

На правах рукописи

Кравцов Алексей Юрьевич

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ПРЕСТУПНОСТИ В УСЛОВИЯХ КРУПНОГО ГОРОДА**

Специальность 12.00.08. – «Уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право»

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2014

Диссертация выполнена в Федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации»

Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент
Ображиев Константин Викторович

Официальные оппоненты: **Чучаев Александр Иванович**
доктор юридических наук, профессор, ФГБОУ ВПО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)», профессор кафедры уголовного права

Жариков Юрий Сергеевич
кандидат юридических наук, доцент, НАЧОУ ВПО «Современная гуманитарная академия», заведующий кафедрой уголовного права и процесса

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет»

Защита состоится 4 декабря 2014 года в 16 ч. 00 мин. на заседании диссертационного совета Д 170.001.02 при Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации: 123022, Москва, ул. 2-я Звенигородская, 15.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации по адресу: 123022, Москва, ул. 2-я Звенигородская, 15, сайт <http://www.agprf.org>.

С электронной версией автореферата можно ознакомиться на сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации: <http://vak.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан 2 октября 2014 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Буланова Н.В.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Современное человеческое общество сложно представить без транспорта и, соответственно, специфической сферы общественных отношений – дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Но другой стороной технологического развития общества является аварийность, которая влечет гибель и причинение вреда здоровью людей. Так, за период с 2001 г. по 2013 г. включительно в России в результате дорожно-транспортных происшествий погибло свыше 399,7 тысяч человек¹, что сопоставимо с численность населения таких городов как Сочи, Тверь и Улан-Удэ². Особую остроту эта проблема приобрела в условиях крупных российских городов, где количество транспорта больше, а ритм социальной жизни многократно выше, чем в сельских районах, поселках и небольших городах.

Потребность в скорейшем решении этой проблемы осознается не только научным сообществом, но и органами государственной власти. Так, по итогам парламентских слушаний «Проблемы законодательного обеспечения безопасности дорожного движения и повышение эффективности дорожно-транспортной инфраструктуры» было отмечено, что «низкий уровень безопасности дорожного движения оказывает негативное влияние на внутреннюю составляющую национальной, в том числе экономической, безопасности страны, затрагивает конституционные права и свободы ее граждан»³.

Признавая это обстоятельство, государственная власть прилагает активные усилия по повышению безопасности дорожного движения. В России

¹ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГУОБДД МВД России. URL : <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 20.05.2014).

² Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям (на 1 января 2013 года) : статистический сборник. М. : Федеральная служба государственной статистики (Росстат), 2013.

³ Сведения о парламентских слушаниях «Проблемы законодательного обеспечения безопасности дорожного движения и повышение эффективности дорожно-транспортной инфраструктуры» [Электронный ресурс] // Офиц. сайт Государственной Думы Российской Федерации. URL : <http://www.duma.gov.ru/index.jsp?t=slush/psl2007155.html> (дата обращения: 07.10.2009).

реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 гг.»⁴; действуют аналогичные программы в субъектах Российской Федерации; проводится политика ужесточения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения; регулярно модернизируется уголовное законодательство об ответственности за преступления против безопасности дорожного движения (Федеральные законы от 25.06.1998 № 92-ФЗ, от 08.12.2003 № 162-ФЗ, от 13.02.2009 № 20-ФЗ, от 27.12.2009 № 377-ФЗ, от 07.03.2011 № 26-ФЗ, от 07.12.2011 № 420-ФЗ).

В настоящее время в соответствии с п.п. 4, 13 Концепции общественной безопасности в Российской Федерации, обеспечение общественной безопасности является одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере национальной безопасности Российской Федерации, в связи с чем предполагается «разработать и принять меры по повышению эффективности функционирования системы обеспечения безопасности населения на железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном транспорте»⁵.

Тем не менее, состояние дорожно-транспортной преступности не позволяет говорить об эффективности предпринимаемых мер по ее предупреждению: уровень остается высоким, динамика сохраняет тенденцию к росту. В частности, с 2010 по 2013 год количество дорожно-транспортных преступлений в России увеличилось на 2,3%, на 1,6 % выросли показатели смертности.

Низкая результативность системы мер профилактики дорожно-транспортной преступности во многом связана с явной недостаточностью имеющихся знаний об этом сегменте преступности, о механизме его

⁴ Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» : утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апр. 2014 г. № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 18 (часть IV). Ст. 2188.

⁵ Концепция общественной безопасности в Российской Федерации : утв. Президентом Российской Федерации 20 ноября 2013 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL : <http://www.kremlin.ru/acts/19653> (дата обращения: 21.06.2014).

детерминации и эффективных мерах предупреждения. В этой связи необходимо расширить существующие представления о дорожно-транспортной преступности и, в случае необходимости, пересмотреть традиционные подходы к ее профилактике.

При этом нельзя не учитывать, что дорожно-транспортная преступность традиционно тяготеет к городам (в пределах 61% на протяжении последних нескольких лет, еще 10 % – иные населенные пункты)⁶. Поэтому представляется целесообразным сосредоточить внимание на исследовании специфики дорожно-транспортной преступности в крупном городе, рассмотрев, в частности, закономерности распределения преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств во времени и пространстве, характер связей дорожно-транспортной преступности с другими фоновыми криминогенными явлениями, что позволит создать теоретическую основу для разработки новых и совершенствования существующих мер предупреждения дорожно-транспортной преступности.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблематике дорожно-транспортной преступности и аварийности к настоящему времени посвящено множество научных трудов в области уголовного, административного, гражданского, уголовно-процессуального права, психологии, педагогики, а также в области технических наук.

Проблемы детерминации и криминологической профилактики дорожно-транспортной преступности рассмотрены в работах О.Н. Бондарчик, Л.В. Гридасовой, В.И. Жулева, А.И. Коробеева, Д.О. Кузьменко, Б.А. Куринова, О.Е. Курьяновой, С.Н. Мешалкина, Д.А. Никитас, А.А. Смирнова, Д.В. Смирнова, И.М. Тяжковой, Е.А. Чипуриной, А.А. Шелудяковой, Н.В. Якубенко, А.И. Чучаева и др. авторов. Признавая их вклад в разработку криминологической характеристики дорожно-транспортной преступности в целом, нельзя не отметить, что ее специфика в условиях крупного города

⁶ Дорожно-транспортные происшествия в России [Электронный ресурс] : сборник // Офиц. сайт ГУОБДД МВД России. URL : <http://www.gibdd.ru/uploads/ba3f29a33f2769df5b8aadb674f2f184.pdf> (дата обращения: 20.02.2014).

(закономерности распределения дорожно-транспортных преступлений во времени, связи с фоновыми криминогенными явлениями в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также особенности детерминации и др.) исследована недостаточно. На восполнение этих пробелов и нацелено настоящее диссертационное исследование.

Объектом диссертационного исследования является совокупность общественных отношений, возникающих в связи с предупреждением дорожно-транспортной преступности в крупном городе.

В качестве **предмета исследования** выступают: состояние, динамика, структура дорожно-транспортной преступности и особенности ее распределения во времени и пространстве в условиях крупного города; связи дорожно-транспортной преступности с другими фоновыми криминогенными явлениями в условиях крупного города; личность водителя-преступника и процесс ее формирования; криминогенные и антикриминогенные факторы конкретной жизненной ситуации в сфере дорожного движения; детерминанты дорожно-транспортной преступности в крупном городе; меры профилактики дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города.

Территориальные пределы предмета исследования ограничены городами Иркутск, Барнаул и Улан-Удэ с населением 589,3; 632,8 и 416,1 тысяч жителей соответственно. Они являются типичными крупными городами, а потому полученные выводы будут справедливы для подавляющего большинства других крупных городов России.

Цель диссертационного исследования – получение новых знаний о дорожно-транспортной преступности в крупном городе, а также разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию системы мер ее предупреждения.

В соответствии с этой целью были поставлены следующие **задачи**:

– изучить современное состояние и динамику дорожно-транспортной преступности в крупном городе;

- исследовать особенности формирования криминогенных качеств личности водителей, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений;
- определить роль конкретной жизненной ситуации в реализации криминогенных качеств личности водителя;
- проанализировать связи дорожно-транспортной преступности с фоновыми криминогенными явлениями в условиях крупного города;
- установить комплекс детерминант дорожно-транспортной преступности в крупном городе;
- выявить особенности системы мер профилактики дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города;
- рассмотреть особенности общей и специальной криминологической профилактики дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города и предложить меры их совершенствования;
- рассмотреть содержание индивидуальной профилактики дорожно-транспортной преступности и направления ее совершенствования в условиях крупного города.

Методологическую основу исследования составила общенаучная теория познания, в том числе положения диалектического материализма, системного подхода. При подготовке диссертации применялись также частнонаучные методы: формально-логический, статистический, документальный, социологический (анкетирование, опрос, метод экспертных оценок, контент-анализ материалов СМИ, рекламы и агитационных материалов по вопросам дорожного движения).

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, отечественное уголовное законодательство, иные нормативные правовые акты, регулирующие правоотношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, Указы Президента России и постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты.

Теоретическую основу исследования представляют научные труды в области криминологии, уголовного права, социологии, экономики, политологии и других наук, в которых рассматриваются различные аспекты безопасности дорожного движения, а также его организации в целом.

Среди криминологических научных публикаций, непосредственно относящихся к теме диссертационного исследования, необходимо выделить работы Бондарчик О.Н., Гридасовой Л.В., Жулева В.И., Коробеева А.И., Смирнова А.А., Таюрской Е.А., Чипуриной Е.А., Чичериной М.П., Чучаева А.И., Шелудякова А.А., Якубенко Н.В.

Эмпирическую основу диссертационного исследования составили результаты анализа и обобщения: материалов 257 архивных уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, рассмотренных судами Иркутска, Барнаула и Улан-Удэ; официальных статистических данных о дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации, Республике Бурятия, Алтайском крае и в Иркутской области за период с 2003 по 2013 гг.; статистических и аналитических отчетов органов ГИБДД за период с 2003 по 2013 гг.

Для проверки теоретических положений, а также для исследования особенностей массового и индивидуального сознания участников дорожного движения было опрошено 248 респондентов методом анкетирования. Опрос проводился в городах Иркутск и Улан-Удэ в марте-мае 2008 г. Опрошенные водители являются преимущественно жителями Иркутска и Улан-Удэ, имеются также представители Красноярска, Тюмени и Читы. Структура целевой выборки, а также количество респондентов и особенности задаваемых вопросов обеспечили достаточную достоверность полученных результатов. Для получения экспертных оценок по отдельным проблемам диссертационного исследования в 2008 г. в Иркутске и Улан-Удэ были также опрошены 39 сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД (дознаватели, инспекторы).

Данные проведенного исследования сопоставлены с результатами аналогичных исследований других авторов.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что оно представляет собой комплексное исследование особенностей детерминации и предупреждения дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города.

В результате диссертационного исследования получены новые данные о состоянии и динамике дорожно-транспортной преступности в крупном городе; выявлены взаимосвязи дорожно-транспортных преступлений с динамическими характеристиками фоновых криминогенных явлений в крупном городе; определена специфика процессов детерминации и особенности распределения дорожно-транспортной преступности в крупном городе; расширены существующие представления о детерминантах противоправного поведения водителей, совершивших дорожно-транспортные преступления, о механизме социально-психологической деформации личности водителей-преступников при исполнении ими различных социальных ролей; представлено теоретическое описание модели конкретной жизненной ситуации дорожно-транспортного преступления и обозначены параметры, определяющие ее криминогенный потенциал; выявлены достижения и просчеты в деятельности по профилактике дорожно-транспортной преступности в крупном городе, на основании чего сформулированы рекомендации по учету и применению имеющегося положительного опыта; обоснованы предложения по совершенствованию системы мер предупреждения дорожно-транспортной преступности в крупном городе.

В научный оборот введен массив ценных криминологических данных об особенностях дорожно-транспортной преступности в крупном городе, о влиянии на нее городских ритмов социальной активности; об устойчивых взаимосвязях дорожно-транспортной преступности и других фоновых криминогенных явлений; об основных детерминантах дорожно-транспортных преступлений, совершаемых в крупных городах.

Характер и степень научной новизны проведенного исследования отражают **основные положения, выносимые на защиту:**

1. Дорожно-транспортная преступность в крупном городе России отличается от показателей по Российской Федерации и по субъекту Российской Федерации более высоким коэффициентом на 100 000 человек, а от сельской местности – иным характером распределения по временам года, дням недели и времени суток, что объясняется более высокой концентрацией населения и большим числом центров социальной активности в крупных российских городах.

2. Сложившаяся система, при которой меры профилактики, а также объемы их финансирования основываются на обобщенных данных о дорожно-транспортной преступности в масштабах всей страны, требует изменения. Федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения и соответствующие региональные программы должны учитывать потребности отдельных субъектов Российской Федерации и определять приоритетные профилактические меры и объемы их финансирования для каждого из них. Информация об актуальных проблемах дорожно-транспортной преступности должна представляться субъектами Российской Федерации по результатам прикладных криминологических исследований, проведенных на муниципальном уровне.

3. В сложившихся условиях в сфере дорожного движения социальная роль «водитель транспортного средства», вступая в конфликт с иными социальными ролями лица, управляющего транспортным средством, обладает криминогенностью и влечет социально-психологическую деформацию личности: развивает ее криминогенные качества и подавляет те, которые способствовали бы правомерному поведению и обеспечению безопасности дорожного движения, безаварийной эксплуатации транспортных средств. Криминогенные же черты личности водителя не являются первопричинами в комплексе детерминант дорожно-транспортной преступности, а профилактическое воздействие исключительно на личность потенциальных правонарушителей не дает положительного эффекта. В связи с этим, в рамках индивидуального предупреждения дорожно-транспортной преступности

необходимо проведение мероприятий, которые вынуждали бы водителя воздерживаться от снятия существующего состояния аномии.

4. В систему криминогенных факторов конкретных дорожно-транспортных преступлений, традиционно выделяемых в юридической науке, предлагается дополнительно включить:

– в легкомысленных дорожно-транспортных преступлениях – конфликт социальных ролей индивида (между законопослушным водителем и другими социально одобряемыми ролями) и слабая актуализация негативных последствий осознанного правонарушающего поведения в связи с управлением транспортным средством. Именно они ведут к совершению волевых действий, связанных с риском для безопасности дорожного движения при управлении транспортным средством. В условиях созданной предаварийной ситуации проявляется отсутствие целесообразных инстинктивных реакций для избежания негативных последствий;

– в небрежных дорожно-транспортных преступлениях – отсутствие необходимой психологической установки водителей, которая формируется с опытом вождения, а также технологически целесообразных инстинктивных реакций для действий в условиях предаварийной ситуации.

5. Конкретная жизненная ситуация в сфере дорожного движения является не только «реализатором» криминогенных качеств личности водителя, но обладает также самостоятельным значением и собственным криминогенным потенциалом. Этот потенциал зависит от значения пяти характеристик конкретной жизненной ситуации: ее простоты, управляемости, адекватности, от физических параметров движения участников, а также от систем пассивной безопасности включенных в нее транспортных средств.

6. Уровень и динамика дорожно-транспортной преступности находятся в системной зависимости от уровня и динамики общей аварийности в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которая характеризуется как связь состояний, описываемая по правилам обратной корреляции. Соответственно, распределение дорожно-транспортной

преступности в крупном городе во времени, пространстве и видам происшествия находится в опосредованной зависимости от особенностей социального взаимодействия в населенном пункте.

7. Реализуя мероприятия, направленные на улучшение условий дорожного движения, противодействие транспортным пробкам, нельзя не учитывать, что они могут привести к росту дорожно-транспортной преступности. Реконструкция существующих дорог с увеличением их пропускной способности, как правило, снижает аварийность в сфере дорожного движения в целом (уменьшается количество дорожно-транспортных происшествий без пострадавших либо с незначительными травмами), однако приводит к увеличению скоростей движения и, как следствие, к росту количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и причинением тяжкого вреда здоровью человека. Чтобы избежать этого, необходимо при реконструкции дорожной инфраструктуры в рамках специального предупреждения дорожно-транспортной преступности одновременно проводить профилактические мероприятия, способные компенсировать опасность, вызванную увеличением скоростей движения.

8. В системе мер индивидуальной профилактики дорожно-транспортной преступности требует корректировки существующая практика использования социальной рекламы. Для повышения результативности информационно-пропагандистского воздействия:

- необходимо актуализировать последствия дорожно-транспортного происшествия в сознании участников дорожного движения путем демонстрации таких последствий и формирования представлений о жесткой причинно-следственной связи между противоправным поведением участников дорожного движения и гибелью людей, с высокой степенью вероятности реализации такого сценария;

- мероприятия по актуализации последствий ДТП должны строиться не на призывах к участникам дорожного движения обеспечивать собственную

безопасность, а на недопустимости поставления в опасность третьих лиц, балансируя на грани образов «водителя-убийцы» и т.п.;

– необходимо представлять нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в крайне ироничном, глупом виде, снижающим престижность таких моделей поведения и соответствующих социально-психологических установок.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что сформулированные в нем положения развивают и дополняют теоретические положения криминологии, позволяя уяснить специфику дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города, а также ее связи с другими социальными явлениями. Показана роль особенностей социальной активности в крупном городе и проблем организации дорожного движения в формировании криминогенных качеств личности водителя, а также в механизме детерминации дорожно-транспортной преступности в целом.

Выявленные закономерности определили своеобразие предлагаемых профилактических мероприятий в системе предупреждения дорожно-транспортной преступности. Они предполагают также воздействие на систему социальных отношений в крупном городе и процессы ролевой социально-психологической деформации личности водителя.

Практическая значимость работы состоит в том, что ее положения и выводы могут быть использованы: для совершенствования государственной политики в сфере предупреждения дорожно-транспортной преступности, в том числе для корректировки федеральной и региональной целевых программ по повышению безопасности дорожного движения; в практической деятельности по профилактике дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города; в деятельности органов прокуратуры по профилактике преступности, в том числе для подготовки и проведения координационных совещаний руководителей правоохранительных органов; в научно-исследовательской работе при дальнейшей разработке проблем предупреждения дорожно-

транспортной преступности; в учебном процессе при преподавании дисциплины «Криминология» и связанных с ней спецкурсов.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации отражены в тринадцати публикациях, среди которых три статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации, а также две монографии (одна в соавторстве); докладывались на четырех научно-практических конференциях: международной научно-практической конференции «Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы реализации и пути совершенствования» (г. Орел, Орловский юридический институт МВД России, 18 – 19 апреля 2008 г.), международной научно-практической конференции «Деятельность правоохранительных органов и федеральной противопожарной службы в современных условиях: проблемы и перспективы развития» (г. Иркутск, Восточно-Сибирский институт МВД России, 29-30 мая 2008 г.), международной научно-практической конференции «Деятельность правоохранительных органов и государственной противопожарной службы в современных условиях: проблемы и перспективы развития» (г. Иркутск, Восточно-Сибирский институт МВД России, 21-22 мая 2009 г.), всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы права и правоприменения» (г. Кемерово, Кемеровский филиал Омской академии МВД России, 22 мая 2008 г.), а также обсуждались на заседании круглого стола «Современные тенденции развития российского уголовного законодательства» (г. Москва, Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 10 июня 2014 г.).

Результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс Иркутского юридического института (филиала) ФГКОУ ВПО «Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации» (акт о внедрении от 16.06.2014), а также в практическую деятельность УГИБДД по Иркутской области (акт о внедрении от 05.09.2014).

Структура диссертации определена ее целью, задачами и состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, библиографического списка и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертации, определяются цели и задачи, методологическая база, раскрывается научная новизна исследования, формируются основные положения и выводы, выносимые на защиту, конкретизируется теоретическая и практическая значимость результатов работы.

Первая глава «Криминологический анализ дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города» включает в себя три параграфа.

В первом параграфе *«Состояние, динамика и структура дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города»* автор анализирует структурно-динамические показатели дорожно-транспортной преступности в масштабах России, в Иркутской области, Республике Бурятия, Алтайском крае, а также в городах Иркутск, Улан-Удэ и Барнаул.

Исходя из сведений официальной статистической отчетности и учитывая низкую латентность дорожно-транспортной преступности, автор приходит к выводу, что ее уровень в течение XXI века оставался стабильно высоким, незначительно снижался, однако в 2009 году наметилась тенденция к приросту преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. И хотя по итогам 2010 года уровень дорожно-транспортной преступности сократился на 4,5% относительно 2009 года, в последующие годы наблюдался его устойчивый рост. По итогам 2013 года прирост составил 2,3 % относительно показателей 2010 года.

Для Иркутской области практически на всем протяжении интервала наблюдения характерна тенденция роста количества совершаемых дорожно-транспортных преступлений, в особенности с 2004 года. Лишь с 2010 года

наметилась тенденция к сокращению их количества практически до уровня 2006 года.

В Республике Бурятия уровень зарегистрированной дорожно-транспортной преступности в течении пяти лет изменялся волнообразно, при этом рост числа зарегистрированных преступлений наблюдался в 2011 и 2013 гг. А в Алтайском крае в течении 2010-2012 гг. наблюдался устойчивый рост данных показателей.

При этом в столицах рассматриваемых регионов уровень зарегистрированной дорожно-транспортной преступности изменяется иначе и в ряде интервалов не совпадает по динамическим показателям с данными по соответствующим регионам.

Расчеты коэффициента дорожно-транспортной преступности позволило определить, что Иркутск, Улан-Удэ, Барнаул, Иркутская область и Республика Бурятия по коэффициенту преступности являются весьма неблагополучными с позиции безопасности дорожного движения. При этом их характеристики не совпадают с показателями по соответствующему субъекту Российской Федерации. И если в Иркутске и Улан-Удэ коэффициент дорожно-транспортной преступности меньше, чем соответственно в Иркутской области и Республике Бурятия, то г. Барнаул стал более криминогенным, опередив краевые показатели.

Автор приходит к выводу, что дорожно-транспортная преступность в городах обладает спецификой и по коэффициенту, и по динамическим показателям.

Рассмотрение особенностей распределения дорожно-транспортной преступности по месяцам, дням недели и времени суток на примере г. Иркутска позволило определить наиболее криминогенные в этом отношении месяцы: на протяжении нескольких последних лет ими являются август, затем июнь, октябрь и ноябрь. Им уступают по тому же показателю март и сентябрь, обладающие, вместе с тем, высокой концентрацией дорожно-транспортных преступлений.

В течение недели дорожно-транспортная преступность характеризуется максимальной концентрацией в воскресенье, далее следуют среда и понедельник. Наиболее же безопасным является вторник.

По времени суток дорожно-транспортная преступность в г. Иркутске тяготеет к позднему вечеру (вторник, среда, четверг, пятница, суббота) и ночному времени (вторник и воскресенье). В понедельник такие ДТП распространены весь вечер с конца рабочего дня и до окончания суток, переходя отчасти на начало ночного времени вторника. Для субботы характерна аварийность рано утром, в полдень и поздним вечером, а в воскресенье, кроме ночной аварийности (в ночь с субботы на воскресенье), ДТП с признаками преступления характерны во второй половине дня – с обеда до полдника, а отчасти – в районе 20 часов вечера.

В диаграммах и таблицах автор наглядно демонстрирует описанные статистические закономерности, обращая внимание на их ежегодную, ежемесячную и ежедневную устойчивость. Наложение особенностей распределения дорожно-транспортной преступности по дням недели и по времени суток также позволило выявить весьма устойчивые закономерности. Результаты представлены в тексте диаграммы в виде сводной таблицы.

Результаты проведенного статистического анализа послужили основой для рассмотрения личности водителя под новым углом: в связи с социальными общностями, куда водитель включен в качестве элемента, как и другие участники дорожного движения. Такое направление изучения личности преступника в криминологии известно как метод исследования социальных позиций и ролей.

Проведенный анализ позволил обнаружить, что действительные тенденции и закономерности развития дорожно-транспортной преступности в разных населенных пунктах могут существенно различаться и требовать разных подходов к решению проблем. Однако при обобщенном статистическом анализе – на уровне федеральных округов или России в целом – эти местные

особенности взаимопогашаются, а потому не могут быть учтены при разработке мер профилактического воздействия.

Опираясь на положения общей криминологической теории, диссертант формулирует гипотезу о том, что устойчивые статистические закономерности дорожно-транспортной преступности могут быть объяснены особенностями социальной активности в условиях крупного города. В дальнейшей части диссертационного исследования эта гипотеза проверяется.

Во втором параграфе *«Особенности личности дорожно-транспортного преступника в крупном городе»* – автор исследует особенности формирования криминогенных качеств личности водителей, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений.

В процессе анализа автор акцентирует внимание на двух личностных свойствах, играющих роковую роль в совершении дорожно-транспортных преступлений: импульсивность поведения, включая склонность к необдуманым решениям (в 11,25% случаев); ложно понятые производственные и антиобщественные, эгоистические личные интересы (в 73,45% случаев).

Обобщение эмпирического материала, полученного диссертантом, а также результаты других исследований в области криминологии и психологии позволили определить, что именно в объективной социальной среде происходит формирование негативных личностных свойств, а также описать механизм личностной деформации. Антиобщественная установка водителя детерминирована объективными факторами. Это, во-первых, поощрение противоправного поведения значимой для водителя социальной группой, когда ценности, разделяемые всем обществом, находятся в состоянии рассогласованности с ценностями значимой для водителя социальной группы. Во-вторых, встречающиеся хвастовство и бравада обусловлены стремлением водителей к самоутверждению в значимой социальной группе. В особенности противоправное поведение за рулем поощряется среди подростков, так как лихачество и нарушение правил интерпретируется как подвиг. В-третьих, имеет место желание водителей продемонстрировать принадлежность к определенной

социальной группе, позволяющую избежать ответственности (благодаря должностному, социальному, финансовому положению и др.), когда такое поведение поощряется представителями ближайшей микросреды.

С целью выявления социально-демографических и нравственно-психологических отличий преступников от «не преступников» автор провел опрос водителей методом анкетирования и интервьюирования. Опрос показал, что из 248 опрошенных респондентов 93,55% (232 человека) имеют опыт нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; 47,58% респондентов управляли транспортным средством с такими неисправностями, при которых его эксплуатация запрещена (118 ответов). При этом 33,47% нарушали правила дорожного движения в месяц проведения опроса (83 респондента), еще 29,44% – в предыдущие месяцы текущего года (73 респондента). Лишь 28,63% респондентов (71 человек) указали, что последний раз нарушали правила дорожного движения ранее, чем в текущем году – как правило, год назад или еще раньше.

Такое положение привело автора к выводу, что у большинства водителей различного возраста и социального статуса присутствуют признаки общественной опасности, которым остается только реализоваться в условиях конкретной жизненной ситуации с определенным содержанием. Криминогенные качества личности водителей транспортных средств формируются под воздействием сложившихся общественных отношений в сфере дорожного движения.

В результате влияния такого объективного фактора исполняемая социальная роль «водитель транспортного средства», взаимодействуя с личностью конкретного индивида, подавляет одни качества (в том числе положительные) и развивает другие (в том числе криминогенные). На этом основании диссертант приходит к выводу об интенсивных процессах криминогенной деформации в сфере дорожного движения вследствие влияния сложившегося нормативного содержания социальной роли «водитель транспортного средства».

В заключении параграфа автор обращается к теории и практике отечественной и зарубежной криминологии, намечая два направления профилактики дорожно-транспортной преступности путем воздействия на личность.

Во-первых, это формирование у водителей психологической установки воздерживаться от противоправного поведения за рулем вне зависимости от угрозы административного и уголовно-правового наказания, снимающую конфликт ролей и браваду за рулем. Во-вторых, это воздействие на природу внимания. Внимание понимается автором как система реакций установки. Установка водителя в значительной мере зависит от пола, возраста и индивидуальности, от тренировки, навыков и опыта, а также от ясно сформулированного и поддерживаемого всеми общественными институтами эталона должного поведения.

В третьем параграфе *«Роль конкретной жизненной ситуации в реализации криминогенных черт личности водителя в крупном городе»* автор анализирует условия, в которых разворачивается дорожно-транспортное преступление.

Положив в основу анализа теоретические положения о конкретной жизненной ситуации Ю. М. Антоняна, диссертант предложил структуру конкретной жизненной ситуации (далее – КЖС) дорожного движения:

1. Участники дорожного движения: водители транспортных средств, пассажиры и пешеходы.

2. Транспортные средства: технические средства передвижения, отвечающие определенным требованиям, производным от особенностей технического развития общества и особенностей организации дорожного движения. Взаимодействие в рамках дорожного движения, а также в дорожно-транспортном происшествии происходит не непосредственно между участниками дорожного движения, а опосредованно – через транспортные средства, которые, в свою очередь, управляются людьми.

3. Условия дорожного движения в период развития КЖС: скорость, управляемость транспорта и т.п.

В зависимости от природы происхождения условий и возможностей их коррекции они подразделяются на управляемые и неуправляемые. К управляемым условиям относятся те, которые создаются человеком для организации и упорядочения дорожного движения. К таковым относятся дорожные знаки, дорожная разметка, само дорожное покрытие (гравий, асфальт и проч.), устройства сигнализации (светофоры, семафоры), бордюры, заборы и т.п., т.е. дорожно-транспортная инфраструктура с учётом её состояния, а также регулятивная деятельность сотрудников ГИБДД.

Неуправляемыми (относительно управляемыми) переменными конкретной жизненной ситуации называются такие факторы, которые, во-первых, не создаются человеком и не зависят от его воли, а во-вторых, которые при существующем развитии науки и техники не могут быть полностью исключены. Это особенности времени года и времени суток, температура и влажность окружающего воздуха, иней, осадки, гололед, перемещение безнадзорных животных и др.

Объективные условия КЖС не всегда могут быть полностью представлены в сознании участников ввиду короткого времени ее существования, ограниченных возможностей адекватного познания за короткое время и особенностей человеческого восприятия. Благодаря особенностям восприятия и установки индивид принимает решения по управлению транспортным средством, опираясь не на объективное содержание КЖС, а на ее субъективную интерпретацию – представление о ее содержании, адекватное в том или ином отношении. Таким образом, сложность КЖС и возможность адекватного распознавания ее содержания в короткий промежуток времени находится в прямой связи с вероятностью нарушения нормального функционирования транспортного процесса, в том числе – вероятностью совершения дорожно-транспортного преступления. Это означает, что КЖС является не только

реализатором криминогенных качеств личности водителя транспортного средства, но обладает собственным значением, которое нельзя преуменьшать.

Уровень криминогенного потенциала КЖС зависит от пяти параметров:

1. Простота. Чем сложнее воспроизводимые КЖС по своим объективным признакам, даже если имеется решение такой задачи с позиции Правил дорожного движения, тем выше вероятность ошибки.

2. Управляемость. Чем больше в КЖС включено неуправляемых факторов, тем выше потенциал негативного ее разрешения. Снижение влияния неуправляемых переменных ведет к повышению контроля и снижению риска для нормальных общественных отношений.

3. Адекватность. Чем адекватнее управляемые переменные КЖС объективным условиям места и времени, а также потребностям общества на данном участке дорожной инфраструктуры, тем больше шансов на безаварийное разрешение всех КЖС в этом месте.

4. Физические параметры движения. Чем больше скорость и масса транспортных средств, тем большей кинетической энергией они обладают и тем опаснее последствия их столкновения друг с другом, с пешеходами, а также с препятствиями. Следовательно, в интересах безопасности у транспортных средств с большой скоростью движения должны быть минимальные вероятности столкновения с любыми препятствиями, а в тех КЖС, где столкновения весьма вероятны, должна быть обеспечена низкая скорость движения.

5. Безопасность транспортного средства. Чем безопаснее транспортное средство для окружающих и тех, кто в нем находится, тем меньше вероятность общественно-опасных последствий в результате разрешения КЖС в ДТП. Это указывает на необходимость развития технологий защиты водителя, пассажиров и пешеходов от возможных столкновений (с другими автомашинами, с препятствиями и проч.).

В заключение параграфа автор отмечает, что безопасное дорожное движение предполагает воспроизводство таких КЖС, которые отвечают

условиям простоты, управляемости, адекватности, низкой скорости и безопасности транспортных средств.

Вторая глава «Особенности детерминации дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе *«Особенности взаимодействия дорожно-транспортной преступности и дорожно-транспортной аварийности в крупном городе»* автор изучает особенности дорожно-транспортной преступности и дорожно-транспортной аварийности, сравнивает специфику их воспроизводства во времени и пространстве.

Криминологи неоднократно указывали на необходимость изучения преступности в связи с другими социальными отклонениями, которые именуют также фоновыми явлениями преступности, а сами эти явления принято относить к предмету криминологии. Исследование особенностей взаимовлияния преступности и других девиаций позволяет глубже понять процессы их детерминации и определить перспективные меры криминологической профилактики.

Для более глубокого уяснения процессов детерминации дорожно-транспортной преступности, диссертант использует условную дифференциацию транспортной аварийности на три составляющих: часть, относящуюся к сфере уголовно-правового регулирования по объективным признакам – уголовно-правовую аварийность (УПА), затем часть, охватывающую собой все дорожно-транспортные происшествия с пострадавшими – дорожно-транспортную аварийность (ДТА), и общую транспортную аварийность (ОА) в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которая охватывает дорожно-транспортные происшествия как с пострадавшими, так и без пострадавших (с материальным ущербом).

Дифференцированный статистический анализ этих трех явлений свидетельствует, что увеличение или уменьшение количества аварий с пострадавшими влечет подобные изменения количественного показателя

раненых, однако не обуславливает такого же изменения количественного показателя погибших: этот показатель может изменяться в другую сторону.

Так, в городах Иркутск, Улан-Удэ и Барнаул смертность практически не зависит от уровня ДТА и ее изменений, более того, ее показатель, как правило, колеблется в обратную сторону. Так, прирост ДТА в указанных городах обычно сопровождался снижением смертности, а уменьшение уровня ДТА наблюдалось наряду с увеличением количества случаев гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Этим особенностям имеется объяснение. Во-первых, на летальный исход ДТП влияет множество параметров, имеющих ситуативный характер, следовательно, они уникальны в каждом конкретном случае, однако определяют конечный результат. Во-вторых, показатель смертности зависит от особенностей научно-технического прогресса данного общества, особенно в вопросах систем пассивной безопасности технических устройств (автомобилей) и дорог, а также от развития и уровня организации экстренной медицинской помощи.

Диссертант приходит к выводу, что дорожно-транспортная преступность имеет отличия от структурно-динамических характеристик дорожно-транспортной аварийности, вплоть до противоположных тенденций в отдельные периоды времени, что обуславливает необходимость исследовать особенности взаимовлияния дорожно-транспортной преступности в сравнении с общей транспортной аварийностью в пределах выбранного крупного города.

Во втором параграфе *«Связи дорожно-транспортной преступности с общей аварийностью в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в условиях крупного города»* диссертант анализирует статистические сведения о дорожно-транспортной преступности и аварийности в связи с особенностями транспортной составляющей социального взаимодействия в крупном городе на примере г. Иркутска с последующей экстраполяцией полученных результатов на другие крупные города. Такой подход обусловлен невозможностью сбора показателей общей транспортной

аварийности по другим рассматриваемым городам в связи с изменением в 2009 г. порядка регистрации и сбора такой информации в органах ГИБДД. При этом такое исследование и последующая экстраполяция полученных выводов на другие крупные города будет методологически допустимой при соблюдении ряда условий:

- все исследованные крупные города должны обнаруживать сходство по основным наблюдаемым показателям, и в первую очередь – по закономерностям их распределения, по связям между показателями (т.е. действует одна и та же факторная модель);

- полученные выводы не используются для определения конкретного уровня наблюдаемого явления, а лишь для описания статистических связей между показателями, т.е. для описания факторной модели;

- показатели ОА должны объяснять особенности изменения ДТА и УПА в пределах изучаемого крупного города;

- полученные выводы не будут распространяться на небольшие города, а также на сельские районы, поскольку нами обнаружены их отличия от крупных городов по распределению показателей аварийности и смертности.

Распределение общей аварийности в г. Иркутске имеет свои закономерности в течение недели. Во-первых, наблюдается общая тенденция по увеличению количества всех аварий (явление, обозначенное как ДТА) от года к году. Традиционно наиболее аварийной является пятница, затем вторник, затем среда, менее аварийен четверг, за ним – понедельник и, наконец, малоаварийная суббота и самый безопасный день недели – воскресенье. От года к году стремительно растет показатель общей аварийности в пятницу, вторник и среду, а аварийность в воскресенье имеет более пологую динамическую кривую. Показатели общей аварийности отличаются от соответствующих показателей УПА, где, например, воскресенье и суббота являются наиболее аварийноопасными днями, а вторник – самым безопасным.

Не менее устойчивые закономерности имеет распределение аварийности по дням недели между разными районами г. Иркутска.

Наиболее аварийными с позиций ОА являются Свердловский и Октябрьский районы. Им уступает Кировский район, затем следует Куйбышевский район г. Иркутска. Наиболее безопасным с точки зрения ОА является Ленинский район г. Иркутска. Последний отличается от других районов иным распределением аварийности в течение недели: не выражен всплеск аварийности в пятницу, отмечается спад аварийности в четверг, а во вторник уровень ОА не только не повышается в сравнении с понедельником и средой, но даже снижается.

Еще одна особенность распределения аварийности, на которую обращает внимание диссертант, – параметры динамики. Наибольшей крутизной спада уровня ОА характеризуется Кировский район: будучи на третьем месте по количеству аварий в течение всей недели, он становится самым безопасным с этих позиций в субботу и в воскресенье. Ленинский же район характеризуется пологой кривой уровня аварийности, которая, к тому же, со вторника по четверг включительно характеризуется противоположной динамикой относительно тенденций других районов.

Эти характеристики ОА в г. Иркутске по районам и дням недели связаны с особенностями распределения центров социальной активности с разными значениями на территории города, т.е. характеристиками социальной активности, определяющей закономерности изменения векторов и насыщенности транспортных потоков.

Распределение ОА в течение суток в г. Иркутске также закономерно и устойчиво, даже при ежегодном увеличении общего количества ДТП. Пик ОА тяготеет к середине дня. При этом утренний час пик в г. Иркутске приходится на 10 – 12 часов, в дальнейшем аварийность незначительно снижается, но остается высокой. Вечерний час-пик приходится на 16 – 18 часов. К 20 часам аварийность начинает поступательно и достаточно существенно снижаться и сходит на минимальный уровень к 4 часам утра.

Показательно, что характеристики распределения дорожно-транспортной преступности в течение суток являются иными: поздний вечер является самым

характерным временем совершения дорожно-транспортных преступлений, а середина дня, наоборот, не так характерна.

В условиях одной и той же транспортной инфраструктуры показателем интенсивности дорожного движения является плотность транспортных потоков. Она зависит, в свою очередь, от количества эксплуатируемых транспортных средств в данном крупном городе. Проведенные расчеты также позволяют утверждать, что между плотностью транспортных потоков (т.е. характером социальной транспортной активности) и дорожно-транспортной преступностью существует выраженная зависимость, однако она является обратной. Так, однофакторный дисперсионный анализ, проведенный по числам о зарегистрированных в г. Иркутске транспортных средствах и о зарегистрированных дорожно-транспортных преступлениях, позволил сделать вывод, что с очень высокой вероятностью рост количества зарегистрированных транспортных средств в г. Иркутске вызывает снижение количества зарегистрированных транспортных преступлений в этом же городе. Такая же ситуация наблюдается и в г. Улан-Удэ.

Основываясь на результатах проведенных наблюдений, автор приходит к выводу, что дорожно-транспортная преступность и общая аварийность в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в крупном городе находятся между собой в отношениях выраженной обратной корреляции. Поскольку распределение ОА напрямую зависит от особенностей социальной активности в населенном пункте, постольку распределение дорожно-транспортной преступности также опосредовано особенностями социального взаимодействия, а его параметры устойчивы.

Третья глава «Основные направления предупреждения дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе *«Особенности системы мер профилактики дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города»* – рассмотрена специфика системы предупреждения преступности в преломлении

к ее дорожно-транспортной составляющей, определены объекты профилактического воздействия в условиях крупного города.

Первым объектом профилактики являются центры социальной активности в крупном городе. Необходимы организационные решения относительно территориального расположения крупных промышленных, административных и культурных центров. Второй объект – личность водителя, обладающего криминогенными чертами, а также личность тех водителей, которые по небрежности или легкомыслию уже совершили дорожно-транспортное преступление. Третьим, специфическим объектом предупреждения выступают сотрудники ГИБДД. Специфика заключена в том, что сотрудники ГИБДД одновременно выступают и в качестве субъекта профилактики. Четвертым объектом профилактики является конкретная жизненная ситуация, ее управляемые и ограниченно управляемые элементы.

По мнению диссертанта все результаты исследования и основанные на них профилактические мероприятия следует отнести к специальным мероприятиям, поскольку они целенаправленны на дорожно-транспортную преступность.

Меры специально-криминологической профилактики реализуются посредством издания и исполнения ведомственных, а также межведомственных программ по борьбе с преступностью. В них предусматривается система мероприятий, направленных на профилактику конкретных видов преступности и всего этого явления в целом на определенной территории. Поэтому в рамках специально-криминологической профилактики дорожно-транспортной преступности необходимо предложить для первого объекта такие рекомендации, которые связаны с возможными организационными изменениями в расположении центров социальной активности города (делового, культурного, экономического).

Для второго, третьего и четвертого объектов профилактики необходимы дополнительные мероприятия с использованием потенциала средств массовой информации. Такие мероприятия, согласно теории криминологии, называются

нравственно-духовными и направлены на согласование их деятельности с интересами безопасности дорожного движения.

Учитывая отсутствие у водителей ярко выраженных общественно опасных свойств личности преступника, профилактическое внимание должно быть сосредоточено на первых двух уровнях индивидуальной профилактики. Имеется в виду работа с лицами, находящимися на начальном этапе криминализации личности, а также с лицами, совершившими или совершающими дорожно-транспортные преступления.

К ранней индивидуальной профилактике относятся мероприятия по формированию правовой культуры у наиболее криминогенных и виктимогенных участников дорожного движения.

Ко второму виду индивидуальной профилактики относятся мероприятия, связанные с обучением водителей.

Во втором параграфе *«Меры по совершенствованию общей и специально-криминологической профилактики дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города»* автор отмечает, что общие предупредительные мероприятия, направленные на оздоровление социально-экономической обстановки в дорожно-транспортной сфере, могут стать причиной прироста дорожно-транспортной преступности, поскольку механизм влияния на безопасность дорожного движения с позиций общего предупреждения является сложным.

Для оптимизации социальной активности в пределах крупных городов в целях предупреждения дорожно-транспортной преступности автор предлагает дифференцировать транспортные потоки на однозначные и равнозначные. Равнозначные по характеру социальной активности потоки людей представляют собой движение горожан в транспортных потоках от мест проживания к месту работы и обратно в будние дни, а также движение к местам отдыха и на дачи (садоводства) в выходные дни.

Разнозначная социальная активность выражена во взаимодействии транспортных потоков, векторы которых не одинаковы, например, когда одни

горожане движутся с работы, а другие к местам развлечений. Чаще это происходит в момент смены городского ритма социальной активности.

Для управления равнозначными потоками предлагается:

- 1) разделить утренние и вечерние часы начала работы организаций на три алгоритма с часовым или полуторачасовым сдвигом относительно друг друга;
- 2) придать мобильность постам ГИБДД в их системе единой дислокации, чтобы они находились в местах, где низок уровень ОА (в течение суток эти участки в городе меняются), а потому высоки скорости и вероятность совершения дорожно-транспортных преступлений.

Упорядочивать разнозначные транспортные потоки автор предлагает путем регулирования начала или приостановления работы основных развлекательных заведений, привлекающих горожан, в пятницу. В интересах безопасности дорожного движения, начало вечерних киносеансов и открытие различных развлекательных заведений в пятницу не должно совпадать с оттоком людей с работы.

К специальной криминологической профилактике дорожно-транспортной преступности следует также отнести мероприятия, воздействующие на КЖС по следующим направлениям:

- 1) ужесточение государственного контроля и требований к содержанию «крэш-тестов» на этапе выпуска того или иного транспортного средства в эксплуатацию;
- 2) установка искусственных бордюров, разделяющих встречные транспортные потоки, что позволит избегать лобовых столкновений;
- 3) отдавать приоритет созданию многоуровневых дорожных развязок вместо перекрестков, что позволит избегать боковых столкновений;
- 4) установка ударопоглощающих бордюров, исключающих столкновение автомобилей со столбами и выход пешеходов на проезжую часть;
- 5) ориентация на регулирование дорожного движения минимальным количеством правил, как если бы за рулем находились только дети;
- 6) отдавать приоритет в установке видеокамер местам повышенной дорожно-транспортной преступности;
- 7) регулярная проверка деятельности дорожной службы работниками прокуратуры;
- 8) введение системы

благоприятного проезда без остановок на светофорах при соблюдении рекомендуемой скорости движения; 9) ужесточение контроля за бродячими животными в районе дорог.

Диссертант предлагает также изменить систему отчетности в ГИБДД, улучшить социальное положение ее сотрудников, информировать население о деятельности сотрудников ГИБДД, проявлениях ими самоотверженности и героизма.

Кроме того, по мнению диссертанта, большую эффективность в организации мер специальной криминологической профилактики будут иметь, организуемые органами прокуратуры координационные совещания руководителей правоохранительных органов в пределах крупных городов по вопросам состояния и предупреждения дорожно-транспортной преступности. Исследования дорожно-транспортной преступности в пределах отдельных крупных городов или других муниципальных образований должны организовываться органами прокуратуры, а проводиться могут организациями и учреждениями в рамках договора об оказании услуг для государственных или муниципальных нужд.

В третьем параграфе третьей главы диссертации – **«Направления совершенствования индивидуального предупреждения дорожно-транспортной преступности в крупном городе»** – рассмотрены меры, которыми следует дополнить существующую систему индивидуальной профилактики. Предлагается уделить значительное внимание формированию реакций водителя, адекватных ритму дорожно-транспортной сферы, и обеспечению соответствия культурного образа автомашины значению источника повышенной опасности.

Для этого целесообразно разработать программно-аппаратный комплекс, имитирующий дорожное движение в предаварийных и аварийных ситуациях (интегрированные программные модули, позволяющие решать такие задачи как отдельно, так и в комплексе с другими заданиями). Этот комплекс должен позволять в точности имитировать управление транспортом, чтобы правильно

формировались необходимые двигательные реакции, а также использовать типовые дорожно-транспортные ситуации с включением ведущих и второстепенных факторов, которые обучающийся своевременно должен воспринять, расставить приоритеты и выбрать целесообразный вариант поведения в условиях дефицита времени, ориентируясь на технические характеристики своего автомобиля. Успешное прохождение определенного набора ситуаций из этой программы должно быть условием для получения прав на управление транспортным средством.

Для обеспечения соответствия культурного образа автомашины его реальной повышенной опасности в образной сфере сознания водителей и иных участников дорожного движения необходимо сформировать прямые связи между нарушением правил безопасности дорожного движения и общественно опасными последствиями. Сами схемы такого воздействия следует почерпнуть из области теории и практики работы с общественным сознанием: это PR-технологии. Целесообразно изменить приоритеты: вместо традиционного метода – чтения дорожно-транспортным преступникам и правонарушителям лекций, использовать методы воздействия на сознание участников дорожного движения через зрительные образы посредством СМИ.

Вытеснять противоправное поведение с помощью СМИ можно не только актуализацией в сознании людей негативных последствий их правонарушающего поведения путем демонстрации гибели и страданий других людей, но и формированием негативного образа правонарушителя. На сегодняшний день, особенно в молодежной среде, водитель-правонарушитель это «мачо, джигит или ковбой», не вызывающий однозначно отрицательных оценок. Поэтому предлагается представлять людей, нарушающих правила дорожного движения, через СМИ в качестве глупых, попадающих в нелепые ситуации. Такой образ должен носить ироничный характер.

В заключении сформулированы общие выводы проведенного исследования.

**Основные положения диссертации отражены
в следующих работах автора:**

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации:

1. Кравцов, А.Ю. Информационная политика и предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых по небрежности / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов // Российский следователь. – 2008. – № 24. – С. 19–21. – 0,47 п.л. (вклад автора 0,35 п.л.).

2. Кравцов, А.Ю. Влияние социальных ролей на формирование личности легкомысленного дорожно-транспортного преступника / А.Ю. Кравцов // Сибирский юридический вестник. – 2014. – № 2. – С. 58–63. – 0,58 п.л.

3. Кравцов, А.Ю. Мотивация поведения водителей в процессе детерминации дорожно-транспортного преступления / А.Ю. Кравцов // Вестник ИрГТУ. – 2014. – № 6(89). – С. 262–266. – 0,59 п.л.

Монографии, научно-практические и учебные пособия:

4. Кравцов, А.Ю. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, А.И. Сирохин, Р.В. Скоморохов, В.Н. Шиханов; под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.В. Лунеева. – СПб.: Издательство «Юридический центр-Пресс», 2011. – 474 с. – 30,0 п.л. (вклад автора 9,2 п.л.).

5. Кравцов, А.Ю. Особенности предупреждения дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города / А.Ю. Кравцов – Иркутск: ИЮИ(ф)АГП РФ, 2011. – 204 с. – 10,93 п.л.

Научные статьи и иные научные работы:

6. Кравцов, А.Ю. К вопросу о криминологическом исследовании личности неосторожного преступника // Деятельность правоохранительных органов и федеральной противопожарной службы в современных условиях: проблемы и перспективы развития. Материалы международной научно-практической

конференции. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2008. – С. 10-103. – 0,2 п.л.

7. Кравцов, А.Ю. К вопросу о системе подготовки водителей / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов // Актуальные проблемы права и правоприменения. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Кемерово: Омская академия МВД России (Кемеровский филиал), 2008. – С. 113-115. – 0,3 п.л. (вклад автора 0,2 п.л.).

8. Кравцов, А.Ю. Теория символического интеракционизма и предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых по небрежности / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы реализации и пути совершенствования. Материалы Международной научно-практической конференции. - Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2008. – С. 113-118. – 0,46 п.л. (вклад автора – 0,3 п.л.).

9. Кравцов, А.Ю. К вопросу о механизме влияния на безопасность дорожного движения с позиций общего предупреждения преступности // Деятельность правоохранительных органов и государственной противопожарной службы в современных условиях: проблемы и перспективы развития. Материалы международной научно-практической конференции. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2009. – С. 115-118. – 0,3 п.л.

10. Кравцов, А.Ю. К вопросу о специальном предупреждении дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города // Проблемы совершенствования прокурорского надзора: сборник статей (выпуск 6). – Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2009. – С. 284-294. – 0,6 п.л.

11. Кравцов, А.Ю. Конкретная жизненная ситуация как фактор дорожно-транспортного преступления // Глагол правосудия: сборник статей. – Иркутск: Восточно-Сибирский филиал ГОУ ВПО «Российская академия правосудия». – 2010. – С. 22-26. – 0,6 п.л.

12. Кравцов, А.Ю. Система предупреждения дорожно-транспортной преступности в крупном городе // Проблемы совершенствования прокурорского надзора: сборник статей (выпуск 7). – Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2010. – С. 286-296. – 0,52 п.л.

13. Кравцов, А.Ю. Особенности взаимодействия дорожно-транспортной преступности и дорожно-транспортной аварийности в крупном городе // Проблемы совершенствования прокурорского надзора: сборник статей. – Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2012. – Вып. 9. – С. 53-65. – 0,6 п.л.

Общий объем публикаций составляет 24,97 п.л.

Подписано в печать

Усл. печ. л. 1,5

Уч. – изд.л. 1,5

Тираж 200 экз.

Наряд № 37

УОП РИЛ Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации

117638, Москва, ул. Азовская, д. 2, к. 1