по силам любому региону. Для бизнеса кластер – это реальная возможность обеспечить себе конкурентоспособность в будущем. Однако важно понимать, что кластеры, как и любой другой привлекательный подход, могут принести результаты только тогда, когда они не только вписаны в более широкий контекст стратегий регионального развития, но и эффективно реализуются.

**Список литературы**

*1. Solvell O*. The Cluster Initiative Greenbook / O.Solvell, G.Linqvist, Ch.Ketels // The Competitiveness Institute / VINNOVA, Gothenburg, 2003.

© Тумхаджиев А.Б., 2011

***О.П. Исаев***

# БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РОССИИ (СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ)

ИСАЕВ Олег Петрович – слушатель кафедры национальной безопасности РАНХиГС, врач-ординатор 39 отделения (хирургия кисти) ФГУ «3 ЦВКГ им. А.А. Вишневского Минобороны России», врач-травматолог по оказанию экстренной и неотложной помощи МЛПУ «Истринская районная больница» (e-mail: isaevop@mail.ru)

***Аннотация.*** *Автор рассматривает состояние безопасности личности на дорогах России, предлагает свое видение накопившихся проблем в сфере безопасности на дорогах.*

***Ключевые слова:*** *безопасность, травматизм, дороги, освидетельствование, правила.*

Безопасность дорожного движения в настоящее время очень актуальна как для личности, так и для общества и государства. Все чаще и чаще проблемы безопасности затрагиваются на самом высоком уровне, Председателем Правительства Российской Федерации и Президентом Российской Федерации не раз поднимались вопросы о внесении предложений по повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма.

Участников дорожного движения можно разделить на несколько групп.

1. Дети и подростки.

В дорожном движении участвуют посредством использования транспортных средств, таких как велосипеды, скутеры, а также катаясь по дорогам общего пользования на скейтах, роликах, играя в активные игры вблизи дорог. Для данной категории лиц характерно полное отсутствие знаний ПДД (правил дорожного движения), низкий уровень инстинкта самосохранения, плохое ориентирование в критических ситуациях, отсутствие критики и анализа своих действий.

2. Лица, недавно окончившие автошколы (со стажем вождения автомобиля до 3 лет).

В дорожном движении участвуют посредством использования автомобилей и мотоциклов, имеют права, но не имеют опыта.

Для данной категории лиц характерно слабое знание ПДД, путаница в знаках, разметке и т. д. (ввиду существующей сегодня системы обучения и сдачи на права), неуверенность, непредсказуемость, забывчивость на дороге, обусловленная недостатком опыта. Со временем приобретается какой-то опыт и некоторые проблемы становятся менее актуальными, но на поверхность выходят другие.

Ввиду возрастных особенностей данной группы ( в основном молодежь) наблюдаются такие явления, как вспыльчивость, эмоциональная неустойчивость, агрессивность, которые обусловлены высокой гормональной активностью, поиском и утверждением позиций личности в данный жизненный период. Это имеет свое отражение и в поведении на дороге.

3. Лица со стажем управления автомобилем более 3 лет.

Для данной категории лиц характерно наличие достаточного опыта, излишняя самоуверенность, зачастую граничащая с безрассудством, пренебрежение дорожными условиями, дорожной разметкой, знаками.

4. Лица пожилого возраста.

Для этой категории лиц характерно наличие достаточного опыта. Поведение на дороге аккуратно-рассудительное, но опасность исходит опять-таки от возрастных особенностей (слабое зрение, замедленные реакции и т. д.).

По данным Всемирной организации здравохранения, каждый год на планете в ДТП погибают 1,2 млн человек (население небольшого государства). Подавляющее большинство жертв – это те, кого принято именовать «национальным генофондом» – молодые люди до 25 лет, в основной своей массе – мужское население. Соотношение мужского и женского населения страны и так не в пользу мужчин, а при сегодняшнем уровне алкоголизации и прочих процветающих пороках данную проблему, учитывая временной и физиологический факторы, можно рассматривать уже с демографической и геополитической сторон.

В условиях депопуляции населения страны, демографической «ямы» актуальность данного вида безопасности личности носит характер национальной проблемы.

Правительство принимает программы по стимулированию рождаемости, а на дорогах гибнет ежегодно от 26 до 33 тыс. человек.[1]

За 2010 г. в Российской Федерации произошло 199 431 (–2,1%) дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибли 26 567 (–3,9%) человек, а 250 635 (–1,9%) человек получили ранения. По вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, произошло 11 845 (–3,9%) ДТП, в результате 1954 (–15,4%) человека погибли, а 17 280 (–4,6%) человек получили ранения. За прошедший год произошло 20 262 (+1,5%) ДТП с участием детей, в которых 898 (–1,8%) детей погибли, а 21 149 (+1,7%) получили ранения[2].

За 2009 г. в Российской Федерации произошло 203 603 (–6,7%) дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 26 084 (–12,9%) человека, а 257 034 (–5,1%) человека получили ранения. По вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, произошло 12 326 (–9,4%) ДТП, в результате 2 217 (–7%) человек погибли, а 18 206 (–8,5%) получили ранения. За 2009 г. произошло 19 970 (–9,1%) ДТП с участием детей, в которых 846 (–16,9%) детей погибли, а 20 869 (–8,4%) получили ранения.

За 2008 г. в Российской Федерации произошло 218 322 (–6,6%) дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 29 936 (–10,1%) человек, а 270 883 (–7,3%) человека получили ранения. По вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, произошло 13 611 (–12,7%) ДТП, в результате 2 383 (–6,7%) человека погибли, а 19 887 (–12,4%) человек получили ранения. За 2008 г. произошло 21 970 (–7,9%) ДТП с участием детей, в которых 1018 (–8,8%) детей погибли, а 22 785 (–7,8%) получили ранения.

За 2007 г. в Российской Федерации произошло 233 809 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 33 308 человек, а 292 206 человек получили ранения. По вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, произошло 15 593 ДТП, 43 645 ДТП произошло по вине пешеходов. За 2007 г. произошло 23 851 ДТП с участием детей, в которых 1116 детей погибло, а 24 707 получили ранения[3].

Намечается тенденция к снижению показателей дорожно-транспортного травматизма. К данному снижению привел ряд факторов:

1) программа Правительства РФ по утилизации старых автомобилей;

2) экономический кризис;

3) программа Правительства РФ «Здравоохранение»;

4) работа печатных и электронных СМИ, Интернета;

5) состояние дорог.

В период отсутствия первых двух факторов происходило следующее. Большой вклад в статистику по ДТП вносился старым автотранспортом,

[1] Официальный сайт ГИБДД РФ – www.gibdd.ru

[2] Там же.

[3] Там же.

который с радостью скупался за бесценок (просто дороже не продать) новоиспеченными водителями (как первое авто «для битья» – не жалко) и строителями, которые приехали в экономически развитый регион на заработки, и первое сегодняшнее условие успешной работы – мобильность – выполнялось ими за счет данных транспортных средств. Согласитесь, купив авто за 200 «баксов» резину для него за 250–300 долларов (даже в докризисный период) никто не покупал, так и ездили на старой резине, вылетая на «встречку» и т. п.

Многое зависит от состояния дорог. В связи с растущим количеством автомобильного транспорта и возросшими скоростями передвижения все актуальнее становится вопрос о качестве дорожного покрытия, развитости дорожной инфраструктуры.

Нет необходимости говорить о значении систем видеоконтроля на дорогах. К установке данных систем нужно подходить с позиций безопасности, т. е. устанавливать в местах потенциально опасных, а также в зонах пересечения пешеходного и автомобильного потоков. О наличии таких мест можно судить по статистике аварийности на том или ином участке, а ответственность за уровень аварийности и формирование предложений по его снижению возложить на руководителей структурных подразделений ДПС. Безусловно, количество видеосистем необходимо наращивать. Экономический эффект от внедрения подобных технологий будет еще выше, если комплектующие и сами системы будут российского производства, дорожная инфраструктура станет развиваться с участием дорожной техники российского производства, а не за счет закупки иностранной техники и успешного экономического развития других стран.

Обновление дорог даст толчок к развитию регионов, поднятию их социальной и экономической составляющих; инвестирование в дороги, производство дорожной и сельскохозяйственной техники будут способствовать внедрению новых технологий, столь необходимых сегодня, что, в свою очередь, отразится на безопасности дорожного движения.

Как показывает практика, лишение прав на 2 года – мера недейственная, а порой даже вызывающая социальное напряжение в обществе и семье.

Например, человек в силу стечения обстоятельств управлял автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, но при этом не совершил ДТП, а был остановлен сотрудниками ДПС. В процессе беседы с ними выяснилось, что водитель находится в состоянии алкогольного опьянения, при этом он не дебоширил, не сквернословил, не вступал в препирательства, прошел освидетельствование, согласился с его результатами. А потом явился в суд, где его лишили прав, и он автоматически лишился работы, единственного источника доходов своей семьи. Дальше по плану – ссоры, раздоры в семье, развод и развал «ячейки общества». На фоне таких потрясений возникает злоупотребление алкоголем, человек катится все

глубже и глубже на социальное дно. Польза, а главное воспитательный эффект от такой меры сомнительный.

Необходима градация для подобного вида нарушений и нарушителей.

1. Лица, которые совершили правонарушение впервые в силу стечения обстоятельств, осознающие это и добровольно прошедшие первичное освидетельствование имеющимися на сегодняшний день в распоряжении сотрудников ДПС алкометрами, но при этом не стали виновниками более тяжкого правонарушения. Ответственность данной группы должна быть в виде штрафа в размере 100 000 руб. и проведения переобучения по укороченному курсу (в больнице, с сотрудниками ДПС и видеокурс) с последующим возвращением водительского удостоверения.

2. Лица, повторно (в течение года) совершившие данное правонарушение без отягчающих обстоятельств. Ответственность этой группы должна быть в виде штрафа в размере 150 000 руб. и проведения переобучения по укороченному курсу с последующим перепрохождением медицинской комиссии и сдачей экзаменов по теории в ГИБДД и выдачей временного удостоверения с сохранением категорий (кроме категории D), но без выдачи водительского удостоверения международного образца, которое через 12 месяцев можно заменить на постоянное водительское удостоверение.

3. Лица, совершившие данное правонарушение с отягчающими обстоятельствами и явившиеся виновниками происшествия вне зависимости от кратности нарушения, а также лица, находившиеся в наркотическом опьянении, равно как и лица, употреблявшие сильнодействующие и седативные препараты при управлении транспортными средствами. Ответственность этой группы должна быть в виде штрафа в размере 200 000 руб. и проведения переобучения по полному курсу с последующим перепрохождением медицинской комиссии и сдачей экзаменов в ГИБДД с выдачей временного специального удостоверения (категории A, B) без сохранения ранее имевшихся категорий и без выдачи водительского удостоверения международного образца, которое через 36 месяцев можно заменить на постоянное водительское удостоверение (российское или международное) с открытием дополнительных категорий (кроме D).

4. Лицам, управлявшим автотранспортным средством в нетрезвом виде без прав, а также передававшим управление лицу, находящемуся в состоянии алкогольного или иного вида опьянения, либо находящемуся под действием седативных и иных сильнодействующих препаратов, необходимо установить ответственность в виде штрафа в размере 100 000 руб. и проведения переобучения по укороченному курсу (в больнице, с сотрудниками ДПС и через видеокурс) с последующим возвращением водительского удостоверения. Лицам, не имеющим водительского удостоверения на момент совершения правонарушения, таковое выдавать после прохождения обучения и выплаты штрафа вне зависимости от сроков давности нарушения.

Хотелось бы высказать свое мнение в отношении развития платных дорог. На мой взгляд, это утопия. Кроме роста социальной напряженности в регионах данная мера ничего не даст, ведь по закону должен быть дублер автомагистрали, а у нас, как показывает практика, одну дорогу обслуживать сложно, а уж две тем более. «Кусковать» магистрали еще более неправильно.

Мое мнение: нужно усилить государственный контроль в топливно-энергетическом комплексе, что, в свою очередь, вызовет оптимизацию цен на топливо и энергоресурсы, в цену на топливо необходимо включить «дорожную надбавку» и взимать ее с АЗС.

В данную надбавку следует ввести стимулирующую составляющую, т. е. на автомагистралях она должна быть выше, чем на второстепенных дорогах, сельских дорогах, дорогах в населенных пунктах. В результате цена топлива на автомагистралях будет немного выше, а на дорогах второстепенных (удаленных от автомагистралей, скажем, на 5 и более км) значительно ниже. Учитывая, что основные потребители топлива (местные жители) в любом регионе проживают в относительном удалении от автомагистралей и предпочитают заправляться в населенных пунктах и на второстепенных дорогах, получим относительное удешевление топлива на данных дорогах (что будет иметь некую социальную направленность надбавки). Транзитный транспорт будет заправляться на магистралях, владельцы комплексов АЗС на автомагистралях станут стремиться к оптимизации прибыли, что, в свою очередь, должно вызвать развитие дорожной инфраструктуры и увеличение сервисной базы, для чего необходимо предоставлять в длительную аренду (не продавать) земельные участки.

Для лучшей формализации данного вида налога необходимо использовать категорирование дорог. При оптимальном использовании стимулирующей составляющей возможна реализация интересов федеральных и муниципальных образований, имея в виду их прямую заинтересованность в улучшении качества дорожной инфраструктуры.

В результате всех этих мер Российская Федерация должна обрести развитую дорожную инфраструктуру, объединяющую страну в транспортную систему, которая позволит сделать качественный рывок в транснациональных перевозках, что само по себе даст России новое место в системе международных отношений и будет являться движущей силой экономического развития, а также, возможно, вызовет непреодолимый импульс к объединению континента.

Это уже геостратегическая задача, решение которой должно рассматриваться с позиций национальной безопасности.

## Список литературы

1. *Малюткин А.Б.*, *Возженников А.В.* Коррупция как системно-правовая проблема государства. М.: ТЕХПОЛИГРАФЦЕНТР, 2010.

2. Обеспечение безопасности личности (политико-правовой аспект): монография / под общ. ред. А.В. Возженикова. М: Изд-во РАГС, 2007.

3. *Возженников А.В., Прохожев А.А.* Государственное управление и национальная безопасность России: учеб. пособ. М.: Изд-во РАГС, 1999.

4. *Стрельченко В.В.* Региональная безопасность в Российской Федерации: теория, политика и стратегия обеспечения. М.: Изд-во РАГС, 2010.

© Исаев О.П., 2011

***В.Б. Куприна***

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ КОНСТИТУЦИОННЫХ (УСТАВНЫХ) СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КУПРИНА Виолетта Борисовна – аспирант 2-го курса заочной аспирантуры РАНХиГС, помощник судьи Воронежского областного суда (e-mail: kup-rin@mail.ru)

***Аннотация.*** *Рассматриваются проблемы становления и совершенствования механизма исполнения решений конституционных (уставных) судов и установления ответственности за ее неисполнение. Проанализирована практика исполнения актов конституционного правосудия в Российской Федерации и за рубежом.*

***Ключевые слова*:** *механизм исполнения решений, конституционные (уставные) суды, ответственность.*

Исполнение решения конституционного (уставного) суда субъекта Федерации является заключительным этапом конституционного правосудия. Следует отметить, что подавляющее большинство решений конституционных и уставных судов субъектов РФ в настоящее время исполнено органами государственной власти и местного самоуправления. При этом исполнялись как постановления этих судов, которые разрешали вопрос по существу, так и отказные определения с так называемым позитивным содержанием, где при отказе в рассмотрении дела формулировалась правовая позиция суда[1].

Современное законодательство субъектов Российской Федерации о конституционных и уставных судах в части исполнения решений конститу-

[1] *Гошуляк В.В.* Механизм ответственности за неисполнения решений конституционных (уставных) судов // «Черные дыры» в российском законодательстве. 2007. № 6.