

**Анализ выполнения федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»
Калмыкова О. М.¹, Мельников А.В.² Мартиросян А. С.³**

¹Калмыкова Ольга Михайловна / Kalmykova Olga Mihajlovna – кандидат философских наук, доцент;

²Мельников Александр Владимирович / Melnikov Alexandr Vladimirovich – магистрант;

³Мартиросян Анна Самвеловна / Martirosyan Anna Samvelovna – магистрант,
кафедра техники и технологии автомобильного транспорта,
институт сферы обслуживания и предпринимательства,
Донской государственный технический университет (филиал), г. Шахты

Аннотация: в статье представлен анализ статистики дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации за первое полугодие 2016 г. Представлен анализ выполнения первого этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия.

По данным «Глобального доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г.» Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), несмотря на улучшения в области безопасности дорожного движения, в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) ежегодно погибает около 1,25 миллиона человек [1].

В докладе ВОЗ отмечается, что пользователи дорог во всем мире защищены неодинаково. Риск смерти в результате ДТП все еще в значительной мере зависит от того, где живут люди, и как они передвигаются. До сих пор наблюдается большой разрыв между странами с высоким уровнем дохода и странами с низким и средним уровнем дохода, где происходит 90 % случаев смерти в результате ДТП при том, что на них приходится только 54 % транспортных средств в мире [2]. Африка стала регионом с наибольшей смертностью на дорогах. На сто тысяч человек населения на этом континенте происходит больше 26 жертв аварий. Средний показатель по миру составляет 17,5 жертвы на 100 тысяч человек населения. Наименьшее количество фатальных аварий происходит в Европе – чуть больше девяти жертв на 100 тысяч человек. Вторым по этому показателю стал американский регион (почти 16 жертв на 100 тысяч человек), включающий в себя как Южную, так и Северную Америку. На третьей строчке расположилась Юго-Восточная Азия (17 жертв) [3].

По данным ГИБДД, в России с января по июнь 2016 года произошло 72 886 ДТП, в которых погибли 8149 человек, и 92 321 человек получили травмы. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП сократилось на 9,2 %, число погибших на 17,1 % и число раненых на 8,7 %.

Более половины всех жертв ДТП относятся к работоспособному возрасту. Дорожно-транспортный травматизм (ДТТ) отрицательно сказывается на отдельных людях, на обществе и на бюджете здравоохранения. ДТТ оказывает отрицательное воздействие на население экономически активного возраста: 55 процентов всех погибших в результате ДТП в странах Европы и Центральной Азии (ЕЦА) – это лица в возрасте от 15 до 44 лет, причем 80 процентов из них составляют мужчины [4].

С учетом сказанного безопасность дорожного движения является глобальной социальной, экономической проблемой, а также проблемой развития стран и здравоохранения. И поскольку во многих странах количество автомобилей растет, проблема может обостриться. Существует назревшая необходимость в расширении усилий для сокращения количества этих смертельных случаев и травм, которых можно избежать. В этом случае работать надо в двух направлениях: на предотвращение ДТП и на снижение тяжести последствий после ДТП, то есть своевременное оказание первой медицинской помощи.

В целях повышения безопасности дорожного движения на уровне стран были сформулированы стратегические инициативы, которые вытекают из шести общих рекомендаций, подготовленных по результатам исторического доклада ВОЗ и Всемирного банка. Они заключаются в:

- определении в составе правительства головного ведомства для руководства работой по обеспечению безопасности дорожного движения на уровне страны;
- проведении оценки состояния проблемы, мер экономической политики и институциональных структур, имеющих отношение к вопросам ДТТ, а также потенциала каждой страны в области профилактики ДТТ;
- разработке национальной стратегии и плана действий в области безопасности дорожного движения;
- выделении финансовых и людских ресурсов для решения рассматриваемой проблемы;
- принятии конкретных мер по предупреждению ДТП и его последствий, проведение оценки эффективности этих мер;

– оказание содействия в укреплении национального потенциала и международного сотрудничества [1].

В октябре 2013 г. Правительство РФ утвердило федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», которая включает в себя 2 этапа:

- 1-й этап - 2013-2015 годы;
- 2-й этап - 2016-2020 годы.

На федеральном, региональном и местном уровнях определена единая система управления реализацией Программы, координатором которой является Министерство внутренних дел Российской Федерации (МВД РФ).

МВД РФ рассматривает государственные программы субъектов РФ и осуществляет подготовку экспертного заключения в отношении каждой государственной программы субъектов РФ.

Органы местного самоуправления муниципальных образований разрабатывают и утверждают в пределах своих полномочий нормативные правовые акты, необходимые для реализации программных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

1-й этап программы (2013-2015 гг.) предусматривал реализацию следующих мероприятий:

- сокращение ДТП и оказание качественной медицинской помощи пострадавшим в ДТП;
- изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;
- стимулирование ответственности всех уровней власти за снижение дорожно-транспортной аварийности;
- совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации [5-9].

С учетом завершения 1-го этапа 2013–2015 гг. был проведен анализ и обобщены результаты для подготовки предложений по корректировке показателей, индикаторов (таблица 1) и перечня мероприятий Программы.

Программой первоначально на 2013–2015 гг. были установлены показатель «Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях» и индикаторы «Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях», «Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)» и «Транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)».

Таблица 1. Сводный анализ количества погибших в ДТП в РФ за 2012–2015 гг.

Показатель	За 2012 год	Устано влено Программой на 2013 год	Факт 2013 год	Устан овлено Progr аммой на 2014 год	Факт 2014 год	Установ лено Программой на 2015 год	Факт 2015 год	Изменение к 2012 году, процент	Изменение к 2012 году, человек
Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	27991	27 580	27 025	27 251	26 963	26814	23114	-17,42 %	4877
Индикаторы									
Число детей погибших в дорожно-транспортных происшествиях	940	935	872	901	878	872	737	-21,60 %	-203
Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)	20	19,70	18,90	19,30	18,40	18,9	15,8	-21,00 %	-4,2
Транспортный риск (число лиц, погибших в	6,1	6,09	5,60	6,08	5,30	5,88	4,3	-29,50 %	-1,8

дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

По сравнению с первоначально установленными показателями за период 2013–2015 гг. число лиц, погибших в ДТП, было на 4877 меньше, чем в пересчете на базовый уровень 2012 года (рисунок 1). За тот же период число детей, погибших в ДТП, на 203 меньше, чем в пересчете на базовый уровень 2012 года (рисунок 2). Социальный и транспортный риски уменьшились на 21,00 % и 29,50 % соответственно (рисунок 3 и 4).

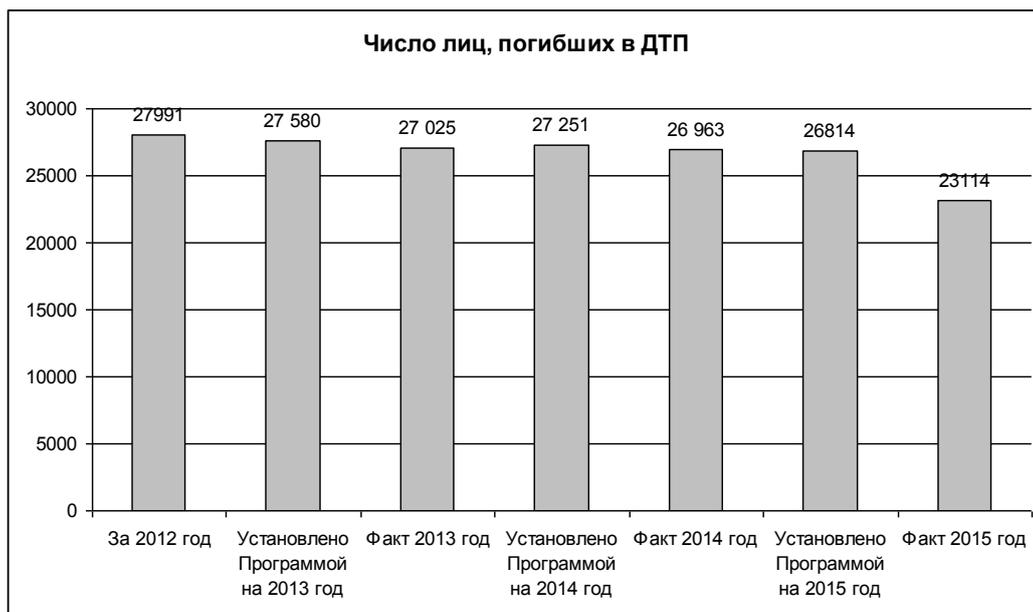


Рисунок 1 – Число лиц, погибших в ДТП за период 2012 – 2015 гг.

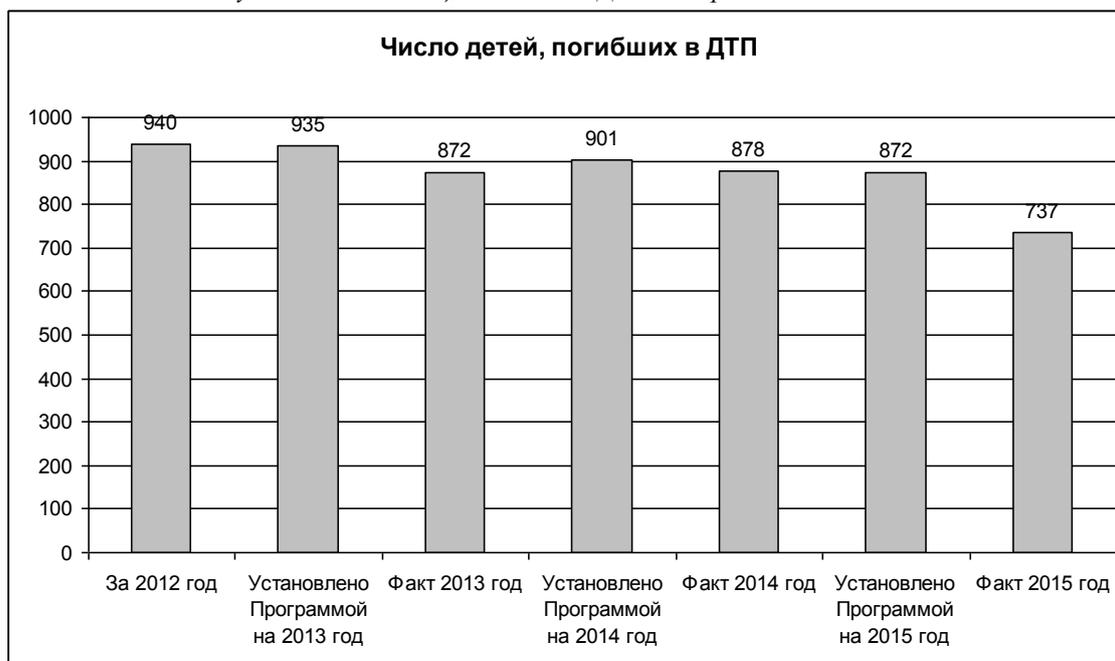


Рисунок 2 – Число детей погибших в ДТП за период 2012 – 2015 гг.

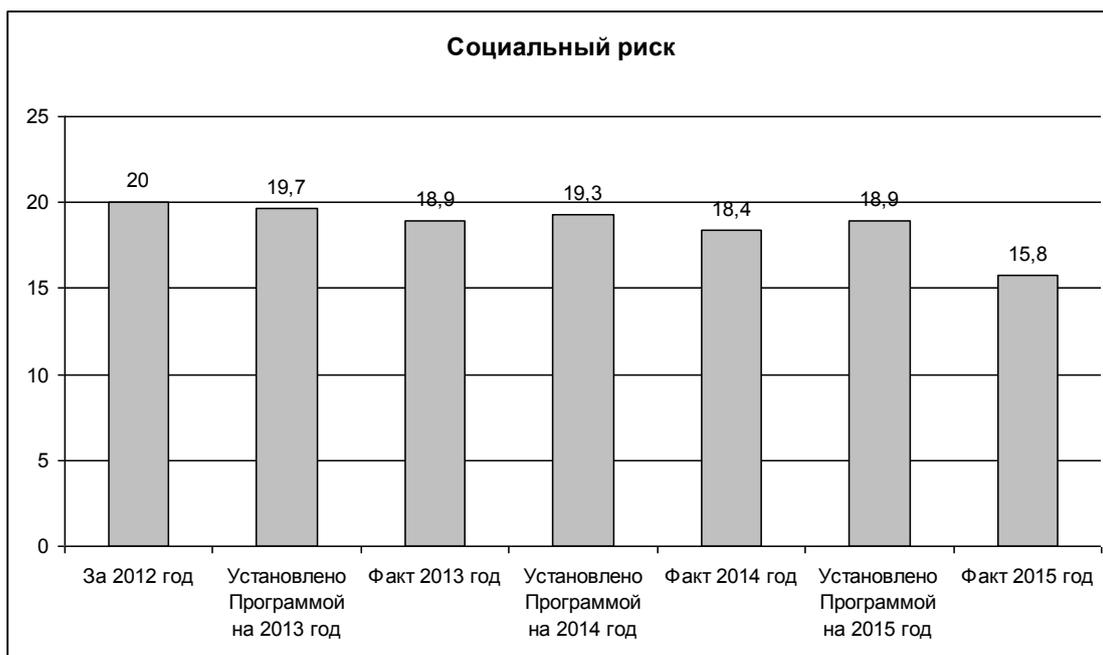


Рисунок 3 – Социальный риск за период 2012 – 2015 гг.

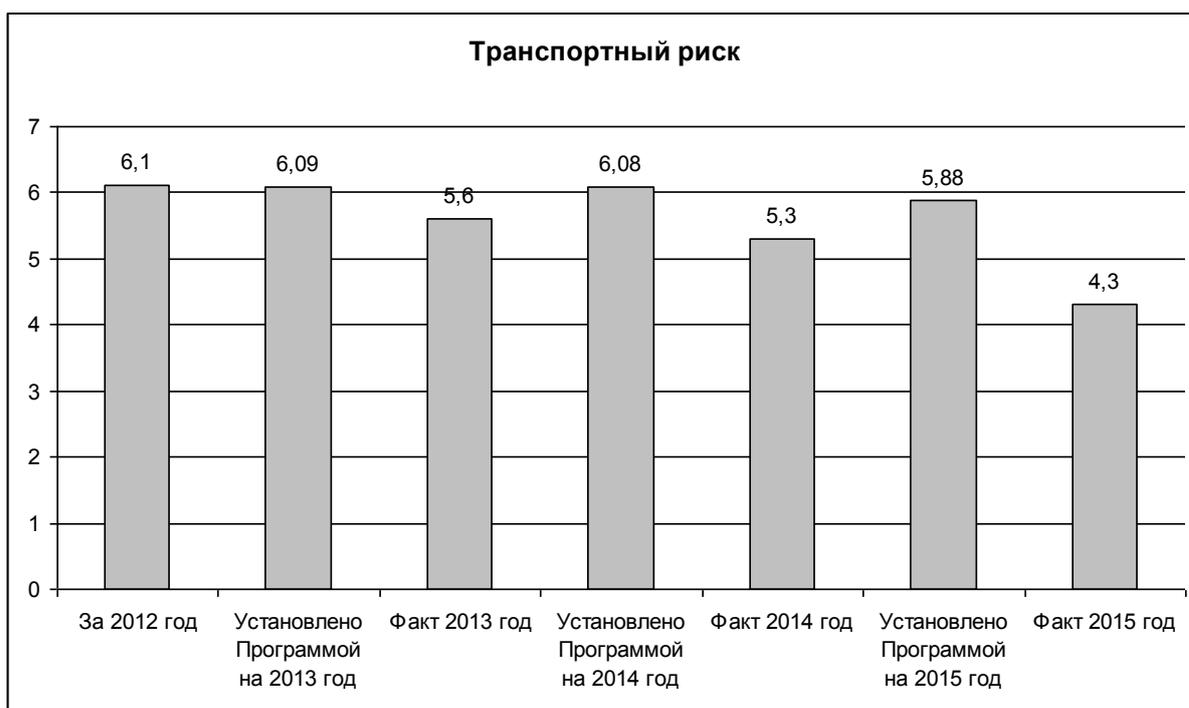


Рисунок 4 – Транспортный риск за период 2012 – 2015 гг.

Установленные Программой показатели и индикаторы достигнуты и перевыполнены, что свидетельствует об успешности проводимых мероприятий.

Литература

1. Доклад Всемирной Организации Здравоохранения: О состоянии безопасности дорожного движения в мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transspot.ru/2013/10/23/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya-v-mire-po-versii-vsemirnoj-organizacii-zdravooxraneniya/> (дата обращения: 04.07.2016).

2. Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru/> (дата обращения: 30.06.2016).
3. Африка возглавила список регионов с наибольшей смертностью на дорогах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://motor.ru/news/2015/10/20/voz/> (дата обращения: 05.07.2016).
4. *Калмыков, Б. Ю.* Основы управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. Б. Ю. Калмыков, О. М. Калмыкова, Д. В. Кравцов – Шахты: Изд-во ИСОиП (филиал) ДГТУ, 2014 – 141 с.
5. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 25.05.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».
6. *Калмыков Б. Ю.* Расчет прогнозируемого момента сопротивления сечения для материала кузова автобуса с учетом коррозионного изнашивания его элементов / Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А., Гармидер А. С., Калмыкова Ю. Б. - Вестник науки и образования. 2015. № 9 (11). С. 18-20.
7. *Калмыков Б. Ю.* Энергетический этап метода определения остаточного ресурса безопасной эксплуатации кузова автобуса / Калмыков Б. Ю., Овчинников Н. А., Гармидер А. С., Калмыкова Ю. Б. International scientific review. 2015. № 8. С. г.
8. *Калмыков Б. Ю.* Способ определения высоты опрокидывания автобуса для оценки прочности конструкции его кузова по Правилам ЕЭК ООН № 66 Калмыков Б. Ю., Высоцкий И. Ю., Овчинников Н. А., Бочаров С. В. Инженерный вестник Дона. 2012. № 3 (21). С. 10-17.
9. *Калмыкова О. М.* Проблемы обеспечения безопасного передвижения маршрутных транспортных средств по установленному маршруту / Калмыкова О. М., Калмыков Б. Ю., Копылов С. В. Наука, техника и образование. 2016. № 6 (24). С. 41-42.