



УДК 656.13



Владимир Иванович МАЙОРОВ,

профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор

1955715@rambler.ru



Светлана Ивановна ИВАНОВА,

начальник кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент

ivanova-svetaa@mail.ru

**ПРИОРИТЕТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРЕД ПРИНЦИПОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОХРАННОСТИ
ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ГРАЖДАН, УЧАСТВУЮЩИХ В ДОРОЖНОМ
ДВИЖЕНИИ, КАК РИСК БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**PRIORITY OF ECONOMIC EFFECTS OF ECONOMIC ACTIVITY OVER THE
PRINCIPLE OF ENSURING THE SAFETY OF LIFE AND HEALTH OF CITIZENS
PARTICIPATING IN THE ROAD TRAFFIC AS A ROAD SAFETY RISK**

В статье раскрывается сущность риска безопасности дорожного движения, сформулированного в Стратегии безопасности дорожного движения как приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении. Установлено, что данный риск относится к социально-экономической сфере и имеет институциональный характер. Авторами выделены подходы к рассмотрению указанного риска, предложены показатели его измерения. Сделан вывод о существенном влиянии риска, выражающегося в приоритете экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, на безопасность дорожного движения в России.

The article reveals the essence of the road safety risk formulated in the Road Safety Strategy as a priority of the economic effects of economic activity over the principle of ensuring the safety of life and health of citizens participating in the road traffic. It has been established that this risk belongs to the social and economic sphere and has an institutional character. The authors highlighted the approaches to the consideration of this risk, and proposed indicators of its measurement. The conclusion is made about the significant impact of the risk expressed in the priority of economic effects of economic activity over the principle of ensuring the safety of life and health of citizens participating in the road traffic, on the road safety in Russia.

Ключевые слова: риск, безопасность дорожного движения, принцип, экономические результаты хозяйственной деятельности, сохранность жизни и здоровья граждан.

Keywords: risk, traffic safety, principle, economic effects of economic activity, safety of life and health of citizens.

Уровень аварийности на дорогах Российской Федерации остается высоким, несмотря на определенные успехи, достигнутые в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) в

последние годы. Если взять за основу современные стандарты безопасности дорожного движения, то Россия отстает от передовых стран – лидеров мирового рейтинга БДД в 5–12 раз. В перерасчете на каждые 10 тыс.

* Статья подготовлена в рамках гранта Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ) проект N 17-03-00676.



автомобилей (транспортный риск) наши потери в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) превышают показатели Великобритании и Швеции в 12 раз, Германии и Японии в 9,4 раза, Австралии, Италии, Испании в 8,3 раза. [6]

В современном мире около 51,2% зарегистрированных ДТП со смертельным исходом происходит в странах группы «Risky States-10» («RS-10»), включающей Китай, Индию, Бразилию, Камбоджу, Египет, Кению, Мексику, Турцию, Вьетнам, Россию. В этих странах проживает 48,5% населения мира, на которые приходится 38,7% мирового парка автомобилей. [6] Таким образом, можно выявить корреляцию между уровнем развития различных стран и уровнем безопасности участников дорожного движения. При этом по количеству и динамике ДТП, а также показателям основных видов рисков Россия находится ближе к развивающимся, а не развитым странам. Причина подобного положения дел в РФ заключается не только в низкой эффективности системы контроля за БДД, но и в несовершенстве институциональной среды, отставании культурных норм и традиций от тех требований, которые диктует современный уровень автомобилизации. [1, с. 23] Формирование благоприятной среды в высокоразвитых странах постепенно привело к снижению уровня смертности в результате ДТП, а ее отсутствие в развивающихся странах стало одной из причин того, что на них приходится 91,5% смертей на дорогах.

Согласно мировому опыту для начальных этапов развития автомобилизации характерны высокие показатели смертности в ДТП, которые постепенно снижаются при увеличении количества автомобилей. Еще в 1940-е годы профессор Лондонского университета Р. Смид предложил модель, связывающую транспортные и социальные риски с уровнем автомобилизации в стране. Он пришел к выводу, что смертность в ДТП в расчете на единицу парка автомобилей убывает по мере роста автомобилизации населения. Весьма характерно, что институциональной сфере Р. Смид уделял особое внимание, подчеркивая решающее влияние на снижение уровня транспортных рисков таких факторов, как

качество институтов, социальный капитал, зрелость гражданского общества. [1, с. 17]

В связи с этим особое внимание привлекает проблема выявления, учета и нейтрализации различных категорий транспортных рисков и угроз. Понятие «риски» в последние два десятилетия получило широкое распространение в сфере БДД. По мнению специалистов в данной области, риски – это вероятностные возможности стать участником дорожно-транспортного происшествия. [2, с. 5] В сфере обеспечения безопасности дорожного движения показатели риска связаны с оценкой вероятности совершения ДТП или степени опасности элементов системы: человек – транспортное средство – дорога – среда. [7]

Как мы уже определили в проведенных ранее исследованиях, риск в сфере БДД выражен в вероятности причинения вреда участникам дорожного движения в результате ДТП. [3, с. 10-14] Всю совокупность рисков можно разделить на три структурных компонента.

Первый уровень рисков БДД возникает в процессе непосредственного удовлетворения транспортной потребности населения и находится в прямой зависимости от поведения участников дорожного движения, прежде всего водителей транспортных средств.

Второй уровень включает в себя риски подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения, которую образуют предприятия, организации, учреждения, деятельность которых связана с созданием условий дорожного движения.

Третий уровень рисков относится к системе обеспечения безопасности дорожного движения, где разрабатывается стратегия обеспечения безопасности дорожного движения, выявляются основные факторы, оказывающие влияние на данную сферу, определяется перечень рисков и угроз, которые могут нанести ущерб безопасности дорожного движения. Это наименее концептуально проработанный уровень рисков БДД, поскольку он имеет отношение к проблемам, далеко выходящим за пределы ситуаций, связанных с дорожно-транспортными авариями. Именно к этой категории относится такой



вид рисков, как приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении.

Согласно распоряжению Правительства РФ от 8 января 2018 года № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» разработанная Стратегия содержит перечень рисков, которые необходимо учитывать в рамках применения целостного (системного) подхода к решению проблемы дорожно-транспортного травматизма. Среди факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, Стратегия обращает внимание на такие эмпирически фиксируемые виды рисков, как «социальный риск» и «транспортный риск». В то же время в документе не конкретизированы и не раскрыты содержательные аспекты рисков, которые относятся к социально-экономической сфере и имеют институциональный характер, включая приоритет экономических выгод перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении.

Юридическая фиксация такого принципа, как приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, впервые нашла отражение в Федеральном законе от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Полагаем, что данный вид риска можно рассматривать двояко: в широком и узком смысле слова. В узком смысле такой риск может означать, например, строительство и эксплуатацию какого-либо объекта дорожного сервиса (в частности, автозаправочной станции) без согласования с Федеральным управлением автомобильных дорог, т.е. с нарушением законодательства о безопасности дорожного движения в Российской Федерации, что является недопустимым и нарушает права и интересы участников дорожного движения, что отражено в апелляционном определении Кемеровского

областного суда от 4 апреля 2012 года № 33-2427.

В широком смысле слова речь идет о создании в сфере безопасности дорожного движения адекватной институциональной среды, отвечающей сложившимся в мире научным представлениям и общепризнанным гуманитарным ценностям, прежде всего концепции равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения. [1]

Отсутствие в российском правоведении концептуально проработанной модели данного риска осложняет его перевод в систему эмпирически измеряемых критериев и показателей и затрудняет принятие конкретных мер по его уменьшению и локализации.

В качестве показателя, позволяющего оценить степень реализации принципа приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, может быть использована цена (стоимость) человеческой жизни. Цена, или стоимостная оценка, человеческой жизни является важнейшим понятием, связанным с принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан в странах Европы и Северной Америки. Указанные страны имеют развитую систему социальных и правовых институтов, которые гарантируют соблюдение равных прав и обязанностей, а также взаимную ответственность всех участников дорожного движения. В существующей в данных странах системе показателей, связанных с обеспечением БДД, стоимость человеческой жизни (VSL) является важнейшей величиной, используемой одновременно как для практических страховых расчетов, так и для целей экономического анализа мероприятий в сфере БДД. Для государств, входящих в состав Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), данная величина варьируется в интервале от 1 млн евро (Центральная и Восточная Европа) до 4,5 млн евро (США, Великобритания, Нидерланды). [6, с. 114-121]

Примерным аналогом указанного понятия в России можно считать действующий еще с советских времен «норматив величины ущерба», заново подтвержденный в Федеральной целевой программе «Повышение безопасно-



сти дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 года № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»», равный 5,728 млн рублей. Основные характеристики данного норматива закреплены в Методике оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, которая принята в 2002 году Министерством транспорта Российской Федерации. [4] Оценивая «норматив величины ущерба», следует отметить, что он устарел как методически, так и юридически. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 года № 263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» определяет «размер страховой выплаты за причинение вреда жизни потерпевшего» в сумме 135 тыс. рублей и «не более 25 тыс. рублей на возмещение расходов на погребение лицам, понесшим эти расходы». В итоге для реальных расчетов с населением за основу берется общая сумма страховых выплат, не превышающая 160 тыс. рублей, а закрепленный в соответствии с законом «норматив величины ущерба» используется в сугубо условных экономических расчетах. Таким образом, в системе показателей, связанных с обеспечением безопасности участников дорожного движения, отсутствует понятие «стоимость человеческой жизни», а в действующей методике оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП сохраняется сложившийся с советских времен разрыв между реальной и номинальной ценой жизни участников дорожного движения.

К числу важных показателей измерения рассматриваемого риска относится удельный вес пешеходов в общем количестве погибших в ДТП. В данном аспекте выделяется обратно пропорциональная зависимость: чем выше уровень ВВП на душу населения и уровень автомобилизации, что коррелирует уровнем развития институтов, обеспечивающих БДД, тем ниже доля пешеходов в общем числе жертв. Самые низкие значения указанного

показателя – в высокоразвитых странах, являющихся лидерами мирового рейтинга БДД, где общий уровень транспортных рисков не превышает единицы. В таких государствах безусловный приоритет отдается сохранению жизни и здоровья пешехода, а механизм его соблюдения встраивается в действующую систему транспортного планирования и организации дорожного движения. На практике это выражается в организации максимально возможного разделения пешеходных и автомобильных потоков. Например, если автомобильный трафик проходит рядом с пешеходом или в непосредственной близости от него, то скорость автотранспорта не должна быть выше 50 км/ч, чтобы не допустить психологического дискомфорта для пешехода. Это ограничение продиктовано необходимостью минимизации тормозного пути в случае экстренного торможения. При этом учитывается психофизиологический закон Вебера – Хефнера «1:10»: средняя скорость пешеходов, как правило, не превышает 5 км/ч, поэтому движущиеся в непосредственной близости от них автомобили не должны вводить пешеходов в состояние стресса, а для этого должны ограничить скорость движения не более 50 км/ч. [1] Кроме этого в пределах зон с ограниченным автомобильным доступом или сглаженным трафиком предельная скорость движения автотранспорта достигает 20–30 км/ч.

Также принцип сохранения жизни и здоровья пешехода обеспечивается за счет применения таких мер, как трассирование внегородских дорог в обход населенных пунктов, недопустимость совмещения участков федеральной или региональной трассы с главной улицей населенного пункта, создание двухконтурной конфигурации улично-дорожных сетей в крупнейших мегаполисах и городских агломерациях, расширение зон с ограничениями скорости движения автомобильного трафика.

Перечисленные положения и нормативы практически не нашли отражения в действующей российской системе организации улично-дорожной сети (УДС) и регулирования дорожно-транспортного движения. В России система основывается на устаревших строи-



тельных нормах и правилах, закрепленных в СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», которые, в частности, вводят понятие «магистральные улицы непрерывного движения». Подобная разновидность организации УДС, предполагающая сочетание развязок в разных уровнях и интенсивного движения общественного пассажирского транспорта, не имеет аналога в проективных нормах стран с высоким рейтингом соблюдения БДД. Также она отсутствует в рекомендациях Всемирной дорожной ассоциации (PIARC). [5]

На практике такая разновидность УДС приводит к появлению дорог с повышенной аварийностью, представляющих собой сочетание городских улиц и фривеев, то есть дорог без перекрестков и светофоров со специально организованными въездами и съездами, пересечение которых представляет сложности и часто чревато опасностью для пешеходов.

Возможным выходом из данной ситуации является сооружение пешеходных переходов: как надземных, так и подземных. Однако на практике для многих российских городов характерен крайне низкий уровень обеспеченности безопасными (внеуличными) пешеходными переходами. В мегаполисах, прежде всего в Москве, он составляет не более 25–30%, а в остальных городах показатели еще ниже. [5] В то же время ныне действующий Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 года № 270-ст) предполагает обязательное устройство пешеходных переходов через 250–300 метров взамен прежнего норматива, равного 120–150 метрам.

Еще одним важным показателем, способствующим минимизации анализируемого риска и обеспечению принципа приоритета жизни и здоровья граждан, является механизм обязательного страхования гражданской ответственности (ОСАГО). Страхование ответственности в мировой страховой

практике существует уже более ста лет. Во всех развитых странах мира, особенно в Европе и США, ОСАГО – один из ключевых сегментов страхового рынка. Гражданское законодательство европейских стран обязывает юридических и физических лиц нести ответственность за последствия своих действий, и страхование ответственности обеспечивает выполнение этих требований. Роль и значение ОСАГО в зарубежной практике заключается, в первую очередь, в минимизации задержек трафика в связи с незначительными ДТП и, соответственно, в уменьшении количества стрессовых ситуаций на дорогах, порождающих более тяжкие ДТП. [1] Однако в отечественной практике использование данного механизма не привело к желаемым результатам и мало изменило ситуацию в реализации принципа приоритета жизни и здоровья граждан. Напротив, лишь возросли потери времени на оформление страховых документов, увеличились простои в пробках, дополнительная нагрузка легла на сотрудников ГИБДД.

Подводя итог, можно констатировать, что приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан является риском, оказывающим большое влияние на обеспечение БДД. При этом данный вид риска впервые закреплён лишь в Стратегии БДД на 2018-2024 годы и, как и иные виды рисков, которые относятся к социально-экономической сфере и имеют институциональный характер, в существующей научной литературе недостаточно концептуально проработан. В разработанных Правительством РФ документах не конкретизированы и не раскрыты содержательные аспекты риска, что осложняет его перевод в систему эмпирически измеряемых критериев и показателей и затрудняет принятие конкретных мер по его уменьшению и локализации.

Одним из решающих факторов обеспечения принципа приоритета жизни и здоровья граждан и минимизации иных рисков БДД в Российской Федерации являются согласованные усилия и взаимодействие государства и гражданского общества, нацеленные на формирование в сфере безопасности дорож-



ного движения адекватной институциональной среды, отвечающей общепризнанным гуманитарным нормам и ценностям, таким как концепция равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного

движения, а также преодоление отставания культурных норм и традиций от тех требований, которые диктует современный уровень автомобилизации.

Библиографический список

1. Блинкин, М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М.Я. Блинкин, Е.М. Решетова. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. – 240 с.
2. Евстафьев, И.Б. К вопросу об оценке фонового уровня риска / И.Б. Евстафьев, С.Г. Григорьев // Проблемы безопасности при чрезвычайных ситуациях. – 1993. – № 3.
3. Майоров, В.И. Риски в сфере дорожного движения на этапе подготовки транспортного процесса / В.И. Майоров, С.И. Иванова // Вестник Уральского финансово-юридического института. – 2017. – № 3. – С. 10-14.
4. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Р 3112199-2502-00. – Минтранс РФ. – URL: <http://lawru.info/dok/2000/03/23/n396921.htm> (дата обращения: 15.05.2018).
5. Михайлов, А.Ю. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов / А.Ю. Михайлов, И.М. Головных. – Новосибирск: Наука, 2004. – 267 с.
6. Прокофьева, О.С. Анализ методик оценки ущерба, вызываемого дорожно-транспортными происшествиями (ДТП) в зарубежных странах / О.С. Прокофьева, Д.С. Фадеев // Вестник Иркутского государственного технического университета. – 2012. – № 5. – С. 114–121.
7. Рыбин, А.Л. Показатели риска ДТП для оценки участков автомобильных дорог при аудите безопасности дорожного движения / А.Л. Рыбин. – URL: <http://www.rosdomii.ru/files/08-12-14/5-2.pdf> (дата обращения: 15.05.2018).