

Министерство образования и науки Российской Федерации

Вятский государственный гуманитарный университет

Кировское отделение Русского географического общества

**ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СИСТЕМ:
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ, МЕТОДИЧЕСКИЕ
И ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ**

Материалы Всероссийской научной конференции
с международным участием

4-6 октября 2012 г.

Киров
2012

УДК 911.2
ББК 26.820я431
И 88

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Вятского государственного гуманитарного университета

Составитель сборника - А.М. Прокашев

Редакционная коллегия:

А. М. Прокашев, доктор сельскохозяйственных наук, профессор

И. Ю. Алалыкина, кандидат географических наук, доцент

И 88 Исследование территориальных систем: теоретические, методические
и прикладные аспекты: материалы Всероссийской научной конференции
с международным участием 4-6 октября 2012 г., город Киров. Киров: Изд-во
«Лобань», 2012. 549 с.

ISBN 978-5-4338-0072-4

В сборнике материалов Всероссийской научной конференции с международным участием представлены результаты географических исследований ученых, аспирантов, магистрантов из многих регионов России - от Калининграда до Владивостока и от Якутска до Грозного, а также ближнего и дальнего зарубежья по ряду актуальных направлений современной географической науки: теоретико-методологические подходы и принципы пространственной организации природных, природно-антропогенных и общественных систем; ландшафтное, биогеографическое разнообразие и территориальная организация социально-экономических систем; теория и эколого-географические принципы устойчивого развития геосистем; эволюционные, историко-географические, этнокультурные подходы и результаты изучения природных, общественных и природно-техногенных систем; теоретико-методологические и прикладные аспекты ландшафтного планирования, проектирования и районной планировки; геоинформационные технологии и моделирование в практике изучения территориальных систем: теоретико-методологические и методические аспекты в практике вузовской и школьной географии.

Материалы конференции будут полезны специалистам, научной молодежи и краеведам, интересующимся теоретическими, методическими и прикладными проблемами физической, социально-экономической географии, биогеографии, геоэкологии и природопользования.

УДК 911.2
ББК 26.820я431

Сборник издан при финансовой поддержке:

- ректората Вятского государственного гуманитарного университета

- генерального директора ООО «Газпром межрегионгаз Киров» Сырчина Игоря Юрьевича

- директора ООО «Пульсар» Ерохина Дениса Валерьевича

ISBN 978-5-4338-0072-4

СОДЕРЖАНИЕ

Секция 1. Теоретико-методологические подходы и принципы пространственной организации природных, природно-антропогенных и общественных систем

<i>Байраков И. А.</i> Ландшафтное разнообразие и особенности территориальной организации природно-антропогенных систем в Северо-Чеченской низменности.....	8
<i>Будник С. В.</i> Оптимизация как аппарат создания экологически устойчивых природно-антропогенных систем.....	11
<i>Дегтярев П. Я.</i> К дефиниции понятия «экономический ландшафт».....	13
<i>Елацков А. Б.</i> Территория и пространство: географическая интерпретация.....	15
<i>Кобияков И. В.</i> Особенности положения и факторы формирования границы леса в западной части плато Путорана.....	18
<i>Колеватых Е. А.</i> Компоненты ландшафтов в топонимии Кировской области.....	21
<i>Коновалов А. А., Углов В. А.</i> Изучение вида и особенностей распределений растений по точечным изображениям их расположений в сообществах с помощью модифицированного лакунарного анализа.....	25
<i>Косолапов В. М., Трофимов И. А., Трофимова Л. С., Яковлева Е. П.</i> Теоретико-методологические подходы и принципы пространственной организации природно-антропогенных территориальных экосистем.....	32
<i>Кулиненко В. Н.</i> Печоро-Северодвинско-Волжское галитовое поле Русской платформы.....	37
<i>Макунина Г. С.</i> Теоретико-методологическое значение концепции геофизических систем ландшафтов для природной географии и геоэкологии.....	48
<i>Малинин А. С.</i> Методика оценки транспортной связности сельского расселения.....	54
<i>Матушкин А. С.</i> Внутриландшафтная дифференциация долинно-зандровых природных комплексов Вятско-Камского Предуралья.....	57
<i>Матушкин А. С.</i> Структура почвенного покрова долинно-зандровых ландшафтов Медведского бора.....	68
<i>Низовцев В. А.</i> Исследование зональных закономерностей формирования антропогенно измененных ландшафтов Европейской территории России (методологический аспект).....	76
<i>Охорзин Н. Д.</i> Структура почвенного покрова в агроландшафтах Пижмо-Кокшагского междуречья.....	82
<i>Розанов Л. Л.</i> Динамическая и прикладная геоэкология: теоретико-методологические аспекты.....	86
<i>Самойлова Г. С.</i> Пространственная организация ландшафтов и функциональное зонирование природного парка «Уч-Энмек» (Алтай).....	94
<i>Сафиулмут Р. Г., Сафиуллина Р. М.</i> Географические факторы и условия эффективного регионального развития: критерии, тенденции, практика.....	97
<i>Сизых А. П.</i> Пространственно-временная изменчивость растительных сообществ контакта леса и экстразональных степей северо-восточного и зональных лесостепей юго-западного Забайкалья по космическим снимкам разных лет съемки.....	104
<i>Сизых А. П., Воронин В. И., Буянтучев В. А.</i> Структурно-динамическая организация растительных сообществ перехода «лес - подгольцовый пояс - горная тундра» северной оконечности Байкальского хребта (северо-западное Прибайкалье).....	110
<i>Сизых А. П., Воронин В. И., Буянтучев В. А.</i> Условия формирования и структура растительных сообществ островов северного Байкала (на примере бара о-ва Ярки).....	112
<i>Смольянинов В. В.</i> Сравнительный анализ районной планировки и территориального тгпланирования как базовых институтов пространственной организации территории.....	114
<i>Сухомлинов Н. Р.</i> Войны начала хх века как фактор закрепления пиротехнического стереотипа природопользования на Дальнем Востоке.....	123
<i>Сухомлинова В. В.</i> Мнимокоренные леса в условиях пирогенного фактора (на примере темнохвойно-широколиственного экотона Среднего Приамурья).....	127

<i>Трофимова И. Е., Балыбаша А. С.</i>	
Климатическая организация горной системы Хамар-Дабан.....	130
<i>Харитонов А. М.</i> Проблема территориальной организации географической системы норманизма и антинорманизма.....	132
<i>Хохлов А. А.</i> Антропогенные трансформации экосистем г. Кирова и изменение видового состава животных.....	136
<i>Храмов Ю. В.</i> Стохастический подход к решению проблемы формирования зон влияния центральных мест в условиях неоднородности их пространственного распределения.....	138
<i>Шарыгет М. Д.</i> Региональная организация жизнедеятельности людей.....	143
<i>Эм П. П.</i> Количественные методы изучения систем размытых центральных мест.....	148
<i>Яковлева СИ.</i> Методологические подходы в территориальном планировании.....	151

Секция 2. Ландшафтное, биогеографическое разнообразие и территориальная организация социально-экономических систем

<i>Алалыкина В. А., Алалыкина И. Ю.</i> Проблемы комплекса коммуникаций и социальной сферы Кировской области.....	J 55
<i>Алалыкина Г. М.</i> Факторы формирования и развития биотехнологического кластера Кировской области.....	161
<i>Алалыкина И. Ю.</i> Современная ситуация и основные направления развития внешнеэкономической деятельности в Кировской области.....	164
<i>Арасланова О. Г.</i> К вопросу о занятости и безработице в Кировской области.....	168
<i>Бабешко К. В.</i> Видовой состав и пространственное распределение раковинных амеб в сфагновом болоте «Клюква» Тульской области.....	172
<i>Букин Е. К., Букина Т. В.</i> Проблемы законодательного регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения в регионе.....	174
<i>Гагарин С. А., Кузнецова А.Ю.</i>	
Оценка акустического загрязнения в практике проектирования.....	183
<i>Идрисова Р. А.</i> Формирование и состояние селетбных ландшафтов Чеченской республики.....	190
<i>Клочков В. А.</i> Платность природопользования в Кировской области.....	192
<i>Колесова М. А.</i> Исторические системы расселения на территории республики Марий Эл...	194
<i>Коломиец В. Л., Лбова Л. В., Савинова В. В.</i> Поздненеоплейстоценовые и голоценовые палеоландшафты Итанцинской впадины юго-восточного Прибайкалья.....	197
<i>Костылева Н. В., Рачёва И. Л.</i> Влияние городской планировки на состояние атмосферного воздуха г. Качканар.....	200
<i>Ляпунов П. Г.</i> Анализ регионального здоровья населения Кировской области.....	208
<i>Маликова Э. Р.</i> Географические исследования атомной энергетики.....	211
<i>Матушкин А. С.</i> Ландшафтное и почвенно-географическое разнообразие долинно-зандровых равнин Вятско-Камского Предуралья.....	215
<i>Мырнин И. И.</i> Географические факторы, формирующие биоту и систему традиционного природопользования коренного населения на Чукотском полуострове.....	219
<i>Оборин М. С.</i> Статистический анализ курортной отрасли и условий отдыха на территории Пермского края.....	222
<i>Оборин М. С., Лузянина О. А.</i> Проблемы курортного дела Пермского края: тенденции и направления развития.....	227
<i>Пахомова О. М.</i> Рекреационный потенциал лесопарков города Кирова.....	230
<i>Пелина А. Н.</i> Экологические проблемы городов России.....	232
<i>Потахин С. Б., Капитонова С. А.</i> Поморское село Гридино: история локального природопользования.....	235
<i>Прибе И.</i> О проблемах адаптации иностранцев в Германии (причины иммиграции, законодательство, помощь государства в адаптации, проблемы).....	239

<i>Пупышева С. А., Альдемирова Т. А.</i> Реализация стратегии устойчивого развития в России и Кировской области.....	245
<i>Романова Е. А.</i> Взаимодействие ландшафтной среды, систем расселения и землепользования на территории Калининградской области в пространственном и временном аспектах.....	252
<i>Санников П. Ю.</i> Структура финансирования национальных парков и заповедников в России и за рубежом.....	259
<i>Сафиуллин Р. Г., Сафиуллина Р. М.</i> Современная геоэкономика республики Башкортостан: критерии и тенденции.....	263
<i>Татаренко И. М.</i> Исторические аспекты социально-экономического развития промышленных центров Кировской области.....	268
<i>Ушакова В. Л.</i> Миграционный потенциал населения в демографическом развитии Дальневосточного федерального округа.....	271
<i>Фаддеев А. М.</i> География тарифов на электроэнергию в России.....	277
<i>Фаронова Ю. В.</i> Города-миллионеры РФ в экономико-географическом и социально-географическом пространстве страны.....	285
<i>Фролова И. В., Баранова Д. А.</i> Географический образ Пермского края: бытовая и художественная форма представления.....	289
<i>Харченко С. В.</i> Орографический фактор организации планировочных структур крупных городов Черноземья.....	294
<i>Хрусталева М. А.</i> Биогеохимическое разнообразие и социально-экономические особенности ландшафтов.....	300
<i>Чернышев К. А.</i> Административно-территориальное деление и муниципальные образования Кировской области в конце XX - начале XXI веков.....	305

Секция 3. Теория и эколого-географические принципы устойчивого развития геосистем

<i>Айдаров Е. Б.</i> Энергетические основы экономической оценки особо охраняемых природных территорий.....	308
<i>Андреев Д. П., Гоголина Н. Е.</i> Биогеохимические особенности экосистем сосновых лесов в Пермском крае.....	310
<i>Вацалова Т. В.</i> Техносферная аварийность как одна из форм территориальной организации общества: постановка проблемы и некоторые результаты.....	314
<i>Зотова Л. К., Дедюсова С. Ю.</i> Факторы устойчивости криогенных ландшафтов западного Ямала и центральной Якутии.....	320
<i>Колеватых Е. А., Прокашев А. М.</i> Особенности геохимии покровных суглинков Вятского Прикамья в ряду лессовидных пород.....	326
<i>Кузнецова Т. И.</i> Геосистемный средовой подход в экологическом обосновании устойчивого развития альпийских регионов: картографический аспект.....	330
<i>Минлебаев Г. В.</i> Невозможность организации территориальных систем и рационального использования природных ресурсов без их восстановления с учётом изменения климата и верного толкования норм права.....	342
<i>Мокрушин С.Л., Соболева Е. С., Борисов Д.Б., Прокашев А.М.</i> Геоморфология террасового комплекса долины Средней Вятки как основа пространственной дифференциации ландшафтной структуры и почвенного покрова.....	350
<i>Пахомов М. М., Бородатый И. Л.</i> Палинологические данные по голоцену Верхнекамья как показатель многовековых сукцессии растительности.....	352
<i>Пелина А. Н.</i> Экологические проблемы городов России.....	358
<i>Прокашев А. М., Матушкин А. С., Анисимов М. Ю.</i> География, систематика, свойства альфегумусовых типов почв Медведского бора.....	361
<i>Прокашев А. М., Огаркова Н. А., Россохина М. В.</i> Региональные особенности дерново-подзолистых почв со сложным органом профилем Чепецко-Кильмезской возвышенности	370

<i>Саттарова Г. А.</i> Природоохранная деятельность в России: современное состояние, проблемы и перспективы.....	375
<i>Смолкни А. С</i> Влияние уровня режима на динамику берегов в нижнем бьефе Камской ГЭС.....	377
<i>Станченко Л. Ю.</i> Оценка эколого-геохимического состояния приморских городов Калининградской области.....	380
<i>Фоминых Л. А.</i> Феномен криогидроморфного почвообразования на севере Заенсейской Сибири.....	383
<i>Хакимов Э. М., Рафикова Ф. З., Кузина Э. К., Хамматов И. Ю.</i> Теория иерархии и принципы развития геосистем.....	390

Секция 4. Эволюционные, историко-географические, этно-культурные подходы и результаты изучения природных, общественных и природно-техногенных систем

<i>Виноградова О. Л.</i> Некоторые аспекты антропогенной эволюции ландшафтов Калининградской области (в период с 1950 по 2010 г.).....	394
<i>Глебова А. Б., Чистяков К. В.</i> Пространственно-временные особенности освоения ландшафтов юго-восточного Алтая.....	400
<i>Глушанкова Н. И.</i> Отражение эволюции палеоландшафтов в лесово-почвенных сериях неоплейстоцена в бассейнах Дона, Волги, Камы.....	404
<i>Глушанкова Н. К., Агаджанян А. К.</i> История развития бассейнов Средней Волги и Нижней Камы в неоплейстоцене.....	412
<i>Ермакова И. М., Сугоркина Н. С.</i> Результаты длительного мониторинга луговой растительности частей поймы реки Угры в Калужской области.....	416
<i>Жуйков Р. В.</i> Общая характеристика природы системы возвышенностей Сибирские Увалы.....	426
<i>Колесов А. В.</i> Восточнославянские отимённые топонимы в европейской части СНГ и юге западной Сибири.....	430
<i>Коломиев В. Л., Будаев Р. Ц.</i> Палеогидрологические аспекты формирования отложений Налимовской впадины (юго-восточное побережье оз. Байкал).....	434
<i>Котовицкова М. А.</i> Своеобразие ландшафтов юга Байкальской рифтовой зоны.....	438
<i>Кулиненко В. К., Чувакин В. А., Чувакина Н. И., Матушин А. С.</i> Ландшафтно-этнические голоценовые узлы Ветлужско-Камского междуречья.....	440
<i>Мартынов А. А.</i> Границы историко-географического района «Восточное Обонежье».....	444
<i>Масютин В. В., Жуйкова И. А.</i> Находки плейстоценовой мегафауны на территории Кировской области.....	448
<i>Мырлин Н. И.</i> Охотник в Арктике. География природопользования.....	457
<i>Назаров Н. Н., Черепанова Е. С.</i> Пространственно-временные особенности трансформации пойменно-русловых комплексов Пермского Прикамья.....	458
<i>Новенко Е. Ю., Носова М. Б., Зертицкая В. П.</i> Антропогенные изменения растительности зоны хвойно-широколиственных лесов в голоцене (по палинологическим данным).....	465
<i>Огаркова Н. А.</i> К вопросу о создании Красной книги почв Кировской области.....	472
<i>Огородникова С. Ю., Терентьева Е. И.</i> Содержание соединений бора в подземных водах Кировской области.....	473
<i>Ольчев А. В.</i> Оценка чувствительности CO ₂ и влагообмена лесных экосистем южной тайги к изменению климатических условий по данным модельных расчетов.....	475
<i>Пахомов М. М.</i> Из опыта работы автора в природных условиях высокогорий Памира.....	479
<i>Пульшева С. А., Вартан И. А.</i> Спориво-пыльцевой анализ как один из методов изучения лесово-почвенной формации.....	485
<i>Салихова Е. В.</i> Эволюция озелененных территорий Калининграда: ретроспективный анализ.....	488
<i>Снытко В. А., Широкова В. А., Низовцев В. А., Фролова Н. Л., Озерова Н. А.</i> Западная Двина как трансграничная река и как часть исторического водного пути.....	492

Судакова Н. Г., Введенская А. И., Костомаха В. А. Особенности формирования и распространения лёссовидных пород Верхневолжья.....494

Секция 5. Теоретико-методологические и прикладные аспекты ландшафтного планирования, проектирования и районной планировки

Лучников А. С. Промышленный комплекс города Перми: территориальная организация и проблемы развития.....498

Чепурнов Р. Р. Некоторые особенности геоморфологии проектируемого национального парка «Атарская лука».....505

Секция 6. Геоинформационные технологии и моделирование в практике изучения территориальных систем

Арацкова Ю. Д., Тесленок К. С., Тесленок С. А. Аэрокосмический мониторинг территориальных систем Акмолинского Приишимья.....510

Быков Д. А. К оценке возможностей расширенного использования смыслового богатства данных исторических источников о сельскохозяйственной деятельности в крепостной России при работе с ГИС-технологиями.....519

Матушкин А. С. Использование GPS-съёмки в крупномасштабных ландшафтных и почвенно-географических исследованиях.....521

Никифорова А. А., Флейс М. Э., Борисов М. М. Системный подход к дифференциации ландшафтной оболочки земли и его реализация в среде ГИС.....525

Чендырев А. А., Тесленок К. С., Тесленок С. А. Геоморфометрический анализ ландшафтов Приишимского Приишимья с использованием ГИС SAGA.....529

Секция 7. Теоретико-методологические и методические аспекты в практике вузовской • школьной географии

Серов А. С. Сохранение и восстановление лесов России.....535

Вдовина И. А. Модернизация образования и школьная география.....538

Жуйкова И. А. Особенности организации комплексной полевой практики по географии541

Чекменёва Л. Ю., Балахнина Е. П. Формирование образа территории в вузовском курсе экономической и социальной географии мира.....544

Шурыгина А. Г. Геоэкологическое образование в общеобразовательных учреждениях Кировской области в условиях введения ФГОС второго поколения.....546

однозначно ксерофильными. за исключением *Corythion dubium*, который не встречался в мочажинах, а на кочках его численность варьировала от 0.3 до 0.6 тыс. экз /г абсолютно сухого субстрата. Классификация сообществ по видовой структуре, выявила наличие переходного локального сообщества (в точке № 4). Здесь массово развиваются как гигрофильные виды *Archerella flavum*, *Hyalosphenia papilio*, *Hyalosphenia elegans*. так и ксерофильные *Assulina miiscoram* и *Corythion dubium*.

Таким образом, проведенное исследование позволило определить видовой состав раковинных амеб и выделить основные варианты локальных сообществ корненожек, формирующихся в пределах сфагнового болота «Клюква» в Тульской области. Полученные данные позволят в дальнейшем, при проведении ризоподного анализа торфяной колонки, осуществить палеореконструкцию уровня увлажненности экосистемы.

Примечания

1. Бобров А.А.. 1999 Эколого-географические закономерности распространения и структуры сообществ раковинных амеб. Дис. ... докт. биол. наук М.: МГУ. 341 с.
2. Бобров А.А.. 2003 Историческая динамика озерно-болотных экосистем и сукцессии раковинных амеб (Testacea) // Зоол. журн. Т. 82. Вып. 2. С. 215-223
3. Бобров А.А.. Чермен Д.. Уорнер Б. Экология раковинных амеб олиготрофных болот (особенности экологии политипических и полиморфных видов) //Изв. РАН. Сер. Биол. 2002. № 6. С. 738-751.
4. Волкова Е. М. Редкие болота северо-востока Среднерусской возвышенности: растительность и генезис // Бот. журн. 2011. Т. 96. № 12. С. 1575-1590.
5. Мазей Ю.А.. Цыганов А.Н. Пресноводные раковинные амебы. М.: Товарищество научных изданий КМК, 2006. 300 с.
6. Gilbert D.. Mitchell E., 2006. Microbial diversity in Sphagnum peatlands // Peatlands: evolution and records of environmental and climatic changes. Amsterdam: Elsevier. P. 289-320.

Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ (гранты 10-04-00496-а и 11-05-00557-а).

ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СФЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ

Е. К. Букин

Пермский государственный национальный исследовательский университет, г. Пермь,
buego94@mail.ru

Т. В. Букина

Пермский филиал национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», г. Пермь, bukinatv@mail.ru

Сегодня наблюдается повышенный интерес современного российского общества вопросам обеспечения безопасности.

Безопасность - это весьма многогранная проблема и одной из ее важнейших граней выступает безопасность дорожного движения. Актуальность данной проблемы обусловлена значительно возросшими темпами автомобилизации населения, которая, несомненно является важной составной частью прогресса общества, роль которой в современном мире трудно переоценить. Однако процесс автомобилизации имеет и свои негативные стороны. Ее существенным отрицательным последствием является высокая аварийность на автомобильном транспорте. В этих условиях особое значение принимает деятельность по предупреждению гибели людей и получения ими увечий в результате ДТП.

В настоящее время общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения только на федеральном уровне регламентируют около тысячи активных правовых актов различной юридической силы: законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) акты. Отдельные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения регламентируются актами органов власти субъектов Российской Федерации [7].

Однако происходящие в стране социально-экономические изменения, административно-правовая реформа, внедрение новых рычагов управления экономической деятельностью создают предпосылки для систематизации, развития и совершенствования нормативной правовой базы. Это требует не только переработки отдельных правил, положений и стандартов, а, прежде всего, создания новой концепции нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения, основанной на переходе от ведомственного регулирования правоотношений в данной области к их государственной регламентации [7].

Учитывая политическое, экономическое, социальное, административно-территориальное разнообразие страны необходимо понимать, что в разных субъектах Российской Федерации существуют разные проблемы, связанные с развитием нормативной правовой базы по обеспечению безопасности дорожного движения. В связи с этим нами выдвинута гипотеза о том, что в сфере обеспечения безопасности дорожного движения есть вопросы, которые необходимо решать на региональном уровне, с учетом специфики каждого региона. При этом специфика каждого региона определяет собственный набор проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, являющихся наиболее важными и требующих их незамедлительного решения.

Для верификации данной гипотезы мы проведем сравнение ситуации по безопасности дорожного движения в двух регионах, а затем на примере одного из них предложим мероприятия по совершенствованию нормативной правовой базы, которые помогут обеспечить безопасность на дорогах региона.

Для сравнительного анализа возьмем два субъекта Российской Федерации - Пермский край и Свердловскую область. Выбор данных регионов основывается на том, что данные они являются сходными с точки зрения безопасности дорожного движения и в то же время характеризуются специфическими проявлениями факторов, влияющих на безопасность дорожного движения в каждом регионе в зависимости от его особенностей. Рассмотрим эти факторы.

Во-первых, два региона расположены по соседству, а значит, имеют примерно одинаковые природно-климатические условия, а именно высокую амплитуду колебаний температуры, большое количество осадков, что негативно влияет на состояние дорожного покрытия.

Однако следует отметить, что в этих регионах действуют разные стандарты строительства дорог. В Свердловской области используют финские технологии с дополнительной песчаной подушкой, содержащей скрепляющие элементы. В Пермском крае используют германские технологии. Например, компания «ХантыМансийскДорСтрой» использовала при строительстве Южного обхода г. Перми технологию дополнительной бетонной подушки. Срок службы бетонной подушки составляет 5 лет, однако после двух лет на Южном обходе г. Перми стали образовываться колеи, свидетельствующие о нарушении технологии при укладке бетонной подушки. В случае же с дополнительной песчаной подушкой, применяемой при строительстве дорог в Свердловской области, срок реальной эксплуатации на 3-4 года превышает гарантийный срок [8].

В качестве примера возьмем участок дороги «Суксун - Ачит». Данная дорога проходит через Пермский край и Свердловскую область. В итоге участок, проходящий через территорию Пермского края, где использовалась бетонная подушка, пришёл в

неудовлетворительное состояние уже через три года, а участок, расположенный в Свердловской области и через пять лет остается в нормативном состоянии.

Во-вторых, оба региона имеют сложный для трасс рельеф местности. Рельеф в Пермском крае и Свердловской области, согласно системе международной классификации дорожного рельефа, относится к типу 8В, согласно которому запрещается строительство двухполосных трасс без тоннелей и «срезов» холмов. Нанесение разметки на таких дорогах требует определенной технологии «побочного нанесения», которая заключается в утолщении разметки на изгибах и крутых поворотах. По территории Свердловской области трасса имеет по одной полосе в каждую сторону, за исключением 52 км участка перед Екатеринбургом, где построена новая четырехполосная дорога с разделительной полосой. На всей остальной трассе используется разметка, нанесенная по ГОСТам 1978 г., что не соответствует международным стандартам. В Пермском крае с 2012 г. вводится в эксплуатацию 30 км дороги «обход Лобаново», которая является одним из участков трассы федерального значения «Пермь - Екатеринбург». Ещё 15 км дорожного полотна в Пермском крае также построены в соответствии с евростандартами, отвечающими всем нормам безопасности дорожного движения. На остальном участке разметка нанесена в соответствии с рельефом местности, т.е. отвечает международным стандартам [4].

В-третьих, общая протяженность дорог в данных регионах примерно одинаковая. Согласно данным Росстата, протяженность сети дорог регионального значения в Свердловской области составляет 10995 км, из них 29% являются грунтовыми. К тому же по территории региона проходят три трассы федерального значения (Е27: Екатеринбург-Пермь, Е22: Екатеринбург - Нижний Тагил, Е4: Екатеринбург - Ханты-Мансийск), общая протяженность которых составляет ещё 756 км. Также в Свердловской области имеется множество посёлков, что является причиной большого числа грунтовых дорог местного значения. Их протяженность составляет около 1277 км. Ежедневно по дорогам области проезжают 12 млн автомобилей. В Пермском крае ситуация следующая. Общая протяженность дорог регионального значения составляет 11764 км, причем около 50% являются грунтовыми. Также через территорию края проходят три трассы федерального значения (Р242: Пермь - Екатеринбург, М16: Пермь - Казань, С3: Пермь - Кудымкар с последующим выходом на Сыктывкар), общая протяженность которых составляет 416 км. Для Пермского края также характерно большое число отдаленных поселков, что обуславливает большое число грунтовых дорог местного значения: их протяженность составляет около 1369 км. Ежедневно по дорогам Пермского края проезжают 0,9 млн автомобилей [6].

В-четвертых, еще одним пунктом, позволяющим проводить сравнения Пермского края именно со Свердловской областью, является особая роль ГИБДД в обеспечении безопасности дорожного движения по сравнению с другими регионами. В связи с сосредоточением на территории данных субъектов предприятий оборонно-промышленного комплекса серьезный контроль над общественной безопасностью, частью которой является безопасность дорожного движения, осуществляется МВД. В большинстве же других субъектов Российской Федерации структура ГИБДД выведена из состава МВД и подчиняется Министерству транспорта России. Это позволяет комплексно решать проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а именно осуществлять контроль уличной дорожной сети, соблюдения правил дорожного движения, проводить пропаганду по обеспечению безопасности дорожного движения и т.д. В исследуемых субъектах вышеперечисленные функции осуществляются разными ведомствами, что не позволяет комплексно подойти к решению проблем безопасности дорожного движения.

Далее рассмотрим один из самых важных показателей безопасности дорожного движения - травматизм на дорогах.

По итогам 2011 г. в Свердловской области наблюдалось снижение количества ДТП на 10,6%) и пострадавших в них людей на 8,6%. В Пермском крае ситуация аналогичная: общее число ДТП сократилось на 7,7%, число пострадавших в них людей - на 0,7%.

Однако число ДТП в Пермском крае в 2011 г. на 1734 ед. больше, чем в Свердловской области: число людей, получивших травмы различной степени тяжести, в Пермском крае в 1,2 раза больше, чем в Свердловской области (табл. 1) [2. 3].

Таблица 1. Состояние аварийности на дорогах Свердловской области и Пермского края в 2011 г.

Основные показатели	Свердловская область	Пермский край
Общее число ДТП. ед.	5500	7234
Число получивших травмы разной степени тяжести, чел.	7359	8227
Число погибших в ДТП. чел.	748	1235
Уровень аварийности на 10 тыс. ед. автотранспорта	34.4	176.4
Количество пострадавших на 100 тыс. чел.	167.0	135.9

Вместе с тем в Свердловской области на 7.0% увеличилось количество погибших в ДТП людей. В Пермском крае аналогичный показатель характеризуется постоянным монотонным снижением, однако показатель числа погибших в ДТП по-прежнему остается высоким (табл. 1).

Показатель тяжести последствий ДТП, определяемый количеством погибших людей на 100 пострадавших, в Свердловской области составил 9,2 чел. В Пермском крае аналогичный показатель составил 11,2 чел. Уровень аварийности в Свердловской области в 2011 г. снизился на 6,3 ед. по сравнению с 2010 г. и составил 34.4 ед. (табл. 1). Это говорит о повышении правового сознания в сфере соблюдения правил дорожного движения. В Пермском крае ситуация немного иная. За 2009-2011 гг. уровень аварийности вырос в три раза, и в 2011 г. составил 176.4 ед. на 10 тыс. автотранспортных средств. Среди причин увеличения данного показателя можно выделить две: во-первых, низкий уровень правовой культуры, а, во-вторых, несовершенство внутрирегионального законодательства.

Социальный риск, т.е. количество пострадавших на 100 тыс. населения, в Свердловской области составил 167.0 (табл. 1). Это на 8.7% меньше, чем в 2010 г. В Пермском крае данный показатель составляет 135,9 чел., что на 34.9% меньше, чем в 2010 г. Мы видим, что показатель социального риска снизился, и это можно объяснить, в том числе, повышением качества автотранспортных средств. Так средняя стоимость автомобилей в Прикамье в 2011 г. выросла до 300 тыс. руб. Для сравнения, средняя стоимость автомобиля в 2006 г. составляла 205 тыс. руб. В Свердловской области в 2011 г. средняя стоимость автомобиля составляла 267 тыс. руб.: в 2006 г. - 195 тыс. руб.

Рассмотрим основные причины ДТП в Свердловской области и Пермском крае.

Свердловская область.

На рис. 1 представлены основные причины, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям в данном регионе. Наиболее важными из них являются несоответствие скорости конкретным условиям движения: несоблюдение очередности проезда: нарушение правил проезда пешеходных переходов: выезд на полосу встречного движения: ДТП, произошедшие по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Уровень аварийности представляет собой число автомобилей, пострадавших в ДТП на 10 тыс. единиц автотранспорта.



Рис. 1. Основные причины совершения ДТП в Свердловской области [3]

Несоответствие скорости конкретным условиям движения. Доля таких ДТП в 2011 г. составляла 39% от их общего числа (рис. 1). По сравнению с 2010 г. данный показатель вырос на 8,4%. Рост данного показателя обусловлен, по нашему мнению, низким уровнем осознания опасности и непониманием водителями установки ограничения скоростного режима. Данная причина ДТП является единственной, решение которой осуществляется на федеральном уровне. Так была разработана федеральная комплексная программа, в которую включены следующие меры, направленные на уменьшение числа ДТП, возникающих из-за нарушения скоростного режима: увеличение штрафов, установление предела превышения скоростного режима, при котором изымается водительское удостоверение. На региональном уровне решение данной проблемы не является приоритетным в проведении политики, направленной на снижение числа ДТП.

Нарушение правил проезда пешеходных переходов. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 19,7% (рис. 1). К сожалению, данный показатель характеризуется ростом на 4,1% по сравнению с 2010 г. Проблема ДТП, связанная с нарушением правил проезда пешеходных переходов, заключается в том, что в данном типе ДТП погибает более 50% людей от общего числа погибших. В настоящее время Федеральной службой организации дорожного движения (ФСОДД) разрабатывается комплекс мер, которые позволят, на наш взгляд, быстро и эффективно уменьшить число ДТП с участием пешеходов.

Несоблюдение очередности проезда. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 16,0% (рис. 1). Данный показатель по сравнению с 2010 г. характеризуется снижением на 12,1%. Это обусловлено принятием региональной программы, направленной на увеличение числа регулируемых перекрестков и уменьшение числа равнозначных перекрестков. На уровне федерального законодательства данный вопрос в настоящее время не решается.

Выезд на полосу встречного движения. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 3,4% (рис. 1). Снижение данного показателя по сравнению с 2010 г. составило почти 12%). Такого снижения удалось достичь, благодаря региональной программе «Нет встречному автомобилю». В рамках этой программы были построены новые автодороги с разделительной бетонной полосой (РБП), проверены все знаки, запрещающие или разрешающие обгон, нанесена новая светоотражающая разметка, в соответствии со знаками.

Также решение этой проблемы осуществляется на федеральном уровне, в частности, внесён ряд поправок в КоАП. так, например, нарушение правил обгона наказывается лишением права управления транспортным средством сроком до 5 лет; штраф за пересечение сплошной разметки увеличился в 10 раз [1].

По вине водителей находящихся в состоянии алкогольного опьянения (АЛОП) в 2011 г. произошло на 7,1% ДТП больше, чем в 2010 г. В них погибло 93 чел. и еще 710 чел. получили травмы разной степени тяжести. В Свердловской области реализуется программа, направленная на «отлучение водителя от транспортного средства». Так суд может забрать автомобиль нарушителя на штрафстоянку без возможности его получения до окончания срока лишения водительского удостоверения [3].

Пермский край.

На рис. 2 представлены основные причины, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям в данном регионе. Наиболее важными из них являются нарушение пешеходами правил дорожного движения несоответствие скорости конкретным условиям движения, несоблюдение очередности проезда, выезд на полосу встречного движения. ДТП по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

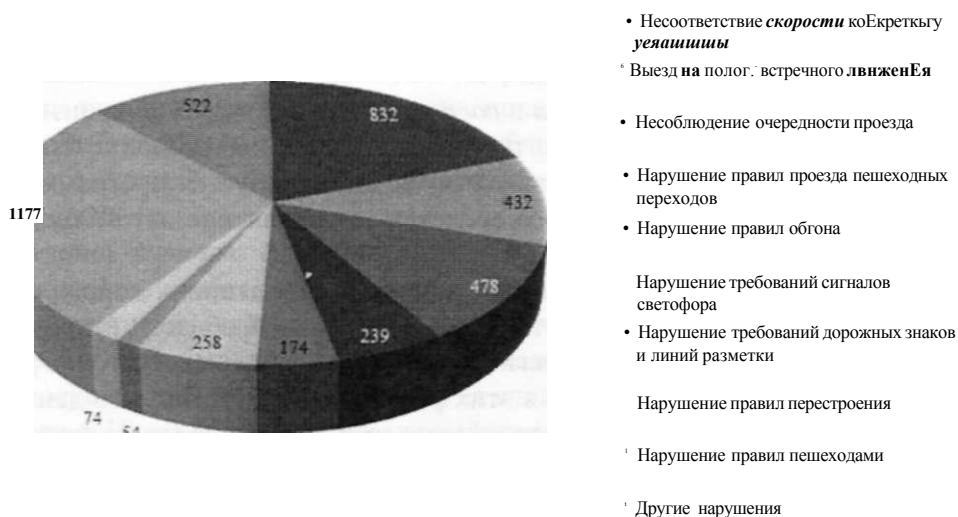


Рис. 2. Основные причины совершения ДТП в Пермском крае [2]

Нарушение пешеходами правил дорожного движения. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 27,8% от их общего числа (рис. 2). По сравнению с 2010 г. данный показатель вырос на 6,8%. Его рост обусловлен, во-первых, несовершенством законодательной базы, во-вторых, непониманием пешеходами опасности при переходе дороги в неположенном месте. Число погибших в данном виде ДТП составляет 44,2% от их общего числа. В настоящее время на территории Пермского края не принимаются никакие меры для решения данной проблемы.

Несоответствие скорости конкретным условиям движения. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 19,6% от их общего числа (рис. 2). По сравнению с 2010 г. данный показатель вырос на 16,3%. Его рост обусловлен низким уровнем осознания опасности и непониманием водителями установки ограничения скоростного режима. На региональном уровне решение данной проблемы является приоритетным в проведении политики, направленной на снижение числа ДТП. Так, за 2010-2011 гг. на территории г.Перми было установлено 117 камер автоматической системы управления дорожного движения. Ещё 615 камер было установлено на трассах Пермского края.

Несоблюдение очередности проезда. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 11,3% (рис.2). Данный показатель по сравнению с 2010 г. снизился на 23,4%. Его снижение обусловлено действием региональной программы, направленной на увеличение числа регулируемых перекрестков и уменьшение числа равнозначных перекрестков. Законодательно данный вопрос в настоящее время решается только на уровне региона. В настоящее время разработан региональный законопроект, который предполагает за

совершение дорожно-транспортного происшествия на перекрестке лишать виновника ДТП права управления транспортным средством на срок до двух лет. в зависимости от нанесения вреда жизни и здоровью пострадавшим.

Выезд на полосу встречного движения. Доля таких ДТП в 2011 г. составила 10.2% (рис. 2). Данный показатель по сравнению с 2010 г. снизился почти на 12%. Такого снижения удалось достичь благодаря комплексной программе, разработанной ГИБДД совместно с ФСОДД. В рамках данной программы были построены новые автодороги с РБП, проверены все знаки, запрещающие или разрешающие обгон, нанесена новая светоотражающая разметка в соответствии со знаками, также сотрудниками ГИБДД осуществляется постоянное дежурство на наиболее опасных участках трасс.

Кроме этого, решение этой проблемы осуществляется на федеральном уровне, в частности, был внесён ряд поправок в КоАП. например, ужесточение наказания за нарушение правил обгона, пересечение сплошной линии разметки [1]. Однако данные меры не являются достаточно эффективными, поэтому необходимо разработать и внедрить ряд дополнительных мероприятий, направленных на уменьшение числа ДТП. связанных с выездом на полосу встречного движения.

По вине водителей, находящихся в *состоянии АЛОП* в 2011 г. произошло 377 ДТП, в которых 93 чел. погибло и 710 чел. получили травмы различной степени тяжести. В Пермском крае, также как и в Свердловской области, реализуется программа, направленная на отлучение водителя от транспортного средства за управление автомобилем в нетрезвом состоянии.

Мы провели анализ наиболее важных причин, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, как в Пермском крае, так и в Свердловской области и пришли к выводу о том. что действующих федеральных и региональных программ недостаточно для того, чтобы значительно снизить общее число ДТП в этих регионах. Дело в том, что данные программы направлены на общие аспекты в области безопасности дорожного движения и в них не учтены особенности различных типов ДТП. влияние так называемых внешних характеристик (особенности погодных условий, особенности дорожного покрытия и т.д.) и вследствие этого разработка мероприятий осуществляется «при прочих равных условиях».

Рассмотрим на примере Пермского края как можно решить обозначенную выше проблему. В настоящее время Управление ФСОДД по Пермскому}' краю предлагает ряд проектов, направленных на устранение основных причин наиболее значимых ДТП.

Нарушение пешеходами правил дорожного движения. Основной причиной возникновения данных ДТП. является несовершенство законодательства, причем не только регионального, но и федерального. Здесь ФСОДД предлагает внести следующие поправки:

- ужесточение правового законодательства в отношении пешеходов, а именно увеличение штрафа за переход в неположенном месте от 1 тыс. руб. до 2.5тыс. руб.:
- ужесточение законодательства в отношении водителей, которые являются виновниками ДТП с участием пешеходов, в частности, если водитель нарушил правила проезда пешеходного перехода, и это послужило причиной ДТП, то его необходимо лишить права на управление транспортным средством на срок до 16 месяцев:
- внесение поправок в Уголовный кодекс Российской Федерации, предполагающих освобождение от уголовного преследования водителей, которые допустили наезд на пешехода в неустановленном для перехода месте.

Кроме того, для снижения данного вида ДТП в регионе необходимо увеличить число подземных и надземных переходов за счёт строительства новых и реконструкции уже имеющихся, а также сократить нерегулируемые пешеходные переходы за счет внедрения программы «Строительно-монтажного электронного управления (СМЭУ)», направленной на «светофоризацию» и электронизацию дорожного движения.

Выезд на полосу встречного движения (ПВД). Для решения проблемы необходимо объединить отдельные имеющиеся мероприятия в единую программу и возложить контроль на ее исполнением на отдельную государственную структуру, которая не будет подчиняться

не ведомству МВД. не Министерству транспорта. В состав данной программы должны войти следующие мероприятия:

- Улучшение качества дорожного покрытия. Дело в том, что 20% выездов на ПВД происходит из-за ненормативного состояния автодорожного покрытия.

- Нанесение термопластиковой светоотражающей разметки, поскольку она устойчива к воздействию внешней среды и реагентов, применяющихся в регионе на протяжении всего года. Дело в том, что, начиная с 2004 г., только термопластиковая разметка соответствует ГОСТу, и на трассах Пермского края она составляет только 10% от всей разметки.

- Строительство новых трасс с РБП, что сводит к минимуму число ДТП с выездом на ПВД. Однако для строительства трасс с РБП необходимо по две полосы в каждую сторону движения, что в условиях сложившейся ситуации (число дорог с двумя полосами движения в каждую сторону составляет 5-10% от общего числа дорог в регионе) данный процесс продвигается очень медленно.

- Осуществление контроля знаков, разрешающих или запрещающих обгон транспортных средств. В условиях отсутствия или так называемой «слепой» разметки водители совершают обгон, руководствуясь дорожными знаками. Большинство знаков «обгон запрещен», не имеют своих «близнецов», показывающих окончание зоны запрещения обгона. Также под знаками не всегда висят таблички с дополнительной информацией, например, в какое время, и на какое расстояние на данном участке запрещён обгон транспортных средств.

ДТП, причиной которых стало несоблюдение очередности проезда. Для уменьшения числа ДТП данного вида необходимо ввести следующий комплекс мероприятий [5]:

- заменить светофоры, которые либо расположены за знаками или деревьями и их не видно, либо имеют слабую мощность сигнальной лампы, а также установка дополнительных светофоров для осуществления регулирования на сложных перекрестках;

- увеличить в 10 раз штраф за проезд на красный свет до 7 тыс. руб.;

- увеличить в 10 раз штраф за нарушение очередности проезда нерегулируемых перекрестков до 2 тыс. руб.;

- установить камеры «красного цвета», которые позволят регистрировать участников дорожного движения, нарушающих светофорный режим:

- запретить «левые» повороты на нерегулируемых перекрестках;

- запретить движение на жёлтый сигнал светофора всем участникам проезда перекрёстка.

Таким образом, в данной работе нами было обосновано, что специфика исследуемых регионов - Пермского края и Свердловской области по-разному влияет на безопасность дорожного движения. Определяющими являются, во-первых, факторы, которые определяли выбор регионов. К ним относятся сходные геоэкономическое положение, природно-ресурсный потенциал, но при этом использование разных стандартов при строительстве дорог. Также необходимо отметить наличие сложного для трасс рельефа, что требует применение особой технологии при нанесении дорожной разметки. Следующим фактором является примерно одинаковая общая протяженность дорог при разной интенсивности потока на трассах Свердловской области и Пермского края. И последнее - это подчиненность ГИБДД исследуемых регионов не Министерству транспорта, как это имеет место в других регионах, а МВД. Данный фактор обуславливает ведомственное решение основных проблем по обеспечению безопасности дорожного движения и, следовательно, не позволяет комплексно подойти к их решению.

Анализируя причины высокого травматизма на дорогах Пермского края и Свердловской области, было определено, что, несмотря на сходность регионов в сфере безопасности дорожного движения, в Пермском крае и Свердловской области причины ДТП разнятся. Так в Свердловской области 39% ДТП происходит из-за несоответствия скорости транспортных средств конкретным условиям, при этом в 2011 г. наблюдался рост данного вида ДТП по сравнению с 2010 г, но темпы роста значительно ниже, чем в Пермском крае

(8,4% и 19,6% соответственно). Второе место (20%) занимают ДТП, связанные с нарушением правил проезда пешеходных переходов и хотя в 2011 г. наблюдался рост данного вида ДТП, однако темпы роста значительно ниже, чем в Пермском крае (19,7% и 27,8% соответственно). И на третьем месте (16%) находятся ДТП, произошедшие из-за несоблюдения очередности проезда. В 2011 г. наблюдалось снижение данного вида ДТП по сравнению с 2010 г. но темпы снижения были ниже, чем в Пермском крае (12,1% и 23,4% соответственно).

В Пермском крае на первом месте (28%) находятся ДТП, произошедшие из-за нарушения правил пешеходами: 2011 г. наблюдался рост данного вида ДТП по сравнению с 2010 г. на 27,8%. На втором месте (20%) находятся ДТП, произошедшие из-за несоответствия скорости транспортных средств конкретным условиям: в 2011 г. наблюдался рост данного вида ДТП по сравнению 2010 г. на 19,6%. Третье место занимают ДТП, связанные с несоблюдением очередности проезда - 11%, а также с выездом на полосу встречного движения - 10%. В 2011 г. по сравнению с 2010 г. наблюдалось снижение ДТП, связанных с несоблюдением очередности проезда (на 23,4%), а также с выездом на полосу встречного движения (на 12%).

Вышесказанное обуславливает то, что в исследуемых регионах первоочередные меры должны быть направлены на устранение разных причин. Это, в свою очередь, определяет разные приоритеты в разработке и совершенствовании региональной нормативной правовой базы в сфере обеспечения дорожного движения, а также необходимость учета внешних характеристик региона.

Примечания

1. Кодекс административных правонарушений. Ст. 12.4-12.30. [Эл. ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/popular/koap/l3_2.html
2. Официальный сайт ГИБДД РФ по Пермскому краю. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.perm.ru/>
3. Официальный сайт ГИБДД РФ по Свердловской области. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd66.ru/>
4. Официальный сайт Министерства транспорта Пермского края. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.mintrans59.permkrai.ru/>
5. Транспортная стратегия Пермского края на период 2010-2030 годы. [Эл. ресурс]. Режим доступа:
<http://www.infrastruktura.permkrai.ru/transport/show/id/188>
6. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://permstat.gks.ru/digital/region3/DocLib/01.doc>
7. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» // Концептуальные подходы к формированию нормативно-правовой базы в сфере ОБДД на этапе 2011-2020 годы. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.fcp-pbdd.ru/directorate/detail/23943/>
8. Центр управления движением Пермского края. [Эл. ресурс]. Режим доступа: <http://www.cud59.ru/>