

УДК 340.5

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО ДВИЖЕНИЯ В КИТАЕ И ЯПОНИИ

Тенилова Татьяна Львовна¹, доцент, кандидат юридических наук
e-mail: tatyana_tenilova@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Актуальность обеспечения безопасности участников дорожного движения затрагивает интересы каждого государства. При этом важны как непосредственно правовое регулирование сферы данных отношений, так и их профилактика, как своевременная работа по изменению законодательства, так и совершенствование дорожной инфраструктуры. В статье исследуются китайское и японское видение развития транспортного пространства и его правового регулирования, выявление общих и особенных черт при подходе к обеспечению сферы транспортной безопасности и возможности преемственности отдельных их элементов российским правом.

Ключевые слова: Безопасность дорожного движения в Китае, безопасность дорожного движения в Японии, правовая культура на дорогах, преемственность опыта в сфере безопасности движения.

ROAD TRAFFIC SAFETY IN CHINA AND JAPAN

Tenilova Tatyana Lvovna¹, Associate Professor, Candidate of Law
e-mail: tatyana_tenilova@mail.ru

¹The Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The relevance of ensuring the safety of road users affects the interests of each State. At the same time, both the direct legal regulation of the sphere of these relations and their prevention are important, as well as timely work on changing legislation and improving road infrastructure. The article examines the Chinese and Japanese vision of the development of the transport space and its legal regulation, identifying common and special features in the approach to ensuring the sphere of transport security and the possibility of continuity of their individual elements by Russian law.

Keywords: Road safety in China, road safety in Japan, legal culture on the roads, continuity of experience in the field of traffic safety.

Уровень экономического развития государств зависит не только от хорошо отлаженной организации производства и торговли, но и транспортной сети. В свою очередь, низкий уровень развития экономики не способствует серьезным финансовым вложениям в сферу обеспечения дорожной безопасности и, соответственно, качество защиты участников

дорожного движения различно. В странах с более низким уровнем развития экономики оно организовано менее эффективно. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) ДТП становятся основной причиной детской смертности, а также и лиц в возрасте до 30 лет [1]. Таким образом, проблема безопасности на дорогах приобретает глобальный характер.

В настоящее время, по данным Всемирной организации здравоохранения к самым неблагополучным странам в области аварий на дорогах относятся Индия и Китай. Япония же, напротив, входит в число самых безопасных стран в области дорожно-транспортных происшествий наряду с Великобританией, Швецией, Канадой, Новой Зеландией и Сингапуром.

Среди факторов риска в неблагополучных странах можно назвать такие как изношенность большого количества транспортных средств, несостоятельность дорожной инфраструктуры, низкое качество топлива, слабый контроль над превышением скорости на дорогах, неоперативная и малоэффективная медицинская помощь в случае аварии и т.п. К сожалению, законодательная база указанных факторов не устраняет [2].

Полагаем интересным проведение сравнения в отношении вопросов осуществления мероприятий по организации безопасного движения на дорогах в Китае и Японии. Данные государства отличаются оживленной деятельностью в области развития экономики, но различны по своим климатическим и географическим условиям, численности населения, общей протяженности территории и в отношении интересующего нас вопроса применением соответствующих методов профилактики дорожной аварийности.

Китай является самой населённой страной мира. Его население насчитывает около 1,4 млрд. человек. Бурное развитие экономики обуславливает постоянный рост автопарка и системы автомобильных дорог [1], что создает некий дисбаланс, поскольку инфраструктура китайских дорог либо быстро устаревает, либо не успевает своевременно обновляться и перестраиваться в соответствии с ними и идти в ногу со временем, либо уже изначально не отвечает необходимых требованиям. То же можно сказать и о состоянии самих транспортных средств, особенно используемых в сельской местности.

Ежечасно на дорогах страны происходит до 7 смертей [3], ежегодно погибает четверть миллиона китайцев, в первую очередь, это лица в возрасте от 15 до 45 лет [4].

В Китае очень популярны велосипеды. Наибольшее их количество присутствует в крупнейших городах – от 3 миллионов в Тянь-цзине до 5 миллионов в Пекине. Популярность этого вида транспорта создает и определенные сложности, в частности, требуется большое количество велостоянок, а также наличие велодорожек уменьшает ширину автодорог [1], результат же нерешенности данных проблем приводит к совершению очередных аварий.

Китайские трассы можно подразделить на национальные и муниципальные. Общее состояние последних зависит от того, сколько усилий было затрачено на это конкретным ответственным муниципалитетом, следовательно, оно может быть различным в разных районах. Национальные дороги отличаются длительной протяженностью и по своему качеству приближены к второстепенным европейским дорогам. Их состояние может быть как отличным, так и плачевным, где рекомендуемая скорость не может превышать двадцати километров в час [5].

В настоящий период перед Китаем стоит задача глобального обновления всей транспортной инфраструктуры, автопарка и строительства скоростных автомагистралей. Однако все это требует соответствующих вложений из государственного бюджета, что не всегда совпадает с политикой и возможностями самого государства.

Справедливости ради следует сказать, что снижение ДТП в Китае все же происходит. Так, количество крупных ДТП с 10 жертвами и более, снизилось с 55% в 2004 году до 11%



в 2016 г., в том числе, 10% процентов такого снижения выпало на долю высокоскоростных автомагистралей [6].

Исследователи проблемы дорожной безопасности отмечают нежелание водителей Китая соблюдать Правил дорожной безопасности, что связывают с низким уровнем их правовой культуры. Согласно исследованиям, большой процент гибели на дорогах Китая происходит в результате алкогольного или наркотического опьянения молодых водителей. В результате этого с 2009 года в КНР введены более жесткие меры юридической ответственности. Так, в случае гибели двух и более лиц в качестве наказания предусмотрено пожизненное лишение свободы, вплоть до назначения в отдельных случаях смертной казни [7]. Помимо указанных мер ответственности предусмотрено наложение весьма существенных штрафов, а также система начисления штрафных очков. И все же пока еще наведение порядка в этой сфере в Китае оставляет желать лучшего.

По сравнению с Китаем в Японии на проблемы дорожно-транспортной аварийности внимание обратили раньше практически на 40-50 лет – еще в 60-80-х годах прошлого века [8]. В это время здесь, как и в Китае, возник такой же диссонанс между многократным увеличением автопарка и прямо пропорциональным ему ростом дорожно-транспортной аварийности и гибелью участников дорожного движения. Кроме того, специфика построения транспортной системы в данном государстве предполагала необходимость учета природных условий в виде наводнений, тайфунов, землетрясений, а, следовательно, вложений в ее развитие значительных средств.

При анализе ситуации, японцами было установлено, что без принятия соответствующих мер, она неуклонно будет ухудшаться и за последующие пять лет число погибших на дорогах может возрасти до 20 тысяч человек, а общее число пострадавших до 1,7 миллиона.

В связи с этим в 1970 г. был принят «Основной закон о мероприятиях по обеспечению безопасности движения», а также разработан пятилетний план на 1970-75 гг.

Благодаря проведенным исследованиям были выявлены и стала проводиться работа как в области материального обеспечения данной проблемы, так в отношении подготовки водителей, качества управления данной сферой, правового просвещения и повышения уровня правовой культуры населения в отношении снижения аварийности на дорогах [9].

Подобная деятельность позволила четко и детально проработать содержание предложенных проектов, а также дала возможность привлечь внимание населения к данной проблеме и положить начало формированию соответствующих общественных установок граждан в отношении организации безопасности на дорогах.

Большое внимание стало уделяться подготовке квалифицированных водителей, которые не могли получить соответствующее удостоверение, пока не докажут свой профессионализм. В случае восстановления водительских прав после их лишения обязательно проводились плановая проверка и обучение. Устанавливалась обязательная проверка после обучения и сдачи экзаменов владельца автомобиля и инструктора в комиссии по вопросам организации безопасности дорожного движения [10].

Следует отметить, что при росте госбюджета Японии в 1979 году в 5 раз по отношению к 1970 году финансирование программ по безопасности движения было увеличено в 12,5 раза [1], иными словами, действие указанной Программы подкреплялась серьезными финансовыми вложениями со стороны государства.

Одновременно проводилась разъяснительная профилактическая работа с населением. В ходе ее осуществления проводились беседы, организовывались кружки по изучению Правил дорожного движения и обсуждений безопасности на дорогах с различными группами населения, включая даже дошкольные учреждения. Широко использовалось привлечение средств массовой информации. Все это помогло скоординировать усилия населения Японии, мобилизовать его правовой менталитет в целом и усилить



существующие национальные традиции, направив их на поддержку решения указанной проблемы.

Думается, что здесь тоже было не так все просто. Дело в том, что население перед лицом какой-то проблемы можно сплотить только в том случае, когда будет воспринята ее важность представителями разных уровней социальной лестницы. Но, несомненно, японцам удалось достичь определенных успехов, поскольку в настоящее время никакого значения не имеет стоимость автомобиля, продвигающегося по дорогам и статус его водителя. Если последний нарушает правила движения, то его автоматически относят к лицам с низкой культурой. Поскольку жители данного государства с трепетом относятся к своему доброму имени, то это имеет определенное решающее значение в поведении субъектов права на дорогах.

Комплекс мер по улучшению состояния на дорогах изначально включал деятельность по безопасному размещению остановок городского транспорта, а также поликлиник, больниц, образовательных учреждений и других организаций социального назначения. Многие зависело и от косвенных составляющих данной проблемы – качественно разработанных проектов и осуществляемой прокладки дорог, подготовки и использования только качественного материала, рассмотрения любых инноваций и внедрения лучших из них в дорожную систему.

В настоящее время покрытие японских крупных магистралей и пригородных дорог эквивалентно по своему качеству. Разметка дорог является единой, безупречной по нанесению и простой в использовании. Вдоль дорог расположена ливневая канализация, позволяющая оставаться дорогам сухими даже во время сильных дождей. Двойную линию заменяет бордюр, газон либо лежащий полицейский. Подобную замену можно увидеть и в Российской Федерации, но лишь незначительный процент, тогда как в Японии это применяется повсеместно. Препятствием к ограничению скорости и стимулом к упорядочению движения в городах является большое количество светофоров на перекрестках – до девяноста девяти процентов с максимальным расстоянием между ними не более ста метров, а на отдельных трассах – до 50. Следует отметить, что даже автомобили «со стажем» находятся в хорошем состоянии, что говорит о качестве оказываемых сервисных услуг и грамотном поведении на дорогах. Светящиеся набойки на сплошных линиях в темное время суток создают возможность для четкого ориентирования водителя при занятии своей полосы [11].

В настоящее время в Японии подготовлен проект Закона о дорожном движении, согласно которому на скоростных трассах предполагается использовать самоуправяемые автомобили. При этом режим для водителя и остальных участников должен быть безопасным, а сам он может говорить по телефону, держа тот в руке, или пользоваться электронной почтой [12].

С целью внедрения инноваций в сферу безопасности транспорта используется, в том числе, результат деятельности бизнесменов, принимающих участие в развитии интеллектуальных транспортных систем. С помощью последних могут быть предупреждены как стихийные бедствия, так и чрезвычайные ситуации, организована безопасность транспорта, связи и электроснабжения, то есть осуществляются составляющие общественного порядка в целом. Эти и другие подобные меры позволяют японцам сделать движение по автомобильным трассам более безопасным.

К мерам юридической ответственности могут быть отнесены наказания за превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, повреждения дорожных знаков, управление автотранспортным средством в неудовлетворительном техническом состоянии в виде изъятия водительских прав, наложения достаточно крупных штрафов, срока лишения свободы. В том случае, если повреждение дорожного знака водителем произошло



в ходе аварии, то он обязан возместить причиненный ущерб. Так, в случае ремонта светофора водителю нужно будет оплатить на его расходы шесть тысяч долларов.

При этом следует отметить, что целью полицейского является удовлетворительное состояние на дорогах, профилактика аварий, а не наказание водителя.

Достижения эффективности снижения аварийности на японских дорогах получены путем гибкого и оперативного обновления законодательства, нацеленностью усилий всего населения на получение такого результата, соответствующих финансовых вложений и внедрение инноваций.

Наши дороги однозначно оставляют желать лучшего по сравнению с Японией и по состоянию, и по изношенности транспортных средств, и по качеству бензина. Стоит только вспомнить оборудование, расположение и минимальное пространство наших остановок, которые зачастую уже сами по себе провоцирует возникновение несчастного случая. Профилактика безопасности дорожного движения в России, к сожалению, не всегда детально продумывается или же предпринимается только в случае возникновения факта серьезной аварии. Однозначно, нужно иметь ввиду и специфику протяженности нашего государства, особенности климата, количество происходящих на нашей территории природных катаклизмов, геополитическую ситуацию, которые не могут позволить вносить такое количество средств в организацию и построение качественной дорожной инфраструктуры. Но при этом следует и учесть, что демографическая сфера крайне важна для нашего государства. Ежегодно семьям, в которых рождаются дети, выплачивается так называемый Материнский капитал. Но при этом мы забываем, что уже рожденные дети в течении своей (вполне возможно, совсем еще молодой жизни) могут стать жертвами аварии – погибнуть или остаться инвалидами. Может быть, с учетом этого постепенно переориентировать вложение средств на поддержание безопасного дорожного движения?

Следовательно, для получения положительного результата в области безопасности движения на дорогах важно осуществление продуманной, грамотно построенной и долговременной государственной политики, начиная с организации просветительской работы с представителями всех слоев населения, учетом и рассмотрением всех инновационных предложений, заканчивая серьезными финансовыми вложениями, которые зависят, в том числе, и от экономических возможностей государства. Полагаем, что многое зависит еще и от того, какая конечная цель последним преследуется – или это будет исключительно наращивание роста экономики, или же забота о сохранности жизни своего населения.

Список литературы:

1. Сравнительный анализ обеспечения транспортной безопасности дорожного движения в странах Азиатского-Тихоокеанского региона. – URL: <https://www.eurasialegal.info/index.php/legal-articles/110-2011-06-26-09-02-15/7087-2018-12-18-05-30-13> (дата обращения 13.05.2024)

2. Петров, А. И. Автотранспортная аварийность как идентификатор качества жизни граждан // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2016. № 3 (45) – С. 154 – 170.

3. Александров А.Н., Петрыкин Н.Н. Особенности обеспечения безопасности на объектах транспорта в Китайской Народной Республике // Вестник Восточно-Сибирского института МВД. 2017. № 4. С. 16 – 22.

4. Китайские правила дорожного движения. – URL: <https://idaoffice.org/ru/posts/chinese-traffic-rules-ru/> (дата обращения 10.05.2024)

5. Вождение в Китае. — URL: <https://pdd-ru.info/597.php> (дата обращения 10.05.2024)



6. О мерах дорожной безопасности. Закон КНР: принят на 5-м заседании Постоянного комитета Всекитайского Собрания Народных Представителей 10-го созыва 28 окт. 2003 г.; вступил в действие 1 мая 2004 г. — URL: <https://asia-business.ru/law/law3/safety/> (дата обращения 10.05.2024)
7. Дунаева О.Н., Полякова С.В. Современные международные тенденции Обеспечения безопасности дорожного движения и их реализация на примере Китая и Японии // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 156 – 163.
8. Майоров В.И., Дунаева О.Н. Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2018. № 3(45). С. 156 – 163.
9. Майоров В.И., Севрюгтн В.Е. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. 2015. Т. 9, № 4. С. 766 – 776.
10. Курьянова О.Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей. Дис.... канд. техн. наук. М., 1998. 153 с.
11. Правила и организация дорожного движения в Японии. Особенности вождения. – URL: https://www.orangesmile.com/prokat-avto/japan/pravila_dvizhenia.htm (дата обращения 13.05.2024)
12. В проекте Закона о дорожном движении в Японии говорится о самоуправляемых автомобилях. – URL: <https://russiajapansociety.ru/?p=8503> (дата обращения 13.05.2024)

