

И.И. Леонович, профессор БНТУ; Н.А. Гришина, ассистент  
Белорусско-Российского университета

## ИДЕОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

In article are stated questions to ideologies of road motion management.

Дорожное движение – это социально-производственная деятельность или процесс, и управление этим процессом обязательно должно иметь свою идеологию. Базой для такой идеологии должно быть взаимовыгодное сотрудничество и взаимное уважение между государством и участниками движения в целях достижения наилучших результатов (рис. 1).



Рис. 1. Структура идеологии управления дорожным движением

Основные интересы участников движения – это безопасность и производительность (эффективность). В понятие «опасность» участники вкладывают самый страшный для них смысл – это смерть, увечье или чрезвычайно большие потери даже в том случае, если участник останется жив и не будет изувечен. На автомобильных дорогах общего пользования сложилась далеко не радужная обстановка. За год погибает в среднем около 1800 человек, порядка 3000 человек получают ранения. На каждые 100 дорожно-транспортных происшествий количество погибших в нашей стране больше, чем в Англии – в 16 раз, Германии – в 11,3 раз, Польше – в 2,4 раза. Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – это часть общей проблемы дорожной безопасности, которая является ком-

плексной и многоплановой и поэтому требует для своего решения активного участия представителей различных областей знания и различных секторов народного хозяйства. В понятие «производительность» участник вкладывает достижение целей при минимальных затратах – напрасно потраченное время, перепробег, перерасход топлива, износ машины и т. д. Вождение автомобиля в известном смысле есть непрерывное решение оптимизационной задачи: с одной стороны – производительность, с другой – опасность. Каждый участник стремится найти для себя некоторое равновесное состояние, при котором параметры движения – маршрут, скорость и т. д. являются для него приемлемыми и он чувствует себя комфортно применительно к данным условиям. Как только условия изменятся, а это происходит непрерывно, он снова вынужден решать ту же задачу.

С точки зрения государства ранжирование интересов в дорожном движении несколько иное. Здесь на первом месте стоит минимизация суммарных потерь при минимальных затратах самого государства. Это выражается в сложности финансирования дорожных работ, имеющейся в нашей республике. Объем финансирования дорожных работ, ежегодно утверждаемый бюджетом, ниже необходимого для реализации Государственной программы «Дороги Беларуси» (за 2001 год объем финансирования составил 40%, в 2002 году – 38% и в 2003 – 46%). За последние 10 лет сеть автомобильных дорог общего пользования увеличилась у нас за счет внутрихозяйственных дорог на 30 тыс. км, а финансирование уменьшилось в 2,1 раза.

Совершенно очевидно, что власти должны заботиться об эффективности дорожного движения и безопасности его участников, создавая для этого надлежащие условия. Сами участники в еще большей мере должны заботиться о своей производительности и безопасности, которые могут быть достигнуты только на путях взаимовыгодного сотрудничества и доверительных отношений между сторонами.

Идеология управления дорожным движением должна базироваться на системе общих социально-экономических принципов.

1. Необходимо учитывать все виды потерь – экономические, экологические, аварийные и социальные – и принимать такие решения, при которых суммарные приведенные потери будут минимальными. Этот принцип должен обязательно распространяться на всю систему дорожного транспорта. В этом случае, например, если бы на дорожников ложились все потери в дорожном движении из-за плохих дорожных условий, им было бы крайне выгодно содержать дороги в идеальном состоянии, а неизбежно возникающие недостатки устранялись бы на самых ранних стадиях, причем немедленно, с отличным качеством и в самые ненагруженные ночные часы.

2. Необходимо учитывать, что все управляющие воздействия в дорожном движении воспринимаются и реализуются человеком, поэтому они должны соответствовать его возможностям и особенностям и быть для него понятными и приемлемыми. При этом напомним, что любое регулировочное воздействие – дорожный знак, разметка, светофор и т. д. – должно быть получено участником своевременно, за 5...6 с до его исполнения, а в исключительных случаях – минимум за 3 с. Это воздействие должно быть ему понятным и физически выполнимым. Кроме того, это воздействие должно учитывать его мотивацию и быть для него приемлемым, он должен быть с ним согласен, иначе исполнение воздействия совершенно не гарантируется. Именно здесь заключены самые большие трудности управления – неуважительные взаимоотношения в дорожном движении. Доверительность, уважительность отношений между участниками движения достигается очень трудно – здесь нужны годы и десятилетия кропотливых и разносторонних усилий, потому что формирование личности происходит только частично в дорожном движении, а остальное – в других сферах общественной жизни. В то же время доверительность отношений между властями и участниками движения достигается несопоставимо быстрее и проще, поскольку все в основном зависит от властей. Именно власти должны быть ведущей стороной в процессе налаживания отношений, причем все должно начинаться с себя, т. е. с власти.

Круг вопросов, демонстрирующих уважение властей к участникам, чрезвычайно разнообразен и обширен, однако можно назвать некоторые главные направления:

- должны быть созданы такие условия движения, которые соответствуют относительному уровню взимаемых налогов и, по возможности, приближаются к мировым стандартам;
- должно быть применено такое регулирование, которое наилучшим образом соответствует данным конкретным условиям;
- к участникам движения должны предъявляться такие требования, которые соответствуют реальным потребностям и условиям;
- если власти не выполняют своих обязательств перед участниками движения, то ни о какой доверительности отношений или взаимном уважении не может быть и речи, как бы громко это не декларировалось со стороны властей.

3. Дорожное движение может нормально функционировать только при условии четкой и согласованной работы всей системы дорожного транспорта, когда каждый несет полную ответственность за свои действия или бездействие. Поскольку львиную долю времени участники движения являются неподконтрольными, то необходимо применять такие управляющие воздействия, которые не сводились бы к мелочной опеке и не требовали контроля за каждым шагом участника, а были ему выгодны и оценивались по конечному результату. В первую очередь это касается режима движения – выбор скорости, маршрута, полосы движения и т. д. В подавляющем большинстве ситуаций желаемый режим устанавливается не путем ограничений и запретов, а путем рекомендаций. При этом игнорирование рекомендаций, если оно привело к конфликтным ситуациям или коллизиям, рассматривается как отягчающее обстоятельство со всеми вытекающими последствиями. Возмещение ущерба должно быть полным и учитывать абсолютно все потери, включая социальную составляющую. Поскольку не каждый участник может возместить полный ущерб, за него это должно сделать государство, допустившее его к дорожному движению. Отсюда вытекает необходимость обязательного страхования на значительную сумму – заметим, что это является одним из важнейших источников поступления средств для совершенствования дорожного движения. И если законопослушный и умелый участник будет значимо поощряться, то это будет дополнительным и очень сильным воздействием на мотивацию участников. Особая ответственность ложится на власти, на организаторов дорожного движения, от которых в значительной мере зависит оптимальность управляющих воздействий и величина потерь. Очевидно, если будут разработаны и внедрены объективные критерии оценки качества дорожного движения и в зависимости от этого качества властные структуры будут значимо наказываться или особенно поощряться, то развитие дорожного движения пойдет по цивилизованному пути и результаты не замедлят сказаться. Не вызывает сомнения тот факт, что управление дорожным движением должно базироваться на сочетании выгоды и ответственности, интереса и страха, причем в подавляющем большинстве случаев доля выгоды или интереса должна быть несоизмеримо больше. Но ответственность («страх») должна присутствовать при принятии любого решения, быть обязательной составной частью мотивации всех участников движения и причастных к дорожному движению властей.

4. Первое и основное право каждого участника – право на жизнь, право на безопасное движение. Это право реализуется путем создания надлежащих условий движения.

Из-за гигантских масштабов и других особенностей дорожного движения даже незначительные недостатки в его работе приводят к огромным потерям в экономической, экологической, аварийной и социальной областях. А поскольку сегодняшние недостатки в работе дорожного движения никак нельзя назвать «незначительными», то потери столь велики, что они значимо сказываются на уровне развития государства и благосостоянии населения. Истоки, причины этих потерь во многом заключаются в сложившемся ошибочном

отношении к управлению дорожным движением – до сих пор считается, что это узкоспециальная и чисто техническая деятельность.

Если в дорожном движении навести разумный порядок, в первую очередь в оценке качества управления, то потери уменьшатся и ресурсы останутся в стране, они начнут работать на благосостояние и развитие. Но для этого нужна государственная воля и определенные средства. И вкладывать деньги в дорожное движение выгодно. Во-первых, снижение потерь в дорожном движении напрямую повышает производительность практически во всех отраслях материального производства. Во-вторых, невыброшенные, непотерянные ресурсы, остающиеся в стране, начинают работать и приносить пользу, повышая производительность и положительно воздействуя на мотивацию. Это создает реальные предпосылки для нормального развития и повышения благосостояния.