие телесные повреждения остаются инвалидами.

Государство должно быть заинтересовано в снижении количества не только погибших, но и пострадавших. Основная причина – экономическая (государству нужно, чтобы количество экономически-активного населения не уменьшалось). Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 % валового внутреннего продукта страны и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан.

Подводя итог всему сказанному, хотелось бы отметить следующее. Реализация целевых программ не всегда проходила успешно. К настоящему времени отмечается положительная динамика по снижению количества погибших в ДТП. В то же самое время наблюдается стабилизация показателей по пострадавшим. Считаем, что в следующих целевых программах законодателю требуется уделить внимание снижению количества пострадавших.

#### **Библиографический список:**

1. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. N 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного

движения в 2006 - 2012 годах" // Собрание законодательства Российской Федерации от 27 февраля 2006 г. N 9 ст. 1020. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 октября 2013 г. N 41 ст. 5183. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы». Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Кургузов А.В. Эффективность средств фотовидеофиксации административных правонарушений в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. Орёл: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2018.