

УДК 656.05
ББК39.808
Е-16

Евенко Станислав Алексеевич, адъюнкт кафедры административной деятельности и организации деятельности ГИБДД Краснодарского университета МВД России, майор полиции, e-mail: dlozovsky@mail.ru

**ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО МЕТОДА**
(рецензирована)

Статья посвящена актуальным вопросам пропаганды безопасности дорожного движения, в частности, автор рассматривает возможности использования программно-целевого метода при осуществлении данной деятельности.

Ключевые слова: пропаганда, безопасность дорожного движения, программно-целевой метод, целевая программа.

Yevenko Stanislav Alexeevich, advanced student of the Department of Administration and Organization of the Traffic Police of Krasnodar University of the Russian Interior Ministry, Police Major.

**SOME ISSUES OF PROMOTING ROAD SAFETY USING A
PROGRAM-TARGET METHOD**
(reviewed)

The article is devoted to topical issues of promotion of road safety; in particular, the author examines the possibility of using a program-target method in the implementation of this activity.

Keywords: promotion; road safety; program-target method; target program.

Проблема аварийности в России приобрела особую остроту с несоответствием дорожной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Следует согласиться с мнением А.Н. Сахарова, что система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием механизма координации действий федеральных и региональных органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области безопасности дорожного движения [4, с. 60].

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению, что определяется высоким уровнем аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (в том числе детский травматизм); значительной долей людей наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет) среди лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; продолжающимся ухудшением условий дорожного движения в городах; низким уровнем безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Основным воплощением программно-целевого метода, являются целевые программы, которые представляют собой увязанные по ресурсам, исполнителям и срокам осуществления комплексы научно-исследовательских, опытно-конструк-торских, организационно-хозяйственных и иных мероприятий, обеспечивающих эффективное решение конкретных задач в области государственно-федеративного строительства, научно-технического, экономического, инвестиционного, социально-демографического, внешнеэкономического, культурного, экологического и регионального развития Российской Федерации [1, с. 82].

Как показывает отечественный и мировой опыт, целевые программы могут служить эффективным инструментом реализации государственной экономической и социальной

политики. Направленность государственной политики на достижение конкретных целей и результатов обуславливает повышение роли программно-целевых методов [5, с. 113].

Данный метод дает возможность достижения целей, предусматривающих коренные сдвиги в развитии экономики и социальной сферы, переход к новым состояниям экономических систем, которые не могут быть достигнуты в процессе реализации частных целей развития каких-либо отдельных производственных, инфраструктурных или иных элементов региональных хозяйственных систем. Для этого необходимо обеспечить интеграцию деятельности, либо объединение материальных и финансовых ресурсов независимых субъектов-участников программ. Для программно-целевого метода характерно то, что он обеспечивает реализацию одновременно двух типов интеграции социально-экономических и научно-технических процессов: пространственной, когда требуется объединить усилия субъектов, принадлежащих к различным отраслям, регионам или формам собственности, и временной, когда требуется добиться четкой последовательности и единства различных этапов (стадий) общего процесса движения к конечной цели, предусмотренной программой.

Условиями использования программно-целевого подхода являются:

- необходимость кардинального изменения неблагоприятных пропорций, структуры, тенденций развития экономики и социальной сферы;

- комплексность возникшей социально-экономической, научно-технической и природно-экологической проблемы, требующей межотраслевой и межрегиональной координации программных мероприятий;

- отсутствие возможностей достижения необходимых целей развития, исходя только из существующего уровня взаимосвязей между уровнями управления, хозяйствующими субъектами и т.д.;

- необходимость скоординированного использования финансовых и материальных ресурсов различной ведомственной, отраслевой, региональной и иной принадлежности для достижения особо важной цели (федеральной, региональной или муниципальной значимости).

Обоснованность применения программно-целевого подхода на всех уровнях власти – федеральном, региональном и местном – связана с такими характеристиками дорожного движения и обеспечения его безопасности, как многогранность исследуемой проблемы, причастность к нему большого количества министерств, ведомств, других государственных органов, предприятий и организаций, объединений граждан, осуществление этой деятельности Российской Федерацией в целом, ее субъектами и органами местного самоуправления [2, с. 47].

Использование программно-целевого метода позволяет осуществить:

- развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

В России за последние годы на основе программно-целевого подхода было разработано несколько федеральных программ, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Первая целевая программа повышения безопасности дорожного движения была разработана в 1993 году для стабилизации числа погибших и раненых в ДТП и снижения тяжести происшествий. На первом этапе была разработана «Концепция программы обеспечения безопасности движения на дорогах России», а 7 июня 1996 г. Правительство утвердило «Программу повышения безопасности движения на дорогах России на период 1996-1998 годы», впервые обеспечив её реальным финансированием. Основной целью этой программы было сохранение жизни 3,2-6,5 тыс. человек – участников дорожного движения и населения, т.е. снизить количество погибших на 10-20% по сравнению с 1991 г.

Успешной реализации первой Федеральной программы способствовало утверждение

Президентом России Указа о безопасности дорожного движения и создание в 1995 г. Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения.

Следующим этапом была разработка второй Федеральной программы обеспечения безопасности движения на дорогах России до 2010 г. Данная программа предусматривала совершенствование государственной системы управления и контроля безопасности дорожного движения, системы подготовки водителей, работы с детьми. Специальный раздел программы был посвящен организации и управлению дорожным движением в больших городах. На внегородских федеральных автомобильных дорогах предусматривалось строительство пересечений в разных уровнях, в первую очередь в зонах застройки, строительство разделительных полос на автомобильных магистралях, устройство освещения на автомагистралях с интенсивным движением и на пересечениях в одном уровне, уширение мостов, оборудование железнодорожных переездов устройствами ограждения (двойные автоматические шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть).

20 февраля 2006 года Постановлением правительством была утверждена третья Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годы». Реализация комплекса мероприятий предусмотренных данной целевой программой позволила значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране, за 5 лет число лиц погибших, в дорожно-транспортных происшествиях, удалось сократить на 23%.

Существенным результатом реализации вышеуказанной программы и принятых на ее основе региональных и муниципальных программ стало начавшееся изменение отношения всех органов власти к безопасности дорожного движения, как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Однако, в полной мере, все поставленные задачи выполнены не были. Так, за последнее время обстановка осложнилась и снижение показателей остановилось. В частности, это относится к показателям аварийности, связанной с нахождением водителей в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Количество погибших по вине таких водителей за последние два года значительно не уменьшилось, несмотря на ужесточение административных санкций.

Движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами. На 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в пять раз больше человек, чем в Нидерландах, и в два раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в два раза выше российского.

В связи с этим, в октябре 2013 года была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.» [3]. Программа устанавливает единые цели и задачи деятельности по повышению безопасности дорожного движения на период до 2020 года. Она позволяет сформировать систему приоритетных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, повысить эффективность управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, взаимодействия и координации органов власти. Программа даёт возможность концентрировать ресурсы государства на реализации мероприятий, соответствующих приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также применять принципы бюджетного планирования, ориентированного на результат.

Таким образом, активное использование программно-целевого метода в области обеспечения безопасности дорожного движения позволит сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортных травматизма на следующее десятилетие.

Литература:

1. Вестов Ф.А., Глухова Е.О. Особенности применения программно-целевого метода в государственном управлении инновационной деятельности в сфере национальной безопасности // Информационная безопасность регионов. 2013. №2.

2. Деятельность ГИБДД по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения: учеб.-метод. пособие // под общ. ред. В.А. Кудина. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2011.

3. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в

2013-2020 годах»: пост. Правительства РФ от 3.10.2013 г. №864 // Российская газета. 2013. 8 окт.

4. Сахаров А.Н. Влияние программно-целевого метода на аварийность в Республике Татарстан // Вестник Научного центра безопасности жизнедеятельности. 2009. №2.

5. Сидоренкова Ю.Б. Программа разработки и реализации целевых программ в России (административно-правовые аспекты) // Вестник МГПИ, сер. «Юридические науки». 2011. №2.

References:

1. Vestov F.A., Glukhova E.O. Features of the program-target method in the public administration of innovations in the field of national security // Information security of the regions. 2013. №2.

2. Activities of STSI on the prevention and promotion of road safety: method. manual // Ed. V.A. Kudin. SPb.: St. Petersburg State University of MIA of the RF, 2011.

3. On the Federal Target Program "Improving road safety in the years 2013-2020": Resol. of the RF Government of 3.10.2013. №864 // Rossiyskaya Gazette. 2013. Oct. 8.

4. Sakharov A.N. Influence of program-target method on the accidents in the Republic of Tatarstan // Bulletin of the Scientific center of life safety. 2009. №2.

5. Sidorenkova Y.B. Program of the development and implementation of targeted programs in Russia (administrative and legal aspects) // Bulletin of Moscow State Pedagogical Institute, Ser. "Jurisprudence". 2011. №2.