

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДАЛЬНЕЙШИХ МЕР ПО
ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Д-р техн. наук, профессор **В.Д. Кондратьев**
(Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ)),
д-р мед. наук, академик **В.В. Лисин**
(Российская академия медико-технических наук)
Конг. информация: k-051310@mail.ru

В статье рассмотрены основные этапы системной работы по повышению безопасности дорожного движения в мире и в Российской Федерации. Приведены результаты целенаправленной работы в стране за прошедшие почти 20 лет. Указаны новации, реализованные в деятельности по повышению защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Сформулированы предложения по дальнейшему повышению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения (БДД), дорожно-транспортные происшествия (ДТП), глобальный кризис, федеральная целевая программа, федеральный проект национального проекта, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, фотовидеофиксация нарушений правил дорожного движения, социальный риск, транспортный риск, мобильность.

В 2020 году завершилось провозглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций (ГА ООН) 10-летие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) на 2011-2020 годы. Как известно, идея 10-летия была выдвинута на Первой всемирной министерской конференции ООН по БДД, которая состоялась в Москве в 2009 г.

В Московской Декларации, принятой на этой конференции, было предложено ГА ООН объявить период с 2011 г. по 2020 г. 10-летием действий по обеспечению БДД с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) к 2020 г. [1, 2].

Активизация усилий на международном уровне по повышению БДД была связана с тем, что в 2003 г. ООН констатировала глобальный кризис в области БДД и призвала национальные правительства

предпринять меры по исправлению тревожной ситуации с гибелью и ранением людей. В документах ООН отмечалось, что в мире в течение года погибают порядка 1,2 млн человек и до 50 млн получают ранения, многие из которых становятся инвалидами. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), смертность от ДТП составляет около 25 % от всех случаев смерти в результате травм [3, 4].

Российская Федерация с начала 2000-х годов самым активным образом включилась в международную деятельность по преодолению глобального кризиса в области БДД в мире [5, 6]. Во многом это было связано с тем, что в нашей стране показатели дорожно-транспортной аварийности и дорожно-транспортного травматизма начали приближаться к показателям 90-х годов, когда отмечался их максимум и когда все механизмы обеспечения БДД, имевшие место ранее в СССР, были разрушены. Так, государственные транспортные предприятия распались, система регулирования деятельности по обеспечению БДД, ориентированная на развитие государственного сектора на автотранспорте, была упразднена; также были ликвидированы ведомственные службы БДД, комиссии общественного контроля за БДД, пункты предрейсового медицинского осмотра водителей и т.д. [7].

В связи с этим, была значительно усилена организационная, информационно-пропагандистская работа, а также деятельность по взаимодействию с международными организациями, занятыми в сфере обеспечения БДД. Важно подчеркнуть (и это отмечалось в Московской Декларации), что БДД – это одна из серьезных проблем развития, требующая общей стратегии и совместных мер [1].

Результатом инициативной, целенаправленной работы в стране явилось принятое решение о разработке федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 гг.». Принятие такой программы, а самое главное активные действия в ходе реализации ее мероприятий, позволили снижать число погибших в ДТП в условиях развития автомобилизации, а также указали на правильность решения о переводе управленческой деятельности в области обеспечения БДД на программно-целевую основу. Практически все субъекты Российской Федерации, а также абсолютное большинство органов местного самоуправления приняли свои планы и программы, детализирующие положения ФЦП [8].

Опираясь в целом на положительные результаты по итогам реализации ФЦП, Правительство Российской Федерации утвердило аналогичную программу на 2013 – 2020 годы. Таким образом, основу национальной стратегии до 2020 г., опиравшейся на программно-целевые принципы, составили федеральные и региональные целевые программы.

Существенные позитивные изменения ситуации по обстановке с БДД подтвердили правильность принятых стратегических решений [9].

Так, если в 2003 г. погибли 35602 человека, то в 2020 г. число погибших сократилось более чем в 2,2 раза (15788 человек). Значительно повысилась безопасность наиболее уязвимых участников движения: число погибших пешеходов уменьшилось в 3,3 раза (с 15002 человек до 4513 человек), число погибших детей – практически в 3 раза (с 1561 до 522). Также улучшились относительные показатели. Так, число погибших в расчете на 100 тысяч населения (социальный риск) уменьшилось в 2,2 раза (до 10,8), число погибших в расчете на 10 тысяч транспортных средств (транспортный риск) – в 4 раза (с 10,4 до 2,6). При этом только за 10 лет рост автопарка составил 36 %.

Безусловно, важнейшим фактором, внесшим существенное изменение на отношение на государственном уровне к проблеме повышения БДД, защите участников дорожного движения от ДТП и их последствий, явилось рассмотрение проблемы БДД на президиуме Государственного Совета Российской Федерации под председательством Президента Российской Федерации в 2005 г., а затем еще раз в 2016 г. [10].

Доминирующим принципом всей деятельности по решению данной проблемы явилась её направленность прежде всего на обеспечение сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения. Очевидным следствием реализации на практике данного принципа стало установление конкретных количественных целей по снижению в первую очередь числа погибших в ДТП.

Факт включения федерального проекта «Безопасность дорожного движения» (ФП «БДД») в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (изменивший в 2020 г. название на «Безопасные качественные дороги» (НП «БКД») в связи со структурной корректировкой), который отнесен к национальным проектам по важнейшим стратегическим направлениям социально-экономического развития страны, свидетельствует о том, что проблема повышения БДД, сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения является одним из важнейших государственных приоритетов и находится на контроле высшего уровня [11].

В соответствии с принятыми решениями вплоть до 2030 г. реализуемый в настоящее время проектный подход основан на методологических принципах программно-целевого управления и в значительно большей степени ориентирован на конкретность и жесткость сроков, количественную и качественную определенность и персональную ответственность [12].

Важно акцентировать внимание на том, что организация работы в области обеспечения БДД на таких принципах осуществляется в

соответствии с федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [13].

Применение такого подхода позволило обеспечивать, например, стабильное бюджетное финансирование. При этом, что очень важно, значительно возрос объем финансовых средств, выделяемых региональными бюджетами. Так, в ФЦП 2013 – 2020 гг. сумма средств, выделенных региональными и местными бюджетами, составила 64 % от общего объема средств, выделенных на реализацию ФЦП. При этом сумма этих средств на 10,8 млрд руб. больше, чем планировалось первоначально.

Следует также отметить стабильность бюджетного финансирования ФП «БДД» НП «БКД».

Организация работы на программной основе доказала, что удается достигать положительного результата при осуществлении работы в таком виде деятельности, особенно существенном для области обеспечения БДД, как скоординированность, т.е. соотносительность в деятельности большого числа ведомств и организаций, участвующих в этом процессе. Активно на федеральном уровне осуществляют деятельность МВД, Минтранс, Минпросвещения, Минздрав, МЧС, Минпромторг, Росавтодор и целый ряд других ведомств и организаций, в том числе научных и образовательных, а также общественных структур России.

В целом в деятельности по обеспечению БДД только на федеральном уровне участвуют порядка 40 федеральных органов исполнительной власти [10].

За период с 2006 г. (год запуска ФЦП «Повышение БДД в РФ в 2006 – 2012 гг.») разработан и реализуется широкий спектр новаций по защите участников дорожного движения от ДТП и их последствий, снижению тяжести последствий при ДТП. Прежде всего, следует упомянуть внедрение технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и всю связанную с этим организационно-правовую систему, причем спектр фиксируемых видов нарушений последовательно расширяется. Следствием этого является резкое сокращение количества контактов инспекторского состава дорожно-патрульной службы ГИБДД и участников дорожного движения (ДД), что в свою очередь влияет на формирование положительного социально-психологического микроклимата в ДД, важно отметить и приоритет пешеходов по сравнению с движущимся транспортом на нерегулируемых пешеходных переходах. К эффективным новациям также следует отнести активное развитие светодиодных светофоров, внедрение новых видов разметки пешеходных переходов, в целом переоснащение современными техническими средствами регулирования пешеходных переходов, обеспечение общеобразовательных школ специальными школьными автобусами для перевозки детей, значительное количество различных мер по

повышению безопасности детей, широкое распространение искусственных неровностей для снижения скорости в местах пешеходного движения, постоянное совершенствование нормативно-правового и нормативно-технического регулирования сферы БДД, меры по повышению активной, пассивной и послеаварийной безопасности транспортных средств, например, в части активной безопасности: внедрение устройств курсовой устойчивости автомобиля, антиблокировочных систем, в части пассивной безопасности: применение подушек безопасности и т.д. Необходимо отметить постоянно проводимые социальные кампании по профилактике основных факторов риска, значительное усиление как количественно, так и качественно информационно-пропагандистской работы, развитие медицинских аспектов БДД, в том числе службы спасателей МЧС России, и целый ряд других мероприятий.

Как известно НП «БКД» и ФП «БКД» предусматривают в качестве целей достижение социального риска к 2024 г., равного 8,4; а к 2030 г. – 4 погибших на 100 тыс. населения, значение транспортного риска к 2024 г. – 2,12; к 2030 г. – 1,01. При этом эти критерии в 2017 г. (базовый год для сравнения показателей) соответственно составляли 13 и 2,92. Таким образом, фактически за 10 лет необходимо соответственно более чем в 3,2 раза улучшить положение дел в области обеспечения БДД.

Важно отметить, что ФП «БДД» предписывает каждому субъекту федерации конкретные целевые показатели по снижению числа погибших в ДТП. Тем самым задействуется вся система органов исполнительной власти федерального, регионального и муниципального уровней.

В феврале 2020 г. в Стокгольме (Швеция) состоялась 3-я Всемирная министерская конференция по обеспечению БДД, которая подвела итоги 10-летия действий 2011 – 2020 гг. и предложила ГА ООН провозгласить период 2021 – 2030 гг. вторым Десятилетием по обеспечению БДД и к 2030 г. в 2 раза сократить смертность и травматизм в результате ДТП. ГА ООН полностью поддержала эти предложения [14].

В международных рекомендациях отмечается, что мобильность будет играть все возрастающую роль и необходимо «уходить» от сложившейся практики, когда основным виновником ДТП является водитель, в сторону поиска причин и факторов, приводящих или способствующих ошибкам и неверному поведению водителя. То есть речь должна идти о дорожно-транспортной системе, которая, с одной стороны, должна проектироваться с учетом на возможную человеческую ошибку, а с другой стороны, должна минимизировать возможные последствия в случае возникновения ДТП. Отсюда – повышение внимания к развитию инфраструктуры дорожного движения. И национальный проект «БКД» как раз в полной мере соответствует этим рекомендациям. Так, НП «БКД» помимо ФП «БДД» включает такие ФП как «Общесистемные меры

развития дорожного хозяйства», «Региональная и местная дорожная сеть», «Развитие федеральной магистральной сети», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Важно подчеркнуть, что паспорт НП «БКД» указывает на конкретные национальные цели развития страны, влияние на которые оказывают мероприятия национального проекта, в том числе комфортная и безопасная среда для жизни, обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях соответствующих нормативным требованиям не менее 85 %, улучшение качества городской среды и т.д.

Что касается ФП «БДД», следует указать 8 важнейших направлений работы, осуществляемой в рамках данного федерального проекта [11]:

- развитие нормативно-правового и нормативно-технического регулирования;
- повышение качества профессиональной подготовки всех связанных с БДД лиц;
- обеспечение соблюдения норм и правил;
- оказание помощи пострадавшим в ДТП;
- повышение безопасности детей;
- совершенствование организации дорожного движения;
- повышение безопасности транспортных средств;
- повышение эффективности государственного управления в области обеспечения БДД.

С точки зрения концептуальных положений стратегии повышения БДД, обеспечения дальнейшего целенаправленного снижения числа погибших, важно задействовать дополнительные механизмы. Так, в Государственном докладе о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации отмечается, что многие очевидные неотложные мероприятия уже во многом реализованы, т.е. чем ниже уровень смертности, тем сложнее обеспечить ее дальнейшее снижение. Об этом же свидетельствуют и зарубежные источники [5].

Представляется целесообразным рассмотреть два возможных дополнительных аспекта дальнейшей предупредительно-профилактической работы.

Во-первых, задействование новых механизмов в уже известных и реализуемых направлениях деятельности по обеспечению БДД. Например, в части детской безопасности в дорожном движении, как известно, реализуется очень широкий спектр различных мероприятий. В частности, ФП «БДД» предусматривается проведение социальных кампаний по применению детских удерживающих устройств, проведение собраний с родителями, создание родительских объединений, работа родительских патрулей для

контроля поведения школьников при движении в школу и обратно домой, проведение тематических радиопередач и т.д.

Однако, несмотря на масштабную профилактическую работу, в 2020 г. (как указывалось выше) на дорогах страны погибли 522 ребенка и получили различные ранения более 18 тысяч. Эти показатели – результат значительного снижения числа пострадавших за прошедшие годы, но признать их удовлетворительными нельзя. Таким образом, требуется дальнейшая самая активная работа по решению проблемы безопасного участия детей в дорожном движении. Например, проблема обучения детей в образовательных учреждениях.

Так, в настоящее время дети обучаются по программам: «Окружающая среда» – для младших школьников; «Безопасность жизнедеятельности» – для средних и старших школьников. Однако возникает ряд вопросов: какие преподаватели готовят школьного учителя? как оценивается квалификация этих преподавателей? как оценивается умение школьного учителя создавать внутренний императив к соблюдению правил дорожного движения? В течение многих лет существуют отряды юных инспекторов движения (ЮИД). В настоящее время число членов ЮИД составляет порядка 400 тысяч человек и более 30 тысяч отрядов, однако, организационно-правовой статус этого движения до настоящего времени не определен; в результате и материальное, и техническое, и финансовое обеспечение осуществляется фактически по остаточному принципу.

На протяжении ряда лет из числа погибших детей почти 2/3 составляют дети-пассажиры. Так, например, если в 2004 г. дети-пассажиры составляли 37,7% от числа погибших детей, то в последующие годы ситуация существенно изменилась. В 2012 г. доля среди погибших детей-пассажиров уже составляла 54,8 %, в 2015 г. – 58,3 %, в 2020 г. – 61,3 %, а в 2021 г. – 65,7 % от общего числа погибших детей.

Вместе с тем основной объем предупредительной работы по-прежнему сосредоточен на предупреждении ДТП с детьми-пешеходами. Не умаляя важности этой работы, следует значительно увеличить количество и качество работы по обеспечению безопасности детей-пассажиров. Охват мероприятий по этой сложной проблеме может быть достаточно широким.

На **рис. 1** и **рис. 2** приведены структурно-функциональные модели¹, касающиеся организации перевозки детей. Представляется, что только полная, точная и качественная реализация всех элементов этих моделей на практике, обеспеченных необходимым набором нормативных и методических материалов, будет способствовать дальнейшему повышению безопасности детей в дорожном движении [15].

¹ Разработаны совместно с канд. техн. наук, доцентом А.Б. Чубуковым.

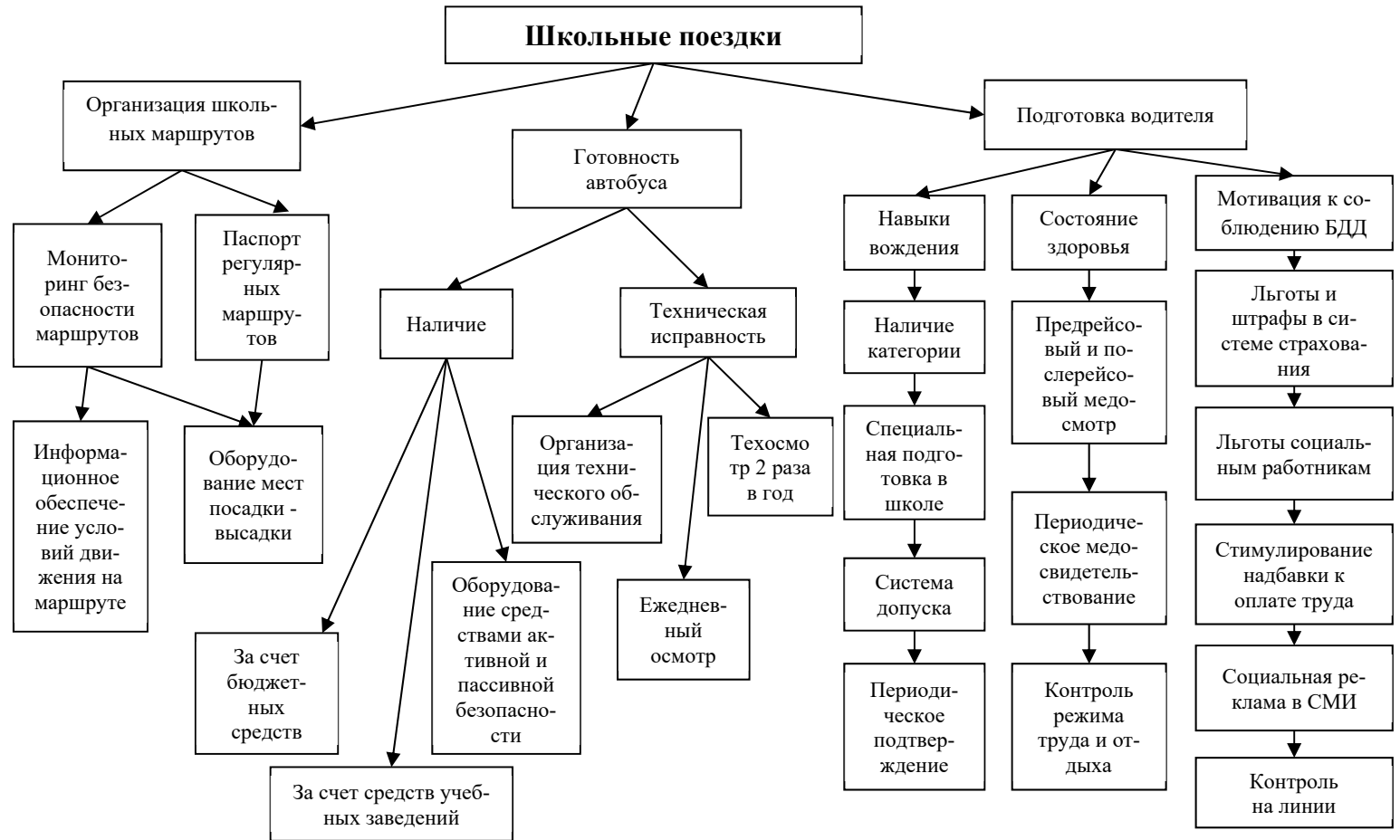


Рис. 1. Структурно-функциональная модель «Школьные поездки»

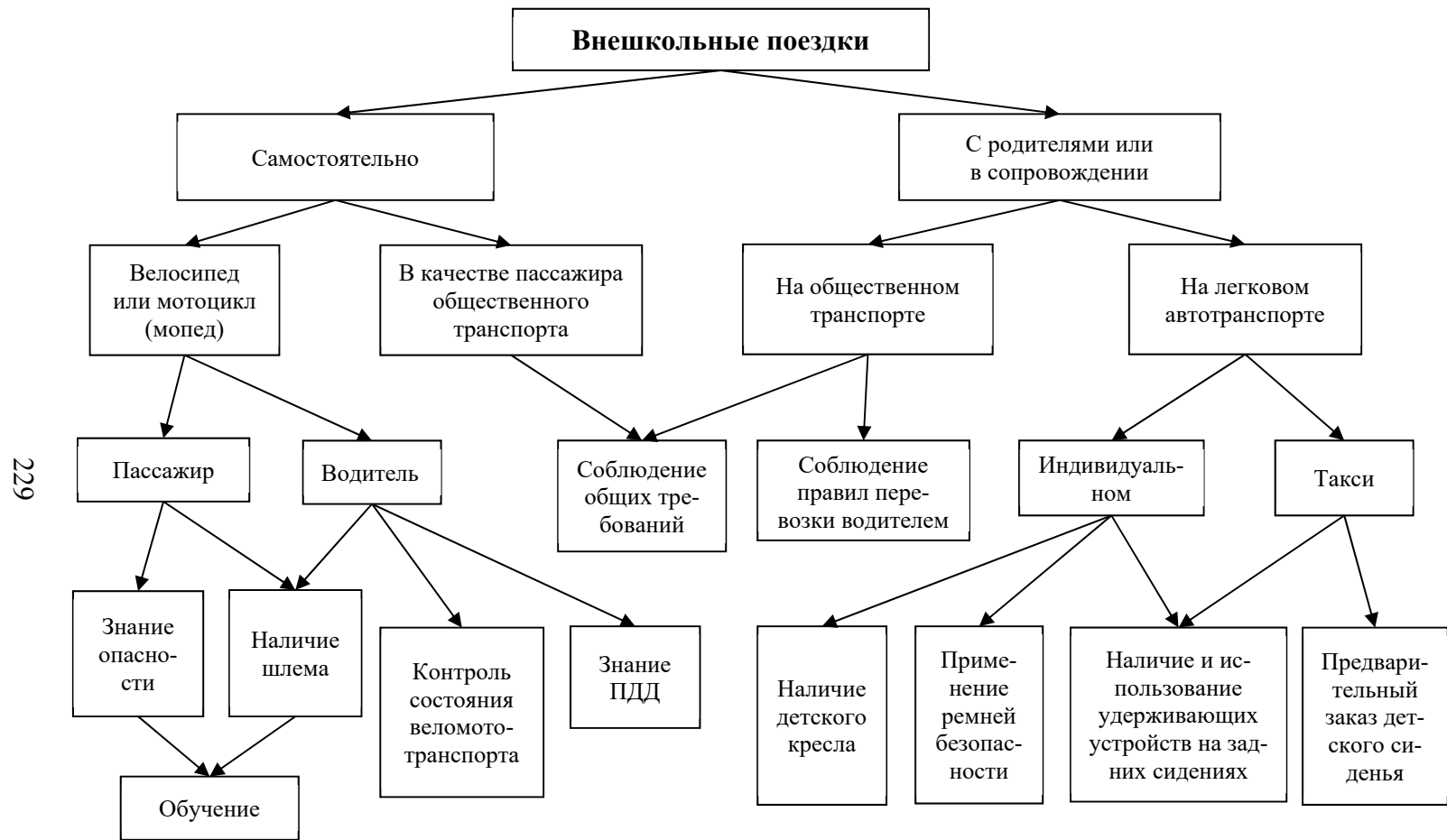


Рис. 2. Структурно-функциональная модель «Внешкольные поездки»

Дмитровский автополигон (филиал института НАМИ) регулярно в ходе надзорных мероприятий, как аккредитованная испытательная лаборатория, проводит проверочные испытания случайным образом отобранных образцов из сертифицированных детских удерживающих устройств. Результаты этих испытаний показывают серьезные недостатки и торговых организаций, и органов надзора. Так, в течение 2018 – 2022 гг. 50 и более процентов образцов, отобранных для исследования, не выдерживали проверочных испытаний [16].

Проблемой неослабевающей актуальности является управление транспортными средствами в состоянии опьянения. За последние годы проведено множество мероприятий в этой части: и постоянная работа по совершенствованию и административного, и уголовного законодательства, ведется активная информационно-пропагандистская работа, осуществляется жесткая судебная практика. Однако по результатам 2020 г. в удельном весе от общего числа погибших участников дорожного движения 28 % погибли, когда водитель находился в состоянии опьянения. Это означает, что нужны либо новые механизмы, либо принципиальная корректировка и совершенствование существующих для эффективного предотвращения случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Рассмотрим экономические аспекты проблем, касающихся обеспечения БДД. В настоящее время, если проанализировать разработку и осуществление мероприятий, то они в абсолютном большинстве не оцениваются по критериям затраты – эффективность. Даже если приводятся определенные экономические показатели (а часто именно приводятся), то они носят условный, оценочный характер.

Как отмечалось в Государственном докладе о БДД в Российской Федерации, в стране отсутствует официально утвержденная методика оценки социально-экономического ущерба от ДТП, что «значительно усложняет понимание того, насколько дорожно-транспортная аварийность влияет на экономические процессы в государстве и обществе» [5].

В то же время в странах с развитой автомобилизацией оценка мероприятий по критерию затраты – эффект (выгода), причем с учетом «срока службы» соответствующего мероприятия, является обязательной [17].

Внедрение такого подхода приведет к пересмотру или как минимум коррекции большого пакета проводимых в настоящее время мероприятий, так как целый ряд мер, ранее условно считавшихся эффективными, фактически, может оказаться экономически не эффективным.

Далее следует определить сферу организации движения транспорта и пешеходов и улучшение дорожных условий. Эта сфера

деятельности содержит значительный потенциал упорядочения движения участников дорожного движения и, как следствие, повышение БДД. К этому необходимо отнести:

- поддержание транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог и улично-дорожной сети городов (ровность, коэффициент сцепления, видимость, сопряжение кромки проезжей части с обочиной и т.д.);
- возможное своевременное устранение последствий неблагоприятных погодных-климатических факторов (гололед, туман, осадки и т.д.);
- оптимизацию скоростных режимов;
- распределение транспортных потоков по внегородским и городским дорогам;
- применение режимов регулирования на перекрестках улиц и дорог, обеспечивающих безопасное движение в этих местах с минимальными задержками;
- установку технических средств регулирования (дорожные знаки, разметка, барьерные и пешеходные ограждения, освещение и т.д.), четко и однозначно воспринимаемых участниками движения;
- расширение внедрения автоматизированных систем управления дорожным движением.

Например, применительно к такому фактору риска, как выезд на полосу встречного движения, по причине которого погибает более 20 % участников дорожного движения от общего числа погибших в ДТП, помимо мер административного и уголовного принуждения, целесообразно рассмотреть и различные инженерные решения (уширение проезжей части в местах наиболее частого такого выезда, установление в таких местах камер фотовидеофиксации, применение различного вида дорожных ограждений, перераспределение либо изменение режимов движения тихоходного транспорта, оптимизация скоростного режима и т.д.) [18, 19].

Чрезвычайно важное значение для снижения смертности в ДТП имеет развитие системы оказания пострадавшим в ДТП первой помощи до прибытия скорой медицинской помощи. Специальные исследования показывают, что оказание такой помощи может способствовать сохранению жизни до 25 % пострадавших. Расширение круга организаций, определенная часть работников которых должны быть обучены и обязаны оказывать первую помощь (автотранспортные предприятия, дорожно-эксплуатационные организации, система автосервиса вдоль дорог и т.д.) может существенно способствовать достижению целей, установленных НП «БКД» [20].

Второй аспект предложений целесообразно рассмотреть в рамках диверсификации, т.е. расширения числа неблагоприятных факторов и объектов, а также субъектов воздействия. Например, вспышки на солнце являются источником магнитных бурь, результатом воздействия которых на людей является возможное изменение психофизиологического состояния человека. В результате, особенно у водителей с неустойчивой нейропсихической динамикой, резко возрастает вероятность совершения ошибок, неадекватных действий в дорожном движении, что ведет к возникновению аварийных ситуаций и, как следствие, к ДТП. Такие явления создают необходимость разработки соответствующего набора мер в профилактической работе по обеспечению БДД.

Далее актуальным представляется создание механизма очередности разработки и приоритетности принятия нормативно-правовых актов в области обеспечения БДД. За 4 года (2015 – 2018 гг.) Правительством Российской Федерации было принято 20 постановлений по внесению изменений и дополнений в Правила дорожного движения (ПДД). Учитывая, что ПДД касаются практически всего населения страны, возникает вопрос, как такие изменения повлияли на поведение участников ДД, на БДД. В Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» также за 4 года было принято дополнений и изменений, изложенных в виде 12 федеральных законов. С управленческой точки зрения возникает вопрос, а каким образом задействован обязательный механизм обратной связи (рис. 3) для оценки результативности такого большого количества нормативно-правовых документов.



Рис. 3.

Отдельного изучения заслуживает ситуация, когда при численности населения страны порядка 145 млн человек, с учетом автомотопарка, насчитывающего 60 млн единиц, в течение, например, 2020 г. выявлено 167,2 млн административных нарушений, а в 2021 г. уже 182,9 млн. Массовый характер нарушений ПДД (когда на каждого жителя приходится более 1,2 нарушений) при достаточно высоких показателях дорожно-транспортной аварийности и дорожно-транспортного травматизма, несмотря на заметное снижение показателей, указывает на наличие

серьезной проблемы в области БДД. Представляется, что для улучшения создавшегося положения требуется разрешение имеющихся вопросов и к сфере организации движения транспорта и пешеходов (что отмечалось выше), и к недостаточной квалификации водителей (с точки зрения мастерства управления автомобилем и мототранспортом, умения прогнозировать развитие ситуации в дорожном движении, недооценки реальной опасности дорожного движения (причем это утверждение относится и к пешеходам, и к пассажирам)).

Кроме того, важно отметить имеющиеся существенные негативные последствия поведения ряда участников дорожного движения в результате завышенной самооценки своего социального статуса, а также существующего в общественном сознании группы населения искаженного, до возможности проявления вседозволенности, представления о провозглашенном в стране движении к построению правого демократического государства. Этому немало способствует то, что не в полной мере работает принцип неотвратимости наказания за допущенные нарушения в дорожном движении [21-23].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В Российской Федерации проводится большая работа по повышению БДД. Реализуется значительный объем мероприятий, направленных на совершенствование с точки зрения обеспечения БДД элементов системы «Дорожное движение», связанных и с человеком, и с автомобилем, и с дорогой. Вместе с тем необходимость дальнейшего повышения защищенности участников дорожного движения от ДТП и их последствий указывает на целесообразность, с одной стороны, задействования дополнительных механизмов в уже реализуемых направлениях деятельности, а с другой стороны – разработку новых направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Московская декларация, принята по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 20 ноября 2009 года) [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml (дата обращения: 23.09.2022).*
2. *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. 2013. Поддержать десятилетие действий / ВОЗ. – Женева, 2013. – 303 с.*

3. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / ВОЗ. – М., 2004. – 280 с.*
4. *Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН А/58/228, принята 23.12.2003 [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/ru/ga/third/58/third_res.shtml (дата обращения: 23.09.2022).*
5. *Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. – М., 2021. – 194 с.*
6. *Состояние безопасности дорожного движения. Партнерский обзор по стране: Российская Федерация / Всемирный банк, ОЕСД, ЕКМТ, ВОЗ. – 2006. – 141 с.*
7. *Семинар «О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018 – 2023 годы): сборник докладов. – М., 2017. – 156 с.*
8. *Постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/189189/> (дата обращения: 23.09.2022).*
9. *Постановление Правительства Российской Федерации от 3.10.2013 г. № 864 "О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/70467076> (дата обращения: 23.09.2022).*
10. *Материалы Президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросу обеспечения БДД, 2005 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/51506> (дата обращения: 23.09.2022).*
11. *Решение Президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 24.12.18 г. № 15 [Электронный ресурс]. – URL: <https://bazanpra.ru/sovet-pri-prezidente-rf-po-strategicheskomu-razvitiuu-i-natsionalnym-proektam-pasport-ot24122018-h4323442/> (дата обращения: 23.09.2022).*
12. *Гамалеев О.А. Государственное управление в XXI веке: традиции и инновации: материалы 5-й ежегодной международной конференции факультета государственного управления МГУ им. Ломоносова (31 мая - 2 июня 2007 г.). – М.: РОССПЭН, 2007. – С. 116-117.*
13. *Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями)*

- [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/10105643/> (дата обращения: 23.09.2022).
14. Стокгольмская декларация. 3-я Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: достижение глобальных целей к 2030 г. – Стокгольм, 19-20 февраля 2020 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-russian.pdf> (дата обращения: 23.09.2022).
 15. Бурков В.Н. Механизмы повышения безопасности дорожного движения: монография / В.Н. Бурков, В.Д. Кондратьев, А.В. Щепкин; Рос. акад. наук, Ин-т пробл. упр. им. В.А. Трапезникова. – М.: URSS ЛИБРОКОМ, 2012. – 202 с.
 16. Материалы 111-ой Международной научно-технической конференции Ассоциации автомобильных инженеров. – 01-02.12 2021; Московская область, г. Дмитров.
 17. Справочник по безопасности дорожного движения. – Институт экономики транспорта Норвегии, 2001. – 752 с.
 18. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1982. – 288 с.
 19. Организация дорожного движения: справочное пособие. – М.: ФГУП «РОСДОРНИИ», 2010. – 414 с.
 20. Л.И. Дежурный. Оценка потенциальной эффективности мероприятий первой помощи для поддержания жизни пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (в рамках проекта по безопасности дорожного движения в 10 странах RS – 10) / Л.И. Дежурный, Г.В. Неудахин, Е.Д. Юрасова, Л. Миглиорини, Т.И. Шмиткова // Электронный научный журнал «Социальные аспекты здоровья населения» – 2015. – 14 с.
 21. Лукьянов В.В. Дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения. Проблемы и решения. – М.: НИП «2Р», 2005. – 88 с.
 22. Кузнецов В.Н. Социология безопасности: учебное пособие – М.: МГУ, 2009. – 422 с.
 23. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978. – 247 с.

LITERATURA

1. *Moskovskaya deklaraciya, prinyata po itogam Pervoj vseмирnoj ministerskoj konferencii po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (Moskva, 20 noyabrya 2009 goda) [Elektronnyj resurs].* – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml (data obrashcheniya: 23.09.2022).
2. *Doklad o sostoyanii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v mire. 2013. Podderzhat' desyatiletie dejstvij / VOZ.* – ZHeneva, 2013. – 303 s.
3. *Vseмирnyj doklad o preduprezhdenii dorozhno-transportnogo travmatizma / VOZ.* – M., 2004. – 280 s.
4. *Rezolyuciya General'noj Assamblei OON A/58/228, prinyata 23.12.2003 [Elektronnyj resurs].* – URL: https://www.un.org/ru/ga/third/58/third_res.shtml (data obrashcheniya: 23.09.2022).
5. *Gosudarstvennyj doklad o sostoyanii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossijskoj Federacii.* – M., 2021. – 194 s.
6. *Sostoyanie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. Partnerskij obzor po strane: Rossijskaya Federaciya / Vseмирnyj bank, OESD, EKMT, VOZ.* – 2006. – 141 s.
7. *Seminar «O merah po povysheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya na srednesrochnyj period planirovaniya (2018 – 2023 gody): sbornik dokladov.* – M., 2017. – 156 s.
8. *Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 20.02.2006 g. № 100 «O federal'noj celevoj programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2006 – 2012 godah» [Elektronnyj resurs].* – URL: <https://base.garant.ru/189189/> (data obrashcheniya: 23.09.2022).
9. *Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 3.10.2013 g. № 864 "O federal'noj celevoj programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013 - 2020 godah» (s izmeneniyami i dopolneniyami) [Elektronnyj resurs].* – URL: <https://base.garant.ru/70467076> (data obrashcheniya: 23.09.2022).
10. *Materialy Prezidiuma Gosudarstvennogo Soveta Rossijskoj Federacii po voprosu obespecheniya BDD, 2005 [Elektronnyj resurs].* – URL: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/51506> (data obrashcheniya: 23.09.2022).
11. *Reshenie Prezidiuma Soveta pri Prezidente RF po strategicheskomu razvitiyu i nacional'nym proektam ot 24.12.18 g. № 15 [Elektronnyj resurs].* – URL: <https://bazanpa.ru/sovet-pri-prezidente-rf-po-strategicheskomu-razvitiyu-i-natsionalnym-proektam-pasport-ot24122018-h4323442/> (data obrashcheniya: 23.09.2022).

12. Gamaleev O.A. Gosudarstvennoe upravlenie v XXI veke: tradicii i innovacii: materialy 5-j ezhegodnoj mezhdunarodnoj konferencii fakul'teta gosudarstvennogo upravleniya MGU im. Lomonosova (31 maya - 2 iyunya 2007 g.). – M.: ROSSPEN, 2007. – S. 116-117.
13. Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 № 196-FZ "O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya" (s izmeneniyami i dopolneniyami) [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://base.garant.ru/10105643/> (data obrashcheniya: 23.09.2022).
14. Stokgol'mskaya deklaraciya. 3-ya Vsemirnaya ministerskaya konferenciya po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: dostizhenie global'nyh celej k 2030 g. – Stokgol'm, 19-20 fevralya 2020 g. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-russian.pdf> (data obrashcheniya: 23.09.2022).
15. Burkov V.N. Mekhanizmy povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: monografiya / V.N. Burkov, V.D. Kondrat'ev, A.V. SHCHepkin; Ros. akad. nauk, In-t probl. upr. im. V.A. Trapeznikova. – M.: URSS LIBROKOM, 2012. – 202 s.
16. Materialy 111-oy Mezhdunarodnoj nauchno-tekhnicheskoj konferencii Associacii avtomobil'nyh inzhenerov. – 01-02.12 2021; Moskovskaya oblast', g. Dmitrov.
17. Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. – Institut ekonomiki transporta Norvegii, 2001. – 752 s.
18. Babkov V.F. Dorozhnye usloviya i bezopasnost' dvizheniya. – M.: Transport, 1982. – 288 s.
19. Organizaciya dorozhnogo dvizheniya: spravochnoe posobie. – M.: FGUP «ROSDORNII», 2010. – 414 s.
20. L.I. Dezhurnyj. Ocenka potencial'noj effektivnosti meropriyatij pervoj pomoshchi dlya podderzhaniya zhizni postradavshih v dorozhno-transportnyh proisshestviyah (v ramkah proekta po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 10 stranah RS – 10) / L.I. Dezhurnyj, G.V. Neudahin, E.D. YUrasova, L. Migliorini, T.I. SHmitkova // Elektronnyj nauchnyj zhurnal «Social'nye aspekty zdorov'ya naseleniya» – 2015. – 14 s.
21. Luk'yanov V.V. Dorozhno-transportnye prestupleniya i administrativnye pravonarusheniya. Problemy i resheniya. – M.: NIP «2R», 2005. – 88 s.
22. Kuznecov V.N. Sociologiya bezopasnosti: uchebnoe posobie – M.: MGU, 2009. – 422 s.
23. Luk'yanov V.V. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. – M.: Transport, 1978. – 247 s.

.....
**METHODOLOGICAL ASPECTS OF FURTHER MEASURES
TO IMPROVE ROAD TRAFFIC SAFETY
IN THE RUSSIAN FEDERATION**

*Doctor of Engineering, Professor V.D. Kondrat'ev
(Moscow Automobile and Road Construction
State Technical University (MADI)),
Doctor of Medicine, Academician V.V. Lisin
(Russian Academy of Medical and Technical Sciences)
Contact information: k-051310@mail.ru*

The article considers the main stages of systematic work to improve road traffic safety in the world and in the Russian Federation. The results of purposeful work for the past almost 20 years in the country are given. Innovations which have been realized in activity to increase the protection of road user against road accidents and their consequences are specified. Proposals for further improving road traffic safety have been formulated.

Key words: *road traffic safety, road accidents, global crisis, federal targeted program, federal project of the national project, United Nations General Assembly, decade of action for road safety, photo and video recording of violations of traffic rules, social risk, transport risk, mobility.*

Рецензент: канд. техн. наук И.Ф. Живописцев (ФАУ «РОСДОРНИИ»).
Статья поступила 26.09.2022 г.