



СОЦИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМОЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

В. И. Майоров¹, С. В. Полякова²
1955715@rambler.ru, vip.polyakovasv@mail.ru

¹Тюменский государственный университет,
²Южно – Уральский государственный университет
РОССИЯ

Ключевые слова: социальное управление, системный подход, безопасность дорожного движения, безопасность участников дорожного движения.

Резюме: Дорожное движение, как разновидность объединенной деятельности людей, является управляемым процессом. Государство выступает главным субъектом управления. Определены роль и место социального управления в системе обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой многоотраслевую и многоуровневую сферу деятельности, направленную на создание условий снижения опасности в дорожном движении. Системный подход позволяет объединить все общественные отношения, связанные с защитой участников дорожного движения, в общую сферу.

В семидесятые годы прошлого столетия роль социального управления в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения в России (на тот период, в СССР) явно недооценивалась. Исследования проблем безопасности в сфере дорожного движения, проводившиеся в стране в этот период, распространялись главным образом на технические вопросы автомобилизации и дорожного строительства, так как они конкретно были связаны с неперемными атрибутами дорожного движения — автомобилем и дорогой. Анализ содержания исследований 1970 – 80 гг. показывает, что в них практически отсутствует представление об управлении социальными системами и процессами во многих сферах деятельности, в том числе и в обеспечении безопасности дорожного движения.

Системный кризис 1980—90-х гг. и начало социально-экономических преобразований на стыке веков (XX – XXI вв.), дали мощный импульс к разработке проблем безопасности дорожного движения в России. К разработке решения насущных проблем были подключены более 40 научных и конструкторских учреждений, вузов страны, в исследованиях стали принимать участие социологи, психологи, медики юристы. Появились научные определения понятия этого технического процесса, сущности его безопасности, в которых в качестве общего критерия функционирования дорожного движения предлагалось использовать обеспечение его социальной, экономической и технической эффективности.

Термин «дорожное движение» был регламентирован и закреплён в 90-х гг. специальными нормативными актами — Правилами дорожного движения (далее ПДД) [1], которые установили определённый порядок, то есть определили сферу правового регулирования дорожного движения, и Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее - Закон «О безопасности дорожного движения»), который определил дорожное движение, как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств» или без таковых в пределах дороги.

Такой подход к определению понятия дорожного движения расширял его содержание но, по мнению Н.В. Якубенко, это было не совсем корректно, так как для определения такого сложного явления, как дорожное движение, использование термина «совокупность» не подходит в связи с тем, что дорожное движение должно рассматриваться как сложная открытая система, характеризующаяся целенаправленностью и динамичностью [2].

Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом не является стихийным процессом, а представляет собой результат сознательной и управляемой деятельности, причем эта деятельность не отдельных индивидуумов, а процесс дорожно-транспортной системы государства. Транспортная потребность составляет неотъемлемую часть материального производства, социально-культурной и административно-политической сферы, быта людей.

На основе анализа существующих работ и собственных научных исследований дана характеристика процесса реализации социально-транспортной потребности людей, активизирующая их участие в дорожном движении. «Транспортная потребность осознанно трансформируется в интерес. Притом не просто в интерес, а в различные интересы: у одних социальных групп интерес связан с возможностью получения материальных благ, у других — достижения социального комфорта, у третьих — самоутверждения. Пространственное перемещение людей, средств и продуктов их деятельности, имеет свою качественную характеристику – время. Удовлетворению социальной потребности в передвижении людей и перемещении грузов, свойственно важнейшая особенность — динамический характер, изменчивость, развитие на базе удовлетворения более высокого уровня, то есть отслеживается тенденция минимизации временных затрат» [3, с.14].

Анализ условий, в которых протекает деятельность участников дорожного движения и от состояния которых зависит вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) и защищенность его участников, показывает, что условия формируются в результате выполнения сложнейшего комплекса мер, охватывающих подготовку и организацию транспортного процесса, а так же ликвидацию последствий ДТП. К основным мерам и условиям следует отнести: обучение водителей; конструирование и производство транспортной и дорожной техники; проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог; организацию транспортно-экспедиционной и перевозочной деятельности; специальную подготовку населения к участию в дорожном движении; обнаружение ДТП и ликвидацию их последствий; оказание медицинской помощи и лечение пострадавших; обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств; применение мер государственного принуждения к лицам, нарушившим ПДД и т. д. Данный перечень показывает, что обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, направленную на создание условий снижения опасности в дорожном движении. В качестве подтверждения вывода о многоотраслевом и многоуровневом характере общественных отношений в сфере

дорожного движения приведем структурную схему системы обеспечения безопасности в этой сфере (см. рис.1).

Нами предлагается рассмотреть отношения в этом структурном образовании с системной точки зрения. Для этого попытаемся аргументировать высказанное предложение.

Дорожное движение в том виде как оно определено Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» можно рассматривать как сложную социотехническую систему. Если рассматривать дорожное движение через призму цели его участников (удовлетворение транспортной потребности общества), то оно, по нашему мнению, представляется системой, состоящей из комплекса подсистем и взаимосвязанных элементов. В первом приближении можно выделить подсистему подготовки процесса удовлетворения транспортной потребности, а также подсистему реализации транспортной возможности.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дороги. Безопасность дорожного движения в указанном законе определена как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий. Обеспечение безопасности дорожного движения определено как деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий. Обеспечение безопасности в дорожном движении (далее ОБДД) определено полномочиями государственных органов и органов местного самоуправления.

Степень защищенности (безопасность) участников дорожного движения, таким образом, определяется: качеством деятельности в сфере функционирования уполномоченных государственных органов и органов местного самоуправления; качеством деятельности элементов подсистемы «подготовка процесса удовлетворения транспортной потребности»; качеством деятельности участников дорожного движения в процессе удовлетворения транспортной потребности.

Следовательно, деятельность по «обеспечению безопасности дорожного движения» включает в себя три самостоятельных, на первый взгляд, сферы общественных отношений: управление, подготовка и обслуживание транспортного процесса, и сам транспортный процесс. Все они, имея свои цели деятельности, объединены общей целью – повышение степени защищенности участников дорожного движения. Традиционно эту деятельность принято называть «обеспечение безопасности дорожного движения». С учетом наличия общей цели все направления деятельности, связанные прямо или косвенно с обеспечением безопасности в дорожном движении, должны быть систематизированы, иначе нельзя достичь цели.

Как известно, системный подход (системный метод) – это современное направление философии и методологии науки, относящееся к классу общенаучных понятий и категорий. «Системный подход ориентирует исследование на раскрытие целостности объекта и обеспечивающих ее механизмов, на выявление многообразных типов связей сложного объекта и сведение их в единую теоретическую картину» [4]. В Новейшем политехническом словаре, система определяется как «совокупность взаимосвязанных объектов, процессов, элементов и т.п., объединенных единой целью и общим алгоритмом функционирования» [5]. Под элементом, в данном случае, понимается часть системы, предназначенная для выполнения определенных функций. Систематизация позволит нам объединить все общественные отношения, связанные с защитой участников дорожного движения, в общую сферу, в которой они будут урегулированы, а, следовательно, управляемы. На наш взгляд, эта система должна быть

названа «системой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения». Кроме этой деятельности в систему ОБДД в качестве подсистем включены вышеуказанная система дорожного движения с подсистемами его подготовки и реализации транспортной возможности. Таким образом, система обеспечения безопасности в сфере дорожного движения может быть представлена следующим образом (рис. 1).

На нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно удовлетворяет транспортную потребность общества, то есть пространственное перемещение людей и грузов. Мы ее обозначили как подсистему реализации транспортной возможности. В этой сложной социотехнической подсистеме, с одной стороны, субъектами управления являются водители, объектами – транспортные средства. С другой стороны, водители сами являются в этой подсистеме объектами управления со стороны сотрудников полиции.

Если попытаться определить общую цель управления в этой подсистеме с двух точек зрения – с точки зрения удовлетворения транспортной потребности и минимизации временных затрат при этом и с точки зрения обеспечения безопасности участников дорожного движения, – то тогда ее (цель) можно представить как выбор оптимального варианта вектора скорости транспортных средств в конкретной дорожной ситуации. Основной объем функций в решении задач по достижению этой цели отводится полиции, точнее, сотрудникам дорожно-патрульной службы ГИБДД и государственным автоинспекторам. Существование данной подсистемы и успешный процесс ее функционирования возможен только как результат деятельности подсистемы второго уровня – подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения. Результат ее функционирования – определенное состояние улично-дорожной сети, транспортных средств, уровень подготовки участников дорожного движения, а также сотрудников ДПС ГИБДД, осуществляющих управление в подсистеме первого уровня.

Следует отметить, что, с точки зрения обеспечения защиты участников дорожного движения, эта подсистема менее согласована с общей целью. Обусловлено это, прежде всего, тем, что у большинства элементов этой подсистемы основной является коммерческая цель, а не безопасность и их деятельность в недостаточной степени нормативно урегулирована на предмет обеспечения безопасности участников дорожного движения. Явно видна необходимость государственного регулирования деятельности всех элементов (субъектов), входящих в эту подсистему для приведения к единой цели – защите участников дорожного движения.

На нижнем уровне находится собственно дорожное движение – подсистема (на рис. 1 обозначена II), функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, то есть пространственное перемещение людей и грузов. удовлетворение транспортной потребности, то есть пространственное перемещение людей и грузов.

На нижнем уровне находится собственно дорожное движение – подсистема (на рис.1 обозначена II), функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, то есть пространственное перемещение людей и грузов. Субъектом управления в этой подсистеме являются участники дорожного движения, объектом – технический комплекс «транспортные средства – улично-дорожная сеть». Движение участников регулируется ПДД и другими нормативными документами. Однако практически существование данной подсистемы и процесс ее функционирования возможны только как результат деятельности подсистемы второго уровня – «подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения» (на рис. 1 обозначена I). Результат ее функционирования – определенное состояние улично-дорожной сети, транспортных

средств, уровень подготовки участников дорожного движения, прежде всего водителей транспортных средств.

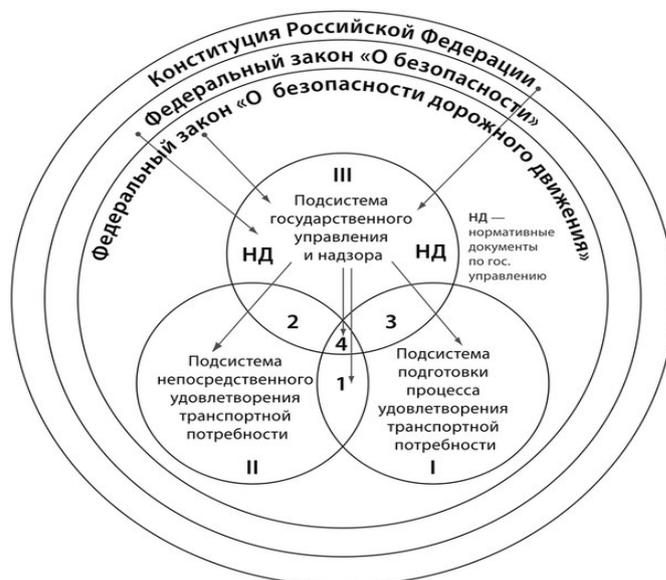


Рис 1. Система обеспечения безопасности в сфере дорожного движения

Третий, высший уровень системы обеспечения безопасности в сфере дорожного движения занимает подсистема, образуемая органами исполнительной власти, осуществляющими функции государственного управления и контроля по отношению к подсистемам первого и второго уровней (на рис. 1 обозначена III). Функционирование данной подсистемы обеспечивает, во-первых, подготовку и принятие в пределах компетенции нормативных актов; во-вторых, конкретную организацию деятельности субъектов обслуживающей подсистемы. От эффективности этой работы зависит качество работы субъектов второго уровня и, в конечном счете, уровень ДТП.

Результатом активного взаимодействия трех подсистем являются процессы, составляющие органическую часть обеспечения безопасности участников дорожного движения (на рис. зоны обозначены цифрами 1, 2, 3, 4).

Зона 1 характеризует готовность первой подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения действовать в соответствии с ПДД. Готовность заключается в максимальном соответствии ПДД уровня подготовки водителей, дорожной инфраструктуры, технического состояния транспортных средств и т.д.

Зона 2 характеризует готовность третьей подсистемы – органов государственного управления и контроля действовать в соответствии с ПДД, которая заключается в профессиональном обучении сотрудников ГИБДД, оснащении службы техническими средствами и оборудованием для контроля скоростных режимов движения, транспортно-эксплуатационного состояния опасных участков дорог и т.д.

Зона 3 характеризует готовность этой подсистемы осуществлять контрольно-надзорные функции в отношении первой подсистемы. Готовность заключается в профессиональной компетентности сотрудников, наличии соответствующей нормативно-правовой базы.

Если судить о нормативно-правовой составляющей рассматриваемой системы в целом, следует отметить, что у всех трех подсистем есть единая правовая основа. Она обозначена законодательно – это Конституция Российской Федерации,

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности» [6].

Зона 4 – это теоретическая и практическая квинтэссенция дорожного движения, которая образуется в результате функционирования всех трех составляющих (подсистем) предложенной системы ОБсДД. Зона 4, собственно, и представляет процесс дорожного движения.

Вышеизложенное, позволяет сделать следующие выводы:

1. Дорожное движение есть явление социально-технической природы, в нем занято абсолютное большинство населения в качестве пешеходов, пассажиров, водителей транспортных средств.
2. Дорожное движение, как и всякая коллективная деятельность людей, является управляемым процессом, в котором главным субъектом управления выступает государство, имеющее своей целью обеспечение безопасности участников дорожного движения.
3. В силу особой важности управляемой сферы общественных отношений требуется создать реальный пакет норм, на основе системного подхода.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47.

[2] Якубенко, Н.В. Политика безопасности и сущность антропотехнической системы «дорожного движения» (социально-правовые и технические аспекты). Тюмень, 2000. С.

[3] Майоров В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы: Монография. – М.: Юрлитинформ, 2010.– С.14.

[4] Энциклопедия эпистемологии и философия науки. – М.: «Канон+» РООИ «Реабилитация», 2009. – С. 869 (Институт философии РАН)

[5] Новый политехнический словарь / Под ред. А.Ю. Ишлинского. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003.– С.488

[6] Федеральный закон «О безопасности» от 28.12.2010 N 390-ФЗ // Собрание законодательства РФ – 2011. – № 1.

A SOCIAL MANAGEMENT OF ROAD TRAFFIC SAFETY' SUPPORTING SYSTEM

Mayorov V.I.¹, Polyakova S.V.²
1955715@rambler.ru, vip.polyakovasv@mail.ru

¹Tyumen State University, ²South Ural State University
RUSSIA

Key words: *social management, system approach, road traffic safety, road users' safety.*

Abstract: *road traffic is a kind of joint people activity. Primarily it is managed by the government. The article defines the role and place of social management in road traffic safety' system. This multisectoral and multilevel business dimension system aims to creating of conditions that reduce a risk in road traffic. The system approach allows to integrate all public relations that are related with safety protection of road users in to general scope.*