

открывает путь к тому, что ряд экспертов уже называют «Интернетом 3.0» - реструктуризации Всемирной сети в целях придания ей демократического характера, о котором мечтали создатели Интернета 1.0. Однако централизация все равно нужна, и весь вопрос заключается в определении ее оптимальной доли, ведь социальные гиганты, такие как Facebook, не просто собирают и контролируют данные пользователей, но также значительно оптимизируют эффективность рекламы, определяют приоритетность и настройку контента, что позволяет людям намного проще найти информацию по своим запросам.

Несмотря на очевидные преимущества, бессерверные сети наследуют известные технические проблемы блокчейна: это и недостаточно высокая скорость транзакций, и сложность масштабирования, и нетривиальность написания кода соцсети поверх блокчейна.

Кроме того, есть и чисто концептуальные проблемы. Всем понятно, что цензура и уязвимость личных данных — это большие проблемы, которые требуют безотлагательного решения, но возникает опасение допущения бесконтрольности, которая зачастую ассоциируется с криминальными аспектами. Впрочем, вопрос о том, провоцирует ли свободная от внешнего контроля медийная форма наполнение ее криминальным содержанием, предмет скорее философского исследования; в то же время исторический опыт подсказывает, что преступления не порождаются новыми способами сотрудничества между людьми, а имеют более глубокие причины, появившиеся, к тому же, задолго до внедрения инноваций.

Распространенные в соцсетях нового типа системы голосования пользователей с помощью токенов криптовалюты оставляют надежду на то, что в конце концов будет выработан механизм контроля за контентом со стороны самого виртуального социума, что парадигма консенсуса, так удачно реализованная в архитектуре блокчейна,

проявит себя и на уровне социальных сетей как компромисс между свободой медиа и необходимостью удерживать самовыражение в приемлемых для данного сообщества рамках.

Список литературы

- 1.«Белая книга» платформы Steem <https://steem.com/wp-content/uploads/2018/10/steem-whitepaper.pdf> (Дата обращения 10.09.2019г.)
- 2.Блокчейн может решить серьезные проблемы соцсетей. <https://bitnovosti.com/2018/04/04/blokchain-will-solve-social-networks-problems/> (Дата обращения 10.09.2019г.)
- 3.Богдан Д., Лавинская А. Steem и борьба за власть пользователя // <http://coinfox.ru/novosti/obzory/5779-steem-and-users-guest-for-power-2/> 2016. (Дата обращения 10.09.2019г.)
- 4.Винья П., Кейси М. Машина правды. Блокчейн и будущее человечества. Пер.с англ. М.Сухотиной. - М.: «Манн, Иванов и Фербер», 2018 – 149 с.
- 5.А.Генкин, А.Михеев Блокчейн: Как это работает и что ждет нас завтра. – М.: ООО «Альпина Паблишер», 2018 – 592с.
- 6.Иванов А.Ю., Башкатов М.Л., Галкова Е.В., Тюляев Е.С., Пивненко А.С. Блокчейн на пике хайпа. Правовые риски и возможности. – М.:Изд-во Высшей школы экономики, 2019 – 240с.
- 7.Криптовалюта Steem растет рекордными темпами // <https://steemit.com/news/@xelon/kriptovalyuta-steem-rastet-rekordnymi-tempami> //2016.-14 июля (Дата обращения 10.09.2019г.).
- 8.Первая в России социальная блог-платформа на базе блокчейн <https://vk.com/goloschain>
- 9.Т. Janowicz, R.Gagne, L.Stephens, R.Kaplan. Steemit 101: Discover How to Make Money and Have Fun on the Social Media Site that Pays YOU to Post and Vote on Content - Kindle Edition, 2016. – 81 p.

АВАРИЙНОСТЬ ВЕЛОТРАНСПОРТА НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РФ

Климова Екатерина Владимировна

Канд.техн.наук, доцент кафедры

«Техника и технология наземного транспорта» ФГБОУ ВПО АГТУ,

г. Астрахань

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрена ситуация с аварийностью велотранспорта на автомобильных дорогах РФ. Проведен анализ данных за последние три года, а также за первое полугодие текущего года. Описаны основные проблемы, ведущие к росту числа ДТП с велосипедистами. Обозначены направления для решения данного вопроса.

ABSTRACT

The article considers the situation with the accident rate of bicycle transport on the roads of the Russian Federation. The analysis of data for the last three years, as well as for the first half of this year. The main problems leading to an increase in the number of accidents with cyclists are described. Directions for solving this issue are indicated.

Ключевые слова: аварийность, ДТП, велосипед, дорожное движение, автомобиль, детский травматизм, автомобильные дороги.

Keywords: accident rate, traffic accident, bicycle, traffic, car, child injuries, highways.

Велосипед – это экологически чистое, экономичное, компактное средство передвижения, способствующее ведению здорового образа жизни. Передвижение на нем спасает владельца от автомобильных заторов, расширяет перечень траекторий движения, избавляет от проблем с парковочными местами. Как следствие, наблюдается ежегодный прирост числа данного вида транспорта во всех странах мира [3].

Вместе с тем велосипедист является наиболее уязвимым участником дорожного движения ввиду легкой конструкции велосипеда и отсутствия защитных барьеров. Следовательно, с ростом числа

велотранспорта растет и число ДТП с его участием. При учете особенностей конструкции и часто отсутствия защитной экипировки становится очевидно, что увеличивается и численность пострадавших. К тому же доля происшествий с летальным исходом с участием велотранспорта выше, чем в автомобильных авариях.

Рассмотрим ситуацию с аварийностью велотранспорта на автомобильных дорогах РФ за последние три года [4]. Так, в период с 2016 по 2018гг. наблюдается устойчивое снижение общего числа ДТП (рис. 1).



Рисунок 1. Сведения по количеству ДТП в период с 2016 по 2018гг. в РФ



Рисунок 2. Доля аварий с участием велотранспорта от общего числа ДТП в период с 2016 по 2018гг. в РФ

Это результат активной деятельности по приведению автомобильного комплекса в нормативное состояние. Модернизацию обеспечивает федеральная программа «Безопасные и качественные автомобильные дороги», рассчитанная до 2025г. [1].

Вместе с тем наблюдается рост числа ДТП с участием велотранспорта (рис.2). Известно, что в

Правилах дорожного движения есть ограничение по использованию велотранспорта на автомобильных дорогах для лиц, не достигших 14 лет [2]. Однако данный запрет соблюдают не все. В результате мы видим неутешительные цифры (рис.3).

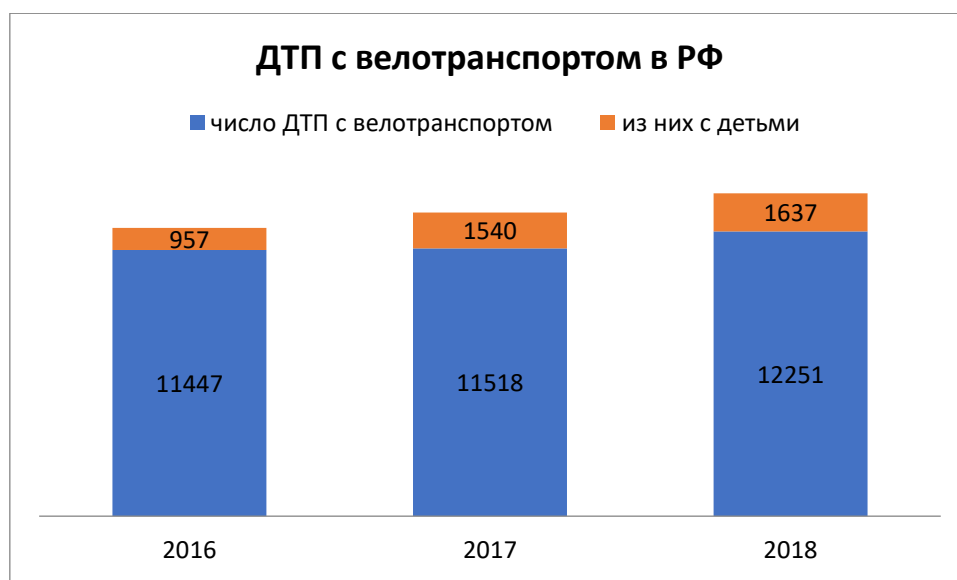


Рисунок 3. Общее число ДТП с велотранспортом и доля ДТП с детьми-велосипедистами в РФ в период с 2016 по 2018гг.

На фоне устойчивого снижения общего числа ДТП количество аварий с велотранспортом растет из года в год. Вместе с тем растет и количество ДТП с участием детей – велосипедистов[4]. Тенденция роста распространяется и на первое полугодие текущего года (рис.4).

Так, за первое полугодие 2019г. всего произошло 85278 ДТП, что на 2,2% меньше, чем в

аналогичный период 2018 г. [4]. На 6% снизилось и число ДТП с летальным исходом. Вместе с тем, число аварий с велотранспортом в первом полугодии 2019 возросло на 7%. Доля аварий с участием детей-велосипедистов в 2019 г. увеличилась на 10% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.

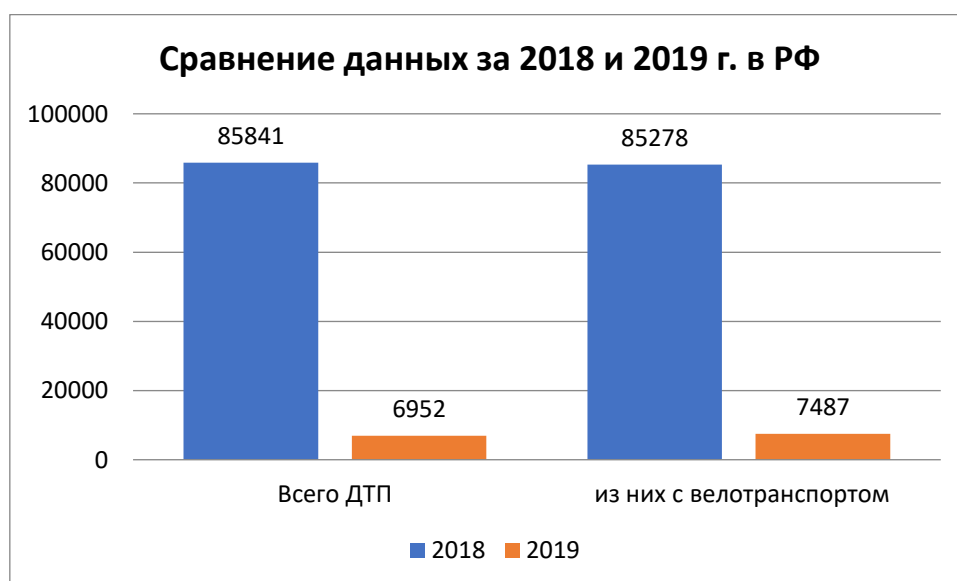


Рисунок 4. Сравнение данных по общему числу ДТП и количеству происшествий с участием велотранспорта в период первого полугодия 2019г и аналогичного периода 2018г. в РФ

Данные статистики [3,4] в период с 2016г. по первое полугодие 2019 г. свидетельствуют об уверенном росте числа ДТП с участием велотранспорта, а также об увеличении числа аварий с участием детей-велосипедистов. Данный рост происходит на фоне уверенного ежегодного снижения общего числа происшествий.

Причины данного опасного тренда заключаются в особенностях «облегченного» относительно автомобиля подхода со стороны

законодательства нашей страны к оценке участия велотранспорта в дорожном движении. В то же время велосипедист все чаще становится виновником ДТП и обязан нести полную ответственность, являясь полноправным участником дорожного движения.

Однако практика показывает обратное. В большинстве случаев за произошедшую аварию ответственность несет водитель автомобиля. Велосипедисты, являясь полноценными

участниками движения, и управляющими транспортом, способным развивать скорость до 35 км/ч, не обязаны сдавать экзамен на получение права управления данным транспортным средством. Знание ПДД у указанной категории лиц не контролируется. Не соблюдается и запрет нахождения детей-велосипедистов до 14 лет на автомобильной дороге.

Кроме того, на сегодняшний день отсутствует контроль состояния здоровья, а также нет регулярных проверок, направленных на выявление различных типов опьянения велосипедистов. Отсутствует регистрация велотранспорта, номерные знаки.

Вместе с тем присутствие велотранспорта на дороге является дополнительным стрессовым фактором для автомобилиста. Велосипедист часто не предсказуем, так как чувствует свою безнаказанность. Он маневрирует на дороге то по правилам для автотранспорта, то по правилам для пешеходов, что может ввести водителей в заблуждение.

Кроме того, автомобилисту порой сложно вовремя заметить велосипед на дороге. Он может «прятаться» в слепых зонах зеркал, он может быть не оснащен фарами или светоотражателями в темное время суток. Он может неожиданно свернуть с тротуара на проезжую часть или решить пересечь ее, не спускаясь с велосипеда. Учитывая, что тормозной путь велосипеда при скорости 20 км/ч составляет 3-4 м, риск попадания в ДТП при несоблюдении ПДД или неосторожности водителя автомобиля достаточно высок.

Еще одна частая причина происшествий с велотранспортом – открытие двери автомобиля. Убедившись, что не создает помех другому автотранспорту и, не увидев велосипед, водитель открывает дверь и сбивает внезапно подъехавшего велосипедиста. В результате последний может получить серьезные травмы и даже попасть под колеса другого автомобиля.

К вышеописанным проблемам добавляется отсутствие велодорожек на проезжей части, затрудненная адаптация на дорогах ввиду сезонности велотранспорта, использование электронных устройств, отвлекающих велосипедистов (наушники, телефоны), отсутствие средств защиты (шлем, налокотники, наколенники) и неопытность, что в результате приводит к росту числа происшествий с участием велотранспорта. Важно учитывать, что данные статистики по числу ДТП не отражают реального положения, так как не

включают в себя значимую долю незарегистрированных происшествий.

Для снижения количества аварий целесообразно принятие следующих мер:

1. Обустройство велодорожек, обозначенных специальными дорожными знаками и разметкой, на тротуарах и проезжих частях [5].

2. Оснащение всех велосипедов фонарями и светоотражательными элементами.

3. Введение регистрационного учета велосипедов.

4. Введение норматива по сдаче экзамена по ПДД.

5. Ужесточение законодательства в части несения ответственности за ДТП, увеличение штрафов для велосипедистов.

6. Регулярное проведение профилактических мероприятий в школах.

7. Запрет на использование телефонов во время движения.

8. Усиление контроля над трезвостью велосипедистов.

Таким образом, только системный подход, включающий в себя все перечисленные меры, подкрепленный финансовыми обязательствами и рассчитанный на длительный период, позволит ежегодно снижать количество ДТП с участием велосипедистов, а также тяжесть их последствий.

Список литературы:

1. Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт Министерства транспорта Российской Федерации. – 2019. – Режим доступа: <http://bkdrf.ru>

2. Правила дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт. – 2019. – Режим доступа: <http://pdd24.com>

3. Сведения о ДТП с участием велотранспорта [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт журнала «За рулем». – 2018. – Режим доступа: <http://zr.ru>

4. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт Госавтоинспекции МВД России. – 2015. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

5. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864