УДК 338.242

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

[1]А.Н.Сырбу, [2]В.С. Телятникова
[1] Волгоградский институт управления РАНХиГС, Волгоград, email: surbyan@mail.ru

[2] Волгоградский государственный социально-педагогический университет, Волгоград, email: vika.t@list.ru

Аннотация. *В статье обобщены результаты анализа теоретических и нормативно-правовых основ исследования проблем развития дорожно-транспортной сферы, выявлены проблемы, связанные с наличием правовых пробелов в области обеспечения дорожной безопасности. Транспортную стратегию Российской Федерации рассматривают как один из главных документов, обеспечивающий повышение уровня качества дорог, улучшения качества оказания транспортных и логистических услуг. Основной целью транспортной стратегии выступило снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году. В статье обобщены ключевые направления и цели государственной политики в области обеспечения мер безопасности на дорогах. Статистическая оценка состояния дорожно-транспортной сферы показала, что с каждым годом происходит ужесточение административных мер и уголовных мероприятий, связанных с наказанием виновных лиц в совершении транспортных происшествий. Сделан вывод о положительной тенденция в области осуществления мер по обеспечению безопасности дорожного движения во многих регионах Российской Федерации. В настоящее время наблюдается снижение количества дорожных и транспортных происшествий и числа пострадавших. Отмечено, что предусмотрены мероприятия по повышению и сохранению качества дорожного полотна при увеличении скорости укладки дорог. Законодательством предусмотрено ужесточение мер ответственности за отъезд с места происшествия. В статье сделан вывод о том, что важно проводить работы в области совершенствования системы безопасности на дорогах и оказания своевременной помощи пострадавшим в результате происшествия. Национальный проект реализован в 2025 году и трансформировался в существующий проект Инфраструктура для жизни.*

Ключевые слова: *политика, федеральный проект, транспортная стратегия, дорожно-транспортная сфера, безопасность движения.*

STATE POLICY IN THE ROAD AND TRANSPORT SECTOR

[1]A.N. Syrby, [2]V.S. Telyatnikova
[1] Volgograd Institute of Management RANEPA, Volgograd, email: surbyan@mail.ru

[2] Volgograd State Social and Pedagogical University, Volgograd, email: vika.t@list.ru

Abstract. *The article summarizes the results of the analysis of the theoretical and regulatory foundations of research on the development of the road transport sector, identifies problems related to the existence of legal gaps in the field of road safety. The transport strategy of the Russian Federation is considered as one of the main documents ensuring an increase in the quality of roads, improving the quality of transport and logistics services. The main goal of the transport strategy was to reduce deaths from road accidents by 2030. The article summarizes the key directions and goals of the state policy in the field of road safety measures. A statistical assessment of the state of the road transport sector has shown that every year there is a tightening of administrative measures and criminal measures related to the punishment of those responsible for traffic accidents. It is concluded that there is a positive trend in the implementation of road safety measures in many regions of the Russian Federation. Currently, there is a decrease in the number of road and transport accidents and the number of injured. It was noted that measures are envisaged to improve and preserve the quality of the roadway while increasing the speed of road laying. Legislation provides for stricter measures of responsibility for leaving the scene of an accident. The article concludes that it is important to carry out work in the field of improving the road safety system and providing timely assistance to victims of accidents. The national project was implemented in 2025 and transformed into the existing Infrastructure for Life project.*

Keywords: *policy, federal project, transport strategy, road transport sector, traffic safety.*

Дата поступления статьи в редакцию: 08.11.2025
Дата принятия статьи в печать: 22.12.2025

Введение

Анализ теоретических и нормативно-правовых основ исследования проблем развития дорожно-транспортной сферы свидетельствует о большом количестве научно-исследовательских работ в области изучения вопроса совершенствования государственной политики. Под пристальным вниманием исследователей находятся также механизмы регулирования данной сферы на теоретическом уровне, а также системы нормативно-правовых актов в области регулирования безопасности дорожного движения и связанных процессов. Однако, на сегодняшний день существует большое количество правовых пробелов в области обеспечения дорожной безопасности, в связи с чем необходимо пересмотреть всю нормативно-правовую базу по регулированию данных вопросов с целью более детального изучения причин и факторов, вызывающих нарушение правил дорожного движение или возникновение ДТП, для дальнейшего устранения данных негативных процессов и совершенствования правового регулирования всех процессов, происходящих в транспортной сфере. На сегодняшний день одним из главных документов в области обеспечения безопасности на дорогах является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, благодаря которой с каждым годом повышается уровень качества дорог, увеличивается их протяженность, улучшается качество оказания транспортных и логистических услуг в целом и многое другое. Достижение поставленных целей в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и соответствующих федеральных проектов в различных субъектах страны, позволяет поддерживать важные направления экономической и социальной политики государства.

Цель исследования

Цель исследования – обобщить направления реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения», выявить основные показатели аварийности, показать связь между транспортной стратегией Российской Федерации и тенденций развития дорожно-транспортной сферы.

Материалы и методы

Вопросами функционирования и развития дорожного хозяйства занимались многие авторы. Экономический аспект изучались в трудах Е.О. Брязгина [3], О.Р. Медведева [7], И.Н. Пугачев [9], Е.А. Федченко [11], Г. Якушевский [13] и др.

Правовые аспекты функционирования дорожного хозяйства затрагиваются в исследованиях Ю.Н. Розов [10] и Е.А. Шемшура [12].

Научное развитие отрасли дорожного хозяйства обеспечено такими авторами, как Е.Н. Куркиной [6] и Ф.Н. Зейналовым [4].

Таблица 1

Направления исследования политики в дорожно-транспортной сфере

№ п-п	авторы	Направления исследования
1.	Брязгин Е.О., Медведев О.Р., Пугачев И.Н., Федченко Е.А., Якушевский Г.	Экономические аспекты
2	Розов Ю.Н., Шемшура Е.А.	Правовые аспекты
3	Куркина Е.Н. Зейналов Ф.Н.	Научное развитие

Результаты исследования

Следует обратить внимание на структурное содержание федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Проект включает восемь основных направлений. Они являются ключевыми в развитии дорожно-транспортной сферы (рис. 1).

Следует обратить внимание на развитие нормативно-правового регулирования, это направлено на устранение пробелом в регулирования, разногласий в прочтении и описании дорожных происшествий. Параллельно проект был направлен на нормативно-техническое регулирование. Не оставлена без внимания профессиональная подготовка специалистов. Особое внимание в проекте занял механизм оказания помощи пострадавшим в ДТП. От скорости перемещения пострадавшего с места происшествия в больницу зависит успех дальнейшей реабилитации. Внимание уделено такому разделу в проекте как повышение безопасности детей на транспорте и дорогах. Уделено внимание совершенствованию организации дорожного движения, безопасности транспортных средств. И любой механизм требует соответствующего контроля, что должно проявиться в виде государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Рис. 1. *Структура федерального проекта «Безопасность дорожного движения» по его основным направлениям [1]*

В качестве ключевой цели Стратегии выступает снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году. Динамика основных показателей аварийности за период 2018-2024 год представлена на рисунке 2 .

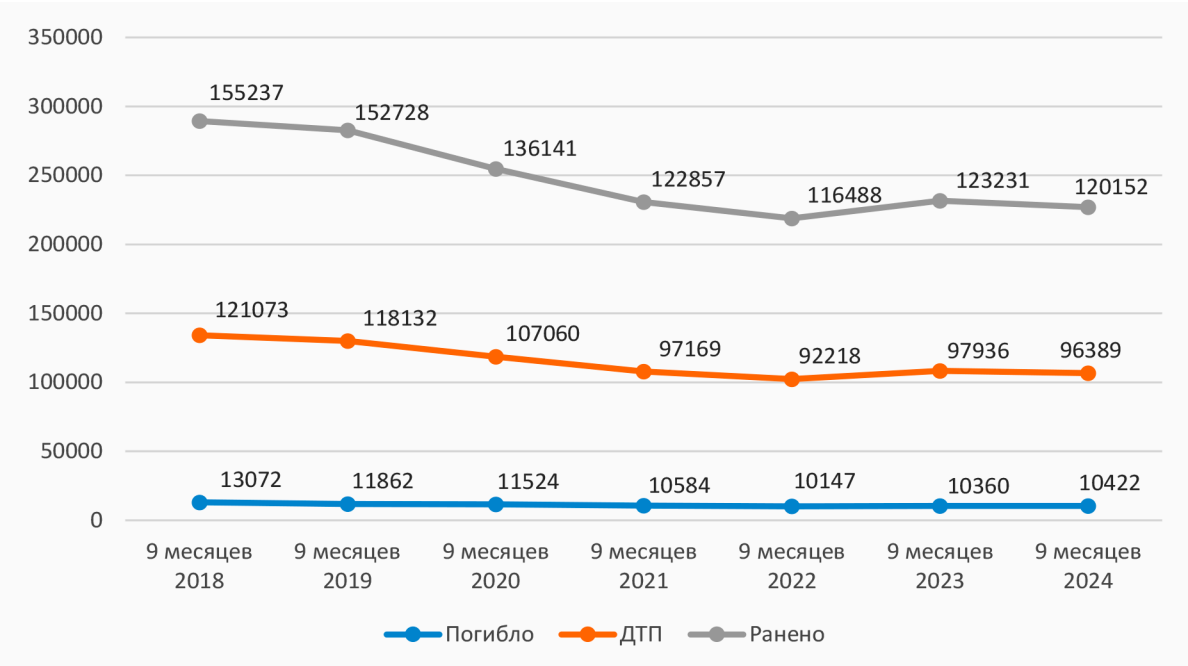

Рис. 2. *Динамика основных показателей аварийности [5]*

По итогам трех кварталов 2024 года на территории РФ зарегистрировано более 96 тысяч случаев дорожно-транспортных происшествий. В дорожно-транспортных происшествиях погибли более 10 тысяч и получили ранения около120 тысяч человек. Снижение основных показателей аварийности прошедшего года относительно прошлых периодов зафиксировано в 25 субъектах Российской Федерации. Отмечено снижение числа погибших в 40 регионах (табл. 2).

Таблица 2

Снижение числа погибших в регионах

№ п-п	Республики	Снижение, %
1	Ингушения	25
2	Мордовия	38
3	Хакасия	35.7
4	Курганская область	27.7
5	Мурманская область	25,6

Снижение процента основных показателей аварийности, свидетельствует о результативных мероприятиях, связанных с повышением уровня безопасности дорожного движения и качества дорожного покрытия. А также надлежащего контроля над соблюдением правил дорожного движения и наказания виновных в совершении ДТП.

Однако уровень аварийности на дорогах страны остается достаточно высоким, при этом каждое одиннадцатое дорожно-транспортное происшествие привело к летальному исходу.

Рост трех основных показателей аварийности относительно показателей прошлого года зафиксирован в 14 субъектах Российской Федерации, а именно в республиках Алтай, Марий Эл, Алтайском и Приморском краях, Белгородской, Вологодской, Калининградской, Костромской, Курской, Пензенской, Псковской, Ростовской и Томской областях, городе Москве.

В 40 регионах и на федеральной территории «Сириус» произошел рост числа погибших. Наибольший рост зафиксирован в Кабардино-Балкарской Республике (+49,2%), Республике Марий Эл (+57,1%), Белгородской (+38,9%), Пензенской (+38,6%) и Псковской (+61,2%) областях [5].

На сегодняшний день в качестве ключевых направлений государственной политики в области обеспечения мер безопасности на дорогах выступают следующие:

– изменение правосознания всех участников дорожного движения с целью усвоения ими правил дорожного движения и неукоснительного их соблюдения;

– повышение уровня защищенности особо уязвимых категорий участников дорожного движения;

– повышение качества дорожного полотна, а также совершенствование методов укладки дорог, заключающихся в более быстром выполнении дорожных работ, но без потерь качества;

– пересмотр законодательства в сфере регулирования дорожно-транспортных вопросов с целью совершенствования правовых механизмов и инструментов в области обеспечения безопасности дорожного движения [2] (табл. 3).

Таблица 3

Ключевые направления государственной политики в области обеспечения мер безопасности на дорогах

№ пп	Направления политики	Цель
1	Изменение правосознания всех участников дорожного движения	Усвоения правил дорожного движения на новом уровне
2	Повышение уровня защищенности	Снижение риска для особо уязвимых категорий участников дорожного движения
3	Повышение качества дорожного полотна	Сохранение качества при более быстром выполнении дорожных работ
4	Пересмотр законодательства	Совершенствование правовых механизмов и инструментов в области обеспечения безопасности дорожного движения

На сегодняшний день масштабный формат распространения приобрела проблема наездов на пешеходов, что подтверждается ежедневной статистикой возникновения данных несчастных случаев. Особенно остро данная проблема проявляется для людей пожилого возраста, лиц с ОВЗ и детей, которые в силу своей невнимательности, возраста и отклонений по здоровью больше всех подвержены возникновению аварий с их участием. Вторым по массовости видом ДТП продолжает оставаться наезд на пешехода, он по-прежнему составляет практически четверть (24%) от общего количества происшествий.

За третий квартал 2024 года зарегистрировано 23 тысячи наездов на пешеходов, в которых погибли более 2 тысяч и ранены более 21 тысячи пешеходов (рис. 3).

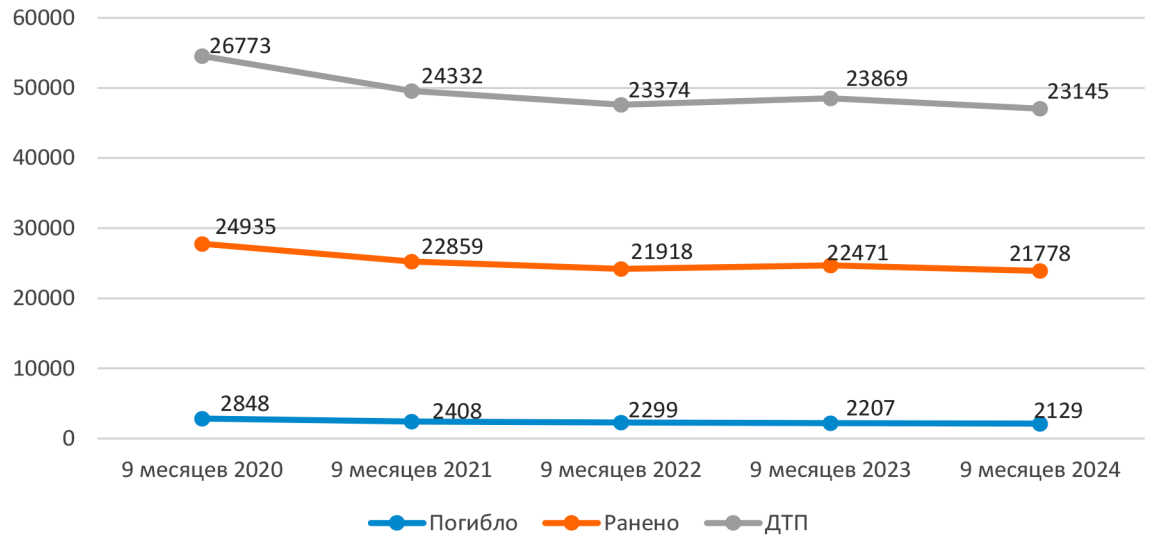

Рис. 3. *Основные показатели аварийности из-за наездов на пешеходов*

Почти трети четверти (примерно 71,1%) наездов на пешеходов произошли из-за нарушений, допущенных водителями.

Увеличение количества наездов на пешеходов зафиксировано в 29 регионах. Наибольший рост наездов на пешеходов зафиксирован в республиках Карелия и Мордовия, Костромской и Тульской областях, в Ямало-Ненецком автономном округе.

Рост числа погибших пешеходов отмечен в 38 регионах. Наибольшее количество в Республике Саха (Якутия), более 160%, в Камчатском крае рост 150%, Архангельской, Волгоградской и Костромской о0бластях. В 16 субъектах отмечен рост всех основных показателей аварийности (табл. 4).

Таблица 4

Показатели аварийности, связанные с наездами на пешеходов в субъектах Российской Федерации [5]

Наименование субъекта РФ	ДТП, кол-во	+ АППГ, %	Погибло, человек	+ АППГ, %	Ранено, человек	+ АППГ, %	Тяжесть послед-ствий
Кабардино-Балкарская Республика	93	+12	19	+35,7	83	+13,7	18,6
Республика Калмыкия	76	+1,3	10	+42,9	70	+2,9	12,5
Республика Карелия	85	+18,1	7	+16,7	84	+25,4	7,7
Республика Крым	241	+10,6	43	+4,9	200	+7,5	17,7
Чувашская Республика – Чувашия	174	+7,4	23	+21,1	160	+8,8	12,6
Камчатский край	73	+4,3	5	+150	71	+1,4	6,6
Красноярский край	492	+3,4	49	+25,6	453	+0,9	9,8
Астраханская область	225	+8,7	14	+16,7	222	+7,2	5,9
Вологодская область	207	+6,2	15	+50	201	+5,8	6,9
Костромская область	139	+27,5	7	+133,3	137	+26,9	4,9
Магаданская область	18	+12,5	3	+200	16	+6,7	15,8
Новосибирская область	642	+2,1	45	+7,1	620	+2,3	6,8
Тульская область	297	+22,7	26	+18,2	275	+21,1	8,6
г. Москва	2 085	+14,9	94	+9,3	2 042	+14,8	4,4
г. Санкт-Петербург	1 129	+7,8	45	+4,7	1 109	+7,1	3,9
Ямало-Ненецкий автономный округ	40	+17,6	2	––––	38	+5,6	5,0

Анализ статистики причин возникновения дорожно-транспортных происшествий выявил увеличение случаев отъезда водителей с места дорожного происшествия. Данная статистика имела место в течении несколько лет. При этом отмечены случаи, когда виновный в дорожно-транспортном происшествии водитель являлся сам в ГИБДД и признавал свою вину. На сегодняшний день, в рамках ужесточения наказания, для виновных в возникновении происшествия водителей отъезд с места ДТП по любой причине выступает в качестве основания для лишения водительского удостоверения. Таким образом, можно утверждать, что с каждым годом происходит ужесточение административных и уголовных мер наказания виновных в совершении дорожно-транспортных происшествий, благодаря чему количество водителей, скрывшихся с места ДТП, уменьшается в разы.

Таким образом, можно говорить об эффективности совершенствования законодательства в сфере установления наказания для виновных в ДТП, что приводит к увеличению степени безопасности на дорогах.

Как было сказано ранее, в качестве стратегической цели по обеспечению безопасности дорожного движения выступает достижение нулевого показателя смертности в ДТП к 2030 году. Достижение поставленной цели возможно благодаря комплексному осуществлению мероприятий в сфере обеспечения безопасности на дорогах и развития дорожной инфраструктуры по всей стране, в рамках которых производится улучшение дорожного покрытия и совершенствования методов укладки дорог, улучшается скорость и качество оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ходе ДТП и т.д.

Подводя итог проведенному анализу актуальных статистических данных в дорожно-транспортной сфере и проблем, возникающих в данной области, можно утверждать, что на сегодняшний день наблюдается положительная тенденция в области осуществления мер по обеспечению безопасности дорожного движения, характеризуемая снижением количества ДТП и числа пострадавших в ходе различных дорожных происшествий, улучшения качества дорожного полотна при увеличении скорости укладки дорог, ужесточение мер ответственности за сокрытие с места ДТП, что приводит к уменьшению данных случаев нарушений, проведение просветительской беседы с гражданами страны с целью осведомления граждан о возможных изменениях правил дорожного движения и напоминания об уже устоявшихся нормах и правилах поведения на дороге, что приводит к уменьшению числа нарушений правил дорожного движения как пешеходами, так и водителями и т.д. Благодаря комплексному проведению мероприятий в сфере обеспечения безопасности движения на дорогах и развития в целом дорожно-транспортной инфраструктуры наблюдается снижение количества ДТП, однако данная тенденция распространяется не на все субъекты страны, что говорит о том, что впереди органам власти на всех уровнях управления предстоит глобальная работа, чтобы достичь намеченных целей к 2030 году. К сожалению, как показывает практика последних лет, разработанных на сегодняшний день мер и инструментов по обеспечению безопасности дорожного движения недостаточно для устранения в полном объеме всех случаев ДТП. Исходя из этого, можно говорить о том, что в рамках реализации государственной политики в дорожно-транспортной сфере особенно важно проводить работы в области совершенствования системы безопасности на дорогах и оказания своевременной помощи пострадавших в результате ДТП. Для достижения ключевых целей в области обеспечения безопасного и качественного дорожного движения в стране необходимо проведение совместной работы и осуществление эффективного взаимодействия органов власти, институтов гражданского общества и граждан страны.

Можно утверждать, что ключевыми целями государственной политики не только в транспортной сфере, но и социальной, экономической и других является сохранение здоровья и жизни граждан страны. Достижение главной цели государственной политики в области обеспечения безопасности на дорогах происходит за счет выполнения таких мероприятий, как тщательный и своевременный контроль за соблюдением правил дорожного движения, как водителей, так и пешеходов, совершенствование дорожной инфраструктуры, оказания первой помощи пострадавшим в результате ДТП и т.д. При своевременном и качественном выполнении данных мероприятий наблюдается уменьшение количества аварий на дорогах и связанных с ними негативных последствий, и в целом решение различных социально-экономических проблем как гражданина, так и страны в целом. Данные цели и задачи разрабатываются на краткосрочный, средне и долгосрочный период в зависимости от масштабности поставленной цели, результатом которой так или иначе должно стать уменьшение процента убыли населения.

В рамках реализации регионального проекта «Безопасность дорожного движения» основным показателем было снижение смертности в результате ДТП, не превышающей 4х человек на 100 тыс. человек населения. Исходя из устанавливаемых и фактических данных, удалось определить, что данный показатель оказался не достигнутым, поскольку ДТП являются непредсказуемым событием, которое сложно регулировать, особенно на трассах и в плохих погодных условиях (рис.4).

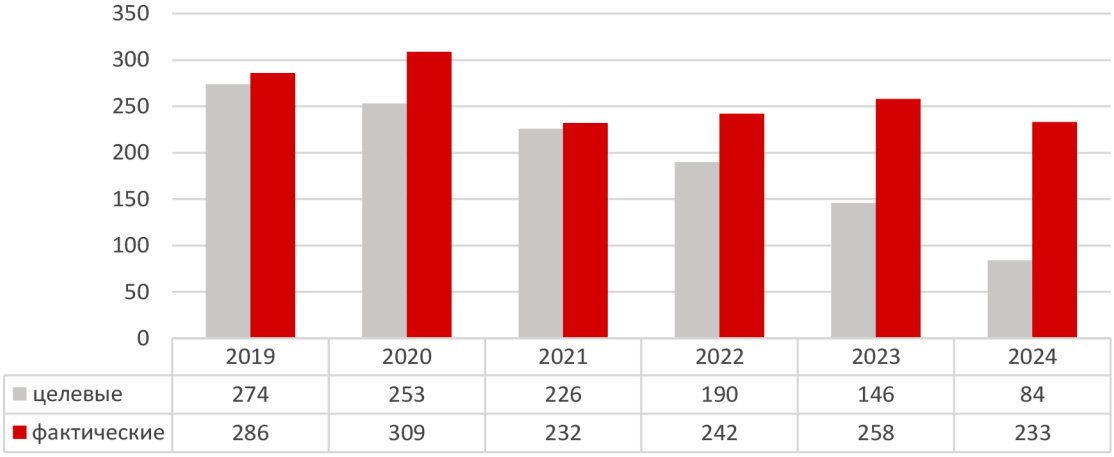

Рис. 4. *Статистика целевых и фактических показателей ДТП*

Источник: данные комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области.

Исходя из полученных данных можно сделать вывод, что данной направление является достаточно важным, особенно в текущих условиях, когда разрыв между целевым и фактическим показателем оказался ещё больше. Региональный проект реализуется совместно с государственной программой Волгоградской области «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в регионе» [8].

Подводя итог, отметим, что реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории Волгоградской области осуществляется через реализацию федеральных проектов «Дорожная сеть и Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», а также через реализацию регионального проекта «»Безопасность дорожного движения». Основные цели и целевые показатели реализации национального проекта на территории региона связаны с увеличением протяженности дорожного полотна в регионе, снижением количества аварий и смертности из-за дорожных происшествий, а также создание и совершенствование интеллектуальной системы организации и контроля дорожного движения на территории региона. Реализация национального проекта на территории региона закончилась в 2024 году, что позволило сделать выводы об эффективности реализации проекта в Волгоградской области, с 2025 года приемником проекта стал проект «Инфраструктура для жизни», в рамках которого продолжилась реализация основных направлений обеспечения безопасности и качества дорог в регионе.

Выводы

На территории Волгоградской области большая часть дорожного полотна приходится на дороги местного значения. За последние годы проделана большая работа, в том числе в направлениях развития и улучшения дорожного полотна в регионе. Значительное расширение дорог на территории региона наблюдалось в период с 2020 по 2024 год, это совпадает с периодом реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В настоящее время национальный проект завершен, и с 2025 года его основные направления трансформированы в структуру национального проекта «Инфраструктура для жизни». Основной целью реализации проекта на территории региона было обеспечение жителей Волгоградской области качественной дорожно-транспортной инфраструктурой.

Основные направления реализации национального проекта на территории региона курировали комитет транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области и комитет информационных технологий Волгоградской области. Важным достижением стало не только улучшение дорожного полотна и увеличение протяженности дорог в регионе, но также и внедрение интеллектуальной транспортной системы, которая заняла первый из пяти уровней зрелости интеллектуальных систем в регионе.

Обеспечение региона безопасными и качественными дорогами – одна из приоритетных зада органов региональной власти. Однако, в данном направлении присутствуют проблемные аспекты, связанные с большим количеством аварий, в частности на трассах дальнего следования между населенными пунктами; низким качеством дорожного полотна в городской и пригородной черте; отсутствием

асфальтированного дорожного полотна в отдельных населенных пунктах региона, задержка с асфальтированием дорог вблизи отдельных населенных пунктов региона; рассинхронизацией работ и нарушение технологии укладки асфальта, что приводит к снижению качества дорожного полотна; использованием некачественных материалов; недостаточным информированием участников дорожного движения о проводимых ремонтных работах; недостаточными объёмами финансирования; недостаточном обеспечением органов исполнительной региональной власти и местного самоуправления квалифицированными кадрами и другие.

Наиболее перспективными направлениями улучшения ситуации сегодня являются мероприятия по снижению количества аварийных ситуаций на дорогах за счёт решения проблемы с освещением на протяженных участках, а также увеличения количества патрулей, стимулирующих водителей сохранять сосредоточенность; усиления качества дорожного полотна за счёт соблюдения условий укладки дорожного полотна; усиления контроля над качеством проведения ремонтных дорожных работ и работ по укладке асфальтированного покрытия; увеличения объема финансирования, особенно из федерального бюджета, поскольку именно финансовый вопрос влияет на увеличение количества дорог в регионе, отвечающих нормативным требованиям; усиления кадрового состава органов региональной власти и др.

Литература

1. «Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения». [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_315827/?ysclid=m3son3nqyg794064879 (дата обращения: 22.10.2025).

2. Бараков С.Ю. Государственная политика по развитию дорожного хозяйства Российской Федерации // Современные вопросы экономики и управления: сборник научных трудов II региональной научно-практической конференции. Кинель: Самарский государственный аграрный университет, 2020. С. 81-85. EDN: TEUFNB.

3. Брязгина Е. О. Планирование инвестиций федерального бюджета в транспортную инфраструктуру // Транспорт Российской Федерации. 2022. № 5(84). С. 3-7.

4. Зейналов Ф.Н. Об основных положениях национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 2(83). С. 168-173. EDN: STINYK.

5. Информационно-аналитический обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. [Электронный ресурс]. URL: https://media.mvd.ru/files/embed/8092246 (дата обращения: 22.10.2025).

6. Куркина Е.Р. Механизм реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории Волгоградской области // Научный Лидер. 2021. № 12(14). С. 70-72. EDN: BQGOZN.

7. Медведева О.Р. Анализ развития дорожного хозяйства в Российской Федерации // Самоуправление. 2023. № 2(135). С. 820-824. EDN: CBWNRC.

8. Постановление администрации Волгоградской области от 23.01.2017 № 16-п «Об утверждении государственной программы Волгоградской области «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в Волгоградской области». [Электронный ресурс]. URL: https://docs.cntd.ru/document/445073439?ysclid=m8cw6moon7727133802 (дата обращения: 20.10.2025).

9. Пугачев И.Н. Автомобильный транспорт: основы контурной цифровизации // Направление – Дальний Восток: дорожное строительство, промышленность, транспорт. 2020. № 1(100). С. 30.

10. Розов Ю.Н. Нормативное содержание – залог безопасных и качественных автомобильных дорог // Автомобильные дороги. 2022. № 2(1083). С. 108-114. EDN: RBVRYP.

11. Федченко Е.А. Контроллинг реализации национальных проектов // Управленческий учет. 2022. № 8-3. С. 446-454. DOI: 10.25806/uu8-32022446-454 EDN: JSFNGT.

12. Шемшура Е.А. Диагностика автомобильных дорог: нормативные и Методические аспекты // Современные прикладные исследования: Материалы седьмой Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. Новочеркасск: Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова, 2023. С. 181-192. EDN: BJXVIV.

13. Якушевский Г. От региональных трасс до федеральных проектов // Транспортная стратегия – XXI век. 2024. № 27. С. 64-65.