

УДК 656.13

Малиновский Михаил Павлович, канд. техн. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, ntbmadi@gmail.com

СКРЫТЫЕ УГРОЗЫ КЛАССОВОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. Противостояние регулирующих организаций и автомобилистов в России в последние годы является ярким примером классовой борьбы. Если государство не изменит методов её ведения, она может поднять волну массового возмущения и обернуться серьёзной социальной проблемой. В статье данный вопрос рассматривается на примере организации парковок в Москве. Даны практические рекомендации по смягчению сложившейся ситуации.

Ключевые слова: организация дорожного движения, парковка, выделенные полосы, городская мобильность.

Malinovsky Mikhail P., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, ntbmadi@gmail.com

HIDDEN THREATS OF THE CLASS APPROACH TO ORGANIZATION OF ROAD TRAFFIC

Abstract. Confrontation of the authorities and motorists in Russia in recent years is a shining example of the class struggle. If the government does not change its methods, it can raise a wave of mass resentment and result in serious social problem. The article examines this question on example of parking organization in Moscow. Practical recommendations to mitigate the situation are given.

Key words: road traffic management, parking, lanes for route vehicles, urban mobility.

Введение

Любое общество – это система отношений между всеми его членами. При изучении общества выделяются группы людей со схожими материальными потребностями и интересами – **классы**. Классовая дифференциация существенным образом влияет на положение членов общества в сферах производства, распределения, обмена и потребления, а также в политических структурах.

В советское время классовый подход применялся преимущественно для противопоставления социализма западному капитализму, а при решении внутренних экономических, социальных, политических проблем с середины XX века о нём постепенно забыли [1]. В постсоветское время экономисты, социологи, политологи и политики «стесняются» даже употреблять понятия классов и классовой борьбы или сводят классовый подход исключительно к сферам политики и идеологии. Между тем классы формируются не в политике, а в экономике **через отношения собственности на факторы общественного производства**. Потребности и интересы классов основаны, прежде всего, на производстве, распределении и потреблении материальных и духовных благ. Недвижимость и личный автомобиль – наиболее распространённые и доступные для частных лиц факторы производства. Теперь к ним можно добавить и парковочные места.

1. Классовые противоречия в обществе

Класс автомобилистов подвергается воздействию со стороны регулирующих организаций и пешеходов. Классовая борьба не обязательно обусловлена антагонистическими противоречиями. Её причиной также являются различные социально-экономические интересы классов и групп неантагонистической направленности.

Социальная борьба – это естественное состояние человеческой цивилизации, без которой невозможно её развитие. Люди не живут и не действуют изолированно друг от друга: они всегда объединяются по экономическим интересам в большие или малые группы. В обществе, в котором существуют классы и социальные группы, все отношения без исключения имеют классовое содержание.

Общество без межклассовых противоречий начнёт деградировать. Однако постоянное присутствие общественного **разделения труда**,

обусловленное природными, технологическими и социальными особенностями производства материальных и духовных благ, способствует сохранению социальной дифференциации в человеческом обществе [2].

Насколько многочисленным является класс автомобилистов? Население Российской Федерации составляет более 146 млн человек, из них каждый год примерно 1,00...1,25% (в Москве чуть меньше) впервые получают водительские удостоверения. Удельный автопарк, то есть отношение количества зарегистрированных автотранспортных средств на душу населения, приближается в настоящее время к 40%.

2. Методы классовой борьбы

Разумная часть общества стремится избавляться от антагонистической социально-классовой дифференциации и избегать жестоких форм разрешения социальных конфликтов, то есть стачек, забастовок, голодовок, революций, гражданских войн и т.п. Однако переход к мирным формам разрешения возникающих противоречий не говорит об исчезновении самих противоречий [3].

Под классовой борьбой сегодня следует понимать действия органов власти, идеологических и информационных структур, а также руководителей разного уровня по упрочнению положения своих классов и социальных групп во всех сферах общественной жизни. Внутри государства постоянно идёт борьба за наиболее полное удовлетворение материальных и духовных потребностей и, соответственно, за реализацию интересов классов, социальных групп и индивидов. Теоретики, государственные и политические деятели всегда стремятся в максимально возможной степени защитить интересы своего класса.

Классовая борьба пешеходов с автомобилистами раньше носила больше подпольный, незаконный характер (проколоть шины, поцарапать кузов, снять щётки). Теперь власти предоставили пешеходам легальные

способы. Например, ГИБДД открыло на своём официальном сайте сервис, позволяющий сообщать о нарушении ПДД. Запущено аналогичное приложение «Spot app» для мобильных гаджетов. Тем самым ГИБДД перекладывает свои обязанности на граждан.

После того, как объявили об ужесточении штрафов за нарушение правил проезда переходов, пешеходы потеряли всякий страх и теперь переходят проезжую часть где угодно и как угодно (хотя должны это делать в соответствии с ПДД). Впрочем, их тоже можно понять, когда в непогоду приходится ждать разрешающего сигнала в течение 3 минут!

3. Повышение городской мобильности

Современные модели городской мобильности [4] предполагают снижение удельного автопарка путём увеличения издержек на содержание автотранспорта, и в первую очередь – за счёт **оплаты парковки**. Также в международной практике применяется **платный въезд в центр города** – с целью уменьшения транспортного потока и улучшения экологической ситуации [5]. Однако недопустимо трансформировать решение проблем мобильности и экологии в классовое притеснение.

В Москве под **маской** удобства парковки производится ежегодное повышение тарифов на неё и/или расширение платной зоны парковочного пространства (1 июня 2013 г., 1 июня, 1 августа и 25 декабря 2014 г., 10 августа 2015 г., 2 и 26 декабря 2016 г.). При этом городские управы ссылаются на результаты опросов населения, которые на самом деле не проводят, по крайней мере, среди автомобилистов. Извращается сама идея «город для горожан»: по-видимому, частные автовладельцы к категории горожан не относятся.

Под **маской** борьбы за безопасность движения принимаются или рассматриваются сомнительные решения:

1. Фотовидеофиксация не включенных фар в автоматическом режиме.

2. Взимание штрафа за отсутствие знаков «Шипы» и «Начинающий водитель» (постановление Правительства РФ №333 от 24.03.2017). Знак «Шипы» давно потерял свою актуальность, особенно с учётом применения систем активной безопасности [6–10] и современных шинных технологий.

3. Удлинение фаз светофорного регулирования (средняя длительность поездки на конкретном маршруте при свободном движении за последние годы увеличилась на 20...30%) [11–12].

4. Снижение максимальной разрешённой скорости в населённых пунктах до 40...50 км/ч.

Исследования, оправдывающие снижение разрешённой скорости, проводятся в отрыве от теории движения автомобиля, которая доказывает, что современные двигатели и трансмиссии не рассчитаны на работу на более низких средних скоростях. Подобное решение приведёт либо к повышенному расходу топлива, либо к постоянной детонации, но в любом случае – к ухудшению экологии. Да и необходимости такой нет – в России полосы движения шире, чем в Европе. Параллельно обосновывается уменьшение размеров дорожных знаков, хотя снижение скорости никак не поможет человеку с плохим зрением в их различении.

Раньше независимые исследования проводились, но их никто во внимание не принимал. Теперь к таким научным изысканиям стали прислушиваться, так как их результаты оказались выгодными. Возникают большие сомнения в адекватности таких исследований. Чтобы водители не искали долго свободное парковочное место, предлагается поднять цены до такого уровня, чтобы они вообще перестали его искать. Но если «больше половины водителей не считают сегодняшние затраты на платные парковки ощутимыми по сравнению с общими затратами на содержание автомобиля», тогда разумнее ввести дифференцированный тариф в соответствии со **стоимостью автомобиля**, потому что для многих водителей парковка в центре Москвы стала теперь непозволительной

роскошью. Кстати, это станет дополнительным стимулом к приобретению отечественных автомобилей.

Налицо **рыночные отношения**: чем выше спрос на парковочное место, тем выше можно устанавливать цену! Правда, предложение (количество мест) при этом не увеличивается. С 1 ноября 2012 года, когда был запущен пилотный проект на улицах Петровка и Каретный ряд, по февраль 2017 г. доход от платной парковки составил почти 10,4 млрд рублей. Осенью 2014 г. Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) огласил результаты опроса, согласно которым среди автовладельцев на введение платного въезда в отдельные районы Москвы согласны примерно 47% респондентов. Ясно, что москвичи готовы платить за парковку и даже за въезд в центр, но при условии, что вырученные средства будут направлены на модернизацию общественного транспорта и качественный ремонт дорог, а не на перераспределение дефицитной проезжей части под тротуары, пешеходные зоны и велосипедные дорожки. Научные исследования доказывают, что необходимо организовывать обособленную сеть для движения велосипедистов [13]. Вместо этого производится точечный ремонт дорожного полотна, при этом иногда один деформационный шов ремонтируют несколько месяцев. Иными словами, водители сами же оплачивают себе пробки!

Нет никаких сомнений, что латентная цель всех перечисленных выше решений, исследований и проектов – поставить водителей в такие условия, чтобы большинство автолюбителей самостоятельно отказались от управления личным автомобилем в городе. К 1 августа 2014 года были озвучены первые «положительные» результаты от внедрения платной парковки, и среди них – сокращение количества личного транспорта, въезжающего в пределы Садового кольца на 25%. Этого и добивались городские власти: центр Москвы – для избранных. Налицо признаки **классовой предвзятости**.

Положительный эффект от **непопулярных** мер, принятых за последние годы, безусловно имеется. Раньше в любой рабочий день основные городские «артерии» стояли в 9...10-балльных пробках. Сейчас такое случается значительно реже, даже в сложных погодных условиях. «Лишних» машин в центре Москвы, действительно, стало меньше [14; 15]. Власти Москвы сообщают, что средняя скорость движения в пределах зоны платной парковки увеличилась на 8...14%. Однако непопулярные меры неспособны до конца решить проблемы городской мобильности [16].

Городской транспорт, на который планируется всех пересадить, по ряду причин не может полноценно заменить автомобиль, например, при перевозке тяжестей «от двери до двери» (на дачу, из супермаркета, со строительного рынка). Личный автомобиль также создает ощущение защищенности от асоциальных слоёв населения. Кроме того, городской транспорт – один из основных распространителей респираторных заболеваний. Данный аспект ещё более актуален для каршеринга (англ. car-sharing), так как никто не дезинфицирует салон после каждой поездки.

Во избежание излишней **социальной напряжённости** нельзя лишать средний класс возможности содержать личный автомобиль. Справедливым решением представляется ограничение на владение вторым и более транспортным средством на семью и ужесточение требований к профессиональной пригодности водителей.

Совсем искоренять класс автомобилистов нельзя, так как государственному бюджету будет нанесён серьёзный удар. Поэтому следует найти здоровый баланс между ужесточением условий и необходимым доходом от соответствующего класса.

4. О проблемах организации парковки

Организация парковочного пространства стала мощнейшим оружием в классовой борьбе с автомобилистами.

1. Специально для сбора дополнительных средств из ПДД убрали пункты, разрешающие остановку на тротуаре, если АТС не мешает проходу пешеходов, и остановку для высадки и посадки пассажиров на полосе для маршрутных транспортных средств (табл. 1).

Таблица 1

ПДД 1987 г.	ПДД 2015 г.
13.5. ... стоянка на краю тротуара, прилегающего непосредственно к проезжей части (с полным или частичным заездом на него), разрешается только легковым автомобилям и мотоциклам при условии, что это не создаст помех движению пешеходов.	12.2. Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам в местах , обозначенных знаком 6.4 «Место стоянки» с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6-8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».
18.2. ... водители при повороте направо должны перестраиваться на полосу, обозначенную знаком 5.9 и расположенную у правого края проезжей части, если она не отделена от остальной проезжей части сплошной линией разметки. Разрешается также заезжать на нее при выезде на дорогу с правым поворотом и для посадки и высадки пассажиров.	18.2. Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при поворотах транспортные средства должны перестраиваться на нее. Разрешается также в таких местах заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.

2. Созданы Московская административная дорожная инспекция (постановление Правительства Москвы от 14 октября 2013 г. № 679-ПП) и ГКУ «Администратор Московского парковочного пространства» (АМПП) для контроля за соблюдением правил остановки и стоянки в Москве, в том числе выписывания штрафов за нарушение правил оплаты парковки. Передача полномочий МВД РФ по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных частью 5 статьи 12.16 КоАП и совершенных на территории города Москвы, сторонним организациям – **беспрецедентное в истории ГАИ решение!**

3. Бесплатная парковка предусмотрена для многодетных семей и инвалидов на территории платной зоны. При этом отсутствует база данных для проверки на многодетность. А забота об инвалидах вылилась в настоящую профанацию. Мест для инвалидов в Москве едва ли не больше, чем инвалидов-водителей, хотя специальные транспортные

средства для них перестали производить с развалом СССР. Огромное количество мест могло бы приносить доход, но не приносит. Зато «дыра» в законе побуждает граждан необоснованно устанавливать знак «Инвалид», на который ориентируются инспекторы, принимая решение об эвакуации транспортного средства.

4. Вместо того чтобы поставить на место зарвавшиеся службы эвакуации, принимаются нелепые поправки к КоАП и ПДД, запрещающие оставлять ребёнка одного в автомобиле. Этот вопрос никого не волновал, пока он не стал мешать отъёму денежных средств у народа. Видимо, и действует этот закон только в отношении нарушителей правил парковки.

5. Знак «Остановка запрещена» устанавливается везде, где необходимо запретить парковку, в том числе там, где необходимо и объективно возможно производить остановку для высадки/посадки пассажиров, например, на узких двухрядных улочках с низкой загруженностью в жилых районах или у станций метро. Проблема в том, что нет отдельного знака «Парковка запрещена», а знак «Стоянка запрещена» не способствует эвакуации и назначению штрафов. Хотя фотофиксация парконами с 15-минутным интервалом легко доказывает, что транспортное средство осуществляет именно стоянку, а не остановку.

6. Исчезновение большинства паркоматов всего через год после их установки вынуждает покупать более дорогие современные смартфоны, чтобы оплачивать парковку через приложение. А это классифицируется как навязывание услуги и является нарушением пункта 2 статьи 16 Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей».

5. Резидентные разрешения

Если для столичного департамента транспорта «в приоритете интересы местных жителей» [17], то возникают два вопроса:

1. Почему резидентное разрешение не выдают ближайшим родственникам автовладельца? Для города это было бы экономически

выгодно: один автомобиль, а плата взимается двойная, причём круглосуточно! В настоящее время получается, что мигрант, являющийся собственником автомобиля и снявший квартиру, имеет право получить резидентное место, а москвичка во дворе дома, где прописана, если автомобиль принадлежит мужу, – нет!

2. Зачем вводить парковочные места для резидентов? Подобное решение лишает естественной ротации на парковочных местах: днём паркуются приехавшие на работу или по делам, ночью – резиденты.

6. Остановка на полосе для маршрутных транспортных средств

Положительный эффект от полос для маршрутных средств (МТС) безусловно имеется [18], но есть некоторые проблемы с их внедрением.

1. Вместо знака 3.28 «Стоянka запрещена» с карманом для остановки и прерывистой разметкой 1.11, через которую разрешён выезд на полосу МТС, везде устанавливается знак 3.27 «Остановка запрещена», что препятствует пересадке пассажиров на метро (рис. 5.1).

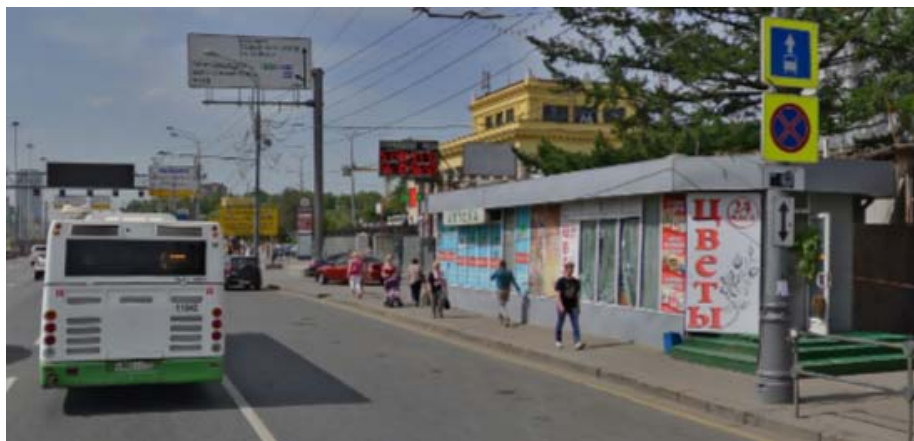


Рис. 5.1

2. Парковка, обозначенная знаком 6.4 «Парковка», расположена за полосой для МТС, отделённой сплошной линией разметки 1.1 без добавочной прерывистой 1.11. Движение по полосе для МТС карается штрафом, но иначе припарковаться невозможно (рис. 5.2).

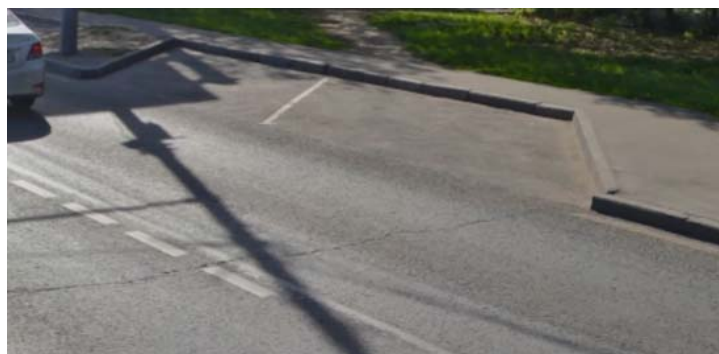


Рис. 5.2

3. На полосе МТС организуется секция для поворота направо. В результате МТС встают во второй ряд, чтобы не блокировать секцию, когда она включается, и чтобы те, кто ожидают секцию, не блокировали их при сигнале светофора, разрешающем ехать прямо (рис. 5.3).



Рис. 5.3

7. Понятие «тротуар»

В последние несколько лет производится активная эвакуация АТС с тротуаров [19; 20]. Границы тротуаров определены только сводом правил **«СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»**, введённым в действие с 20 мая 2011 г. взамен СНиП 2.07.01-89. Согласно СП 42.13330.2011, расчётная ширина пешеходной части тротуара не превышает:

- 3,0...4,5 м – на магистральных улицах общегородского значения;
- 2,25...3,0 м – на магистральных улицах районного значения;
- 1,5 м – на улицах и дорогах местного значения;
- 0,75...1,0 м – на проездах.

Таким образом, широкая площадка, граничащая с проезжей частью на разном уровне, тем более оборудованная пандусом или заездом с другой стороны, не может **целиком** считаться тротуаром. К сожалению, СП носит рекомендательный характер, и инспекторы ГИБДД не ориентируются на него или вообще о нём не знают. Так, законодательный и правовой вакуум порождает **произвол инспекторов ДПС**, связанный с туманным определением понятия «тротуар». Часто с таких площадок инспекторы эвакуируют 4 машины, а остальные не трогают, то есть занимаются «показательной поркой» вместо пресечения нарушений.

Заключение

Учёные не должны забывать об **ответственности** за свои открытия, изобретения или постулаты. Сегодня мы сталкиваемся со случаями заказных исследований, нацеленных на доказательство «удобных» теорий, и их результаты могут не совпадать с мнением всего учёного сообщества. Параллельно проводятся исследования, опровергающие «удобные» решения [21], но на них не обращают внимания. Когда предлагаются разумные корректировки к ПДД [22], их отвергают. Проблема заключается в отсутствии целесообразности принимаемых решений. Наука – последний оплот, способный защитить от подобных вольностей регулирующих организаций, и она должна быть **свободна от классовых предрассудков!** В конечном итоге сложившееся положение вещей может стать серьёзной **внутренней угрозой национальной безопасности.**

Во избежание обострения социальной напряжённости между автомобилистами и другими классами рекомендуется следующее:

1. Не допускать поправок к ФЗ, ПДД, КоАП и УК, целью которых являются меркантильные интересы управляющих организаций, а не безопасность движения.

2. В ПДД или в другом общедоступном нормативном акте чётко прописать понятие «тротуар» с указанием его признаков и границ.

3. Разработать меры по обучению пешеходов ПДД.

4. Выдавать резидентные разрешения, в том числе ближайшим родственникам владельца транспортного средства.

5. Отказаться от идеи парковочных мест только для резидентов.

6. Создать базу данных по инвалидам и многодетным семьям.

Можно в многофункциональных центрах выдавать стикеры с голограммой для их идентификации. В Москве уже создан реестр парковочных разрешений инвалидов.

7. Чётко различить понятия «стоянка», «остановка» и «парковка».

Во всех местах, где запрещена парковка, но с точки зрения логики допустимо осуществлять посадку и высадку пассажиров (погрузку и выгрузку багажа), вместо знака 3.27 «Остановка запрещена» **должен быть** установлен знак 3.28 «Стоянка запрещена».

8. Ввести дифференцированный тариф на парковку в соответствии со стоимостью автомобиля.

9. Прежде чем вводить жесткие ограничения на владение автомобилем в городе, необходимо развить до нужной степени городской транспорт, в том числе на средства от платной парковки (по примеру Лондона).

10. Установить достаточное количество паркоматов в зоне платной парковки, а также информационные таблички, указывающие путь к ним: водитель не должен искать паркомат более 15 «бесплатных» минут.

Нельзя отрицать, что водители отчасти сами виноваты в сложившейся ситуации. Извечный антагонизм в отношении ПДД и ГАИ привёл к жёстким мерам со стороны властей. Однако психология русского человека такова, что ужесточение штрафов ведёт к ещё большему стремлению нарушать ПДД.

Власти должны понять, что снизить аварийность и смертность на дорогах России можно только путём смягчения межклассовых

противоречий, повышения культуры вождения, искоренения коррупции при выдаче водительских удостоверений и медицинских справок, а также проверки водителей на профессиональную пригодность.

Список литературы

1. Рейнгольд, М.Ш. Содержание и использование традиционных понятий (статья вторая) / М.Ш. Рейнгольд // Актуальные проблемы философии и политологии: сборник научных трудов / под ред. М.Г. Штракса. – М.: МАДИ, 2015. – С. 71–79.
2. Арутюнова, Г.И. Различные роли среднего класса в США и Китае / Г.И. Арутюнова // Наука и образование в XXI веке: теория, практика, инновации: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции. – М., 2014. – С. 12–14.
3. Чуньков, Ю.И. Классы и классовый подход: без идеологических сантиментов и предметно / Ю.И. Чуньков // Материалы международного форума «Марксизм и рабочий класс», Москва, 27–28 апреля 2013 г. – Дата обновления: 24.06.2013. – URL: <http://www.eifgaz.ru/chunkov22-13.htm> (дата обращения 08.11.2016).
4. Estimated atmospheric emission from motor transport in Moscow based on transport model of the city / V. Donchenko, Y. Kunin, A. Ruzski, L. Barishev, Y. Trofimenko, V. Mekhonoshin // Transportation Research Procedia. – 2016. – Vol. 14. – P. 2649–2658. – DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.423.
5. Overcoming the barriers to implementing urban road user charging schemes / A.D. May, A. Koh, D. Blackledge, M. Fioretto // European Transport Research Review. – 2010, March. – Vol. 2, issue 1. – P. 53–68. – DOI: 10.1007/s12544-010-0026-1.
6. Кристальный, С.Р. Противобуксовочные системы. Критерии оценки эффективности и вопросы безопасности дорожного движения / С.Р. Кристальный // Автотранспортное предприятие. – 2006. – № 11. – С. 44–47.

7. Кристальный, С.Р. Проблемы функционирования АБС на автомобилях, оснащенных шипованными шинами / С.Р. Кристальный, Н.В. Попов, В.А. Фомичев // Автомобильная промышленность. – 2012. – № 8. – С. 20–22.

8. Расчет ф-S-диаграмм для шипованных шин / А.А. Барашков, Е.В. Балакина, С.Р. Кристальный, Н.В. Попов, В.А. Фомичев // Автомобильная промышленность. – 2014. – № 9. – С. 21–22.

9. Кристальный, С.Р. Качество функционирования современных систем контроля устойчивости на автомобилях, оснащаемых в эксплуатации шипованными шинами / С.Р. Кристальный // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2014. – № 2. – С. 4.

10. Критерии оценки эффективности действия систем электронного контроля устойчивости автомобилей / С.Р. Кристальный, М.А. Топорков, В.А. Фомичев, Н.В. Попов // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 2. – С. 2.

11. Воробьев, А.И. Анализ методологической основы построения подсистем косвенного и директивного управления транспортными потоками / А.И. Воробьев, Б.С. Субботин // Вестник МАДИ. – 2012. – Вып. 4. – С. 49–53.

12. Воробьев, А.И. Современные методы светофорного регулирования / А.И. Воробьев // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2014. – № 2. – С. 40.

13. Трофименко, Ю.В. О развитии велосипедного транспорта и транспортной велоинфраструктуры в городе Москве / Ю.В. Трофименко, А.Н. Сова, В.В. Буренин // Вестник МАДИ. – 2013. – Вып. 4. – С. 98–102.

14. Сильянов, В.В. Пути повышения эффективности управления дорожным движением в мегаполисах / В.В. Сильянов // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2013. – № 3. – С. 1–4.

15. Малиновский, М.П. Факторы, влияющие на приток автомобилей из регионов в Москву / М.П. Малиновский, А.Ю. Журавлева // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2015. – № 1. – С. 10–14.

16. Блинкин, М.Я. Куда ведут российские дороги? / М.Я. Блинкин, А.В. Сарычев // Россия в глобальной политике. – 2005. – Т. 3, № 2. – С. 29–38.
17. Жаббаров, К. «Кошмар» – так Президент России оценил состояние дел / К. Жаббаров // Дороги и транспорт. – 2016. – № 3/4. – С. 4–9.
18. Лугов, С.В. Эффективность устройства полос, выделенных для общественного транспорта в городах / С.В. Лугов, Е.В. Калёнова, П.А. Шпеко // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2014. – № 2. – С. 14–16.
19. Чубуков, А.Б. Об оценке ресурсов, необходимых для принудительной эвакуации транспортных средств / А.Б. Чубуков, В.Т. Капитанов, В.Р. Вятч // Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 8. – С. 43–45.
20. Капитанов, В.Т. Имитационное моделирование процесса принудительной эвакуации транспортных средств на специализированные стоянки / В.Т. Капитанов, А.Б. Чубуков, В.Р. Вятч // Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 5. – С. 53–55.
21. Малиновский, М.П. О несостоятельности некоторых способов снижения аварийности на пешеходных переходах / М.П. Малиновский, А.Ю. Журавлева // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 4. – С. 10.
22. Малиновский, М.П. Конфликтные ситуации, заложенные в Правилах дорожного движения / М.П. Малиновский // Автотранспортное предприятие. – 2016. – № 6. – С. 17–21.

References

1. Rejngol'd M.Sh. *Aktual'nye problemy filosofii i politologii*, sbornik nauchnyh trudov, Moscow, MADI, 2015, pp. 71–79.
2. Arutjunova G.I. *Nauka i obrazovanie v XXI veke: teorija, praktika, innovacii*, sbornik nauchnyh trudov, Moscow, 2014, pp. 12–14.
3. URL: <http://www.eifgaz.ru/chunkov22-13.htm>
4. Donchenko V., Kunin Yu., Ruzski A., Barishev L., Trofimenko Yu., Mekhonoshin V. Estimated atmospheric emission from motor transport in Moscow based on transport model of the city, Transportation Research Procedia, 2016, Vol. 14, pp. 2649–2658.

5. May A.D., Koh A., Blackledge D., Fioretto M. Overcoming the barriers to implementing urban road user charging schemes, *European Transport Research Review*, 2010, March, Vol. 2, issue 1, pp. 53–68.
6. Kristal'nyj S.R. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2006, no. 11, pp. 44–47.
7. Kristal'nyj S.R., Popov N.V., Fomichev V.A. *Avtomobil'naja promyshlennost'*, 2012, no. 8, pp. 20–22.
8. Barashkov A.A., Balakina E.V., Kristal'nyj S.R., Popov N.V., Fomichev V.A. *Avtomobil'naja promyshlennost'*, 2014, no. 9, pp. 21–22.
9. Kristal'nyj S.R. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2014, no. 2, p. 4.
10. Kristal'nyj S.R., Toporkov M.A., Fomichev V.A., Popov N.V. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 2, p. 2.
11. Vorob'ev A.I., Subbotin B.S. *Vestnik MADI*, 2012, no. 4, pp. 49–53.
12. Vorob'ev A.I. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2014, no. 2, p. 40.
13. Trofimenko Ju.V., Sova A.N., Burenin V.V. *Vestnik MADI*, 2013, no. 4, pp. 98–102.
14. Sil'janov V.V. *Nauka i tehnika v dorozhnoj otrasli*, 2013, no. 3, pp. 1–4.
15. Malinovskij M.P., Zhuravleva A.Ju. *Nauka i tehnika v dorozhnoj otrasli*, 2015, no. 1, pp. 10–14.
16. Blinkin M.Ja., Sarychev A.V. *Rossija v global'noj politike*, 2005, vol. 3, no. 2, pp. 29–38.
17. Zhabbarov K. *Dorogi i transport*, 2016, no. 3/4, pp. 4–9.
18. Lugov S.V., Kaljonova E.V., Shpeko P.A. *Nauka i tehnika v dorozhnoj otrasli*, 2014, no. 2, pp. 14–16.
19. Chubukov A.B., Kapitanov V.T., Vjatich V.R. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2014, no. 8, pp. 43–45.
20. Kapitanov V.T., Chubukov A.B., Vjatich V.R. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2015, no. 5, pp. 53–55.
21. Malinovskij M.P., Zhuravleva A.Ju. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 4, p. 10.
22. Malinovskij M.P. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2016, no. 6, pp. 17–21.