



ISSN 2075-4957
Научно-методический
и информационный
журнал

Вестник НЦ БЖД

Вестник ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»

№ 2 (16) 2013

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство
внутренних дел по РТ
Министерство
по делам гражданской
обороны и чрезвычайным
ситуациям РТ
Министерство
образования и науки РТ
ГКУ «Дирекция
финансирования научных
и образовательных программ
БДД РТ»
ГБУ «Научный центр
безопасности
жизнедеятельности»

Главный редактор
Р.Н. Минниханов
д.т.н., профессор,
главный государственный
инспектор безопасности
дорожного движения по РТ
*Заместитель
главного редактора*
Р.Ш. Ахмадиева
д.п.н., доцент,
директор ГБУ «Научный
центр безопасности
жизнедеятельности»

Адрес редакции:
420059, Республика
Татарстан, г. Казань,
ул. Оренбургский тракт, д. 5
Тел. 5333776

E-mail: guncbkd@mail.ru
ncbkd.tatar.ru

Подписной индекс
по каталогу Роспечати
54133
Периодичность
4 номера в год

Подписано в печать
25.05.2013
При перепечатке ссылка
на журнал обязательна

Усл. печ. л. 7
Тираж 500 экз.
Отпечатано в типографии
ГБУ «НЦБЖД»
420059, г. Казань,
ул. Оренбургский тракт, д. 5.

*Печатается по решению Ученого совета ГБУ «Научный центр
безопасности жизнедеятельности»*

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Р.Н. Минниханов, главный редактор, д.т.н., профессор,
главный государственный инспектор безопасности дорожного
движения Республики Татарстан;
Р.Ш. Ахмадиева, заместитель главного редактора, д.п.н., доцент,
директор ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности»;

А.Л. Абдуллин, д.т.н., профессор, вице-президент Академии наук РТ,
член-корреспондент, зав. кафедрой «Автомобильные двигатели и
сервис» КГТУ им. А.Н. Туполева;

А.Р. Абдульязнов, к.с.н., генеральный директор НПО «Зарница»;
С.А. Булатов, д.м.н., профессор кафедры общей хирургии
Казанского государственного медицинского университета;
М.Х. Валиев, к.п.н., ведущий научный сотрудник ГБУ «Научный
центр безопасности жизнедеятельности»;

Е.Е. Воронина, к.п.н., заместитель директора ГБУ «Научный центр
безопасности жизнедеятельности»;

Р.Ю. Галимзянова, к.т.н., старший научный сотрудник ГБУ
«Научный центр безопасности жизнедеятельности»;

В.Г. Закирова, д.п.н., профессор, заместитель директора
по образовательной деятельности института педагогики и психологии
Казанского (Приволжского) федерального университета;

Г.И. Ибрагимов, д.п.н., профессор, заместитель директора Института
педагогики и психологии профессионального образования РАО;

Е.Г. Игнашина, к.м.н., начальник отдела охраны семьи, материнства,
отцовства и детства Министерства здравоохранения РТ;

М.В. Кильдеев, к.с.н., ведущий научный сотрудник ГБУ «Научный
центр безопасности жизнедеятельности»;

Р.Г. Минзарипов, д.с.н., профессор, заведующий кафедрой
социологии, почетный работник высшего профессионального
образования РФ, проректор по образовательной деятельности КФУ;
Д.М. Мустафин, к.п.н., первый заместитель министра образования
и науки РТ;

Г.В. Мухаметзянова, д.п.н., профессор, главный научный
сотрудник ИППО РАО, действительный член РАО;

Р.В. Рамазанов, к.т.н., заместитель начальника УГИБДД МВД по РТ;
Н.З. Сафиуллин, д.т.н., д.э.н., профессор ФГБОУ ВПО «Казанский
государственный аграрный университет»;

Н.В. Святова, к.б.н., доцент, заместитель директора по
научной деятельности Института физической культуры, спорта
и восстановительной медицины Казанского (Приволжского)
федерального университета;

Н.В. Суржко, заместитель министра по делам гражданской обороны
и чрезвычайным ситуациям РТ;

И.Я. Шайдуллин, к.п.н., доцент, ректор Межрегионального
института повышения квалификации специалистов начального
профессионального образования;

Л.Б. Шигин, к.т.н., заместитель директора ГБУ «Научный центр
безопасности жизнедеятельности»;

С.Г. Юнусова, к.б.н., доцент Казанского (Приволжского)
федерального университета;

Ответственный секретарь *С.Г. Галиева*

© Управление ГИБДД МВД по РТ, 2013.

© ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», 2013.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Аюбов Э.Н., Твердохлебов Н.В. Основные пути предупреждения транспортных коллапсов на автомобильных дорогах зимой и ликвидации их последствий	5
Белоброва Н.В., Николаева Р.В., Шамсутдинова А.М. Основные проблемы обеспечения безопасности автомобильных дорог при их проектировании	10
Даутов Р.А., Насыров А.Р. Применение многоцелевых фоторадарных датчиков «Кордон» в Республике Татарстан	16
Коломыцева О.В., Ахметшин Р.Р., Шагова И.Р. Анализ причин и видов детского травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий	19
Минниханов Р.Н., Ахмадиева Р.Ш. Стратегия профилактики дорожно-транспортного травматизма в Республике Татарстан	23
Уточкин А.В., Классен К.Г. Внедрение комплекса систем автоматизации (КСА) «ДЧ ГИБДД» в г. Казани	32
Якупов А.М. Природа опасности транспортного процесса и роль человека в обеспечении его безопасности	35

ПЕДАГОГИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Ахмадиева Р.Ш. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у участников дорожного движения	44
Ахкиямова Г.Р. Совершенствование системы безопасного поведения на уроках ОБЖ учащихся среднего звена в условиях городской среды	48
Вьюгина С.В. Педагогическая система развития интеллектуального потенциала как основа безопасности	54
Королёва Е.В., Закацولا А.Г. Формирование гражданской позиции у школьников 8-11 классов посредством вовлечения их в командную игру «Тимбилдинг»	57
Минниханов Р.Н., Бикмухаметов Д.Р., Шакиров Р.И. Формирование навыков безопасного поведения на дорогах детей и подростков путем занятий в картинговых клубах	63
Садыкова А.И. Обучение учащихся и персонала образовательного учреждения мерам пожарной безопасности с использованием компьютерной игры	70

ОБЩЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Савчук О.Н. Борьба с наркоманией – одна из основ обеспечения безопасности жизнедеятельности молодежи	73
Свистильников А.Б., Руднев С.М. Обеспечение безопасности общества от сильнодействующих веществ и биологически активных добавок	78
Сулова Л.В. Роль человеческого фактора в обеспечении производственной безопасности	85
Хайдаров А.А. Обеспечение прав и законных интересов несовершеннолетних подсудимых на этапе судебного следствия в уголовном процессе России	91
Ахмадиева Р.Ш., Хусаинова Р.З. Республиканский молодежный форум-2012: итоги и перспективы	98
НАШИ АВТОРЫ	104
ТРЕБОВАНИЯ К ПУБЛИКУЕМЫМ СТАТЬЯМ	106

УДК 656.09 + 614.8

ОСНОВНЫЕ ПУТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОЛЛАПСОВ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ЗИМОЙ И ЛИКВИДАЦИИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

THE MAIN WAYS OF THE PREVENTION OF TRANSPORT COLLAPSES ON HIGHWAYS IN WINTER AND ELIMINATIONS OF THEIR CONSEQUENCES

*Аюбов Э.Н., к.т.н., начальник 4 научно-исследовательского центра;
Твердохлебов Н.В., доцент, ведущий научный сотрудник, ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России» (федеральный центр науки и высоких технологий), г. Москва, Россия*

*Ayubov E.N., Ph.D., chief of the 4 research center;
Tverдохлебов N.V., The leading Research Officer,
Federal Government Budget Institution «All-Russian Research Institute for Civil Defense and Emergencies of the Ministry for Emergency Situations of Russia» (Federal Center of Science and high technology), Moscow, Russia*

Аннотация

В статье рассмотрены причины возникновения транспортных проблем на автодорогах зимой, предложены и обоснованы меры по предупреждению на автодорогах ЧС, вызываемых интенсивным снегопадом или другими стихийными метеорологическими явлениями, а также по ликвидации последствия этих ЧС в приемлемые сроки.

Abstract

In article the reasons of emergence of transport problems on highways in winter are considered, measures for the prevention on the highways emergencies caused by intensive snowfall or other spontaneous meteorological phenomena, and also on elimination of a consequence of these emergencies in acceptable time limits are offered and proved.

Ключевые слова: чрезвычайная ситуация; зимнее содержание дорог; спасательная служба; прикрытие дорог зимой.

Key words: emergency situation; winter maintenance of roads; rescue service; cover of roads in the winter.

В конце 2012 г. и первом квартале 2013 г. на участках ряда автомобильных дорог общего пользования из-за обильных снегопадов образовывались многокилометровые заторы, что приводило к транспортным коллапсам.

Так, по данным Главного управления МЧС России по Тверской области в декабре 2012 г. на участке федеральной трассы М 10 «Россия», проходящей по территории области, отрезок этой дороги протяженностью около 120 км был полностью обездвижен более суток [1].

Подобные ситуации, даже на автомобильных дорогах федерального значения, возникают ежегодно. Достаточно вспомнить сложившуюся обстановку на федеральных

автодорогах М4 «Дон» в декабре 2009 г., М54 «Енисей» в апреле 2010 г., М5 «Урал» в декабре 2010 г. и М 55 «Байкал» в прошлом году.

Анализ данных происшествий высвечивает ряд причин таких коллапсов. Одна из них – отсутствие комплексной системы мониторинга федеральных трасс в интересах предупреждения ЧС. Вопрос создания данной системы в настоящее время прорабатывается, но для ее создания и функционирования необходимо время и дополнительные финансовые средства.

В рамках данной статьи хотелось бы более подробно остановиться на других возможных путях решения проблем, свя-

занных с обеспечением безопасности на автодорогах страны зимой.

Протяженность автомобильных дорог Российской Федерации составляет 824,7 тыс. км, в том числе общего пользования – 664,3 тыс. км, из них федерального значения – 50,4 тыс. км, регионального – 450,1 тыс. км, местного – 163,8 тыс. км [2]. Вместе с тем их состояние крайне низкое. По состоянию на 1 января 2012 г. протяженность федеральной дорожной сети, соответствующей транспортно-эксплуатационным нормативам, достигает 20,1 тыс. км (39,4 %), работающей в режиме перегрузки – 13,8 тыс. км, или 27,1 %. [3]. Прежде всего, это относится к дорожной сети на подходах к крупнейшим городам. По данным на 2011 год, из всех автомобильных дорог общего пользования федерального значения 92 % представляют собой дороги, где движение осуществляется по одной полосе в каждом направлении [3].

Наряду с такими объективными факторами, как плохое состояние дорог и неподготовленность как автолюбителей, так и автоперевозчиков к эксплуатации техники в сложных условиях, периодическое возникновение транспортных коллапсов даже на важнейших магистралях страны связано также и со сложными природными условиями. Проблема зимнего содержания автомобильных магистралей на территории нашей страны является весьма актуальной, так как 70% из них расположено в зонах, где длительность зимнего периода превышает 140 дней в году, а устойчивость снежного покрова длится от 100 до 180 дней в году. При этом количество осадков в зимний период колеблется от 50 до 200 мм, а высота снежного покрова превышает 70 см [4]. Немаловажно отметить и систематическое образование снежных заносов, а также обледенение дорог во многих местах в связи с особыми климатическими условиями.

Вместе с тем, суровые климатические условия России и плохое общее состояние дорог лишь частично объясняют причины

неудовлетворительного обеспечения движения автотранспорта зимой.

Главным «камнем преткновения» на пути качественного обеспечения дорожного движения при экстремальных погодных условиях, на наш взгляд, является несогласованность действий сил, привлекаемых для предупреждения и ликвидации на автодорогах ЧС, вызываемых интенсивным снегопадом или другими стихийными метеорологическими явлениями.

Анализ действия сил, которые привлекались для разрешения вышеупомянутых дорожных коллапсов, позволяет сделать заключение о том, что предупредить на автодорогах ЧС, вызываемые интенсивным снегопадом или другими стихийными метеорологическими явлениями, а также ликвидировать последствия этих ЧС в приемлемые сроки невозможно без эффективного решения следующих задач:

- выполнения силами Росавтодора мероприятий, в том числе заблаговременных, по зимнему содержанию дорог;

- объединения, в случае интенсивных снегопадов или других стихийных метеорологических явлений, усилий всех имеющихся сил, дислоцирующихся в пределах проблемных участков федеральных автотрасс на основе планов действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций соответствующих субъектов Российской Федерации;

- соблюдения культуры поведения на дорогах как со стороны водителей, так и автоперевозчиков.

Зимнее содержание автомобильных дорог в обычных условиях включает работы, связанные с защитой дорог от снежных заносов, уборкой снега с проезжей части, обочин, переходно-скоростных полос, площадок отдыха и остановок маршрутного транспорта, а также работы по предупреждению и ликвидации зимней скользкости [5]. Эти работы на федеральных дорогах организует Росавтодор с привлечением сил и средств государственных унитарных

предприятий и других подрядных организаций, за которыми закрепляются участки дорог для обслуживания, протяженность которых определена нормативными требованиями СНиП 2.05.02-85.

Среди основных заблаговременных мероприятий зимнего содержания автомагистралей необходимо выделить следующие: разработку и своевременное уточнение требований к состоянию проезжей части; обоснование норм потребности в уборочных и дорожных машинах и сроков ликвидации зимней скользкости; уточнение расстояний между складами реагентов; привлечение малой механизации для уборки снега в труднодоступных местах и накопления материалов для защиты дорог от снежных заносов; организацию взаимодействия со службами прогнозирования погодных условий; организацию информирования участников дорожного движения о состоянии дорог, а также рекомендуемых режимах движения, и самое главное – непосредственное содержание дорог.

В соответствии с установленными нормами [6] для зимнего содержания автомобильных магистралей с двумя полосами движения в обычных зимних условиях парк основных машин для обслуживания 100 км участка дороги 1 категории в среднем должен составлять: 8 отвалных снегоочистителей, 2 роторных снегоочистителя, 3 автогрейдера, 4 снегопогрузчика, 9 солераспредделителей и 16 пескоразбрасывателей.

Реальное привлечение техники для зимнего содержания дорог, на которых был отмечен коллапс, значительно меньше нормативной потребности, что в первую очередь связано с экономией средств в ущерб качеству выполнения задач. Так, на совещании у председателя Правительства Российской Федерации, состоявшемся 3 декабря 2012 года, было отмечено, что до начала снегопада на 45-километровом участке трассы М10 (с 227-го по 272 км) было задействовано всего шесть комбинированных дорожных машин, один грейдер

и один фронтальный погрузчик [7]. Как мы видим, это составляет одну треть часть от требующихся по норме. Естественно, качественно и своевременно решить задачу содержания дорог зимой даже в обычных условиях они были не в состоянии.

В периоды же интенсивных снегопадов или других стихийных метеорологических явлений объем задач по содержанию дорог возрастает в 7-8 раз. Ситуация усугубляется еще и тем, что в результате роста количества ДТП, остановок большегрузных автомашин на дорогах со сложным рельефом из-за повышения зимней скользкости, сужения дорожного полотна снежным бруствером резко ограничиваются возможности снегоочистительной техники.

Таким образом, в период природных катаклизмов для предупреждения возможных коллапсов необходимо объединение всех имеющихся сил, заинтересованных в устойчивом функционировании автомобильных дорог общего пользования федерального значения и дислоцирующихся в пределах проблемных участков федеральных автотрасс на основе планов действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций соответствующих субъектов Российской Федерации. Правомочность использования сил и средств как федеральных органов исполнительной власти, а также субъектов Российской Федерации и муниципальных образований на федеральных автодорогах подтверждается требованиями статей 12 и 13 Федерального закона [8].

В ходе разработки плана действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций соответствующего субъекта Российской Федерации в части участия в предупреждении и ликвидации ЧС на федеральных дорогах необходимо учитывать мероприятия, предусмотренные проектом содержания автомобильной дороги, который разрабатывается на каждую автомобильную дорогу федерального значения [9].

Сегодня все основные маршруты прикрыты определенной группировкой аварийно-спасательных сил как МЧС России, так и субъектов РФ, но возможности их по решению задачи обеспечения движения по дорогам зимой весьма ограничены, особенно в плане технического оснащения. В большей части они оснащены средствами для ликвидации последствий ДТП, а также эвакуации пострадавших, поэтому действенную помощь в ликвидации снежных заносов они оказать не в состоянии.

Учитывая это, необходимо активизировать деятельность по дооснащению аварийно-спасательных сил, особенно прикрывающих участки дорог, имеющих сложный профиль, не только средствами для ликвидации последствий ДТП, но и высокопроходимой техникой (снегоходами, снегоболотоходами, квадроциклами и т.п.), а также снегоуборочной техникой и средствами малой механизации.

На участках дорог со сложным рельефом по решению соответствующих комиссий по чрезвычайным ситуациям и обеспечению пожарной безопасности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления необходимо заблаговременно сосредоточивать средства для организации пунктов обогрева и временного размещения водителей и пассажиров.

Практика показывает, что решить задачу в приемлемые сроки только штатными аварийно-спасательными формированиями даже при надлежащем их укомплектовании техникой также крайне проблематично как из-за их малочисленности, так и возможности маневра по «забитым» автомобилями дорогам.

Поэтому второе направление деятельности по ликвидации чрезвычайных ситуаций на дорогах зимой – привлечение одной из составляющих сил гражданской обороны – спасательных служб. С нормативной точки зрения это возможно, так как гражданская оборона призвана решать задачи по защи-

те населения, материальных и культурных ценностей не только от опасностей, возникающих при ведении военных действий или вследствие этих действий, но и при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера [10].

Особенно важно в свете рассматриваемой проблемы активизировать работу по созданию муниципальных спасательных служб обеспечения движения (далее – ССОД). Эти службы возможно создавать за счет сил предприятий, организаций, фермерских хозяйств и частных предпринимателей, которые расположены вблизи сложных участков автодорог и имеют снегоочистительную и высокопроходимую технику. При этом за структурными подразделениями муниципальных ССОД (командами, группами, звеньями) необходимо закреплять конкретные, по возможности ближайшие участки автодороги, что должно быть в обязательном порядке отражено в планах действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций соответствующих муниципальных образований и организаций.

Безусловно, учитывая характер сложившихся отношений между хозяйствующими субъектами, а также социально-экономические условия в стране, необходимо:

предварительно согласовывать порядок и размеры возмещаемых затрат на горюче-смазочные материалы, амортизацию техники и ее ремонт, а также на заработную плату работников привлекаемых спасательных служб. Реальнее всего эти затраты возмещать за счет создаваемых резервов финансовых и материальных ресурсов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления;

отражать в коллективном трудовом договоре и индивидуальных трудовых договорах на основании ст. 10 Федерального закона [10] возможность зачисления работников организаций в состав спасательных служб.

В интересах более качественного и эффективного взаимодействия сил и средств

организаций, подведомственных федеральным органам исполнительной власти, при решении задач по предупреждению и ликвидации ЧС на автомобильных дорогах полагаем необходимым Минтрансу России совместно с МЧС России и другими заинтересованными ведомствами проработать вопрос создания функциональной подсистемы РСЧС «Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения».

Остановившись на вопросе соблюдения культуры поведения на дорогах как со стороны автолюбителей и профессиональных водителей, так и автоперевозчиков, хотелось бы, в первую очередь, призвать водителей грузового автотранспорта при наступлении зимнего сезона иметь на ведущих осях резину маркировки M&S (то есть грязь и снег) с остаточным рисунком протектора не менее 1 миллиметра, а легкового автотранспорта – иметь зимнюю резину.

Вступление в силу с 1 января 2015 года требований технического регламента [11], что определено решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года №877, в соответствии с которыми минимальный остаточный рисунок протектора шин для грузового автотранспорта при его эксплуатации в зимних условиях должен

составлять от 2 до 4 мм, будет способствовать облегчению движения автотранспорта в зимний период в условиях снегопада. Минимальная глубина протектора шин для грузовых автомобилей в ряде европейских странах, имеющих климатические условия, схожие с нашими, в настоящее время составляет от 3 до 5мм.

Важное значение в условиях движения по дороге зимой имеет строгое соблюдение требований ПДД, особенно в части скоростного режима и правил обгона, знание порядка оказания помощи другим участникам движения и неукоснительное выполнение требований сотрудников ГИБДД и спасателей.

Водителям, прежде всего автолюбителям, в целях обеспечения личной безопасности при отправке в рейс зимой необходимо иметь с собой мобильный телефон и устройство для подзарядки его аккумулятора от бортовой сети автомобиля, минимальный запас продуктов и воды, электрофонарик, лекарственные средства с учетом имеющихся заболеваний.

Комплексный и системный подход к обеспечению дорожного движения зимой позволит не допустить коллапсов на дорогах и избежать человеческих жертв, а также поднять имидж государства и государственных служб, обеспечивающих безопасное движение на дорогах.

Список литературы

1. Гаврилова Д. Национальное состояние // Наша Версия. – № 48. – 10-16.12. 2012.
2. Белозеров О.В. Перспективы развития автомобильно-дорожной сети Российской Федерации до 2030 г.: Материалы конференции «Дорожная сеть России» III Евразийского транспортно-логистического форума 15 марта 2012 г. // Режим доступа: <http://www.rostransport.com/themes/7062/>
3. Дементьев А.В., Изряднова О.И., Реус А. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство в транспортном комплексе Российской Федерации // Российское предпринимательство. – 2003. – №№ 10,11,12. – 2004. №1.
4. Расников В.П., Карих Ю.С., Казанский В.Д. Учитывать в проектах магистралей условия зимнего содержания // Автомобильные дороги. – 1984. – № 3.
5. Методические рекомендации по зимнему содержанию автомобильных дорог с использованием специализированной гидрометеорологической информации (ОДМ 218.8.002-2010): Распоряжение Росавтодора от 14. 04.2010 г. №296-р. // Режим доступа: <http://files.stroyinf.ru/Data1/58/58555/>

6. Нормативы потребности в дорожной технике для содержания автомобильных дорог. ОДН 218.014-99. – М., 1999.

7. Наумов И., Сергеев М. Дорожный тупик русской экономики // Независимая газета. – № 257 от 6.12.2012 г.

8. Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Режим доступа: <http://www.rg.ru/2007/11/14/dorogi-dok.html>

9. Методические рекомендации по разработке проекта содержания автомобильных дорог: Распоряжение Минтранса России № ОС-859-Р от 09.10.2002 // Режим доступа: http://snipov.net/c_4676_snip_108157.html

10. Федеральный закон от 12 февраля 1998 года № 28-ФЗ «О гражданской обороне» // Режим доступа: <http://base.garant.ru/178160/>

11. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // Режим доступа: <http://www.rg.ru/2009/09/23/avto-reglament-dok.html>

УДК: 656.13

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПРИ ИХ ПРОЕКТИРОВАНИИ

THE MAIN PROBLEMS OF SAFETY ON HIGHWAYS AT THEIR DESIGN

*Белоброва Н.В., доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения;
Николаева Р.В., к.т.н., ст. преподаватель кафедры организации и безопасности дорожного движения;
Шамсутдинова А.М., студент гр. 9БД 401 Института транспортных сооружений Казанского государственного архитектурно-строительного университета, г. Казань, Россия*

*Belobrova N.V., assistant professor of the organization and Road safety Department of the Institute of Road Safety transport facilities;
Nikolaev R.V., Ph.D., senior lecturer of the organization and Road safety Department of the Institute of Road Safety transport facilities;
Shamsutdinova A.M., student of the Institute of Road Safety transport facilities, Kazan, Russia*

Аннотация

В статье рассмотрены основные задачи, которые стоят в настоящее время при проектировании автомобильных дорог. Показано влияние отдельных элементов проектирования автомобильных дорог на аварийность и представлены методы и способы, способствующие повышению уровня безопасности дорожного движения.

Abstract

The article describes the basic tasks that are currently in the design of highways. Shows the influence of the individual elements in the road accident rate and the methods and ways that improve the quality of road safety.

Ключевые слова: автомобильная дорога, безопасность автомобильных дорог, уровень аварийности, дорожно-транспортное происшествие, проектирование дорог.

Key words: the car road, safety of the car roads, level to accident rates, road event, designing the roads.

За последние десятилетия проблема обеспечения безопасности движения в Российской Федерации стала особенно острой из-за значительного роста в транспортном

потоке доли легковых и легких грузовых автомобилей, увеличения интенсивности движения, которые значительно усложняют процесс движения транспортных средств. Ежегодно на автомобильных дорогах страны происходит свыше 150 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнет в среднем более 30 тысяч и получают ранения примерно 200 тысяч человек.

Количество происшествий, происходящих на автомобильных дорогах, во много раз превосходит количество происшествий на железнодорожном, морском, внутреннем водном и воздушном транспорте. Динами-

ка происшествий на всех видах транспорта по Российской Федерации представлена на рис. 1.

Гибель людей в ДТП – одна из основных причин смерти, причем наиболее трудоспособной части населения.

На основании анализа отчетов о причинах аварийности из разных стран зарубежные ученые пришли к выводу: в 95 % случаев причиной ДТП является человеческий фактор – ошибка участника дорожного движения, в 30% случаев – это ошибки, допущенные при проектировании дорог и связанные с несовершенством норм проектирования дорог [10].

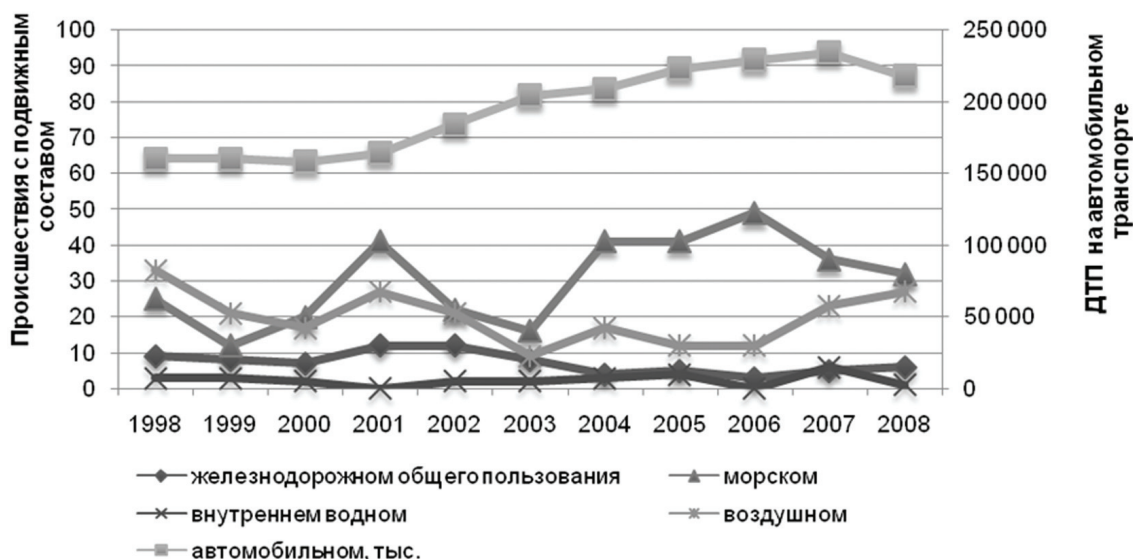


Рис. 1. Динамика происшествий на всех видах транспорта Российской Федерации

Практически в любых случаях один из участников ДТП нарушил правила дорожного движения, однако улучшение конструкции и геометрии дороги могло бы предотвратить аварию или уменьшить её отрицательное воздействие.

Поэтому главной задачей проектирования является создание автомобильных дорог, адаптированных к ограниченным возможностям человеческого потенциала. Правильное проектирование дорог имеет решающее значение для предотвращения человеческих ошибок и приводит к снижению ДТП.

В отечественной и зарубежной литературе, посвященной анализу аварийности на дорогах, неоднократно указывалось на необходимость прямого изучения процесса восприятия водителем дорожных условий, более полного учета его психофизиологических особенностей и возможностей в нормативных документах и методах проектирования дорог и организации движения.

Учет психофизиологических особенностей водителя при проектировании дорог требует не только знания основ

процесса восприятия человеком внешнего мира, но и особенностей этого процесса, вызванных спецификой трудовой деятельности. Недостаточность сведений о психофизиологических возможностях водителя до настоящего времени проявляется при нормировании параметров элементов и проектировании автомобильных дорог.

Современные методики по проектированию дорог и организации движения с учетом психофизиологии водителя должны учитывать вероятностную сущность входных параметров (скорости движения, типа и состояния покрытия, количества информации, поступающей к водителю, состояние погодных условий и т.д.).

На протяжении длительного периода дороги проектировались как максимально прямолинейное пространство для движения транспортных средств в двух направлениях по своеобразному коридору на местности. В расчет не принимались ни условия движения с режимами скоростей, интенсивностью, психофизиологией работы водителя, восприятием им дороги, ни особенности ландшафта. Трассирование дороги осуществлялось раздельно в плане и продольном профиле без увязки горизонтальных и вертикальных координат дороги. Все это привело к тому, что при автомобильном движении эмпирическим путем стали выявляться недостатки дорог:

- несвоевременная информация водителя о направлении дороги, приводящая к ошибкам в выборе режимов движения;
- неправильная информация, когда водитель, исходя из зрительного восприятия перспективы дороги, принимал неточное решение;
- отсутствие плавности дороги, вызывающее резкие изменения режимов движения.

Как результат этого происходила быстрая утомляемость водителя и понижалась безопасность движения. Эти ошибки трассирования приводили также к дисгармонии с окружающим ландшафтом.

У неудачно запроектированной дороги каждый из элементов плана или продольного профиля, рассматриваемый изолированно от соседних с ним, может вполне удовлетворять требованиям технических условий и обеспечивать безопасность движения с расчетной скоростью. Однако в целом дорога будет неудобна или опасна для движения [2].

Накопленный опыт эксплуатации автомобильных дорог позволил сформулировать следующие основные требования, соблюдение которых необходимо при проектировании [1]:

- смежные элементы трассы должны иметь такие характеристики, чтобы движение автомобиля происходило с практически постоянной скоростью и не было сопряжено с необходимостью притормаживания. При этом небольшие изменения скорости могут осуществляться изменением нажатия на педаль акселератора;
- водитель должен быть ориентирован в направлении дороги и в дорожной обстановке на расстояние, значительно превышающее нормальное расстояние видимости, это обеспечит уверенное управление автомобилем;
- должны быть предотвращены зрительные искажения впереди лежащих участков дороги, связанные с тем, что водитель видит их под малым углом зрения, а оптическая ось его глаз направлена не по горизонтали, как в обычных условиях, а параллельно уклону того участка, на котором он в данный момент находится.

Указание в технических условиях минимальных значений элементов плана и профиля, соответствующих расчетным скоростям, приводит к ухудшению транспортно-эксплуатационных качеств дорог из-за формального применения проектировщиками «основных рекомендуемых» значений радиусов кривых в плане и профиле [1]. Проектирование современной дороги немислимо без понимания

проектировщиком действий и психологии водителей. Намечая трассу, он должен представлять себя сидящим за рулем автомобиля, все время оценивать условия движения, создающиеся при каждом проектном решении.

Нельзя допускать сочетания элементов дороги в плане и продольном профиле, которые из-за искажения их вида в перспективе кажутся неплавными и имеющими излом. К числу таких мест относятся короткие кривые в плане, расположенные между длинными прямыми, которые вызывают снижение скорости. Эффект нарушения плавности в большой степени связан с длиной круговой вставки. Из-за этой особенности зрительного восприятия повороты дороги на малые углы должны смягчаться вписыванием кривых очень больших радиусов.

Недопустимы сочетания элементов дороги, при которых в каком-то месте требуется резкое снижение скорости:

- кривые в плане малого радиуса, на затяжных спусках или расположенные

среди группы кривых, допускающих движение с высокими скоростями;

- невидимые издали вогнутые вертикальные кривые, образующие просадку земляного полотна автомобильной дороги равнинной местности;

- выпуклые кривые малых радиусов с недостаточной видимостью после коротких подъемов, преодолеваемых автомобилями без снижения скорости, и др.

Такие места всегда характеризуются большим количеством дорожно-транспортных происшествий.

На дорогах с неоднородными условиями движения (крутые повороты, уклоны, чередующиеся с прямыми участками) относительное количество ДТП выше по сравнению с дорогами, обеспечивающими плавные и спокойные условия движения. В результате изучения влияния плана трассы на количество ДТП было выявлено приближенное соотношение между радиусами горизонтальных кривых и количеством ДТП с травматизмом на 1 млн автомобиле/км (табл. 1) [3].

Таблица 1

Зависимость количества ДТП от геометрических параметров трассы

Радиус кривой	Относительное количество ДТП
Прямой участок	1.0
400м и более	1.5 - 2.0
400-200 м	2.0 - 4.0
200-100 м	4.0 - 8.0

Наибольшую опасность представляют неожиданные для водителя повороты трассы. Исследования норвежских ученых

установили зависимость между риском ДТП с ранениями на млн. автомобиле/км и количеством поворотов дороги (табл. 2) [3].

Таблица 2

Зависимость между риском ДТП и количеством поворотов дороги

Количество не ожидаемых водителем поворотов дороги на км	Риск ДТП с ранениями на млн/авт/км
Свыше 3	0,19
2-3	0,24
1-2	0,59

Также по данным норвежских исследований уровень аварийности снижается пропорционально увеличению радиуса кривой в плане (рис. 2).

Отмечается, что сразу после проведения реконструкции, спрямлений и улучшения условий движения на дороге количество ДТП и их тяжесть могут возрасти. Объяснение: прямые и широкие участки дороги провоцируют водителя на увеличение скорости движения.

Для обеспечения на дороге видимости на большом расстоянии следует избегать сочетаний элементов трассы, создающих впечатление провалов или выпуклостей, в

результате которых для водителей остается неопределенным дальнейшее направление дороги или отдельные ее участки становятся невидимыми.

Большую роль для четкой организации и безопасности дорожного движения играют также дорожные знаки. Они должны быть хорошо видимы и выделяться на фоне местности.

Определенный порядок при установке дорожных знаков по отношению к поперечному профилю дороги, группировка их соответственно смыслу могут облегчить работу водителя, способствуя своевременной его ориентации.

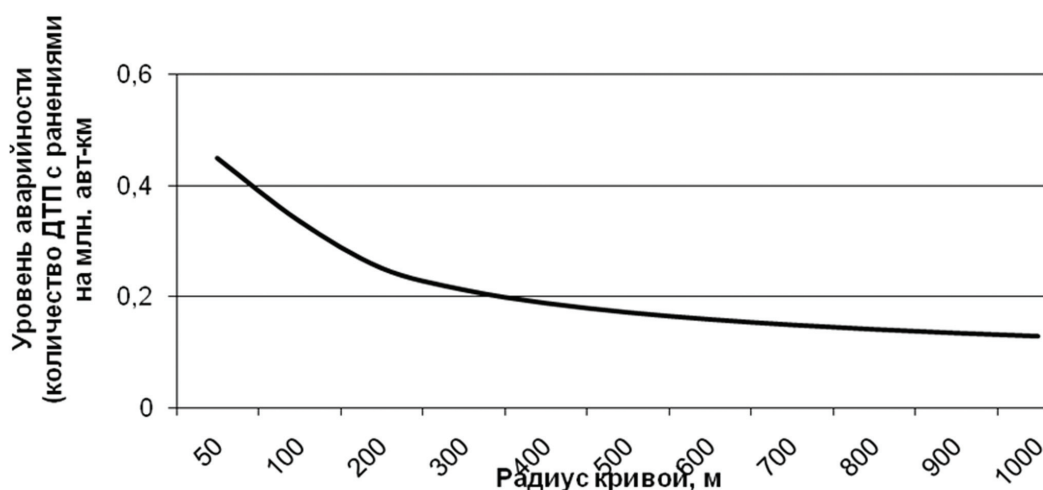


Рис. 2. Влияние радиуса кривой в плане на уровень аварийности

Количество дорожных знаков должно ограничиваться только необходимыми знаками. Каждый лишний знак отвлекает водителей, а ненужный или вводящий необоснованное ограничение режима движения ослабляет их доверие к последующим знакам. Между тем каждый знак, накладывающий то или иное ограничение на скорость движения или режимы движения, является своеобразным признанием неполноценности построенной дороги.

Особое внимание необходимо обращать на видимость знаков. Они должны быть заметны издалека и не закрываться от водителей растительностью или элементами рельефа. В условиях однообразной

утомляющей местности знак может быть фактором, заинтересовывающим водителя и повышающим его внимательность.

По данным норвежских исследований, около 60% существующих дорожных знаков содержат те или иные ошибки. При этом основными проблемами, снижающими эффективность дорожных знаков (исключая их износ), являются:

- неправильное размещение — знак не заметен в дорожном окружении, высота знака некорректна, знак расположен слишком близко по отношению к другим знакам (30%);
- ошибка проектирования — знак неправильного размера, смыслового содержания, цвета (27%);

- ошибка дублирования – неправильное размещение знака по отношению к пересекающимся дорогам или другим дорожным знакам, которые должны быть продублированы (4%);
- несоответствие дорожных знаков разметке (2%);
- неправильное применение дорожных знаков (9%);
- избыточное количество знаков (19%);
- недостаточное количество дорожных знаков (9%).

Понятие «мероприятие по повышению безопасности дорожного движения» может включать в себя большой спектр усовершенствований дорожных условий – от одиночных локальных улучшений,

выполняемых при содержании дорог, мероприятий, реализуемых при ремонте и капитальном ремонте отдельных участков дорог, до полной реконструкции достаточно протяженных участков дорожной сети. Кроме того, к методам повышения безопасности движения следует отнести и совершенствование норм проектирования дорог, способствующее общему снижению риска ДТП и улучшению потребительских качеств автомобильных дорог.

В табл. 3 приведены методы и мероприятия, способствующие повышению уровня безопасности дорожного движения, с указанием факторов, влияющих на снижение аварийности при проектировании автомобильных дорог [4].

Таблица 3

Методы и мероприятия, способствующие повышению уровня безопасности дорожного движения

Вид дорожных работ	Методы, способствующие повышению уровня безопасности дорожного движения	Факторы, оказывающие влияние на снижение аварийности	Влияние на пропускную способность
Проектирование нового строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог	Применение усовершенствованных норм проектирования дорог, контроль проектных решений с применением методов аудита безопасности движения	Принятие проектных решений, отвечающих требованиям обеспечения безопасности движения, гармонизированных с международными стандартами	Повышение пропускной способности дорог и скорости движения транспортных потоков, оптимизация уровня загрузки дорог

В Российской Федерации существует острая необходимость разработки и принятия новых норм проектирования автомобильных дорог, основанных на со-

временных концептуальных подходах, что позволит при незначительных финансовых затратах значительно сократить уровень аварийности.

Список литературы

1. Бабков В.Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог: Учебное пособие для автомобильно-дорожных вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1980. – 189 с.
2. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1993. – 290 с.
3. Рунэ Э., Мюсен Анне Б., Труле В. Справочник по безопасности дорожного движения: Пер. с норвеж. / Под ред. В.В. Сильянова. – М.: МАДИ (ГТУ), 2001.
4. Чванов В.В. Методы оценки и повышения безопасности дорожного движения с учетом условий работы водителя. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 416 с.

УДК 351:81:621.397.7

**ПРИМЕНЕНИЕ МНОГОЦЕЛЕВЫХ
ФОТОРАДАРНЫХ ДАТЧИКОВ «КОРДОН»
В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН****THE USE OF «CORDON»
MULTIPURPOSE PHOTO RADAR
SENSORS IN THE REPUBLIC
OF TATARSTAN**

*Даутов Р.А., начальник отдела
информационного обеспечения ГИБДД МВД
по РТ;*

*Насыров А.Р. начальник центра
автоматизированной фиксации
административных правонарушений в ОДД
ГИБДД МВД по РТ, г. Казань, Россия*

*Dautov R.A, the head of the information
support office of the traffic police department
of the Ministry of Internal Affairs
of the Republic of Tatarstan;*

*Nasyrov A.R. the head of the center
of the automated fixing of administrative offenses
in the field of traffic of the traffic police department
of the Ministry of Internal Affairs of the Republic
of Tatarstan, Kazan, Russia*

Аннотация

В данной статье отражен опыт внедрения и эксплуатации многоцелевого прибора для фиксации нарушений правил дорожного движения «Кордон». Также отмечены его качественные преимущества согласно результатам, полученным в процессе использования данного прибора.

Abstract

This article introduces the experience of implementation and operation of «Cordon», a multipurpose device for detection of traffic violations. Also it shows qualitative advantages of the device in accordance with the results received in the exploitation process.

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения, фоторадар, превышение скорости, обеспечение безопасности дорожного движения.

Key words: driving violation, photoradar, speeding, ensuring traffic safety.

Несколько лет назад в Казани и других городах Татарстана появились автоматические стационарные комплексы фиксации нарушений ПДД. Налажена и функционирует в автоматическом режиме система контроля соблюдения правил дорожного движения, которая позволяет исключить личный состав дорожно-патрульной службы из процесса принятия решения о нарушении и избежать конфликтов при общении с участниками движения на дороге.

Но время не стоит на месте, и вчерашние технические достижения уступают место прогрессивным технологиям завтрашнего дня. В республике уже появились многоцелевые фоторадарные датчики «Кордон», которые имеют ряд преимуществ по сравнению с обычными фоторадарными системами.

Прежде всего, «Кордон» можно разместить сбоку от дороги, на обычном осветительном столбе, а для размещения датчиков предыдущего поколения требовалось сооружение специальных конструкций над дорогой. Очевидно, что при этом упрощается обслуживание и достигается существенная экономия средств. Кроме того, если раньше для каждой полосы дороги требовался отдельный фоторадарный датчик, то теперь один «Кордон» может контролировать все автомобили сразу на четырех полосах движения (рис. 1).

Кроме очевидной экономии средств, «Кордон» открывает более широкие технологические возможности. Усовершенствованный радиолокатор «Кордона» использует технологию радиолокационного позиционирования, что позволяет точно определить координаты каждого автомобиля,

проходящего через зону контроля. Скорость каждой цели измеряется многократно в зоне контроля, и при этом каждый раз фиксируются соответствующие фотографии. Таким образом, прибор позволяет в режиме реального времени отслеживать изменяющуюся

ситуацию на дороге и контролировать траекторию движения всех автомобилей. Это обеспечивает точность и надежность, недостижимую при использовании оптических методов, которые применялись для подобных задач в прошлом.



Рис. 1. «Кордон» в действии

Многоцелевой фоторадар «Кордон» использует систему распознавания государственных регистрационных знаков (ГРЗ), построенную на основе нейронных алгоритмов. Она способна обеспечить рекордные значения вероятности определения ГРЗ – до 99%. Специальная система позиционирования позволяет учесть геометрию контролируемой зоны и обеспечить точность измерений даже на довольно сложных участках. Примером такого участка может стать пр. Мусы Джалиля в Набережных Челнах, где «Кордон» используется для контроля разделяющихся транспортных потоков (рис. 2).

Для каждой полосы «Кордон» позволяет установить различные пороги разрешенной скорости с учетом направления движения. Данная функция была разработана изготовителем комплекса – Санкт-Петербургской компанией «СИМИКОН» – специально

по заявке УГИБДД МВД по Республике Татарстан.

Для поставляемых в Республику Татарстан приборов изготовителем «Кордонов» были предусмотрены некоторые другие особенности, учитывающие специфику их применения в РТ. Очевидно, что возможность размещения фоторадара на обычном столбе значительно расширила список допустимых мест установки. И естественно, что в первую очередь для новых приборов выбираются места, где, согласно статистике, чаще происходят дорожно-транспортные происшествия. Большая часть установленных там фоторадаров не может быть сразу подключена к оптоволоконным линиям передачи, ведь известно, что создание инфраструктуры линий связи – процесс достаточно ресурсоемкий и длительный. Поэтому в комплекте с каждым «Кордоном» в РТ поставлялся блок МБС-2, представляющий собой все-



Рис. 2. Работа «Кордона» на пр. Мусы Джалиля в Набережных Челнах

погодный модуль беспроводной связи для передачи данных в Центр обработки данных (ЦОД) через 3G-модем.

Конечно, объемы передачи данных в формате 3G ограничены пропускной способностью канала беспроводной связи, что не позволяет отправлять в ЦОД фотографии всех прошедших через рубеж контроля автомобилей. Поэтому пока «Кордоны» на-

строены на передачу только информации о нарушителях. Остальные фотографии и данные временно фиксируются во внутренней памяти прибора и при необходимости могут быть получены по особому запросу.

Сейчас в Татарстане работают 22 многоцелевых фоторадара «Кордон», которые установлены по трассе М7 и в г. Набережные Челны (табл. 1).

Таблица 1

Анализ выявленных нарушений ПДД системой КОРДОН с 9.03.2013 по 16.06.2013 г.

	Выявлено нарушений	Выявлено	Обработано	Вынесено	% вынесенных
РТ	ч.1 ст. 12.9	166 746	124 042	104 155	84%
	ч.2 ст. 12.9	62 463	62 463	55 222	88%
	ч.3 ст. 12.9	5 780	5 780	4 874	84%
	ч.4 ст. 12.9	656	656	514	78%
Всего		235 645	192 941	164 765	85%

Учитывая технологические достоинства фоторадаров «Кордон», а именно удобство монтажа, возможность работы без подключения к ВОЛС и, как показывает анализ, хороший результат в доле вынесенных постановлений к числу вы-

явленных, Управление ГИБДД МВД по РТ планирует и в дальнейшем ориентироваться на данные приборы при проведении тендеров на установку комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД на трассах республики.

УДК 617

**АНАЛИЗ ПРИЧИН И ВИДОВ
ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА
В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**ANALYSIS OF THE CAUSES AND
TYPES OF CHILDREN'S TRAUMATISM
INJURIES CAUSED BY THE
ROAD ACCIDENTS**

Коломыцева О.В., к.п.н., доцент, заведующая кафедрой спортивной медицины и адаптивной физической культуры НФ ФГБОУ ВПО «Поволжская государственная академия физической культуры, спорта и туризма», г. Казань, Россия;

Ахметшин Р.Р., преподаватель кафедры общеправовых дисциплин, лейтенант ФГКОУ ДПО «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», филиал ВИПК МВД, г. Набережные Челны, Россия;

Шагова И.Р., старший инспектор ОАО и ПБДД ОГИБДД Управления МВД России по г. Казань, Россия

Kolomytseva O.V., Ph.D., Associate professor, Head of Department "Sports Medicine and Adaptive Physical Education" Volga Region State Academy of Physical Culture, Sports and Tourism;

Ahmetshin R.R., Teacher of general legal disciplines, Lieutenant of the federal state educational establishment of additional education "Russian Institute of Advanced Police Academy of Russia" Naberezhnye Chelny, Russia;

Shagova I.R., Senior Inspector of organizational and analytical department and promotion of road safety department of the State Traffic Safety Inspectorate of the Office of the MIA of Russia in Kazan, Russia

Аннотация

В статье рассматриваются причины дорожно-транспортных происшествий с участием детей в зависимости от времени года. Обосновывается необходимость подготовки ребенка к условиям безопасного дорожного движения со стороны взрослых. Представлены наиболее частые травмы, возникающие как при нахождении детей в салоне автомобиля, так и вне транспортного средства.

Abstract

The article considers the reasons of accidents involving children, depending on the time of the year. The necessity of preparing the child for the conditions of the safe traffic by adults is proved. The article provides the most frequent trauma that occurs when children are in the car and outside the vehicle.

Ключевые слова: детский травматизм, дорожно-транспортное происшествие, ребенок-пешеход, дети-пассажиры.

Key words: children's traumatism, road accident, the child-pedestrian, the children-passengers.

Развитие сети дорог и постоянный рост автомобильного парка столицы Татарстана, который ежегодно увеличивается примерно на 8 %, породили целый ряд проблем. Среди них – аварийность на автомобильном транспорте. Обеспечение безопасности техники, водителей и пешеходов – проблема, возникшая вместе с автомобилизацией.

Дорожно-транспортное происшествие для человека – это всегда несчастье. Для ребенка это трагедия, даже если он остал-

ся жив и не получил тяжелой травмы, ведь морально-психологическое потрясение, которое он испытал при этом, запоминается юным участником дорожного движения на всю жизнь.

На основании статистических данных за 2012 год, на территории Российской Федерации всего совершено 202156 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), из них с участием детей – 20957. Всего на дорогах нашей страны погибло 27804 человека, с уча-

стием детей – 941. Количество раненных в ДТП 256890 человек, из них были ранены 22117 детей [2].

В число погибших в результате ДТП попадают в основном те, кто скончался в течение тридцати суток после дорожной аварии. Если же человек скончался, даже не приходя в сознание, на тридцать первые сутки, он попадает в число раненых в ДТП.

Наиболее частыми причинами дорожно-транспортных происшествий с участием детей является:

- переход проезжей части вне пешеходного перехода;
- неожиданный выход из-за транспортных средств, сооружений;
- несоблюдение правил дорожного движения и игнорирование сигналов регулирования;
- переход проезжей части ребенка в возрасте до 7 лет без сопровождения взрослых;
- ездана велосипедепро проезжей части дороги до достижения возраста, установленного правилами дорожного движения.

Наивысший пик аварийности приходится на летнее время, когда дети находятся на каникулах. Летом дети отданы сами себе, они с утра и до вечера находятся на улице без присмотра и контроля взрослых.

В зимнее же время, начиная с декабря и заканчивая мартом, количество аварийности как в общем, так и среди детей снижается в разы. Скорее всего, данное явление обусловлено природными условиями зимнего времени года, когда водители стараются управлять транспортным средством более внимательно и аккуратно. Так, с декабря 2012 года по январь и февраль 2013 года произошло 3365 дорожно-транспортных происшествий с участием детей [1].

Для реализации практических задач сохранения здоровья и жизни детей, предупреждения дорожно-транспортных

происшествий с их участием, существенное значение имеет своевременная и качественная подготовка ребенка к условиям безопасного дорожного движения.

Учитывая то, что в детском возрасте восприимчивость к знаниям высока, а навыки легко вырабатываются и становятся устойчивыми, посредством развития и обогащения жизненного опыта детей можно достичь значительных результатов в освоении основных понятий, умений и навыков, которые в дальнейшем будут способствовать повышению уровня культуры их поведения на улицах города. Для этого работа с детьми начинается уже на этапе младшего и среднего возраста.

Немаловажную роль в детской аварийности играем мы сами, взрослые. Ведь безопасность ребенка, находящегося на дороге или в салоне автомобиля, напрямую зависит от человека, сидящего за рулем. Халатность, пренебрежение взрослых правилами дорожного движения приводит к весьма печальным последствиям.

По результатам опросов инспекторов дорожно-патрульной службы о причинах детского травматизма внутри салона транспортного средства была выявлена основная причина – «безответственность родителей в отношении безопасности своих детей». Так, в целях экономии денежных средств многие родители предпочитают перевозить своих детей без специального удерживающего устройства. Ценовая категория детских автомобильных кресел варьирует от 2000 до 20000 рублей. Если не попадаться постам ГИБДД, как считают некоторые родители, то выгодней не покупать, легче заплатить штраф по статье 12.23 части 1 КоАП РФ¹ в размере 500 рублей.

На наш взгляд, приобретение детского автомобильного кресла – это только полшага к безопасности ребенка-пассажира. Неправильная их установка и эксплуатация тоже могут быть причиной травматизма.

¹Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Ст. 12.23 ч. 1. Нарушение правил перевозки людей влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

Результаты научных работ показали, что ремни безопасности имеют эффект снижения тяжести травмирования детей-пассажиров при ДТП, но значительно меньший, чем другие, рассчитанные специально на детский возраст средства пассивной безопасности – детские удерживающие устройства (ДУУ). Это связано с антропометрическими особенностями, физиологическими и психомоторными характеристиками детей различных возрастных групп, биомеханическими свойствами тканей детского организма. При применении ДУУ смертность среди пострадавших детей в случае ДТП снижается более чем на 80%, число тяжких телесных повреждений – на 64-80%.

Наиболее часто при ДТП дети-пассажиры получают черепно-мозговые травмы, независимо от возраста ребенка, марки и модели автомобиля. Имеются отличия лишь в характере и тяжести травм. Так, например, у детей младших возрастных групп чаще отмечаются переломы черепной области головы, что объясняется особенностями их физического развития, а также тем, что у данной категории детей голова крупнее, ноги короче и выше центр тяжести в сидячем положении, чем у детей постарше. Поэтому при ДТП маленький ребенок с большей вероятностью может перелететь через переднее сидение и удариться о крышу автомобиля или элементы его внутреннего оборудования.

В случае экстренного торможения при перевозках детей на переднем сидении дети младших возрастных групп получают травмы в основном при ударе о панель приборов, а более старшие – о лобовое стекло. При перевозке на заднем сидении дети, независимо от возраста, чаще получают травмы при ударе о спинку переднего сидения.

Вероятность получения тяжелых травм увеличивается в том случае, если ребенок находится на коленях взрослого пассажира, так как он при ДТП может быть раздавлен телом взрослого. Масса пассажира весом 75 кг при столкновении автомобиля на скорости 70 км/ч увеличивается до 4 тонн [3].

Отметим, что немаловажную роль играет конструкция детского кресла. Каркас, материал должны соответствовать принятому стандарту ЕЭК ООН №44-04². От их качества и удобства зависит не только безопасность ребенка, но и здоровье. Как правило, яркие и красивые кресла сделаны из синтетического материала, а они в свою очередь способствуют тому, что ребенок будет потеть. Весьма сомнительно, что дети будут сидеть спокойно в таких креслах.

Многие родители предпочитают приобретать так называемые кресла-трансформеры, которые подходят (по словам производителей и продавцов) для детей от 2-х до 12-ти лет. Однако взрослые не задумываются о том, как может одно и то же кресло подойти и для малыша, и для подростка, ведь их телосложение совершенно отличается друг от друга. Двухлетний ребенок чувствует себя в таком удерживающем устройстве неудобно, и, к тому же, его тело невозможно правильно зафиксировать в большом автокресле. Поэтому необходимо приобретать специальное детское удерживающее устройство в зависимости от роста и веса ребенка.

Что касается травматизма вне салона транспортного средства, нами были выявлены следующие причины:

- несоблюдение правил дорожного движения взрослыми-пешеходами, у которых берут пример дети;
- несоблюдение правил дорожного движения водителями;

²«Единообразные предписания, касающиеся удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах». Эти правила разработаны Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций. Соглашение об обеспечении детской безопасности в автомобиле было принято в 1958 году в Женеве под эгидой ООН.

- невнимательность детей при переходе проезжей части;
- дворовые стоянки; припаркованные автомобили затрудняют видимость;
- игры на проезжей части или рядом с ним;
- ненадлежащее состояние уличных дорог, особенно в зимнее время (гололед);
- неисправное состояние средств регулирования дорожного движения (светофоры, дорожные знаки и дорожная разметка);
- недостаточное освещение дорог.
- в большинстве образовательных учреждений уделяют недостаточное время для изучения ПДД;
- незнание детьми правил дорожного движения.

Что же происходит с ребенком-пешеходом при дорожно-транспортном происшествии, и какие травмы он получает? Повреждения на теле пешехода в момент удара возникают от соприкосновения с автомобилем и от сотрясения тела от удара. Иногда при первичном ударе в область задней поверхности тела происходит разрыв связок между первым и вторым шейными позвонками, что нередко приводит к травмам продолговатого и спинного мозга, из-за резкого запрокидывания головы назад.

Характерными являются так называемые бампер-переломы длинных трубчатых

костей (голени, бедра). Довольно часто первоначальный удар наносится ниже центра тяжести тела человека, после чего он падает на капот автомобиля. Возникшие повреждения обычно располагаются в области туловища, головы и верхних конечностей на стороне удара. Повреждения от сотрясения тела бывают в виде разрывов и даже отрывов внутренних органов и кровоизлияний в эти органы.

Во всех дорожно-транспортных происшествиях, в результате которых погибли или получили травмы несовершеннолетние, виноваты, в первую очередь, взрослые, которые либо сами нарушили ПДД и вследствие чего пострадал ребенок-пассажир, либо не научили, не показали, не объяснили ребенку, как необходимо безопасно вести себя на дороге. А зачастую мы видим такую картину, когда родители, находясь на проезжей части с детьми, грубо нарушают Правила дорожного движения. Или, как говорят сотрудники ГИБДД, которые выявляют нарушения ПДД со стороны несовершеннолетних, многие нарушения дети копируют со взрослых и практически всегда произносят одни и те же фразы: «Я шел за взрослыми», «Мы с мамой (папой) всегда здесь переходим дорогу». А ведь именно родители должны научить своего ребенка безопасности, показать на своем примере.

Список литературы

1. Анализ дорожно-транспортных происшествий с участием детей в Республике Татарстан / Под науч. ред. Р.Н. Минниханова, И.А. Халиуллина. – Казань, 1999.
2. Ахмадиева Р.Ш. Мониторинг профилактики дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования: Монография / Науч. ред. Р.Н. Минниханов, Г.В. Мухаметзянова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 184 с.
3. Использование удерживающих устройств в автомобилях / Милешкина Н.Д., Полина Л.Ю., Семибратова Л.В. // Обзорная информация. Выпуск 20. – М.: НИЦ БДД МВД России, 2008. – 64 с.

УДК 614.86

**СТРАТЕГИЯ ПРОФИЛАКТИКИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ
ТАТАРСТАН****STRATEGY FOR THE PREVENTION
OF ROAD TRAFFIC INJURIES IN THE
REPUBLIC OF TATARSTAN**

*Минниханов Р.Н., д.т.н, профессор;
Ахмадиева Р.Ш., д.п.н., доцент, директор
ГБУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности», г. Казань, Россия*

*Minnikhanov R.N.,
Doctor of Technical Sciences, Professor;
Akhmadieva R.Sh., Ph.D., Associate professor,
Director of the State Institution "Research Center,
life safety", g, Kazan, Russia*

Аннотация

Общая характеристика проблемы, реализация в Республике Татарстан основных законов, указов, постановлений РФ и РТ по БДД, материально-техническое, кадровое и научно-методическое обеспечение, новые направления реализации Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Abstract

General characteristics of the problem, the implementation in the Republic of Tatarstan, the basic laws, decrees, resolutions, Russia and Tajikistan on traffic safety, logistics, human resources and scientific and methodological support new areas of implementation of the concept of life safety on the roads.

Ключевые слова: безопасность жизнедеятельности, профилактика дорожно-транспортного травматизма, концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности, дорожно-транспортные происшествия, дорожное движение.

Key words: life safety, prevention of road traffic injuries, concept of life safety, traffic accidents, traffic.

В Республике Татарстан стратегия профилактики дорожно-транспортного травматизма сформирована, и основой ее являются: Федеральный закон ФЗ 390 «О безопасности» от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ; Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Указ Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 г. №610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», ежегодная республиканская целевая программа по обеспечению безопасности дорожного движения, отражающая мероприятия федеральной целевой программы, и «Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года», утвержденная постановлением Кабинета

Министров Республики Татарстан от 30 мая 2011 г. № 439.

Безопасность – это состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз [1].

К основным объектам безопасности относятся: личность – ее права и свободы; общество – его материальные и духовные ценности; государство – его конституционный строй, суверенитет и территориальная целостность.

Безопасность человека – такое состояние человека, когда действие внешних и внутренних факторов не приводит к смерти, ухудшению функционирования и развития организма, сознания, психики и человека в целом и не препятствуют достижению определенных желательных для человека целей [4].

Безопасность жизнедеятельности (БЖД) – наука о комфортном и безопасном взаимодействии человека с окружающей его техносферой. Такое определение дал Девисилов В.А. в проекте Концепции непрерывного многоуровневого образования в области безопасности жизнедеятельности [3].

Безопасность жизнедеятельности – наука о комфортном и травмобезопасном взаимодействии человека со средой обитания (Википедия).

Безопасность жизнедеятельности как научно-техническая дисциплина изучает опасности, угрожающие человеку в среде обитания, закономерности их проявления в целях разработки комплексной системы мер по защите человека и среды обитания от природных опасностей или формируемых в процессе деятельности человека [5]. Является составной частью системы государственных, социальных и оборонных мероприятий, проводимых в целях защиты населения и хозяйства страны от последствий аварий, катастроф, стихийных бедствий, средств поражения противника. Целью БЖД также является снижение риска возникновения чрезвычайной ситуации по вине человеческого фактора.

Это также учебный предмет, изучающий целый ряд вопросов, которые можно отнести к межпредметным, интегральным.

Сущность безопасности жизнедеятельности на дорогах состоит в защищенности от опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам участников дорожного движения [3].

Безопасность жизнедеятельности на дорогах как компетенция представляет собой интегративное качество личности, влияющее на формирование мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности; усвоение теоретических знаний о факторах, сущности и структуре безопасности дорожного движения и психологических знаний в объеме, обеспечивающем готовность личности

к безопасному поведению на дороге; приобретение способности выявления и предотвращения опасности и обеспечения личной безопасности на дороге [3].

Безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [2];

обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий [2].

Структура включает целостное представление о безопасности на дорогах; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; умения и навыки обеспечения безопасного поведения на дорогах с учетом своих возможностей.

Многочисленные тяжелые аварии, в которых гибнут люди, огромное количество грубейших нарушений правил дорожного движения, проявление водителями откровенной агрессии по отношению друг к другу – все это слагаемые одной из самых болезненных проблем современного общества.

Сложность ситуации и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения: за прошедший 2012 год количество автотранспортных средств увеличилось почти на 8 % и составило более 1 млн 100 тыс. транспортных средств. Количество легковых автомобилей увеличилось на 8,6% и составило 916610 штук;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной

сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки. Например, только в Казани с 2004 года количество ТС увеличилось более чем в 2,2 раза – со 150 тыс. до более 330 тысяч. Уровень автомобилизации составляет 294 автомобиля на 1 тыс. жителей.

Основные магистрали города загружены в 2-3 раза выше нормативов, средняя скорость автомобилей на них составляет 15-20 км/ч. Около 70% всех магистральных дорог Казани сегодня работают на пределе возможностей;

- недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Всего за 2012 год выявлено более 5,8 млн нарушений ПДД, из них с помощью системы автоматической фотовидеофиксации – более 4,5 миллионов.

Для решения проблем в сфере безопасности дорожного движения применен программно-целевой метод. С 2006 года действует ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

К настоящему времени в республике сформирована вертикаль, состоящая из федеральной, региональных и муниципальных программ по повышению безопасности дорожного движения, которая, без сомнения, оказывает положительное воздействие на состояние безопасности дорожного движения.

Достаточно сказать, что если в 2004 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло 882 участника дорожного движения, то в 2012 году – 642 (с учетом погибших до 7 суток).

Продолжает тревожить уровень детского дорожно-транспортного травматизма. В 2012 году только в Республике Татарстан произошло 573 ДТП с участием детей, в которых погибли 24 и пострадали 611 детей. 17 из 24 погибших детей являлись пассажирами транспортных средств, 9 из них

в нарушение ПДД перевозились без использования детских удерживающих устройств и трое не были пристегнуты ремнями безопасности.

В 2012 году ни один ребенок из тех, что перевозились в детских удерживающих устройствах, не погиб.

В 2004-2005 годах, до начала реализации целевых федеральной и республиканских программ повышения безопасности дорожного движения, доля ДТП по вине детей достигала 33-х процентов, в прошедшем году она составила 25,6 процента.

Наметившуюся позитивную тенденцию с детским дорожно-транспортным травматизмом, прежде всего, мы расцениваем как закономерный результат системного подхода к работе с юными участниками дорожного движения в рамках мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

Снизилась социальный и транспортный риски, тяжесть последствий ДТП, и что особенно важно, детский дорожно-транспортный травматизм. И всё это – на фоне 30-процентного прироста автопарка страны.

Безусловно, это наш общий результат, и не только работы органов власти, но и общественных формирований, гражданского общества.

За период функционирования федеральной и республиканской целевых программ благодаря координированным усилиям заинтересованных министерств и ведомств только за 2012 год в сравнении с показателями 2004 года было спасено 236 жизней, а в ходе планомерного снижения аварийности с 2004 года сохранено более тысячи жизней (1186). Однако на фоне стремительного увеличения автопарка республики и числа автомобилистов прогнозируемого результата – сокращения числа погибших до 588 человек – добиться не удалось (в 2012 году в ДТП и в течение 7 суток после него погибли 642 человека).

За период действия ФЦП уменьшилось количество погибших детей с 39 человек в 2004 году до 24 в 2012 году, а количество раненых уменьшилось с 723 до 611.

Таким образом, программно-целевой подход к повышению безопасности дорожного движения показал свою эффективность.

Работа в данном направлении продолжается, разрабатывается следующая федеральная целевая программа повышения безопасности дорожного движения до 2020 года, которая планирует уменьшить количество погибших в 1,25 раза по сравнению с 2010 годом.

В Республике Татарстан принята Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года. Она утверждена постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 30 мая 2011 г. № 439.

Концепция определяет стратегические направления взаимодействия государственных и общественных институтов, направленных на кардинальное сокращение аварийности и дорожно-транспортного травматизма в период на 2012-2020 годы.

Концепцией предусмотрено, что адекватной реакцией на вызовы времени должны стать:

- создание эффективных схем и методов организации движения;
- оптимизация подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами;
- создание современного научного, научно-методического, программно-учебного и кадрового обеспечения региональной системы обучения правилам безопасной жизнедеятельности на дорогах.

В целом разработанная в республике Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах определяет стратегические направления взаимодействия государственных и общественных институтов, направленных на

кардинальное сокращение аварийности и дорожно-транспортного травматизма в период на 2012-2020 годы.

Концепция служит основой для формирования региональной образовательной политики в сфере безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Эта деятельность началась значительно раньше, еще в 90-х годах прошлого столетия, когда совместными усилиями Управления Госавтоинспекции и Министерства образования и науки РТ был разработан и внедрен региональный стандарт обучения детей и подростков правилам и навыкам безопасности дорожного движения.

Стандарт был основан на четырех последовательных ступенях обучения, охватывающих возрастные группы от трех до семнадцати лет.

Однако проблемы безопасности жизнедеятельности на дорогах в равной степени касаются всех участников дорожного движения. Человек сталкивается с опасностью в транспортной среде на протяжении всей жизни, поэтому сегодня назрела необходимость дополнить существующий стандарт еще тремя ступенями, для того чтобы в систему подготовки компетентных водителей и пешеходов были включены все возрастные группы населения.

С учетом всего вышесказанного нами были определены 7 последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах [3].

Ступенчатая модель системы подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет:

- четко определить границы предметной области, дифференцировать задачи по уровням образования;
- согласовать образовательные программы и обеспечить их преемственность.

Ступени нашей системы сегодня – это 572 оснащенных всем необходимым кабинета по безопасности дорожного движения, около 3 тысяч уголков БДД, 609 площадок с дорожной разметкой, размещенных

в городских и сельских детских садах и школах, и 3 полноценных автогородка.

Основной упор при подготовке компетентного участника дорожного движения делается на образование, так как оно затрагивает все возрастные категории населения. Нами учтено семейное образование и такая категория участников дорожного движения, как люди с ограниченными возможностями, которые требуют подготовки с учетом их специфики. Для подготовки участников дорожного движения, не включенных в систему образования, используется компонент воздействия.

Появление научной и образовательной области «Безопасность жизнедеятельности на дорогах», реализация «Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года» востребовало подготовку научных и педагогических кадров, занимающихся изучением педагогического процесса обучения людей разных возрастов правилам безопасного поведения в транспортной среде, обобщением и распространением зарубежного и отечественного опыта.

Подготовка таких специалистов осуществляется на кафедре безопасности жизнедеятельности Института физической культуры и восстановительной медицины КФУ.

Выпускники получают специальность «учитель физической культуры и безопасности жизнедеятельности». Сейчас по данной специальности обучаются 137 чел.

С 1998 года Государственное образовательное учреждение «Межрегиональный институт повышения квалификации специалистов начального профессионального образования» (МИПК СНПО) Федерального агентства по образованию занималось обучением и повышением квалификации педагогов начальных классов, преподающих Правила дорожного движения. С 2005 года МИПК СНПО начал проводить обучение и

воспитателей дошкольных образовательных учреждений.

С 1998 г. по 2011 г. обучение прошли 6169 человек, из них воспитателей ДОУ – 1971, учителей начальных классов – 4198.

С 2011 года курсы повышения квалификации стали проводиться на базе Института развития образования Республики Татарстан (ИРО РТ).

За 2012 г. повысили квалификацию 504 педагога, из них воспитателей ДОУ – 268, учителей начальных классов – 236. По окончании курсов повышения квалификации каждому педагогу выдано удостоверение установленного образца.

К сожалению, у нас нет единого центра по подготовке квалифицированных педагогов курса «ОБЖ». Преподаватель ОБЖ один, а готовят его (повышают квалификацию) разные учебные заведения отдельно по каждому направлению.

Материально-техническое обеспечение курсов повышения квалификации, мероприятий по ПДД, издание учебно-методических пособий для детей и педагогов, приобретение специализированных автоклассов, оборудования по ПДД осуществляется одним из основных субъектов финансирования проводимых мероприятий – Государственным учреждением «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ».

В 26 районах и городах республики работают филиалы дирекции, которые не только оказывают материальную поддержку в оснащении оборудованием, в приобретении призов для конкурсов. Сотрудники филиалов совместно с инспекторами ГИБДД проводят мероприятия по безопасности дорожного движения, выступают на родительских собраниях, проводят совещания с педагогами и родителями.

Научно-методическую поддержку реализации Концепции повышения безопасности дорожного движения осуществляет ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности».

В целях оказания методической помощи в подготовке и проведении занятий по правилам безопасного поведения центр совместно с УГИБДД МВД по РТ и Министерством образования и науки РТ разработали и выпустили тиражом по 33 тыс. экземпляров каждое (22 тыс. на русском языке и 11 тыс. – на татарском) следующие пособия: «Цикл занятий по обучению дошкольников правилам безопасного поведения на дорогах» и «Обучение детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения на дорогах», в которых обобщен передовой опыт педагогов республики.

Для обучения школьников начальных классов правилам безопасного поведения на дороге коллективом центра разработано и издано учебно-методическое пособие.

Тем, кто занимается подготовкой детей к безопасному поведению на дорогах в образовательных учреждениях, организует работу отрядов ЮИД, предназначена наша книга «Основные вопросы организации юидовского движения (на примере Республики Татарстан»).

Для самих школьников мы выпустили паспорт школьника.

Все пособия безвозмездно распространяются среди образовательных учреждений республики.

Сейчас готовятся к печати:

- учебно-методическое пособие «Обучение школьников правилам безопасного поведения на дороге (5-9 классы)»;
- сборник творческих работ на татарском языке «Юллар имин булыр бергэлэп!» по тематике БДД. В сборник вошли работы и воспитателей ДОУ.

В средних учебных заведениях республики созданы 1381 команда юных инспекторов движения, объединяющих в своих рядах 12443 школьника и лицеиста.

В 2006 году было разработано и направлено во все управления, отделы образования и подразделения ГИБДД ре-

спублики «Положение об отрядах ЮИД», в котором определены структура детской организации и кураторские функции Госавтоинспекции. Для укрепления и дальнейшего развития системы ЮИД сегодня необходима творческая и целенаправленная работа педагогов. В каждой средней школе республики должен быть отряд юных инспекторов движения.

На счету татарстанских юидовцев успешное участие во всероссийских конкурсах ЮИД. С 2000 г. команда РТ в командном первенстве регулярно завоевывает призовые места.

Сегодня есть результаты не только наших всероссийских побед, но и международных. Команда ЮИД Республики Татарстан – представитель России – стала бронзовым призером на 24-м европейском образовательном конкурсе по изучению и соблюдению правил дорожного движения, который проходил в сентябре 2009 года в городе Турку (Финляндия). В 2010 году сборной ЮИД Республики Татарстан, представлявшей Россию, покорила новая высота – она стала 1-й на конкурсе, который проходил в столице Македонии городе Скопье.

В октябре 2011 года команда стала лучшей на Европейском образовательном конкурсе FIA по изучению и соблюдению правил дорожного движения в Париже. В соревнованиях приняли участие команды из 21 государства. Российскую Федерацию вновь представляла сборная команда юных инспекторов движения Республики Татарстан, победившая на Всероссийском конкурсе «Безопасное колесо-2011».

21-24 сентября 2012 года в г. Кракове (Польша) прошел 27-й Европейский образовательный конкурс FIA (Международной автомобильной федерации) по изучению и соблюдению правил дорожного движения.

В соревнованиях приняли участие команды из 20 государств. Российскую Федерацию представляла сборная команда

юных инспекторов движения Республики Татарстан, победившая на Всероссийском конкурсе «Безопасное колесо – 2012», в составе четырех участников: Алмаза Газизова (лицей № 159, г. Казань), Мурада Мазитова, Валерии Коскиной, Анастасии Чумаковой (гимназия № 19, г. Казань).

Соревнования включали в себя практические и теоретические этапы. Участники демонстрировали теоретические знания Правил дорожного движения и практические навыки фигурного вождения велосипеда, разбирались в реальных дорожных ситуациях.

По итогам всех этапов соревнований команда России заняла второе место, как и команда Латвии. 1-е место завоевала Чехия, 3-е место поделили команды Сербии и Швейцарии.

В 2013 году на Всероссийском конкурсе юных инспекторов движения «Безопасное колесо – 2013» команда Татарстана заняла 1-е место.

Развитие картингового движения в республике можно отнести к одной из эффективных форм предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В карт-клубах дети приобретают навыки практического вождения, изучают устройство машин, более углубленно и заинтересованно (техника – лучшая мотивация!) изучают правила дорожного движения.

Усилия и затраты по развитию картинга оправданы, когда инициатива рождается на местах, когда в первую очередь сами коллективы образовательных учреждений создают техническую базу, обучают детей, воспитывают в них желание стать умелыми водителями.

В 60 карт-клубах, действующих сегодня по всей республике, под руководством настоящих энтузиастов автомобилизма проходят обучение более 3 тысяч детей и подростков.

Сегодня ДЮАШ РТ имеет 28 филиалов в городах и районных центрах рес-

публики, 100 специализированных автоклассов, 33 учебных автомобиля, штат профессиональных преподавателей и водителей-инструкторов. Ежегодно ДЮАШ выпускает более 3 тысяч юношей и девушек, которые успешно сдают квалификационные экзамены и, по достижении 18 лет, получают водительские удостоверения.

ДЮАШ РТ – это и спортивное направление. Из года в год команды ДЮАШ занимают на всероссийских соревнованиях по автомногоборью только призовые места. С 7 по 11 сентября 2012 года в городе Анапа (Краснодарский край) состоялся 14-й Всероссийский открытый летний чемпионат по автомногоборью среди юношеских автомобильных школ (секций) Всероссийского общества автомобилистов «Юный автомобилист». Абсолютным победителем уже в пятый раз подряд стала сборная команда ДЮАШ Республики Татарстан.

На сегодняшний день к работе с юными автомобилистами привлечены не только РОВИАТ (Общество автомобилистов России), но и оборонно-спортивно-техническое общество – РОСТО (ДОСААФ).

10 августа 2009 г. Распоряжением Кабинета Министров РТ № 999-р принято решение об организации в образовательных учреждениях 200 автоклассов с целью обучения учащихся 10-11-х классов по программам подготовки водителей транспортных средств категорий «ВС». После достижения совершеннолетия учащиеся получают водительские удостоверения.

Министерство образования и науки РТ предоставило субсидии на безвозмездной основе для приобретения автомобильной техники для организации автоклассов на базе общеобразовательных школ и стимулирования граждан к организации предпринимательской деятельности в области оказания услуг инструктора по вождению. В настоящее время проводится обучение в 200 автоклассах по военно-учетной специальности – водитель. Углубленно изучаются ПДД,

приемы вождения и технического обслуживания легковых и грузовых автомобилей.

Одной из важнейших задач, стоящих сегодня перед Госавтоинспекцией, является информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения, формирование у водителей и пешеходов правосознания и культуры взаимоотношений на дорогах.

Для этого определены следующие основные направления деятельности.

С целью уменьшения количества ДТП, обеспечения стабильной средней скорости движения транспорта в городе и бесперебойного движения общественного транспорта по выделенной полосе в г. Казани с 2008 года начала широко внедряться система автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

На сегодняшний день в республике согласно Концепции развития системы видеофиксации нарушений Правил дорожного движения на 2010-2012 годы в Республике Татарстан для фиксации нарушений скоростного режима используются 292 передвижных фоторадарных комплекса «КРИС-П» и 147 стационарных датчика «КРИС-С», а также 22 системы нового поколения «Кордон».

Для предотвращения заторов на перекрестках (а не только для выявления нарушений) применяется система «Автоураган», фиксирующая нарушения правил проезда. Система функционирует на 20 основных и наиболее сложных перекрестках города и включает 269 датчиков.

Для обеспечения бесперебойного движения общественного транспорта используются как стационарные датчики «КРИС-С», так и передвижные «КРИС-П», настроенные на фиксацию нарушений правил проезда по автобусной полосе, и 20 фоторадарных комплексов «ПАРКОН», предназначенных для автоматической фиксации нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств, проезда

по полосе, предназначенной для движения общественного транспорта.

В Республике Татарстан с марта 2012 года в опытной эксплуатации находится система фотофиксации нарушений Правил дорожного движения «Автодория», позволяющая производить определение скоростного режима транспортных средств через измерение времени, за которое транспортное средство преодолело расстояние на заранее обозначенном приборами участке автодороги. Данная разработка татарстанских специалистов, ввиду объективности контроля скорости на протяженных участках дороги и отсутствия излучения, т.е. незаметности для нарушителя, позволит обеспечить соблюдение Правил дорожного движения на больших расстояниях. На данный момент установлено оборудование для контроля 8 участков автодорог. До конца текущего года в республике будет установлено 180 регистраторов, контролирующих более 100 участков.

Для успешного решения задач, поставленных Концепцией, в последнее время в нашей республике предложены такие новые формы работы, как конкурсы «Автосессия», «Молодежный форум» и др.

15 ноября 2011 года в Управлении ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялся финал первого республиканского конкурса среди студентов-автомобилистов «Автосессия – 2011». Конкурс проходил в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и был посвящен 75-летию со дня образования Госавтоинспекции.

«Автосессия – 2011» была организована Министерством образования и науки Республики Татарстан, Управлением ГИБДД МВД по Республике Татарстан совместно с Государственным учреждением «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», Государственным учреждением «Научный центр БЖД», Татарстанской

республиканской организацией общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов».

13 ноября 2012 года на территории комплекса Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялся второй республиканский конкурс среди студентов-автомобилистов «Автосессия – 2012».

В конкурсе соревновались 39 студентов высших учебных заведений из 9 городов Республики Татарстан.

Еще одной новой формой работы с молодежью является ежегодное проведение республиканских молодежных форумов.

Республиканский молодежный форум – это инновационные площадки, на которых любой молодой человек и команда смогли продемонстрировать свой талант, активность, найти единомышленников.

В рамках форума функционировали несколько площадок, в том числе и наша – «Безопасность жизнедеятельности».

Задача по координации мероприятий площадки была возложена на ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности». Была подана 261 заявка по 5 секциям:

«Безопасность на дорогах. Интернет-безопасность»;

«Молодежная среда и противодействие экстремизму»;

«Экологическая безопасность. Продовольственная безопасность»;

«Антинаркотическая пропаганда»;

«Безопасность в ЧС».

Жюри были отмечены 14 работ в номинациях «Инновационный продукт», «Инновационная идея», «Инновационный проект». 5 лучших работ были выдвинуты для участия в финале.

25 и 26 января в IT-лицее прошел финал Республиканского молодежного

форума-2012, в рамках которого состоялась выставка-презентация лучших проектов и награждение победителей.

В церемонии награждения победителей Молодежного форума принимал участие Президент Республики Татарстан.

Надеемся, что такие новые формы работы с молодежью, как «Автосессия» и «Молодежный форум», дадут свои положительные результаты.

Расширяется круг некоммерческих и общественных организаций, деятельность которых связана, в том числе, и с обеспечением безопасности на дорогах.

Совместно с представителями общественных движений «Народный фронт» и «Молодая гвардия» мы проводим мероприятия, направленные на выявление аварийно-опасных для пешеходов участков дорог в рамках всероссийской акции «Охота на зебру».

С целью обмена результатами фундаментальных научных исследований и опытом внедрения инновационных разработок в различных областях безопасности жизнедеятельности были проведены две международные научно-практические конференции «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности». Готовится проведение третьей конференции в феврале 2014 года. На каждой конференции обязательно работает секция «Безопасность дорожного движения».

Таким образом, в Республике Татарстан используются все формы профилактики для эффективного решения проблемы повышения безопасности дорожного движения, реализации «Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года».

Список литературы

1. Федеральный закон «О безопасности» от 28.12.2010 № 390-ФЗ // Режим доступа: <http://base.garant.ru/12181538/>

2. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ // Режим доступа: <http://base.garant.ru/10105643/>

3. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 г. / Сост. Р.Ш. Ахмадиева. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 29 с.
4. Заплатинский В.М. Терминология науки о безопасности. // Zbornik prispevkov z mednarodnej vedeckej konferencie «Bezpečnostna veda a bezpečnostne vzdelanie». – Liptovský Mikuláš: AOS v Liptovskom Mikuláši, 2006.
5. Энциклопедия безопасности жизнедеятельности // Режим доступа: <http://bzhde.ru/>.

УДК 351:81:621.397.7

**ВНЕДРЕНИЕ КОМПЛЕКСА СИСТЕМ
АВТОМАТИЗАЦИИ (КСА)
«ДЧ ГИБДД» В Г. КАЗАНИ**

**THE IMPLEMENTATION
OF INTEGRATED AUTOMATION
SYSTEMS FOR THE USE OF TRAFFIC
POLICE CONTROL ROOM IN KAZAN CITY**

*Уточкин А.В., заместитель начальника
отдела информационного обеспечения
ГИБДД МВД по РТ;
Классен К.Г., начальник штаба ПДПС ГИБДД
УМВД России по г. Казани, г. Казань, Россия*

*Utochkin A.V., the deputy head of the information
support office of the traffic police department
of the Ministry of Internal Affairs of the Republic
of Tatarstan;
Klassen K.G., the head of the Staff of the Traffic
police division of the municipal police of Kazan,
Kazan, Russia*

Аннотация

Данная статья рассматривает использование информационных систем с целью повышения эффективности работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения в г. Казани. Предметом является разработка комплексного программного обеспечения, позволяющего оптимизировать расстановку сил и средств при реагировании на дорожно-транспортное происшествие.

Abstract

This article introduces the implementation of information technologies that could improve the effectiveness of traffic police control rooms work. The subject is the development of integrated software that optimizes aligning forces and devices when reacting on traffic accidents.

Ключевые слова: комплекс систем автоматизации, дежурная часть, дорожно-транспортное происшествие, реагирование.

Key words: integrated automation systems, police control room, traffic accident, reacting.

Непрерывное увеличение количества автотранспорта привело к ставшим уже привычными для городов пробкам и, что самое тревожное, к росту числа дорожно-транспортных происшествий. Сложившиеся негативные тенденции привели к увеличению нагрузки на операторов дежурно-диспетчерских служб и указали на недостатки в организации отработки дорожно-транспортных происшествий. Отсутствие информации о текущей оперативной обстановке в городе и расстановке сил и средств, низкая

скорость реагирования на сообщения о происшествиях, ручное формирование аналитических и статистических документов по результатам деятельности дежурной части привело к пониманию необходимости автоматизации деятельности дежурной части отдела ГИБДД УМВД России по г. Казани.

В качестве пробного решения для автоматизации деятельности дежурной части Полка ДПС ГИБДД по г. Казани была использована система КСА «Полиция», которая на тот момент уже успешно функционировала в ДЧ УМВД России по

г. Казани. С самого начала использования КСА «Полиция» был ощутим заметный эффект от внедрения системы в части обеспечения контроля регистрации вызовов, поступающих в дежурную часть, а также контроля деятельности подразделений ГИБДД в ходе оперативного реагирования. К тому же используемая система обеспечивала взаимодействие с ДЧ УВД города. Однако задачи дежурной части ГИБДД имеют свою специфику, что привело к пониманию необходимости разработки собственной системы, обеспечивающей автоматизированное выполнение основных задач, возложенных на дежурную часть ГИБДД.

КСА «ДЧ ГИБДД» была разработана и внедрена в дежурную часть ОГИБДД УМВД РОССИИ по г. Казани в ноябре 2012 года. В результате внедрения была решена задача автоматизированного сбора, обработки и хранения информации о ходе отработки сообщения о происшествии. Появилась возможность просмотра всего хода мероприятий по реагированию на происшествие, об исполнителях и их действиях в ходе отработки происшествия.

В рамках реализации проекта была выполнена задача по обеспечению руководства своевременной и достоверной информацией об оперативной обстановке в городе и по результатам работы дежурной части ПДПС ГИБДД УМВД России по г. Казани. В системе был разработан модуль управления силами и средствами. Появилась возможность просмотра состояния наряда в режиме реального времени, его дислокации, деятельности в рамках отработки сообщений о происшествиях. Реализованная функция интеллектуальной помощи при формировании нарядов исключила случаи нарушения нормативов в работе службы. В рамках регламента отработки сообщения о ДТП была реализована функция оповещения диспетчера о нарушении установленного временного норматива прибытия наряда на происшествие.

Следует выделить среди прочего функционала проработанный аналитический модуль, обеспечивающий решение задач по выдаче информации по концентрации ДТП с разбивкой по улицам, по концентрации ДТП с наибольшим числом пострадавших, по недостаткам в эксплуатационном состоянии дорог. Более того, разработанное программное обеспечение позволило выявить участников дорожного движения, представляющих потенциальную угрозу на дорогах.

Также внедрен модуль фиксации действий сотрудников дежурной смены, обеспечивающий контроль вносимых изменений.

Разработанное в рамках программы обеспечения безопасности жизнедеятельности решение было основано на принципах открытости, гибкости конфигурирования и масштабируемости. Система построена в одной идеологии с использованием стандартных и зарекомендовавших себя технических и программных средств, что обеспечивает ее совместимость с другими системами и возможность наращивания функциональности на базе программных средств независимых поставщиков или разработок специалистов компании исполнителя. КСА «ДЧ ГИБДД» имеет открытые интерфейсы для взаимодействия с такими информационными системами и аппаратными комплексами, как геоинформационные системы, системы навигации и определения местоположения, внешние информационно-справочные системы, системы регистрации телефонных переговоров и другие.

Заложенный в ходе реализации проекта принцип гибкости конфигурирования предполагает возможность настройки программного обеспечения под изменившиеся требования пользователей. И, наконец, реализованный принцип масштабируемости позволит в будущем увеличить производительность системы при добавлении ресурсов, увеличении числа пользователей и интегрируемых систем.

Стоит отметить, что с самого начала при построении решения КСА «ДЧ ГИБДД» учитывалась возможность интеграции с автоматизированными системами экстренных служб, такими, как ГЛОНАСС+112 МЧС РФ по РТ, дежурная часть УМВД России по г. Казани, «Скорая помощь», и взаимодействия в качестве участника комплексной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности муниципального образования. На данный момент реализовано взаимодействие КСА «ДЧ ГИБДД» с КСА «Полиция», функционирующей в дежурной части УМВД России по г. Казани, в части оперативного обмена информацией по зарегистрированным происшествиям.

Были разработаны и внедрены автоматизированные рабочие места, охватывающие всю специфику работы службы. Для мониторинга процесса реагирования на зарегистрированные сообщения о дорожно-транспортных происшествиях, мониторинга текущей оперативной обстановки в городе, расстановки сил и средств и управления деятельностью дежурной части было разработано АРМ начальника смены. В рамках реализации проекта было разработано и внедрено АРМ оперативного дежурного, обеспечивающего решение задач приема входящих вызовов, автоматизированной передачи сообщений о дорожно-транспортных происшествиях на обработку в подразделения ГИБДД и мониторинга процесса хода реагирования на сообщения о происшествиях. АРМ диспетчера обеспечивает решение задач регистрации сообщений о ДТП, поступающих в дежурную часть и организации процесса реагирования на зарегистрированные сообщения о дорожно-транспортных происшествиях. Следует отметить, что и для подвижных мобильных нарядов было разработано рабочее место с целью оперативного реагирования на происшествия и регистрации результата обработки сообщений о ДТП.

В ходе реализации проекта была проведена оценка эффективности внедрения КСА «ДЧ ГИБДД». На сегодняшний день очевидно сокращение времени обработки вызова оператором и времени ожидания обслуживания абонентом. За счет внедрения комплекса мероприятий по отработке происшествий повысилась скорость реагирования на сообщения о происшествиях. В результате автоматизации и внедрения справочников и классификаторов в системе повысилась достоверность регистрируемой информации. Следует также отметить автоматизацию и сокращение времени подготовки отчетных, статистических и аналитических документов по результатам работы дежурной части. Созданный качественно новый уровень управления силами и средствами, основанный на современных информационных технологиях, повысил эффективность работы дежурной части в целом.

Заложенные в ходе реализации проекта принципы открытости и гибкости конфигурирования позволяют говорить о дальнейшем развитии системы. На сегодняшний день проводятся работы по развитию КСА «ДЧ ГИБДД» для успешного выполнения задач в рамках предстоящих событий, связанных с проведением Всемирной летней Универсиады в 2013 году в городе Казани. В предстоящем мероприятии примут участие более 13 500 спортсменов и членов официальных делегаций, 1500 представителей СМИ и более 50 тысяч гостей и болельщиков. С целью создания комфортных и безопасных условий движения участников и гостей Универсиады планируется привлечение дополнительных сотрудников и патрульных автомобилей из районов республики и других регионов РОССИИ. Для эффективной организации работы службы и мониторинга деятельности привлекаемых сил и средств в КСА «ДЧ ГИБДД» реализован учет приданных сил и привлекаемых патрульных автомобилей. В системе налажены ме-

ханизмы формирования дислокаций при проведении специальных мероприятий на весь период проведения Универсиады. В рамках контроля деятельности сотрудников в системе введен функционал, обеспечивающий мониторинг списка задействованных сотрудников в режиме реального времени, а также списка резервных сотрудников для отработки внештатных ситуаций.

Дальнейшее развитие системы связано с разработкой мобильного приложения как альтернативного способа передачи информации о дорожно-транспортном происшествии. Разработка и внедрение мобильного приложения предполагается для наиболее популярных на сегодняшний день операционных систем, таких, как android и iOS. Ожидаемый предполагаемый эффект связан, прежде всего, с сокращением количества вызовов и снижением загруженности эфира радиоканала, а также сокращением времени ожидания ответа операторов дежурной части. Также ожидается сокращение времени прибытия нарядов ДПС к месту ДТП и повышение точности определения места происшествия за счет ре-

ализации навигационно-информационной поддержки, обеспечивающей автоматическую передачу информации о месте произошедшего ДТП.

Предполагается создание мобильного приложения для руководящего состава службы с целью обеспечения оперативной, актуальной информацией о деятельности службы. В частности, разработки коснутся мониторинга статистики ДТП, списка планируемых мероприятий и динамики аварийности в различных временных интервалах. Планируется обеспечение лиц, принимающих значимые управленческие решения, информацией о текущей расстановке сил и средств и расстановке нарядов ДПС при проведении плана перехват. Одним из наиболее значимых предполагаемых нововведений является возможность установления видеоконференцсвязи с районными руководителями ГИБДД.

КСА «ДЧ ГИБДД» позволяет осуществить управление силами и средствами подразделений ГИБДД при несении ими службы, а также получать и анализировать информацию о дорожно-транспортных происшествиях в режиме реального времени.

УДК 356.004.2

**ПРИРОДА ОПАСНОСТИ
ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА
И РОЛЬ ЧЕЛОВЕКА В ОБЕСПЕЧЕНИИ
ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ**

Якупов А.М., к.п.н., доцент кафедры биомедицинских и экологических знаний, Магнитогорский государственный университет, г. Магнитогорск, Россия

**NATURE OF HAZARD AND TRANSPORT
OF HUMAN ROLE IN ENSURING
ITS SAFETY**

Yakupov A.M., PhD, associate professor, Biomedical and ecological sciences department, Magnitogorsk State University, Magnitogorsk, Russia

Аннотация

Транспортный процесс рассматривается как открытая динамичная и высоко энерго-вооружённая опасная социотехническая система. Показывая природу опасности систем, раскрывается роль человека в обеспечении безопасности этого процесса в периоды его создания, организации и осуществления. Предлагаются основные пути обеспечения безопасности людей в транспортных процессах, происходящих в современной транспортной среде.

Abstract

Transport process is seen as an open, dynamic and highly dangerous armed with energy sociotechnical system. Showing the dangerous nature of systems, the role of a human being is developed in providing security during its creation, organization and implementation. Basic ways to ensure human security in transport processes happening in modern transport environment are suggested.

Ключевые слова: транспортировка, транспорт, транспортная среда, транспортный процесс, опасность, безопасность, дорожное движение, транспортная культура.

Key words: transportation, transport medium, transport process, risk, security, traffic, transport culture.

Раскрывая сущность понятий «*транспортный процесс*», его «*опасность*» и «*безопасность*», логику нашего повествования построим следующим образом: пройдем по цепочке связанных между собой знакомых и широко применяемых как в теории, так и в практике таких понятий, как: «*транспортирование*» – «*транспортировка*» – «*процесс транспортировки*» – «*транспортный процесс*» («*перевозочный процесс*») – «*транспортирующая система*» – «*транспортная система*» – «*транспортная среда*».

Явление транспортирования, а равно с этим и одноименное с ним понятие мы рассматриваем как «...объективный процесс перемещения *чего-нибудь* при помощи *чего-либо* во времени и пространстве во всех существующих сферах бытия и сознания не зависимо от происхождения переносимого и носителя» [7, с. 371]. Поэтому понятие «*транспортирование*» мы относим к философской категории, отражающей одну из форм движения материи и сознания.

Используя это явление, человек осуществляет специфический вид деятельности по перемещению предметов и веществ, информации и самого себя в пространстве и времени по заданным и управляемым им маршрутам и скоростями этого перемещения, который мы называем *транспортировкой* [12,

с. 142]. Эту деятельность, как известно, человек осуществляет различными транспортирующими системами¹.

Понятие «*система*», принятое в данной работе, означает любое целостное образование независимо от природы его происхождения, составные части которого (элементы, компоненты, подсистемы, «единицы» и т.п.), расположенные на различных иерархических уровнях этого образования, находятся в постоянном взаимодействии между собой, выраженном их взаимозависимостью, взаимовлиянием и взаимообусловленностью, взаимодополняемостью. Характер этого взаимодействия, определяющий её основную (ведущую) функцию (свойство, качество и т.д.), мы называем структурой системы. При этом мы отмечаем, что функция системы не есть арифметическая сумма функций её структурных составляющих, расположенных на всех без исключения их иерархических уровнях, а представляет собой интегрированную специфическую сумму в виде слияния особым способом частей функций этих взаимодействующих составляющих. Каждая система определяется посредством выявленных философией основных системных принципов, таких как: целостность, структурность, иерархичность, взаимодействия с окружающей средой, множественности описания сущности системы [5, с. 610].

¹Для осуществления транспортировки человек применяет различные системы, которые он специально изобрел и построил, – транспортирующие системы. Они существуют отдельно от человека, а человек их использует и управляет ими с определенной и заданной целью перемещения всего необходимого для организации своей жизни и деятельности [12].

Понятию «*процесс транспортировки*» мы придаём статус общего понятия в системе перемещения людьми чего-либо вообще, а понятию «*транспортный процесс*» как одному из видов процесса транспортировки – статус частного понятия, относящегося только к перевозке грузов и людей или, иными словами, он означает «*перевозочный процесс*». Понятие «*процесс*», принятое в нашей работе, дословно означает [лат. Processus продвижение]: 1) ход какого-либо явления, последовательная смена состояний, стадий развития и т.д.; 2) совокупность последовательных действий для достижения какого-либо результата [3, с. 407].

Исходя из этого, мы определяем: «*транспортный процесс*» – процесс перевозки грузов и людей, осуществляемый транспортирующими системами², входящими в одну или несколько транспортных систем, или с помощью её компонентов: транспортными средствами, специальными устройствами и приспособлениями. К транспортным системам мы относим, прежде всего, различные виды транспорта, осуществляющие свою работу, как на суше, так и в воздушной и водной сферах Земли. Он является компонентом транспортной системы, которая в свою очередь является структурной составляющей системы более высокого порядка – системы «*транспортная среда*». Эта среда представляет собой «...совокупность социальных, социально-природных и социально-технических условий, созданных людьми с целью удовлетворения их жизненных, духовных и других потребностей, путем организации перемещения (транспортировки) необходимых предметов, веществ, энергии, информации и самих себя» [11, с. 291]. Она обладает «...специальной инфраструктурой, состоящей из: транспортных средств,

транспортирующих и транспортных систем; используемых людьми природных и социальных объектов и систем, их сил и явлений; систем содержания и организации управления этой инфраструктурой; и людей непосредственно участвующих в её функционировании» [11].

Транспортные системы – это не только сложные и многофункциональные социотехнические системы, но и многоуровневые, динамично развивающиеся и открытые системы, в которых осуществляются различные транспортные процессы. Последние мы рассматриваем как специфические самоуправляемые системы, которые характеризуются своей динамичностью и открытостью, высоким уровнем собственной энерговооружённости и тем самым опасностью, как для себя самих, так и для своего окружения.

При этом само понятие «*транспортный процесс*» мы понимаем, во-первых, как одновременную последовательную смену явлений, вызванных перемещением чего-либо по причине организованного людьми движения (передвижения) перевозимого (транспортируемого) и, во-вторых, как смену состояний тех, кто осуществляет совокупность последовательных действий для достижения цели и результатов этого перемещения.

В то же время сущность транспортного процесса определяется наличием в нем «*процесса движения*», то есть непосредственным движением материальных объектов и предметов (люди, транспортирующее средство, перевозимые грузы и др.). Поэтому, по нашему мнению, безопасность транспортного процесса зависит как собственно от себя самого (т.е. хода протекания процесса и его динамики, «поведения» его элементов, структуры, и т.д.), так и от состояния

²«Транспортная система» – это сложная социотехническая система, представляющая собой единое целое транспортирующего устройства (система), человека (оператор этой системы) или группу людей, коллектив занятых непосредственно в организации и осуществлении процесса транспортировки с помощью транспортирующих систем (техники) [12].

транспортной системы, в которой он протекает, и состояния всей транспортной среды, в которой находится эта транспортная система.

Определяя опасность и безопасность транспортного процесса, рассмотрим его на примере дорожно-транспортного процесса, осуществляемого автомобильным транспортом.

Этот выбор не случаен. Во-первых, именно автомобильный транспорт сегодня и в России, и во всём мире занимает лидирующую позицию в иерархии показателей аварийности на транспорте вообще и по погибшим и пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в частности. Во-вторых, активными участниками этого процесса (пешеходы, водители, пассажиры) выступают практически все взрослые люди Земли, независимо от уровня их профессионализма и компетентности каждого из них в отдельности. Вместе с тем считаем необходимым отметить, что все другие транспортные процессы, протекающие с участием какого-либо вида транспорта, например, воздушного или морского, обладают теми же сущностными характеристиками, которые мы покажем при рассмотрении выбранного для исследования процесса.

Известно, что исследуемый нами процесс, возникает только в результате взаимодействия как минимум трёх основополагающих её составляющих (подсистем): «человек» (Ч), «транспортное средство» (ТС) и «дорога» (Д). Одновременно с этим каждая из этих составляющих представляет собой совокупность множества её элементов, являющихся, в свою очередь, сложными системами – различными по своему построению и характеристикам, свойствам и функциональному назначению – транспортирующих устройств и приспособлений, дорог и инженерных сооружений на них, людей, играющих в них различные роли (рис. 1).

Здесь «человек» является системообразующей подсистемой этого процесса, в которой объединены и непосредственные (активные), и опосредованные (косвенные) его участники. В первом случае – это водители, пешеходы, пассажиры и регулировщики движения, а во втором – те, кто создаёт дорожно-транспортный процесс (конструирует, производит и эксплуатирует ТС, проектирует, строит и содержит в исправном состоянии Д, организует транспортировку и т.д.). Кроме этого в структуре данной системы мы выделяем механическую подсистему: «транспортное средство – дорога» (ТС-Д) и биомеханические подсистемы: «человек – транспортное средство» (Ч-ТС) и «человек – дорога» (Ч-Д). Такой подход позволяет анализировать движение не только одиночных транспортных средств, но и транспортные и пешеходные потоки.

Дорожно-транспортный процесс мы рассматриваем как систему, с постоянно и непрерывно изменяющейся ситуационной «картиной». Человек, выступая в различных ролях, таких как: пешеход, пассажир, водитель, для своего передвижения использует разные виды энергии. Перемещение грузов и людей, а равно с этим и транспортирующих средств (физических объектов) осуществляется под действием сил природного происхождения, которые человек вызывает сам.

Эти силы по своему происхождению естественные и не зависят от сознания людей – они, объективно существующие, «ведут» себя по законам Природы, которые нарушить их у человека отсутствует возможность во все. Но для организации и осуществления данного процесса и обеспечения своей безопасности в нём люди создают и принимают свои законы и правила. Среди них, например, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (№ 196-ФЗ от 10.12.1995 г.), «Правила дорожного движения в Российской Федерации» (ПДД) и многие др.

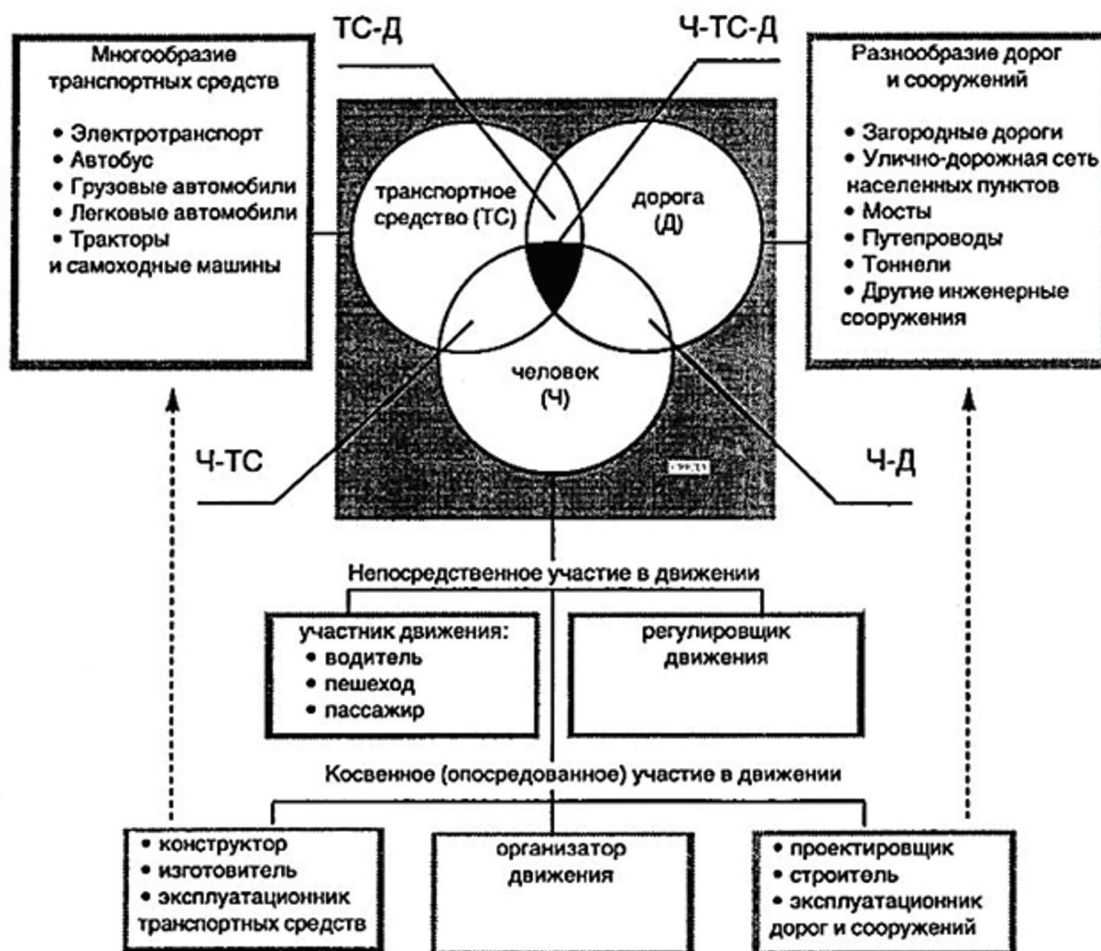


Рис. 1. Схема системы «человек – транспортное средство – дорога и среда»

Но нарушать их у человека есть возможность (что часто бывает в практике), так как они не природные, а «искусственные», они объективно-субъективные по своему происхождению. Исходя из этого, мы отмечаем, что безопасность дорожно-транспортного процесса необходимо рассматривать как минимум с таких точек зрения, как:

а) «поведения» системы: от уровня её энергии (прежде всего, механической и биомеханической) и величины и направлений физических сил, возникающих в результате движения её элементов и взаимодействия между ними (в структуре системы) и мощности их работы;

б) поведения человека в этом процессе: как управленца энергиями, содержащимися в самом процессе, и природными

силами, возникающими в нём при движении её элементов, так и как вольного или невольного нарушителя динамического его равновесия.

Но доминирующим здесь выступает, как мы полагаем, поведение людей, потому, что именно они создают такие процессы, и пользуясь их энергиями, сам участвует в них.

Ядром, исходным началом дорожно-транспортного процесса является, как известно, *дорожное движение*, которое представляет собой одновременно и как целостное интегрированное движение множества материальных объектов (точек), образованное совокупностью передвигающихся большого числа различных элементов (ТС) и «единиц» (Ч), т.е. людей, и как форму общественных отношений между участни-

ками этого процесса – это «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» [2].

Поэтому безопасность этого процесса практически зависит от безопасного участия в нём всех его участников. Хотя понятие «участие» и содержит в себе понятие «поведение», последнее, как показывает практика, нередко бывает эгоистичным, то есть безопасным лишь для себя, но, в то же время опасным для окружающих. А безопасное участие, как форма совместной безопасной деятельности, не допускает эгоистичного поведения, так как в противном случае это будет опасное участие [10]. Здесь вполне уместно говорить о «человеческом факторе», присутствующем в любом транспортном процессе, как доминирующем факторе проявления опасности.

Дорожно-транспортный процесс мы видим как сложный мозаичный рисунок, картина которого всегда находится в динамике своего непрерывного необратимого изменения, представляет собой «...динамическое, вечно изменчивое, подвижное, в каждый момент меняющееся и никогда не возвращающееся к прежнему образу равновесие» [4, с. 131]. Все элементы и «единицы» этого процесса в каждый момент времени своего существования, имея собственную скорость и вектор собственного движения, постоянно и непрерывно взаимосвязаны, взаимодействуют между собой. Его мы видим, прежде всего, как *процесс энергетический*, а не как *материальный процесс*, так как, придерживаясь учения В.И. Вернадского, под материальными процессами мы имеем в виду процессы, происходящие в перевозимом веществе.

Управление величинами и векторами возникающих сил в любом транспортном процессе – это дело его участников. Однако силы, способствующие выполнению перевозочной работы или мешающие ей,

могут возникнуть и без участия человека. Например, в результате воздействия на эту систему (процесс) извне, то есть по причине природных явлений – ветер, водяные потоки и пр., или изнутри – в результате изменения целостности структуры самой системы или непредвиденным изменением направления движения какого-либо элемента, или возникших каких-либо объективных внутренних напряжений системы и т.п.

Отвечая на вопросы: «В чём и как проявляется опасность этой системы, которую мы называем «транспортный процесс»?» и «Каким образом и за счёт чего обеспечивается его безопасность?», обратимся к содержанию понятий «опасность» и «безопасность» систем, которые мы определили в нашей ранней работе [9]. Исследуя природу опасности и безопасности систем, мы пришли к выводу, что понятие «опасность» означает *способ существования системы, выраженный её состоянием, стремящимся к высвобождению своей внутренней энергии через собственное разрушение*. «Энергия, – как отмечает П. Эткинс, – это способность совершать работу. ...она всегда присутствует во всех явлениях, тогда как силы могут появляться и исчезать» [6, с. 19-20].

Такое состояние системы можно охарактеризовать отношением заложенного в ней характера всех существующих связей (например, по мощности, величине сил взаимодействия и т.п.) к величине напряжений, как между элементами, образующих эти системы, так и между самой системой с окружающей средой. Данное утверждение мы относим: а) ко всем структурным составляющим системы на всех без исключения её иерархических уровнях; б) к величине напряжений в связях и отношениях системы и ее элементов с взаимодействующей окружающей средой; в) к объёму веществ и состоянию их количественно-качественного содержания, уровню внутренней энергии и информа-

ции, входящих в эту систему, в том числе и в её структурные составляющие. «Способ существования системы» – это, по нашему определению, порядку устройства системы, выражающий закономерно сложившийся уклад её существования во времени и пространстве. А «безопасность» – это способ существования системы, обеспечивающий, в противовес опасности, собственное равновесное состояние как внутри себя в целом и в своих структурных составляющих (подсистемах, элементах, «единицах» и т.п. и их структурах), так и во взаимодействии самой системы и ее структур, с окружающей средой...» [9, с. 368].

«Опасность» появляется при наступлении авитальности³ (разрушении, гибели, смерти) системы или хотя бы какой-либо её составляющей, незамедлительно приводящее к высвобождению и выбросу какой-либо части внутренней энергии, вещества и информации в окружающую среду, при этом нанося ущерб последней или ее компонентам и обитателям. Но, авитальность системы может быть или полной, или частичной. И та, и другая вызывается не только разрушением всей структуры системы или её изменением, но и изменением структуры хотя бы одной из её составляющих. В свою очередь, любое такое структурное изменение (частичное или полное) обязательно приводит к изменению или разрушению как всей системы вообще, так и (или) её существенной части, в частности.

Пытаясь освободиться от содержащейся в ней энергии, система стремится к саморазрушению и, одновременно с этим, она стремится сохранить эту энергию в себе, пытаясь не допустить её высвобождения из себя. И такое двойственное положение этих состояний продолжается до тех пор, пока система находится в относительном

равновесии как внутри себя, так и во взаимодействии с окружающей средой. В этом и заключается единство противоположных состояний любой системы не зависимо от природы её возникновения, обозначенных нами как «опасность» и «безопасность». Поэтому эти понятия мы отнесли к философским категориям [8].

При сохранённом равновесии опасность проявляется в одной из своих форм существования – *потенциальной опасности* (пассивная опасность), а «безопасность», в противовес «опасности», – в форме *реальной безопасности* (реализованная безопасность) [9].

Разрушаясь, система обязательно выделяет энергию в окружающее её пространство. Одновременно с разрушением системы происходит определённая работа по оказанию «влияния» этого разрушения на окружение «расстроенной» (или «расстраиваемой») системы путём внесения возникающими в это время силами «возмущений» её соседям и, как следствие тому, нанесения им определённого вреда и (или) ущерба.

В случае нарушения равновесного соотношения в сторону «опасности», по какой бы то ни было причине: под воздействием внутренних сил, вызванными внутренними какими-либо напряжениями или процессами в системе, либо вызванным внешним воздействием со стороны её окружения, система начинает частично или полностью разрушаться, т.е. стремится к своей авитальности. В момент нарушения её целостности либо её каких-либо составляющих или их структур (способов связей) незамедлительно возникают разрушительные силы. Под их воздействием происходит последовательный переход опасности из одной формы её существования в другую: «*потенциальная опасность*»

³Авитальность – 1. безжизненность (в противовес термину, витальность – жизненность: от витальный – жизненный), 2. разрушение, гибель, смерть. Термин введен нами впервые в работе «Природа опасности и наука «Безопасность систем и человека» // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2006. – № 1-2 [9]. – прим. автора.

в следующую форму – в «активную опасность», то есть в действующую опасность в виде угрозы; далее уже из неё в другую – «реальную опасность», или, иначе говоря, в «реализованную опасность», наносящую вред или ущерб своему окружению. Время перехода опасности из одной её формы в другую может быть мгновенным, а может длиться и тысячелетиями.

Увязывая понятие «опасность системы» с понятием «полная энергия системы», мы утверждаем, что все системы, не зависимо от природы своего происхождения, опасны и безопасны одновременно. Это утверждение относится и к любым транспортным процессам как специфическим технологическим системам, обладающим определённым уровнем «запаса» собственной полной энергии.

Рассматривая энергию транспортно-го процесса, мы часто говорим только о его механической энергии, являющейся способностью совершать механическую работу. Это происходит потому, что мы знаем: она напрямую связана с движением объекта (энергия движения) или его положением (потенциальная энергия). Здесь «кинетическая энергия транспортной системы» – это суммарная энергия движения всех без какого-либо исключения её составляющих, т.е. элементов (точек), которая зависит только от скорости их движения. Но, как известно, кинетическая энергия, обусловленная только движением – это лишь часть полной энергии. Поэтому мы должны рассматривать энергию этого процесса и с точки зрения внутренней энергии перевозимых ею грузов: веществ и предметов. Например, взрывчатых веществ, различных нефтепродуктов, агрессивных (ядовитых и т.п.) жидкостей, способных в случае их выброса в окружающую среду приносить ей существенный урон.

Становится очевидным, что опасность и безопасность транспортного процесса зависит от способности людей управлять разными видами её энергии. Здесь по-

нятие «способность» мы рассматриваем в единстве его двух сторон, таких как: а) способность человека как мера его возможности делать что-либо (природные задатки); б) способность личности как мера её умелости делать это же (приобретённые качества).

Равновесие динамичной системы можно добиться лишь в условиях ограниченных воздействий изнутри её или извне на неё. «...Эти воздействия не должны превышать определённых границ, в противном случае они могут разрушить систему, но в то же время они должны быть и достаточными, чтобы процесс... мог беспрепятственно осуществляться» [1, с. 232]. Отсюда следует, что человек должен вести себя так, чтобы не доводить систему (транспортный процесс) или какую-либо её структурную составляющую до его (их) «кризиса», то есть той границы, перейдя которую (пройдя свою «точку невозврата») они начнут разрушаться частично или полностью и при этом произойдёт «выброс» какой-либо энергии из неё. А это разрушение обязательно приведёт к смене форм таких состояний системы, которые мы называем «опасность» и «безопасность».

Проблему обеспечения безопасности транспортных процессов мы относим к многоаспектной, многоуровневой и интегрированной: социальной, психологической, педагогической, нравственной и др.

Налицо и проблема совершенствования системы подготовки людей к безопасному участию в этих процессах, умелому управлению всеми видами энергий, существующими в них и используемыми ими с целью и собственного передвижения, и перевозки грузов.

Но прежде это всё мы относим к дорожно-транспортному процессу и к участникам его дорожного движения, к их подготовке к безопасному участию в дорожном движении.

В перспективе мы видим новое осмысление понятий «дорожного движения» и «безопасность дорожного движения» с точки зрения предложенного нами видения проблемы безопасности транспортных процессов.

Список литературы

1. Афанасьев В.Г. Мир живого: системность, эволюция и управление/ В.Г. Афанасьев. – М.: Политиздат, 1986 с.
2. О безопасности дорожного движения / Федеральный Закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изменениями на 28 июля 2012 года (редакция, действующая с 1 апреля 2013 года). – <http://docs.cntd.ru/document/9014765> .
3. Словарь иностранных слов. – 14-е изд., испр. – Рус. яз., 1987. – 608 с.
4. Философские мысли натуралиста / В.В. Вернадский. – М.: Наука, 1988. – 520 с.
5. Философский энциклопедический словарь / Гл. ред Л.Ф. Ильичёв, П.Н. Федосеев и др. – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. – 840 с.
6. Эткинс П. Порядок и беспорядок в природе / П. Эткинс: Пер. с англ. / Предисл. Ю.Г. Рудого. – М.: Мир, 1987. – 224 с.
7. Якупов А.М. О транспортной культуре и безопасности жизнедеятельности в транспортной среде / А.М. Якупов // Образование, наука, транспорт в XXI веке: опыт, перспективы, инновации: Материалы III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Оренбург, 6-7 декабря 2012 г. / Редкол.: Н.П. Фефелов и др. – Самара – Оренбург: СамГУПС, ОрИПС – филиал СамГУПС 2012. – 476 с. – С. 371-373.
8. Якупов А.М. Понятия «опасность» и «безопасность» как философские категории / А.М. Якупов // Актуальные проблемы формирования культуры безопасности жизнедеятельности населения: Материалы XIII Международной научно-практической конференции по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций (14-15 мая 2008 г. Москва, Россия). – М.: ИПП «Куна», 2008. – 320 с. – С. 70-83.
9. Якупов А.М. Природа опасности и наука «Безопасность систем и человека» / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2006. – № 1-2. – 386 с. – С. 324-381.
10. Якупов А.М. Современная парадигма предотвращения дорожно-транспортных происшествий по вине или неосторожности детей и подростков / А. М. Якупов. – Магнитогорск: Магнитогорский Дом печати, 2008. – 42 с.
11. Якупов А.М. Транспортная культура и безопасность жизнедеятельности в транспортной среде / А.М. Якупов / Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 2: Межвуз. сб. науч. тр. / Под общей ред. А.Н. Рахмангулова. – Магнитогорск: Магнитогорск. гос. техн. ун-та им. Г.И. Носова, 2012. – 304 с. – С. 286-295.
12. Якупов А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование природы / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология.– 2008.– № 1-2. – 290 с. – С. 140-154.

УДК 614+656.1+374

**СОЦИАЛЬНЫЕ И ПСИХОЛОГО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ
ФОРМИРОВАНИЯ КОМПЕТЕНЦИИ
БЕЗОПАСНОСТИ
ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА ДОРОГАХ У УЧАСТНИКОВ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ****SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL
AND TEACHING BACKGROUND
OF FORMATION OF COMPETENCE
OF LIFE ON THE ROAD WE ROAD USERS**

*Ахмадиева Р.Ш., д.п.н., доцент, директор
ГБУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности», г. Казань, Россия*

*Akhmadieva R.Sh., Ph.D., Associate professor,
Director of the State Institution "Research Center,
life safety", Kazan, Russia*

Аннотация

В статье рассматриваются различные аспекты безопасности, социально-педагогические предпосылки формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у участников дорожного движения, подготовка специалистов в области безопасности жизнедеятельности.

Abstract

The paper discusses the various aspects of security, social and educational background of formation of competence life safety on the roads in the future teachers and psychologists.

Ключевые слова: безопасность, безопасность жизнедеятельности на дорогах, компетенция безопасности жизнедеятельности, компетентный участник дорожного движения, концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности.

Key words: safety, safety of life on the road, life safety competence, competent road users, the concept of ensuring safety.

Законом Российской Федерации «О безопасности» определено: «Безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз». При этом указывается, что «жизненно важные интересы – совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства» [1].

А. Маслоу безопасность рассматривает как приоритетную жизненно важную потребность человека [2].

Онтологический аспект безопасности состоит в том, что безопасность, существуя в общей структуре бытия, пребывая в различных формах, представляет собой оптимальные условия действительности как таковой (бытия природы, человека, социального и духовного),

при которых минимизированы опасности. Данная объективная реальность, позволяющая сохраняться всему живому, включает явления, процессы, закономерности, действующие в мире независимо от сознания человека.

Гносеологический аспект безопасности связан непосредственно с особенностями ее познания. В процессе исторического развития безопасность постигалась через чувственный опыт и благодаря рациональному познанию. Накопленные знания трансформировались в практический опыт и достоверные знания. Познание безопасности затрудняется тем, что, понимаемая как необходимая составляющая человеческой жизни, она приобретает множество измерений в различных сферах жизнедеятельности. Человек и общество всегда стремятся познать желаемые условия полного отсутствия опасностей – абсолютную

безопасность, что практически невозможно, поскольку процесс развития опасностей в результате человеческой деятельности и объективных изменений в мире бесконечен.

Аксиологический аспект безопасности заключается в том, что безопасность находится в ряду общечеловеческих ценностей, таких, как добро, истина, красота, поскольку имеет значимость для многих поколений людей, несмотря на то, что в разные эпохи ее содержание и значение понимались по-разному. Безопасность создает оптимальные условия для поддержания гармоничного состояния бытия и устойчивого развития общества. Преподаватель должен объяснить будущим специалистам, что выделенные аспекты безопасности тесно связаны между собой. Гносеологический и аксиологический аспекты образуют целостную структуру теоретического концепта безопасности, фундамент которого составляет ее онтологический аспект [3].

Одним из важнейших компонентов безопасности является безопасность дорожного движения. По данным официальной статистики, на дорогах мира каждый год гибнет более одного миллиона участников дорожного движения, еще более 50 миллионов получают травмы. Под участником дорожного движения понимается лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства [3].

Стратегические направления обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах определены в Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах Республики Татарстан до 2020 г., утвержденной постановлением Кабинета министров Республики Татарстан от 30 мая 2011 года № 439 [4]. Согласно положениям Концепции, комплексное обеспечение безопасности жизнедеятельности на дорогах включает: нормативно-правовое, научно-методическое, программно-учебное, материально-техническое, кадровое, инфор-

мационное, организационно-административное обеспечение.

В Концепции отмечено, что компетентный участник дорожного движения – субъект дорожно-транспортных отношений, осознающий приоритетность соблюдения правил дорожного движения; понимающий необходимость предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам человека; готовый к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз на дороге и способный к интактным коммуникациям в процессе дорожного движения.

Таким образом, можно отметить, что сложилась совокупность социальных и психолого-педагогических предпосылок формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у участников дорожного движения:

социальные (конституционное право человека на охрану жизни и здоровья; негативное влияние дорожно-транспортных происшествий на человека, общество и финансово-экономическое развитие государства; вариативные модели взаимодействия объектов и субъектов дорожного движения; мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения; создание информационно-образовательных сайтов в Интернете по безопасности дорожного движения, рассчитанных на разные аудитории пользователей; организация информационно-просветительской деятельности по пропаганде безопасности жизнедеятельности в условиях дорожного движения; обсуждение проблем безопасности жизнедеятельности на научных конференциях, симпозиумах и семинарах регионального, и всероссийского и международного уровней);

психолого-педагогические (потребность личности в безопасности и защищенности жизненно важных интересов от внешних угроз; изучение основ безопасности дорожного движения

в образовательных учреждениях разного уровня; включение в перечень направлений подготовки и специальностей профессионального образования вопросы безопасности жизнедеятельности).

Это обуславливает потребность формирования у участников дорожного движения знаний, умений, навыков и опыта безопасного поведения на дорогах. Выполнение данной задачи востребовало подготовку специалистов по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах в системе педагогического образования.

Безопасность жизнедеятельности на дорогах как компетенция будущего специалиста включает следующие интегральные характеристики личности: когнитивные, диспозиционные, асептивные. Формирование данной компетенции основывается на принципах: партисипативности, непрерывности, кластерности, продуктивности, персонификации, превентивности. Совокупность данных принципов обеспечивает системную целостность содержания, форм, методов и условий процесса формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста.

Подготовка будущих специалистов в области безопасности жизнедеятельности осуществляется по основным образовательным программам, утвержденным Министерством образования и науки. Обучение будущих специалистов по таким программам обеспечивает интеграцию знаний, умений и навыков в единую систему, которая обуславливает формирование новых, важнейших для сохранения жизни в XXI веке, компетенций, одна из которых – компетенция безопасности жизнедеятельности на дорогах. В структуру этой компетенции должны войти теоретические знания о факторах, сущности, структуре безопасности на дороге; умения и навыки выявления и предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека, а также обеспе-

чения на дороге собственной безопасности и безопасности других людей.

Содержание образования по каждому направлению подготовки (специальности), сроки освоения образовательной программы профессионального образования определяются учебным заведением в соответствии с законодательством Российской Федерации об образовании, соответствующим федеральным государственным образовательным стандартом или федеральными государственными требованиями. Например, в соответствии с ФЗ «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» преподаватель вправе определять содержание учебных курсов, предметов, дисциплин (модулей) на основании федеральных государственных образовательных стандартов высшего профессионального образования или федеральных государственных требований [5].

Содержание направлено на трансформацию социального опыта в личный – это содержание процесса прогрессивных изменений свойств и качеств личности, необходимым условием чего является особым образом организованная деятельность. Следовательно, под содержанием подготовки можно понимать систему компонентов объективного опыта человечества: знаний, умений, навыков, опыта профессиональной деятельности, общественно-политических и профессиональных качеств, которые необходимо сформировать у будущих специалистов соответствующего профиля для успешной деятельности в избранной сфере общественно полезной практики.

Таким образом, если содержание подготовки рассматривать как цель, то средством ее достижения может быть содержание обучения, то есть комплекс учебной информации, который предъявляется будущим специалистам для изучения и обеспечивает формирование у них заданной системы знаний, умений, навыков, опыта, необходимых качеств личности.

Разработан учебный курс «Безопасность на дороге и в общественном транспорте». Цель курса состоит в формировании у будущих педагогов-психологов целостного представления о безопасности жизнедеятельности на дороге и в общественном транспорте, а также компетенции обеспечения безопасного поведения и выявления, предотвращения опасностей и угроз, возникающих в данной области. Задачи курса: усвоение основных понятий об опасных и чрезвычайных ситуациях, возникающих на дороге и в общественном транспорте, их последствиях для здоровья и жизни человека; осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и формирование психологической устойчивости в условиях опасности или угрозы, возникающих на дороге и в общественном транспорте; приобретение умений, навыков и опыта обеспечения безопасной жизнедеятельности на дорогах и в общественном транспорте и предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам человека; формирование способности к агитационно-пропагандистской работе по безопасности дорожного движения и профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Исходя из цели и задач, курс включает следующие модули: «Правила, участники дорожного движения и их безопасность»; «Причины и профилактика дорожно-транспортного травматизма»; «Основные причины ДТП и методы их предотвращения. Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях»; «Условия безопасности и правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте»; «Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте, и правила безопасного поведения пассажи-

ров»; «Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении»; «Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» [6].

Методика планирования и проведения занятий по курсу «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» основывается на общедидактических принципах системности, научности, фундаментализации, интеграции, сообразности, непрерывности, доступности, индивидуализации, наглядности.

Модульно-компетентностное построение учебного курса «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» определило совокупность форм и методов обучения. По нашему мнению, в процессе подготовки будущего педагога могут иметь место следующие организационные формы обучения: формы организации учебной деятельности – лекционно-семинарские занятия; самостоятельная работа; интегративные формы образования (выездные занятия, экскурсии, конференции, защита проектов и т.п.); практика; формы контроля.

В последние годы широкое распространение получили такие формы работы, как проведение круглых столов и форумов по вопросам безопасности дорожного движения, конкурса среди студентов-автомобилистов «Автосессия», акции «День памяти жертв ДТП» и т.д.

В заключение необходимо подчеркнуть, что в настоящее время в республике накоплен значительный опыт реализации различных форм работы с вузовской молодежью. Независимо от получаемой профессии, каждый молодой специалист должен знать и соблюдать правила дорожного движения; выработана целостная система подготовки компетентного специалиста и участника дорожного движения.

Список литературы

1. Закон Российской Федерации «О безопасности» от 5 марта 1992 г. (в редакции Указа Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2288) // Режим доступа: <http://www.iso27000.ru/zakonodatelstvo/federalnye-zakony-rf/zakon-o-bezopasnosti>.

2. Маслоу А. Мотивация и личность / А. Маслоу. – СПб.: Евразия, 1999. – 378 с.
3. Ахмадиева Р.Ш. Теоретико-методические основания формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста / Р.Ш. Ахмадиева // Вестник Чувашского университета. – 2011. – № 2. – С. 243-250.
4. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 г. / Сост. Р.Ш. Ахмадиева. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 29 с.
5. Закон Российской Федерации «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» от 22.08.1996 №125-ФЗ (ред. от 03.12.2011) // Режим доступа: <http://минобрнауки.рф/документы/885>.
6. Ахмадиева Р.Ш. Формирование безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего педагога: Дис. ... докт. пед. наук / Р.Ш. Ахмадиева. – Казань, 2011. – 353 с.

УДК 373.5

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ
БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ
НА УРОКАХ ОБЖ УЧАЩИХСЯ
СРЕДНЕГО ЗВЕНА В УСЛОВИЯХ
ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

**IMPROVEMENT OF THE SYSTEM
OF SAFE BEHAVIOR AT LIFE SECURITY
BASICS LESSONS OF SECONDARY
SCHOOL IN THE CONDITIONS
OF CITY ENVIRONMENT**

*Ахкиямова Г.Р., к.п.н., старший преподаватель
ФГБОУ ВПО «Набережночелнинский
институт социально-педагогических
технологий и ресурсов», г. Набережные Челны,
Россия*

*Ahkiyatova G.R., Ph.D., senior lecturer VPO
"Naberezhnochelninsky Institute of socio-
educational technologies and resources",
Naberezhnye Chelny, Russia*

Аннотация

Современное школьное образование отражает общие, присущие образовательным системам внутренние цели – сформировать у детей навыки и правильные привычки безопасного поведения в опасных ситуациях криминогенного характера, способствующие сохранению их здоровья. Необходимо, чтобы в школьном возрасте каждый ученик приобрел достаточный личный социокультурный опыт, который послужит ему фундаментом для полноценного развития и готовности к взрослой жизни.

Abstract

Modern school education reflects general inner purpose characteristic of educational systems – that presupposes developing skills and habits of safe behavior in dangerous situations of criminal character, the stable practical skills that are oriented on preserving the children's health. It is necessary for every school student to acquire sufficient social and cultural experience that can serve as the basis for his harmonious development and readiness for adult life.

Ключевые слова: безопасность личности, школьный возраст, социокультурный опыт, культура безопасного поведения, безопасность жизнедеятельности.

Key words: security of the person, school age, socio-cultural experience, culture of safe behavior and life safety.

Развитие человеческого общества привело к созданию специфической искусственной среды, обеспечивающей людям наиболее благоприятные условия для жизни и деятельности, – городов и крупных поселков. Удобства и комфорт достигнуты благодаря тому, что в таких населенных пунктах усилилась специализация каждого

человека, а это избавило его от необходимости вести собственное хозяйство, сферы обслуживания достигли хорошо организованного промышленного уровня.

Однако эти достижения привели к появлению в городах новых проблем, многие из которых прямо или косвенно влияют на безопасность личности. Среди многих подобных факторов выделим следующие: социально-психологический; не менее важным является профессиональный фактор деления людей; неподготовленность городского жителя к решению бытовых проблем; город стал технологической зоной опасного транспортного обеспечения; город стал зоной повышенной криминогенной опасности; нарушение экологического равновесия и др.

Следовательно, современное школьное образование должно отражать общие, присущие образовательным системам внутренние цели – содействовать развитию человека, его культурному самоопределению и продуктивному включению в жизнь. Необходимо, чтобы в школьном возрасте каждый ученик приобрел достаточный личный социокультурный опыт, который послужит ему фундаментом для полноценного развития и готовности к взрослой жизни. Средний школьный возраст – важнейший период социализации, когда формируется человеческая личность, и закладываются прочные основы опыта жизнедеятельности, здорового образа жизни. Именно со среднего школьного возраста нужно прививать учащимся умения и навыки безопасного поведения в городской среде, формировать у них представление о наиболее типичных, часто встречающихся ситуациях.

Практика показывает, что большинство детей теряются, не могут принимать самостоятельно решение, не знают, к кому обратиться за помощью, не умеют принимать правильное решение в опасных ситуациях, городской среды.

Задача педагогов и родителей состоит не только в том, чтобы самим оберегать и

защищать ребенка. Необходимо подготовить его к встрече с различными сложными, а порой опасными жизненными обстоятельствами, научить адекватно, осознанно действовать в той или иной обстановке, помочь овладеть элементарными навыками поведения в разных ситуациях [3, с.8].

В связи с этим мы решили разработать и внедрить методические рекомендации по совершенствованию системы безопасного поведения на уроках ОБЖ учащихся среднего звена.

Прежде чем начать данную работу, нами были выделены следующие принципы, которые необходимо соблюдать в процессе организации воспитательно-образовательной работы на уроках ОБЖ.

Принцип системности. Работа должна проводиться системно, весь учебный год при гибком распределении содержания программы в течение дня. Специально организованные занятия целесообразно проводить в первой половине дня. Что же касается игры, театрализованной и других видов нерегламентированной деятельности детей, то эти формы работы могут осуществляться как до обеда, так и во второй половине дня; для этого можно выбрать определенный день недели или работать тематическими циклами (каждый день в течение недели с последующим перерывом в две-три недели). Однако независимо от выбранного ритма следует учитывать такой фактор, как состав группы: летом или во время карантина, когда детей мало, основное содержание программы давать не следует, можно лишь закреплять пройденный материал.

Принцип учёта условий городской и сельской местности. Известно, что городские и сельские дошкольники имеют разный опыт взаимодействия с окружающей средой. Так, у городских детей особые проблемы возникают именно в условиях сельской местности (как обращаться с печкой, как ориентироваться в лесу, как вести себя с домашними жи-

вотными). И наоборот, сельские дети, попадая в город, часто оказываются не подготовленными к правильному поведению на улице, в общественном транспорте, с незнакомыми взрослыми. Иными словами, у каждого ребёнка существует свой опыт осознания источников опасности, что определяется условиями проживания и семейным воспитанием. Компенсировать его неосведомлённость в правилах поведения в непривычных для него условиях возможно только в процессе целенаправленной педагогической работы дошкольного учреждения.

Принцип интеграции. Работа может быть реализована как самостоятельная, так и выступать как составная часть комплексной программы курса ОБЖ. При этом ее содержание органично вплетается в содержание основной комплексной программы. Работа не должна быть искусственной надстройкой, ее следует естественно и органично интегрировать в целостный педагогический процесс.

Принцип преемственности взаимодействия с ребёнком в условиях школьного учреждения и в семье. Основные разделы работы должны стать достоянием родителей, которые могут не только продолжать беседы с ребёнком на предложенные педагогами темы, но и выступать активными участниками педагогического процесса.

Созданием условий для ознакомления учащихся с основами культуры безопасного поведения являлась воспитательная среда – создание комфортного, благоприятного микроклимата, способствующий развитию уверенной в себе личности, устойчивой к стрессам, атмосферу душевного тепла и эмоционального благополучия.

Разработанные нами методические рекомендации целесообразно включать в план уроков по ОБЖ и внеклассных мероприятий. Внеклассная работа в настоящее время стала важной формой общественного воспитания детей, она представляет систему организованных занятий, прово-

димых школой с учащимися во внеурочное время, являющихся составляющим звеном воспитательной работы школы [3, с. 58].

Поведение в подростковом возрасте определяется высоким уровнем конфликтности. 7-8 класс – пик эмоциональной неуравновешенности. Настроение подростков подвержено резким перепадам (переходы от безудержного веселья к депрессивной пассивности). Возрастает обидчивость, раздражительность. Даже незначительное замечание нередко приводит к бурной реакции. В этой связи для успешной реализации программы по курсу ОБЖ, необходимо подобрать специальные методы и приемы при проведении классных и внеклассных мероприятий, которые подходили бы специфике данного возраста.

Людей на улице ожидают многие неприятности: ограбления, кражи, наезды транспортных средств, падения тяжелых предметов на голову и т.д. Выходить из дома даже очень ненадолго следует обязательно по сезону одетым, с аварийным набором и небольшой суммой денег [4, с. 57].

Чтобы надлежащим образом встретить уличные опасности, освободите свое внимание для наблюдения за окружающей обстановкой: не ходите по улице с наушниками, слушая на ходу магнитофон или радио: можно не услышать приближающегося автомобиля, подкрадывающегося сзади негодяя или чьего-то последнего предупреждения; не занимайтесь на ходу никакими сложными размышлениями; в движении обычно хорошо думается, но позволять себе это можно разве что в парке; не ведите захватывающих бесед с попутчиками.

На тротуаре. На тротуаре менее опасно посередине. Если идти близко к стенам домов, на голову может что-нибудь упасть. Когда слышите шум сверху, не задирайте голову, а ускорьте шаг: возможно, это скрипит последняя арматура обваливающегося балкона.

Более опасны здания многоэтажные, отделанные лепкой или керамическими

плитками, с выступающими балконами, а также имеющие открытые окна и особенно ремонтируемые. В ветреную погоду на голову могут упасть осколки разбитого оконного стекла или сорванные части кровли, в оттепель – кусок льда или мокрого снега. Чем выше здание, тем оно опаснее. Падающие предметы могут рикошетировать от карнизов и поражать на удалении от стен. Чтобы сохранить голову, носите шапку или шляпу, в которые по возможности добавьте какую-нибудь мягкую прокладку. При сильном ветре также вероятно падение старых деревьев или сломанных толстых ветвей, которые могут оборвать электрические провода. Опасность поражения электрическим током от оборванных проводов особенно велика в сырую погоду [2, с. 135].

Не наступайте на люки: они могут быть неточно уложенными и перевернуться под вами. По возможности не ходите вблизи люков или, по крайней мере, не ступайте рядом с ними, поскольку случается, что дождевая вода или поток из лопнувшей трубы образуют вымоины под асфальтом, и однажды асфальт проваливается. Провалы также нередко возникают вблизи стоков ливневой канализации.

Идущий от земли пар (не обязательно из люка или вблизи люка) обычно свидетельствует о прорыве подземной трубы с горячей водой. Такое место надо обходить как можно дальше, поскольку под землей может возникнуть вымоина, заполненная кипятком. Даже если эта вымоина не глубокая, провалившийся в нее рискует обвариться.

При переходе улицы. Ожидая зеленого света на переходе, стойте не слишком близко к краю тротуара: перекресток – самое аварийное место. Водитель поворачивающего автомобиля может не справиться с управлением и выехать за пределы проезжей части. Борт троллейбуса или автобуса, поворачивающего вплотную к бордюру, может из-за большого расстояния между

передней и задней осями колес оказаться над тротуаром.

Подпираемые сзади такими же торопливыми, вы не сможете отскочить, даже если успели бы. На тротуаре следует располагаться по возможности так, чтобы позади вас не было ни столба, ни пешеходов, ни припаркованного автомобиля [1, с. 106].

Переходя улицу, старайтесь держаться в группе других пешеходов. Тогда больше вероятность, что водитель притормозит. А если не притормозит, то будет легче уцелеть – при условии, что выбранная вами группа держится не слишком плотно и что вы занимаете в ней такое место, что другие загораживают вас от транспорта.

Пересекая улицу на зеленый свет, не упускайте из виду приближающиеся к переходу автомобили: у кого-то откажут тормоза, а кто-то захочет проскочить перекресток пораньше. При переходе улицы не ограничивайтесь тем наблюдением, которое было сделано перед вашим выходом на проезжую часть: ситуация может измениться за несколько секунд, особенно если рядом перекресток, выезд со двора, припаркованный автомобиль. Не доверяйтесь боковому зрению, а поворачивайте голову в разные стороны.

Наиболее опасные места на улице: где дорога идет под уклон и особенно где уклон приходится на поворот (трудно притормозить автомобиль); где к дороге подступают заросли или другие объекты, затрудняющие обзор; где узкие тротуары непосредственно примыкают к проезжей части. Возле внешнего края поворота дороги находиться опаснее, чем возле внутреннего, так как автомобиль может не вписаться в поворот [2, с. 86].

В толпе. Следует опасаться скопления людей в любом месте: в автобусе, на митинге, в очереди, в кинотеатре и т.д. Старайтесь не смешиваться с толпой. Если случается паника, то ищущая спасения масса нередко вызывает больше жертв, чем вредный фактор, который привел ее в движение.

Толпа лишает маневра в случае появления какой-либо угрозы. Она может сдавить вас, сбить вас с ног и затоптать, выдавить вами витрину или сломать вами поручни ограждения на мосту [3, с. 62].

При опасности сдавливания напрягите предплечья и держите их горизонтально прижатыми к бокам тела, упираясь кулаками в соседей спереди. Это предохранит вас от перелома ребер. Если толпа остается на месте, надо развернуться так, чтобы с двумя рядом стоящими людьми образовать плечами треугольник: это сохранит вам небольшое пространство для движения грудной клетки. Если толпа движется, то самое важное – удержаться на ногах. Поэтому не пытайтесь поднять упавшие вещи.

На массовых мероприятиях смертельная давка наиболее вероятна: при внезапном дожде или граде; при возникновении пожара; при объявлении какого-нибудь действия, привлекающего внимание; немедленно по окончании мероприятия.

Чтобы не пострадать в последнем случае, рекомендуется уходить с мероприятия до его завершения или, наоборот, дожидаться, когда уйдет основная часть присутствовавших. Среди прочего, в толпе могут открыть или порезать вам сумку в поисках кошелька.

Действия толпы при внезапной опасности обычно являются повторением действий того человека из толпы, который первый предпринял что-то вроде бы подходящее и для других и привлек к себе внимание. Это свойство толпы можно использовать для управления ею в критических ситуациях. Если кто-то сеет панику, его действия надо решительно и жестко пресекать.

Держитесь подальше от: полиции (чтобы не пострадать в случае столкновений или разгона толпы); чрезмерно активных групп; мусорных контейнеров, брошенных сумок, коробок, банок (в них могут оказаться взрывные устройства). Не спорьте с участниками митинга, не вступайте

в пререкания с сотрудниками полиции и тем более не оскорбляйте их [4, с. 78].

Защита от уличной кражи. Если вы сильны и быстро бегаєте, лучше складывать все покупки в один пакет побольше – чтобы легче было защищать его от вырывания из рук (а также преследовать вора, когда уберечь мешок не удастся). Если вы недостаточно сильны и бегаєте медленно, лучше держать покупки в нескольких пакетах, поскольку вор вряд ли будет вырывать у вас их все.

Обычный прием отнятия вещей в цивилизованных странах – срывание сумки с плеча или выхватывание ее из рук человеком, проезжающим мимо на мотоцикле либо в автомобиле. Такое происшествие более вероятно, когда вы идете по ходу транспорта и сумка находится при вас со стороны проезжей части. При ношении сумки на ремне перекидывайте ремень через плечо и размещайте ее не сзади, а сбоку или даже спереди.

Защита от нападения. Можно прожить полноценную жизнь, ни разу не участвуя в драке. Самозащиту обеспечивает, как минимум, один из следующих факторов: физическая сила; ловкость; способность быстро бегать; оружие; броня (пуленепробиваемый жилет и т.п.); численный перевес; средства связи (возможность быстро вызвать помощь); способность оказать психическое воздействие на противника; способность предвидеть.

Способность предвидеть – фактор самозащиты, который наиболее достоин интеллектуала [3, с. 14].

Наиболее частые места нападения: парки, пустыри, дворы, подворотни, переулки, подземные переходы, подьезды.

Чтобы уменьшить риск нападения, соблюдайте следующие правила: Одевайтесь проще, носите неброскую сумку, не имейте на себе или при себе дорогостоящих (или похожих на них) вещей. Носите два кошелька. Один из них – с небольшой суммой – для умиротворения грабителей

и побирающихся знакомых. В малолюдных местах старайтесь ходить в надежной компании. Не ходите ночью. Если вынуждены передвигаться по улицам ночью, выбирайте людные освещенные места и обходите заведения, возле которых скапливается праздная нетрезвая молодежь. В светлое безопасное время суток разведывайте пути возможного передвижения, чтобы при возникновении угрозы быстро менять маршрут. Не обременяйте себя тяжелой ношей, которую жалко бросить. Двигайтесь быстро: в этом случае меньше опасности сзади, и, кроме того, вы будете создавать впечатление энергичности. Интересуйтесь тем, что делается позади вас. На остановке общественного транспорта располагайтесь так, чтобы за вашей спиной никого не было, а лучше – и не могло быть вообще. По возможности обходите стороной и одиночных прохожих, и тем более группы. Не следует всматриваться в них, поскольку пристальный взгляд раздражает. Держите в руке что-нибудь длинное, тяжелое, заметное: зонт, трость. При пользовании телефоном-автоматом не стойте спиной к улице, не увлекайтесь разговором настолько, чтобы не обращать внимания на ситуацию вокруг. Крепче придерживайте сумку [2, с. 4].

Защита от взрывных устройств. Взрыв, осуществляемый для устранения или запугивания конкретного человека, обычно устраивают так, чтобы посторонних жертв было поменьше: в этом случае мень-

ше сил будет брошено на расследование. Взрыв, осуществляемый для устрашения общества и для давления на власти, готовят так, чтобы жертв было больше. С целью усилить действие взрывного устройства к нему добавляют поражающие элементы (к примеру, гвозди) и емкость с горючей жидкостью (к примеру, бензином). Срабатывать устройство может от часового механизма, по радиосигналу, а также при попытке обезвреживания

Несомненно, что основам безопасной жизнедеятельности надо специально обучать. Знания о зонах риска в повседневной жизни и способах спасения в них нужны не только взрослым людям. Эти знания, пусть элементарные, в равной степени нужны и учащимся начальной школы, и старшеклассникам и даже маленьким воспитанникам детских дошкольных учреждений. Чем раньше начинать работу по просвещению детей о существующих в жизни опасностях и подготовке к действиям в них, тем раньше учащиеся приобретут опыт безопасного поведения. Обучать человека, как вести в разных обстоятельствах, создающих угрозу для его нормального сосуществования, труда и отдыха, необходимо систематически и планомерно, а не эпизодически, от случая к случаю. Лишь таким образом можно развить умения и навыки, направленные на сохранение жизни, укрепление здоровья и улучшение состояния окружающей природной и социальной среды.

Список литературы

1. Антюхин Э., Сулла М. Концепция воспитания безопасности жизнедеятельности // Основы безопасности жизни. – №5. – 2003. – С. 34-37.
2. Белов С.В. Безопасность жизнедеятельности и защита окружающей среды / С.В. Белов. – М.: Высшая школа, 2011. – 680 с.
3. Ситников В.П. Основы безопасности жизнедеятельности. Справочник школьника / В.П. Ситников. – М.: АСТ, 2007. – 447 с.
4. Петров С.В., Макашев В.А. Опасные ситуации техногенного характера и защита от них / С.В. Петров, В.А. Макашев. – М.: НЦ ЭНАС, 2008. – 224 с.

УДК 378.1.147.3

**ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
РАЗВИТИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО
ПОТЕНЦИАЛА КАК ОСНОВА
БЕЗОПАСНОСТИ****EDUCATIONAL SYSTEM
OF INTELLECTUAL CAPACITY
AS THE BASIS OF SAFETY**

*Вьюгина С.В., к.п.н., доцент Казанского
национального исследовательского
технологического университета, г. Казань,
Россия*

*Vjugina S.V., the candidate of pedagogical
sciences, the senior lecturer Kazan national
research technological university, Kazan, Russia*

Аннотация

Материалы данной статьи подготовлены по результатам лонгитюдного мониторинга проблем развития интеллектуального потенциала студента в педагогической системе вуза.

Abstract

The material in this article is based on the results of a longitudinal monitoring problems of intellectual potential of the student in the educational system of the university.

Ключевые слова: интеллектуальный потенциал, педагогическая система, основы безопасности.

Key words: intellectual capacity, educational system, the basics of security.

В современных условиях российской действительности важнейшей задачей вузов становится не только подготовка специалистов для конкретной области деятельности, но и развитие личности каждого студента, развитие его интеллектуального потенциала, повышение общей культуры. Именно такой выпускник вуза конкурентоспособен на рынке труда, более востребован, адаптивен к любой сфере социально-экономической и профессиональной деятельности.

В силу объективных законов развития общества педагогическая система постоянно детерминируется той социальной системой, частью которой она является. Но поскольку взаимодействие по линии метасвязи (внешней для педагогической системы) идет избирательно, отдельными гранями, свойствами, то изменения педагогической системы, ее перестройка и адаптация находятся в зависимости от того, на какой элемент или на какие элементы в данный момент направлено воздействие общества: на управление материальной базы вуза, на модернизацию системы высшего образования, на реализацию ФГОС

ВПО, интеллектуализацию учебного процесса и другие. В ходе диссертационного исследования установлено, что именно этот механизм вскрывает природу взаимодействия компонентов педагогической системы и является своеобразным фактором для понимания многих ошибок в принятии управленческих решений в системе высшего образования. Причины многих неудачных реформ высшего образования заключаются в внесистемном, локальном подходе к преобразованию элементов системы.

Общество, формируя социальный заказ, строит и соответствующую систему воспитания как наиболее общую педагогическую систему. Она, в свою очередь, своими подсистемами имеет все социальные институты, выполняющие образовательно-воспитательные функции, объединяющиеся в систему образования. Ведущей подсистемой (системообразующей) в системе образования является общеобразовательная школа. Для результативного функционирования педагогических систем, имеющих целью воспитания личности обучающихся, общество создает систему подготовки воспитателей – педагогиче-

ские колледжи и вузы как педагогические системы. Проявляя заботу об уровне профессиональной подготовки молодежи и взрослого населения, общество создает поливариативные педагогические системы профессиональной подготовки и повышения квалификации.

Виды педагогических систем различаются не существенными характеристиками (они в большинстве своем идентичны), а их назначением и особенностями организации и функционирования. Так, в системе общеобразовательной подготовки основой является педагогическая система «школа» с вариантами в зависимости от режимов работы: традиционный, полуинтернатный (школы с продленным днем), интернатный (школа-интернат, детский дом, суворовские и нахимовские училища и др.). Варианты педагогической системы «школа» являются альтернативные учебные заведения: гимназии, лицеи, колледжи и др. В образовательную систему можно включить и систему курса безопасности жизнедеятельности в Республике Татарстан

В системе высшего профессионального образования варианты педагогических систем прослеживаются аналогично. Основой является педагогическая система «вуз» с вариантами в зависимости от режимов работы: очный, заочный, вечерний, дистанционный, послевузовский (аспирантура, докторантура, бакалавриат и магистратура), повышение квалификации и переподготовка кадров отраслевой принадлежности. Варианты педагогической системы «вуз» являются альтернативные учебные заведения дополнительного образования: центры педагогической подготовки инженерных работников, центры нетрадиционной медицины и другие виды при образовательных учреждениях высшего профессионального образования и научных учреждениях.

Наряду с понятием «педагогическая система» в педагогической теории и практике последних лет широко реали-

зуются понятия «воспитательная система» и «дидактическая система». При этом классические понятия «система воспитания» и «система обучения» им не тождественны, хотя зачастую встречается их смешение. Анализируя работы многих педагогов и работая в стенах вуза многие годы, мы можем утверждать, что система воспитания и система обучения – относительно самостоятельные, условно выделяемые части педагогической системы, в диалектической взаимосвязи ее образующие. Воспитательная и дидактическая системы есть нечто иное, как педагогическая система в динамике, педагогический процесс. Современный дискурс воспитательной системы и дидактической системы заключается в приоритетных задачах, для решения которых они созданы. Но это не означает, что в первом случае не предусматриваются элементы обучения, а во втором не предполагается воспитание в процессе обучения.

Любое образовательное учреждение, в основе деятельности которого лежат нетрадиционные подходы, инновационные идеи, относится к авторским педагогическим системам, авторской школе. Примером являются педагогические системы Я.А. Коменского, К.Д. Ушинского, А.С. Макаренко, В.А. Сухомлинского, М.И. Махмутова, А.А. Кирсанова, П.А. Кирпичникова, С.Г. Дьяконова и других современных педагогов-новаторов и руководителей образовательных учреждений.

Понятие «педагогическая система» в современной дидактике стало занимать ключевые позиции. Объясняется эта тенденция значением системного подхода в успешном решении педагогических проблем, среди которых взаимодействие преподавателя и студента определяет ход образовательного процесса, ориентированного на стратегическую цель – формирование личности будущего конкурентоспособного специалиста с заданными качествами.

Современный дискурс «педагогической системы» обновляется целостностью и динамичностью педагогических явлений, возникающих в эволюционном процессе становления и развития образовательной деятельности, подтверждается структурными сдвигами элементов педагогической системы, изменениях свойств ее элементов или характером связи между ними.

В образовательном процессе вуза особое место занимает педагогика, которая не может быть определена только лишь как научная дисциплина. Как нам известно, она состоит из двух принципиально различных аспектов. С одной стороны, педагогика – это образовательная деятельность, совторой – воспитание подрастающего поколения. В образовательном процессе вуза эти два вида деятельности являются неразделимыми процессами. Многолетний опыт научно-педагогической деятельности в вузе показывает, что они основаны на двух различных методологических подходах: если образование строится на рационально-логической основе, то воспитание основывается на гуманитарных дисциплинах, преподаваемых будущим специалистам.

Включение этнокультурного компонента при изучении языков, в первую очередь, татарского языка становится актуальным для студентов, проживающих в многонациональном регионе. В этом случае этнокультурный компонент выступает существенной составляющей частью профессионального образования, которая будет отражать этническое и региональное своеобразие философии, менталитета, психологии, культуры, языка, истории, уклада, обычаев, традиций народов, проживающих в Республике Татарстан, где есть возможность реализовать личностные потребности и интересы. В поликультурном регионе целесообразно говорить о вариативности подходов к конструированию этнокультурной составляющей содержания

профессионального образования. В данном случае речь идет о возможности продуктивного использования сложившихся и проверенных временем и практикой традиций татарского народа (прежде всего, духовно-нравственном контексте); о необходимости постоянного отслеживания малейших изменений (позитивных и негативных) в социокультурном пространстве вуза с целью своевременного выявления и решения проблем и трудностей, формирования банка этнокультурной информации с целью сохранения и транслирования позитивного этнокультурного опыта, т.е. его общедоступности.

В Казанском национальном исследовательском технологическом университете методика обучения татарскому языку как неродному имеет богатый опыт и традиции, развивается с учетом новых образовательных технологий на основе критической переработки образовательного опыта. Преподавание татарского языка нацелено на формирование национального самосознания студентов на базе татарской языковой среды, развития речевой культуры, особое место занимает воспитательный аспект. Это достигается посредством формирования у студентов целостных представлений об общественно-политической жизни в Республике Татарстан и ее месте на мировой политической арене.

В современных социально-экономических условиях развития российского общества преобразование системы образования нужно связать с целями и задачами, которые стоят перед государством. Новое видение роли и значения образования обуславливает переоценку его места в обществе, определения миссии образования как интеллектуального потенциала общества и основы безопасности государства. Стабильность любого общества зависит от уровня образованности его граждан, их интеллектуального и профессионального развития.

Список литературы

1. Вьюгина С.В. Методологические основы развития интеллектуального потенциала студентов технологического вуза: Монография / С.В. Вьюгина. – Казань: Изд-во КГТУ, 2010. – 172 с.
2. Вьюгина С.В. Развитие синергетических идей в педагогической системе вуза / С.В. Вьюгина / Материалы международной технической конференции «Прикладная синергетика-III», посвященной памяти В.С. Ивановой, 14-16 ноября 2012 г. – Уфа, 2012. – С. 112-117.
3. Ибрагимов Г.И. Качество образования в профессиональной школе: вопросы теории и технологии: Монография / Г.И. Ибрагимов. – Казань, 2007. – 248 с.

УДК 379.83/84

ФОРМИРОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ПОЗИЦИИ У ШКОЛЬНИКОВ 8-11 КЛАССОВ ПОСРЕДСТВОМ ВОВЛЕЧЕНИЯ ИХ В КОМАНДНУЮ ИГРУ «ТИМБИЛДИНГ»

THE FORMATION OF CIVIL POSITION IN SCHOOLCHILDREN OF 8-11 GRADES THROUGH THEIR INVOLVEMENT IN THE COMMAND GAME TEAMBUILDING

Королёва Е.В., методист дополнительного образования, педагог дополнительного образования I кв. категории, инструктор детско-юношеского туризма;
Закацола А.Г., руководитель дополнительного образования, педагог дополнительного образования высшей кв. категории, инструктор детско-юношеского туризма ГБОУ СОШ № 87 Петроградского района, г. Санкт-Петербург, Россия

Koroleva E.V., the methodist of additional education, teacher of additional education 1 qualification category, instructor of children's hiking;
Zakatsola A.G., the head of the Department of the additional education, teacher of additional education higher qualification category, instructor of children's hiking, Petrogradskiy district, The State General education institution average General education school № 87, Saint-Petersburg, Russia

Аннотация

Данная статья описывает методическую разработку по формированию гражданской позиции у школьников 8-11 классов. Описываемая разработка может применяться и в рамках дня здоровья учащихся, и для обучения школьников практическим основам обеспечения безопасной жизнедеятельности.

Abstract

This article describes the methodical development on the creation of a civic position of schoolchildren of 8-11 grades. The development can be applied in the framework of the Day of health, for teaching students practical basics of ensuring safe living activity.

Ключевые слова: воспитание, гражданская позиция, тимбилдинг, здоровый образ жизни, обучение, экстремальные ситуации, сплочение детского коллектива, морально-волевые качества, коммуникативные навыки, взаимодействие с природой.

Key words: education, civil position, teambuilding, Healthy promotion, teaching, extreme case, the cohesion of a group of children, moral and strong-willed qualities, communication skills, interaction with nature.

Главной предпосылкой к созданию старшей школы и обучения применению проекта стала необходимость формирования гражданской позиции у учащихся на практике знаний, полученных на уроках общественнознания, основ безопасности

жизнедеятельности, физической культуры и т.д.

Актуальность создания данного проекта связана с постоянно растущим «двигательным голодом» у детей и подростков, неумением детей грамотно организовать свой досуг и отсутствием мотивации к проведению активного, а не пассивного свободного времяпрепровождения.

Тимбилдинг (от английского teambuilding) переводится как «построение команды» и предполагает совместную деятельность, направленную в определенное русло.

В данном случае наша разработка направлена на формирование гражданской позиции у школьников средних и старших классов, умение их работать в команде, принимать решения самостоятельно и в группе, слушать и слышать друг друга, ведь команда – единое целое, как в игре, так и при ЧС, а также совершенствование навыков действий в экстремальных ситуациях, развитие коммуникативных навыков учащихся, воспитание морально-волевых качеств, популяризация здорового образа жизни, отвлечение от негативной социальной городской среды, приобщение школьников к взаимодействию с природной средой и обучение организации быта в полевых условиях.

Организация тимбилдинга имеет своей дополнительной целью разработку эффективной системы взаимодействия участников команды, направленную на совместное решение творческих и спортивных задач.

Цель и задачи проекта:

- развитие коммуникативных навыков;
- воспитание морально-волевых качеств;
- совершенствование навыков действий в экстремальных ситуациях;
- популяризация здорового образа жизни;
- отвлечение от негативной социальной городской среды;

- приобщение школьников к взаимодействию с природной средой и обучение организации быта в полевых условиях;

- формирование гражданской позиции.

Реализация данного проекта началась в 2010-2011 учебном году. На основании результатов мониторинга учащихся об их занятости в свободное от учёбы время, их интересах и увлечениях встала проблема, как приобщить детей к здоровому досугу, как предотвратить негативное социальное влияние городской среды, как заинтересовать школьников не только самих заниматься спортом, но и уметь замотивировать других.

Для решения этой проблемы была создана рабочая группа, поставлены цель и задачи, которые необходимо было решить в процессе реализации проекта.

В процессе анализа информации по данному вопросу родилась идея организации «Тимбилдинга». Несмотря на то, что проекты такого рода достаточно популярны среди взрослого населения, среди школьников такого вида деятельность не проводится вообще. Отдельно можно выделить туристские дни здоровья, но они, как правило, ставят перед собой цель спортивно-развлекательного массового разового мероприятия, наша же миссия – сформировать устойчивую мотивацию школьников к активному здоровому досугу.

Проект не имеет временных ограничений, работа по данному направлению может вестись в течение нескольких лет, меняются только целевая аудитория и содержание мероприятий.

В течение учебного года рабочая группа педагогов разрабатывает положения о мероприятиях, цель всегда одна, а вот задачи могут варьироваться с целью избежать повторения и поддержать интерес учащихся к участию в данном проекте. Мероприятия могут проводиться в форме игры по станциям, поиска клада, квеста и т.д.

Рабочая группа анализирует проведённое мероприятие, делает выводы, корректирует и дополняет черновой вариант следующего мероприятия.

На данный момент проект рассчитан на школьников в возрасте 13-17 лет, но в будущем планируется охват детей и более младшего возраста.

Мероприятия по данному проекту проводятся ежегодно в начале и конце учебного года. Место проведения: Ленинградская область, Всеволожский район, ж/д ст. Орехово, оз. Фигурное. Специфика мероприятий разрабатывается с учётом возрастных особенностей детей и времени года.

Было разработано несколько вариантов конкурсных этапов для проведения мероприятий. На данный момент в процессе проведения мероприятий мы апробировали около 25 конкурсных этапов. Наиболее востребованными школьниками 8–11 классов оказались следующие конкурсные этапы: постановка палатки, огневой рубеж, дартс, водные этапы, спортивное ориентирование, музыкальные конкурсы, первая медицинская помощь, волейбол, водный волейбол, комбинированные эстафеты по гражданской обороне, «ценный груз», «подъёмный кран», «карандаш», перетягивание каната.

Детские команды формируются заранее, до приезда на место проведения мероприятия. Оптимальное количество участников в одной команде – 10-12 человек. Заранее команда выбирает капитана, придумывает себе название и девиз.

Организационная группа подготавливает и раздаёт сопровождающим команд регламент и положение проводимого мероприятия, список необходимого снаряжения на команду и лично на каждого участника, меню обеда и технологию его приготовления.

По приезде на место проведения мероприятия капитанам команд выдаётся остальная необходимая информация (маршрутные листы, карты, описание этапов,

правила участия в мероприятии, продукты для приготовления обеда, групповое снаряжение на команду и т.д.)

Начинать и заканчивать мероприятие необходимо общим построением.

В конце мероприятия команда-победитель получает награду, а остальные участники – грамоты.

Для качественного проведения мероприятия необходимо, чтобы всё было грамотно спланировано, особенно это касается временных параметров. Исходя из опыта работы над подобными сценариями, мы определили для себя следующие временные рамки мероприятия.

Регламент мероприятия:

10.00-12.00 – прибытие учащихся на место проведения мероприятия, размещение команд;

12.00 – открытие соревнований (построение, жеребьёвка, получение маршрутных листов);

12.15-14.00 – проведение мероприятия;

14.00-15.30 – приготовление обеда, обед;

15.30-17.30 – проведение мероприятия;

17.30-18.00 – уборка территории (проведение экологической акции);

18.00 – закрытие, подведение итогов, награждение, отъезд учащихся.

Результатом такой проектной деятельности, несомненно, станет сплочение детского коллектива, формирование у старшеклассников стойкой гражданской позиции, обучение детей новым знаниям, умениям и навыкам, мотивация школьников на организацию своего досуга в рамках здоровьесберегающих технологий.

**Методическая разработка
мероприятия по формированию
гражданской позиции у учащихся 8-11
классов «Тимбилдинг»**

Дата проведения: 12-13 сентября 2012 г.

Участники: учащиеся 8-11 классов

Место проведения: район ж/д ст. Орехово

Цель: формирование гражданской позиции у учащихся 8-11 классов

Задачи:

- развитие коммуникативных навыков
- воспитание морально-волевых качеств
- совершенствование навыков действий в экстремальных ситуациях

- популяризация здорового образа жизни

- отвлечение от негативной социальной городской среды

- приобщение школьников к взаимодействию с природной средой и обучение организации быта в полевых условиях.

Оборудование

Название этапа	Снаряжение
Огневой рубеж	Винтовки
	Пульки
	Пулеулавливатель
	Мишени
Дартс	Мишени
	Дротики
Постановка палатки	Палатки
Водный этап	Катамаран
	Спасательные жилеты
	Весла
	Каски
	Буйки
Спортивное ориентирование	Карты
	Компостеры
	Контрольные пункты
	Компасы
Первая медицинская помощь	Бинты
	Жгут
	Стерильные салфетки
	Шины
Водный волейбол	Волейбольная сетка
	Веревка для разметки полей
	Воздушные шары
	«Полотенца»
Комбинированная эстафета	Конусы для разметки
	6-местные лыжи
	Мешки строительные
	Баллоны от катамарана
	Воздушные шары

Ценный груз	Поднос
	Стакан с водой
	Маркир для обозначения дистанции
	Веревки
Подъемный кран	Конусы
Карандаш	Подвесная система «карандаш»
	Веревка
	Карабины
	Шарики
Перетягивание каната	Канат

Временной регламент проведения мероприятия:

8.00 – встреча у школы

9.23 – отправление электрички с ж/д ст.

Орехово

10.28 – прибытие на ж/д ст. Орехово

11.30 – прибытие и размещение команд в районе соревнований

12.00 – открытие соревнований (построение, жеребьевка, получение маршрутных листов)

12.15-14.00 – игра по станциям

14.00-15.30 – приготовление обеда, обед

15.30-17.30 – командное многоборье

(рис. 1-5)

17.30-18.00 – уборка территории, мытьё котлов и т.д.

18.00 – закрытие, подведение итогов, награждение

19.39 – отправление электрички с ж/д ст. Орехово

21.00 – прибытие к школе



Рис.1. Огневой рубеж



Рис. 2. Постановка палатки



Рис. 3. Спортивное ориентирование



Рис. 4. Первая медпомощь



Рис. 5. Комбинированная эстафета

Подводя итоги проведённого мероприятия, мы можем сделать следующие выводы:

- произошло сплочение детского коллектива, не только в рамках одного класса или параллели классов, но и налажился контакт у учащихся разных возрастных категорий;
- были выявлены лидеры и скрытые лидеры среди учащихся 8-11 классов, на которых может опираться в своей работе классный руководитель;
- заинтересованность к дальнейшему участию в подобных мероприятиях и к за-

нятиям спортом в будущем проявили более 90% учащихся;

- в рамках станций, направленных на совершенствование навыков действий в экстремальной ситуации, была выявлена недостаточная подготовка учащихся в оказании первой медицинской помощи;
- учащиеся овладели следующими умениями и навыками: спасение на воде, управление плавсредствами, техника стрельбы из малокалиберной винтовки.

Список литературы

1. Глаголева О.Л., Константинов Ю.С. Уроки ориентирования. – М., 2005. –188 с.
2. Захаренко О.В. Неотложная медицинская помощь. Симптомы, первая помощь на дому. – М: Рипол-Классик, 2010. – 288 с.
3. Волейбол: Учеб.-методич. пособие / Т.П. Ивкова. – Мн.: Акад. Упр. при президенте Респ. Беларусь, 2008. – 229 с.
4. Обеспечение безопасности туристских походов и соревнований подростков / Под ред. Губаненкова С.М. – СПб.: Петрополис, 2007. – 156 с.
5. Кузнецова Л.В. Становление и развитие гражданского воспитания школьников в России: Цели, ценности, эффективность: Монография. – М.: МГОПУ им. М.А. Шолохова, 2005. – 40 с.

УДК 734.3

**ФОРМИРОВАНИЕ НАВЫКОВ
БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ
НА ДОРОГАХ ДЕТЕЙ И ПОДРОСТКОВ
ПУТЕМ ЗАНЯТИЙ В КАРТИНГОВЫХ
КЛУБАХ**

**APPROPRIATE AND SAFE BEHAVIOR
ON THE ROAD CHILDREN THROUGH
STUDIES IN KART CLUBS**

*Минниханов Р.Н., д.т.н, профессор, полковник
полиции, начальник УГИБДД МВД
по Республике Татарстан;*

*Бикмухаметов Д.Р., полковник полиции,
начальник отдела пропаганды БДД УГИБДД
МВД по Республике Татарстан;*

*Шакиров Р.И., капитан полиции, старший
инспектор отдела пропаганды БДД УГИБДД
МВД по Республике Татарстан, г. Казань,
Россия*

*Minnikhanov R.N., Doctor of Technical Sciences,
Professor, general of police, chief of traffic police
in the Republic of Tatarstan;*

*Bikmukhametov D.R., general of police, chief
of the Propaganda Department of Road Safety
Road Police of the Republic of Tatarstan;*

*Shakirov R.I., police captain, senior inspector
of the traffic police traffic safety promotion
in the Republic of Tatarstan, Kazan, Russia*

Аннотация

Рассматриваются вопросы обучения детей и подростков безопасному поведению на дорогах через занятия в секциях и кружках, в том числе в картинговых клубах.

Abstract

The problem of teaching children and teenagers safe behavior on the roads, and therefore are of great importance to the training sessions and study groups, including the kart clubs.

Ключевые слова: карт, карт-клуб, детский дорожно-транспортный травматизм, безопасность жизнедеятельности, картинговое движение, карт-площадка.

Key words: cards, club, kids, road traffic injuries, life safety, kart movement, card space.

Жизнь современного ребенка – это огромный выбор возможностей, творческого и физического развития, активного досуга. Воспитание ребенка происходит в детском саду и в школе, дома посредством общения с родителями, на улице – с друзьями. В последние годы лидирующую позицию во внешкольном образовании занимает Интернет.

В то же время немаловажную роль в развитии подрастающего поколения играют занятия в секциях, кружках и клубах. В них подросток осваивает не только технические и творческие навыки, но и формирует активную жизненную позицию, учится вести себя в обществе, становится полноправным гражданином своей страны.

Разработанная на правительственном уровне республики Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года

заложила основу семи последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения в транспортной среде, охватывающих все возрастные группы населения.

Первая ступень нацелена на дошкольный возраст и включает в себя освоение основ Правил поведения на дорогах в дошкольных образовательных учреждениях.

Вторая ступень обучения продолжается в начальной школе (с 1-го по 4-й класс).

Третья ступень подготовки начинается с 5-го класса. Ребенок, овладев базисными основами безопасного поведения на дорогах, совершенствует свои навыки управления велосипедом в школьных командах юных инспекторов движения. Продолжая интересоваться автомобильной тематикой, школьник начинает изучать устройство автомобиля, осваивает навыки вождения, технического обслуживания авто-

мототехники и организации соревнований в школьных и внешкольных картинговых клубах.

Четвертая ступень обучения обеспечивает фундаментальную подготовку юношей и девушек по программе водителей транспортных средств категории «В» со сдачей теоретических и практических квалификационных экзаменов.

Пятая, шестая и седьмая ступени – обучение Правилам дорожного движения лиц от 18 лет до пожилого возраста [5].

При соблюдении комплексного подхода в воспитании детей и подростков безопасному поведению на дорогах удалось добиться самого главного – это снижение детской смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (рис. 1).



Рис. 1. Динамика показателя ФЦП БДД по детскому дорожно-транспортному травматизму

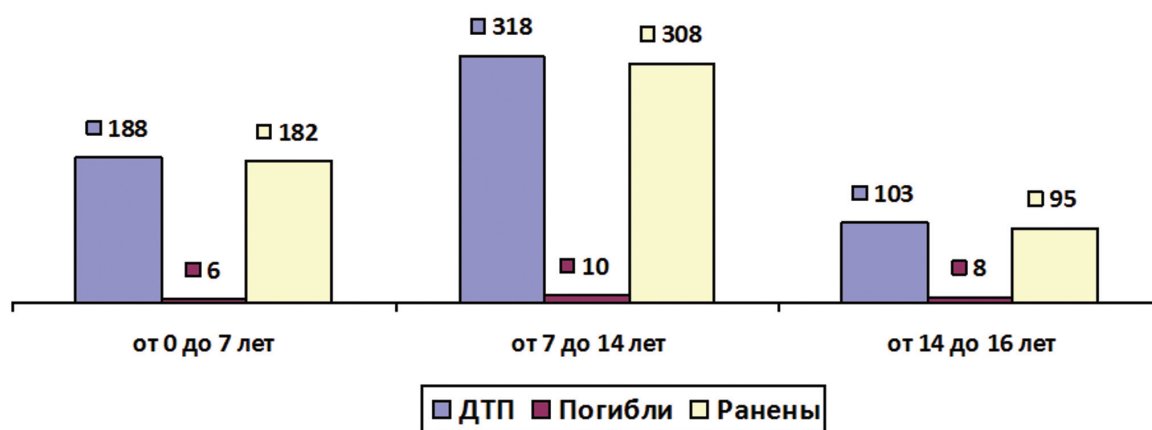


Рис. 2. Детский дорожно-транспортный травматизм

Статистика пострадавших в ДТП детей показывает, что по итогам 2012 года большую часть составляют учащиеся средних школ в возрасте 7-14 лет (рис. 2).

Проблема мотивации детской аудитории к активному освоению ПДД и навыков безопасного поведения на дорогах в этом возрасте приобретает особое значение.

Одним из важных этапов деятельности Министерства внутренних дел по Республике Татарстан по воспитанию подрастающего поколения будущих участников дорожного движения стало создание республиканской сети картинговых клубов. Это направление было выбрано по ряду причин. Во-первых, Республика Татарстан имеет обширный опыт развития технических видов спорта. В активе республиканского автоспорта много специалистов: автогонщиков, тренеров, судей, механиков, организаторов соревнований. Собственно, картинг как основа автоспорта культивируется в республике с начала 70-х годов. С этого времени ведут отсчет своей истории картинговые клубы Казани, Набережных Челнов, Сармановского и других районов, возглавляемые опытными спортсменами-педагогами, оснащенные техникой, учебными классами, тренировочными и ремонтными базами. Во-вторых, картинг по сути своей – наиболее привлекательный инструмент мотивации детей и подростков к изучению правил безопасного и грамотного вождения транспортных средств, отличное средство воспитания технических навыков, коммуникабельности, приобщения к здоровому образу жизни. И, в-третьих, из всех технических видов спорта картинг наиболее демократичен, доступен и интересен для детской и подростковой аудитории, а в условиях недостатка учебных часов по Правилам дорожного движения в образовательных учреждениях именно занятия в профессиональных кружках прививают навыки безопасного поведения на дорогах [2; 3].

Сегодня в городах и районных центрах Республики Татарстан действуют 60 карт-клубов. В самых маленьких районах Республики Татарстан (Бавлинском и Ютазинском) – по одному карт-клубу. В крупных районных центрах (Буинский и Нижнекамский) и городах Казани и Набережные Челны – от двух до пяти карт-клубов. Под руководством опытных преподавателей

и тренеров занимается без малого две тысячи детей и подростков. Воспитание и обучение детей и подростков является основным направлением деятельности руководителя картинг-клуба, а изготовление карта и его деталей является средством ее решения.

В республике 3 специализированных картодрома, соответствующих всем требованиям Российской автомобильной федерации, в том числе и по безопасности при проведении соревнований. Два из них расположены в Сабинском районе республики. Это трасса «Маяк» поселка Лесхоз Сабинского района и сельский трассовый комплекс «Аргамак». Обе трассы получили заслуженное право принимать юных спортсменов всей республики, Российской Федерации и ближнего зарубежья.

Сабинцы доказали, что у нашего картингового движения блестящие перспективы. Сельская детвора и молодежь – это огромная аудитория, имеющая полное право на самом современном уровне заниматься техническими видами спорта.

За последнее десятилетие карт-клубам Республики Татарстан безвозмездно передано более 500 карт, ежегодно обновляется учебно-методическая база картинг-клубов. Взамен устаревших и пришедших в негодность карт картинг-клубы получают более модернизированные карты, отвечающие всем требованиям безопасности. Особая забота по совершенствованию материально-технической базы уделяется сельским и поселковым карт-клубам, имеющим затруднительные финансовые положения.

Ежегодно в двадцати классах проводятся городские, республиканские и всероссийские соревнования. Наибольшую популярность среди мальчишек и девчонок приобрели чемпионаты и первенства Республики Татарстан, собирающие более ста спортсменов. Соревнования проводятся в классах группы «Стандарт»: «Стриж», «Пилот», «Микро»,

«Мини», «Супер-мини», «Ротакс Макс-Юниор», «125А» и «125Б».

Еще в 18-ти районах имеются специализированные временные картплощадки.

Подготовка крупных республиканских и российских соревнований и проведение их на высоком уровне стали возможными также в силу создания структуры Федерации автоспорта Республики Татарстан (схема 1).

Ежегодно под эгидой Федерации автоспорта РТ проходит более 10 соревнований по картингу, в том числе официальных всероссийских, в каждом из которых принимают участие от 120 до 250 участников (не считая механиков и представителей).

В официальных соревнованиях Республики Татарстан принимает участие

более 800 спортсменов из 50-ти команд из всех районов республики. Ежегодно в самых массовых детско-юношеских классах дивизиона «Стандарт» участвуют более 70 детей и юношей в возрасте от 8 до 18 лет и старше в каждом классе. Более 200 начинающих спортсменов республики выполнили разрядные нормативы. Воспитанники татарстанских карт-клубов стали многократными чемпионами России и Европы по различным видам авто- и мотоспорта.

Регулярные выступления в этапах чемпионата России по картингу команда «Татарстан» начала в 2008 году, когда полноценно сформировался коллектив, было приобретено все необходимое для доставки к месту соревнований, обслуживания и ремонта спортивной техники.



Схема 1. Структура Федерации автоспорта Республики Татарстан

Уже в 2009 году команда заняла третье место, а в 2010 и 2011 году наши картингисты стали серебряными призерами этих соревнований. А 2012 год вписан золотыми буквами в историю татарстанского картинга. Наши ребята – Белозеров Сергей, Панфилов Леонид и Тимерзянов Тимур – стали победителями в командном зачете по результатам шестиэтапного чемпионата России по картингу в классе KZ-2.

Стоит отметить достижения нашего картингиста Тимерзянова Тимура на европейской арене. Он единственный в истории российского автоспорта стал чемпионом Европы по ралли-кроссу в классе Supercars-2012. Кроме того, он чемпион Европы по ралли-кроссу в D1A (2010 год) и бронзовый призер чемпионата 2011 года в классе Supercars.

Безусловно, победы и достижения в соревнованиях по картингу остаются для ребят основной целью занятий в картинг-клубах. А для Госавтоинспекции развитие картингового движения – это, прежде всего, реализация возможностей внешкольного обучения подростков безопасному поведению на дорогах. Наши карт-клубы не инкубаторы мастеров автоспорта, а центры воспитания настоящих мужчин. При такой постановке вопроса наряду с единицами талантливых гонщиков из клубов выходят сотни подростков, получивших первую в своей жизни техническую специальность, вполне готовых начать полноценную трудовую жизнь [1; 4].

Каждый воспитанник – это частичка души руководителя, который вложил в него совесть, уважение, трудолюбие. Каждый руководитель помимо владения техническими навыками должен быть не просто тренером, а вдохновителем на новые свершения и победы своих подопечных. Требования к руководителям предъявляются не менее жестко, чем к преподавателям в образовательных учреждениях. Каждому тренеру, обеспечивающему подготовку картингистов в секциях (кружках) и спор-

тивных школах, необходимо помнить, что его работа связана с обучением, воспитанием и развитием подрастающего поколения. Именно поэтому тренер, прежде всего, должен иметь определенные знания в вопросах методики преподавания и воспитания молодежи, уметь эффективно организовать учебно-воспитательный и тренировочный процесс, овладеть приемами теоретической, тренировочной и практической картинговой подготовки воспитанников.

Руководитель кружка обязан:

- вести подготовку воспитанников согласно разработанному плану;
 - ежедневно проводить технический осмотр техники;
 - осуществлять подготовку инструментов и оборудования к работе;
 - организовывать и проводить соревнования, направлять команду на соревнования более высокого уровня;
 - обновлять учебно-методический фонд картинг-клуба;
 - проводить родительские собрания.
- Как видно из круга обязанностей, руководитель картинг-клуба должен:
- иметь определенную инженерно-техническую подготовку;
 - обладать организационными способностями;
 - уметь вести диалог (социально-педагогическая подготовка);
 - иметь специальную спортивную подготовку;
 - знать требования и правила организации и проведения соревнований.

При наличии этих качеств у руководителя в картинг-клубе создается благоприятная атмосфера для подготовки юных спортсменов. Юные картингисты воспитываются в духе взаимопонимания и взаимопомощи. При выпуске многие ребята находят себя в сфере образования, здравоохранения, обладают техническими навыками, помогающими им в быту. В то же время ребенок, который влюблен в технику, становится сначала помощником своего тренера, а потом

возглавляет карт-клуб, тем самым сохраняя преемственность поколений. Именно поэтому картинг-клубы являются кузницей кадров будущих врачей, педагогов, спортсменов, которые принесут пользу своему городу, району, республике и стране.

Для планомерной подготовки юных спортсменов специалистами Федерации автоспорта Республики Татарстан разработаны методические рекомендации, направленные на улучшение качества их обучения.

Приступающим впервые к тренировкам тренерам и спортсменам-новичкам необходимо помнить, что карт является спортивной техникой, предназначенной для эксплуатации в экстремальных условиях гонок.

Многие новации (усложнение трассы, совершенствование конструкции двигателей карта и др.) вносят в процесс физической, технической, психологической, тактической и спортивно-технической подготовки картингиста новые требования.

Для эффективного проведения занятий по картингу учебно-тренировочный процесс должен быть обеспечен необходимым для этого помещениями, тренировочными площадками и оборудованием. При создании карт-клубов в Республике Татарстан исходят из минимального перечня помещений и оборудования для кружка картингистов, который включает в себя:

- 1) учебный класс для теоретического обучения;
- 2) машинный зал для проведения практических занятий;
- 3) тренировочную площадку или трассу для проведения тренировочных занятий.

Остановимся подробнее на каждом аспекте.

Учебный класс – это просторное светлое помещение с большими оконными проемами. Оптимальное количество обучаемых – 24 человека, размеры 7 х 5 м. Класс должен быть оборудован стендами

по темам: «Устройство моторов», «Правила дорожного движения», «Системы питания», «Двигатель М-105», «Испытатель систем зажигания», «Разновидности разрушений и «клинов», «Тормоза», «Система газораспределения», а также макетами систем двух- и четырехтактных мотоциклетных двигателей: тормозная, топливная, зажигания. Исходя из расчета на двух занимающихся, стандартный стол составит 1100 х 1200 м.

Машинный зал делится на сам зал и его подсобное помещение. Площадь машинного зала на 20 машин составит 17 х 9 м; высота потолка не менее 3,5 м; обязательно наличие приточно-вытяжной вентиляции. Кроме того, необходима ремонтная мастерская для установки оборудования (токарный, фрезерный, точильный, сверлильный станки), кладовая для запасных частей, тренерская для хранения наглядных пособий, оборудования, склад ГСМ и красок.

Тренировочная площадка представляет собой замкнутую произвольную линию, состоящую из прямых и криволинейных участков горизонтальной дороги с поворотами влево и вправо и общей протяженностью 400-1200 м. На трассе должен быть хотя бы один прямой участок длиной 60-150 м. Ширина проезжей части 6-10 м. Покрытие трассы должно быть твердое, ровное, предпочтительно полученное методом непрерывной укладки.

Для зрителей рекомендуется выделить удобное и безопасное место, желательно около прямых участков трассы.

Места старта и финиша обычно совмещают. Рядом со стартом и финишем располагают судейскую коллегию. Перед судейской коллегией предусматривается судейский поворот, который максимально замедляет скорость спортсменов и делает возможным их отсчет судьями. В стороне от старта отводят площадку для стоянки картов, взвешивания, пункта технической помощи, места хранения ГСМ, врачебного

пункта (автомобиль скорой помощи), выездного бунгало и общественного туалета.

Для информационных сообщений, адресованных гонщикам, судьям и зрителям, комментирования хода соревнований необходимо иметь радиоузел, специальные места для подключения электрической сети и вывешивания динамиков. Для открытия и закрытия соревнований желательно предусмотреть флагштоки.

Естественным началом и продолжением картингового движения являются ЮИД (юные инспектора движения) и детско-юношеские автошколы.

Юидовское движение стало самой массовой формой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Сегодня в 209 средних общеобразовательных учреждениях действуют 1 381 отряд с общим охватом 12 443 детей.

Успехи юных инспекторов движения Республики Татарстан – предмет особой гордости всех сотрудников Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан, школьных педагогов и родителей. На протяжении пяти лет (с 2009 года) на всероссийских конкурсах «Безопасное колесо» наши ребята занимают только первые места.

Поистине «золотыми» стали 2010-2011 гг., когда татарстанские ребята представляли Российскую Федерацию на Европейских образовательных конкурсах FIA по изучению и соблюдению Правил дорожного движения. Сначала г. Скопье (Македония), а затем Париж (Франция) стали свидетелями триумфа татарстанских юных инспекторов движения.

До достижения совершеннолетия подросток закрепляет на практике основы управления автомобилем в условиях ре-

ального дорожного движения. Это стало возможным с открытием в 2002 году в г. Казани, а затем в крупных городах и районных центрах республики сети детско-юношеских автошкол.

Ежегодно количество юношей и девушек, желающих получить заветные водительские удостоверения, только растет. Чтобы обучить школьников Правилам дорожного движения, в Республике Татарстан имеются 28 филиалов детско-юношеских автошкол, в которых 139 специализированных автоклассов и 48 учебных автомобилей. Каждый год ДЮАШ выпускают более двух тысяч юношей и девушек, которые успешно сдают экзамены по ПДД и вождению автомобиля, а по достижении 18 лет получают водительские удостоверения.

Активной пропагандой детско-юношеских автошкол занимаются ее воспитанники. Победы на всероссийских соревнованиях по автомногоборью стали визитной карточкой ДЮАШ. С 2004 года команда входит в призеры конкурсов, а с 2009 года занимает только 1-е место.

Безусловно, победы и достижения в конкурсах и соревнованиях остаются для ребят основной целью занятий. А для Госавтоинспекции развитие юидовского, картингового движения и сети ДЮАШ – это, прежде всего, реализация возможностей внешкольного обучения подростков безопасному поведению на дорогах. Благодаря постепенной и слаженной работе сотрудников Госавтоинспекции, педагогов, руководителей и тренеров сотни подростков получают первую в своей жизни техническую специальность и вполне готовы начать полноценную трудовую жизнь [1, 4].

Список литературы

1. Техническая и тактическая подготовка картингиста. – Часть II / Под общей ред. Р.Н. Минниханова, И.А. Халиуллина, Р.Е. Шафранова, Е.Л. Шафранова. – Казань, 2000.
2. Подготовка и проведение соревнований по картингу. – Часть III / Под общей ред. Р.Н. Минниханова, И.А. Халиуллина, Р.Е. Шафранова, Е.Л. Шафранова. – Казань, 2002.

3. Картинг в спортивно-технических школах, секциях и кружках (2-е изд. доп. и перераб.): Учебно-методическое пособие / Авт.-сост.: Р.Ш. Ахмадиева и др. / Под ред. Р.Н. Минниханова, Р.Е. Шафранова, Е.Л. Шафранова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2008.

4. Картинг Татарстана: дивизион «Стандарт»: Учебно-методическое пособие / Сост.: Р.Ш. Ахмадиева, Р.Н. Минниханов, В.Н. Попов, А.Н. Сахаров, Р.Е. Шафранов, Е.Л. Шафранов, С.Г. Шуралев / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009.

5. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 г. / Сост. Р.Ш. Ахмадиева. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 29 с.

УДК 614.8

**ОБУЧЕНИЕ УЧАЩИХСЯ И ПЕРСОНАЛА
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
МЕРАМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
КОМПЬЮТЕРНОЙ ИГРЫ**

**EDUCATION OF STUDENTS
AND STAFF TO FIRE SAFETY
MEASURES USING COMPUTER GAMES**

Садыкова А.И., соискатель кафедры безопасности жизнедеятельности Института физической культуры, спорта и восстановительной медицины, преподаватель-организатор по ОБЖ лицея-интерната «IT-лицей Казанского (Приволжского) федерального университета», г. Казань, Россия

Sadykova A.I., applicant of the Institute of Physical Education, Sport and Restorative Medicine, teacher-organizer of life safety of the lyceum «IT-lyceum of the Kazan (Volga region) federal university», Kazan, Russia

Аннотация

Учащимися IT-лицея Казанского федерального университета ведется разработка учебного программного комплекса для общеобразовательных учреждений «Компьютерная игра-симулятор «Fire safety». Разрабатываемый продукт предназначен для обучения лицеистов и персонала лицея правилам безопасного поведения в случае возникновения пожара в лицее. В рамках игры реализован модуль трехмерной графики для полного визуально-пространственного представления об объекте. Помимо обучения схемам эвакуации симулятор позволяет визуализировать процесс эвакуации, рассчитанный для заданного числа людей. Предложенная обучающая игра позволяет освоить и поддерживать необходимый минимум знаний пожарной безопасности.

Abstract

The students of the IT-lyceum of Kazan Federal University are developing educational software for educational institutions «Computer simulation game «Fire safety». Product under development is designed to teach students and staff to safety rules in the event of a fire in the lyceum. In the framework of the game module is implemented for the full three-dimensional graphics and visual spatial representation of the object. In addition to training schemes evacuation simulator allows you to visualize the process of evacuation, calculated for a given number of people. The proposed educational game allows you to learn and maintain the necessary minimum of knowledge of fire safety.

Ключевые слова: образовательное учреждение, основы безопасности жизнедеятельности, методика обучения ОБЖ, компьютерные технологии, игровые технологии, проектные технологии, пожарная безопасность, пожарно-техническая подготовка, эвакуация.

Key words: educational institution, the basics of life safety, life safety training technique, computer technology, gaming technology, design technology, fire safety, fire and technical training, evacuation.

В нашей стране остро стоит проблема пожарно-технической подготовки населения. Хотя пожарно-технический минимум изучается сотрудниками всех предприятий России, в реальности обеспечить пожарную безопасность, предупредить возникновение и предпринять правильные меры при пожаре могут далеко не все.

Основы пожарной безопасности закладываются еще в детстве в дошкольном образовательном учреждении. Затем, постепенно усложняя, достаточно большой объем знаний и практических навыков дается в общеобразовательных учреждениях. Статья 25 Федерального закона «О пожарной безопасности» предполагает, что «обязательное обучение детей в дошкольных образовательных учреждениях и лиц, обучающихся в общеобразовательных учреждениях, мерам пожарной безопасности осуществляется соответствующими учреждениями по специальным программам, согласованным с Государственной противопожарной службой» [1]. От того, насколько правильно и систематично велись занятия по пожарной безопасности в основной школе, зависит уровень подготовленности личности к опасностям среды. Важно обучать правилам безопасного поведения при пожарах в образовательном учреждении еще и потому, что дети – одна из наименее защищенных от пожаров групп населения из-за отсутствия знаний и навыков в области пожарной безопасности. В связи с загруженностью детей в школе основными предметами обучение не может быть постоянным, оно должно проводиться периодически. Фундаментальные знания в области пожарной безопасности закладываются на уроках ОБЖ.

Обучение мерам пожарной безопасности – очень объемный материал.

Необходимо знать, как вести себя дома, на улице, в школе и т.д., чтобы не допустить пожара; что нужно делать и чего делать не следует, когда пожар уже произошел; как пользоваться первичными средствами пожаротушения и когда ими пользоваться нельзя; как спасти себя и окружающих при пожаре; как правильно оказать первую медицинскую помощь. И это еще далеко не весь перечень знаний. Ведь в каждом отдельном случае пожара есть свои особенности. Например, необходимо, чтобы дети знали, что нужно делать, если пожар произошел в образовательном учреждении, конкретно разобрать действия: где, в какой части здания, потому что из этого нужно рассчитывать свои действия.

Однако при малом количестве часов на изучение такой объемной темы, сложности организации практических занятий, учений, результат обучения оставляет желать лучшего: в случае возникновения опасной ситуации оказывается, что ни дети, ни персонал не обладают достаточными знаниями и навыками, чтобы правильно эвакуироваться из помещения, предпринять меры по предупреждению ЧС.

Одна из особенностей обучения в IT-лицее заключается в том, что знания, приобретенные на уроках, применяются ими на практике при реализации проектов. Проектная деятельность – одна из основных форм работы в лицее во внеурочное время. Она способствует развитию познавательных способностей учащихся, повышению мотивации к обучению, совершенствованию способностей к самообразованию и саморазвитию, развитию критического мышления, умения ориентироваться в информационном пространстве и выделять главное, обучению школьников рефлексии, умению публично выступать. Это увлекательная, но в то же время очень

сложная работа как для учащихся, так и для преподавателей.

Проектные технологии используются в лицее и на уроках ОБЖ. Примером такого проекта является разработанная лицеистами компьютерная игра-симулятор по обучению правилам пожарной безопасности «Fire safety». Данный проект разработан с целью обучения персонала и лицеистов правилам пожарной безопасности в игровой форме.

За основу графического пространства игры берется здание реально существующего предприятия (в нашем случае – IT-лицей КФУ). Персонаж должен за определенный промежуток времени эвакуироваться из здания, потушить очаг возгорания, вызвать пожарную охрану. По результатам игры выводится статистика – количество набранных штрафных баллов, ошибки, общий результат игры (зачет/незачет).

Современные дети, в жизни которых компьютерные игры занимают большое место, с воодушевлением включаются в процесс, так как они сами участвуют в создании 3D-модели лица, где они учатся, написании содержания игры. Познавательные игры расширяют объем информации,

получаемой детьми в ходе обучения, стимулируют важный процесс перехода от любопытства к любознательности, способствуют развитию интеллектуальных и творческих способностей, а также снижают психические и физические нагрузки. В ходе игры дети готовы учиться сколько угодно. В познавательных играх создается благоприятная возможность подготовки сознания к восприятию нового.

Пока пишется программа, дети осваивают материал – правила пожарной безопасности. Проектные технологии создают предпосылки к изучению материала в большем объеме, чем может дать школьная программа. Контроль знаний показывает, что изученный таким образом материал осваивается детьми лучше, запоминается легче и надолго. Параллельно происходит интеграция ОБЖ, математики, дополнительных предметов – 3D-моделирования, программирования.

Таким образом, компьютерная игра, написанная самими учащимися, позволяет лицеистам и персоналу учреждения в короткие сроки на высоком уровне освоить основы пожарной безопасности, отработать навыки эвакуации при пожаре.

Список литературы

1. Федеральный закон от 21.12.1994 № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» (ред. от 30.12.2012) // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.
2. <http://www.fire.mchs.gov.ru/propaganda/>

УДК 351.761.3

**БОРЬБА С НАРКОМАНИЕЙ –
ОДНА ИЗ ОСНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ
ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОЛОДЕЖИ**

**FIGHT AGAINST DRUG ADDICTION –
ONE OF THE FOUNDATIONS
OF LIFE SAFETY YOUTH**

*Савчук О.Н., к.т.н., профессор,
Санкт-Петербургский университет
государственной противопожарной службы
МЧС России, г. Санкт-Петербург, Россия*

*Savchuk O.N., Ph.D., Professor, St. Petersburg
University of State Fire Service Emergency Russia,
Saint-Petersburg, Russia*

Аннотация

Рассматривается проблема распространения наркотиков как угроза национальной безопасности страны; рост числа наркоманов, заболеваемости СПИДом и вирусным гепатитом, имущественных преступлений на почве наркомании.

Abstract

The problem of drug trafficking as a threat to national security, increase in the number of drug addicts, the incidence of AIDS and viral hepatitis, property crimes addiction.

Ключевые слова: наркомания, распространение наркотиков, наркотические средства, психотропные вещества, незаконный оборот наркотиков.

Key words: addiction, drug, narcotic drugs, psychotropic substances, trafficking in drugs.

В настоящее время наркомания является угрозой национальной безопасности страны, т.к. затрагивает будущее наших детей и молодежи. Распространение наркотиков в нашей стране приняло угрожающее состояние, особенно в последние годы. Это связано, прежде всего, с нарастанием наркотрафика из Афганистана, а также с увеличением баснословных прибылей наркобизнеса. Несмотря на усилия, предпринимаемые по борьбе с наркоманией, основанной на сочетании информационного, социально-профилактического, медико-биологического и репрессивного подходов, все еще остается довольно высокий уровень потребления наркотиков в нашей стране. Только официально в стране зарегистрировано 2,5 млн наркоманов, что составляет около 2% населения, в Санкт-Петербурге зарегистрировано их около 200 тысяч, что составляет 4%. По данным Всемирной организации здравоохранения, уровень потребления наркотиков считают угрожающим генофонду нации, если 5% населения страны потребляют наркотики [1]. Сегодня ежегодно у нас умирает до 80 тысяч наркоманов. Это связано с увеличением

заболеваемости СПИДом и вирусным гепатитом. Кроме того, в семьях наркоманов рождаются дети, подверженные этим заболеваниям. Вот почему распространение наркотиков представляет национальную угрозу безопасности государства, т.к. ведет к вырождению нации.

Возрастание этой угрозы уже возможно в ближайшие годы, т.к. это будет связано с выводом войск США из Афганистана и бесконтрольным увеличением посевов опиумного мака в большинстве провинций этой страны. Так что же такое наркомания?

Наркомания – заболевание, обусловленное зависимостью от наркотических средств и психотропных веществ.

Психотропные вещества – химические вещества естественного или искусственного происхождения, действующие на центральную нервную систему, приводящие к изменению психического состояния и вызывающие депрессивное действие.

Токсикомания – злоупотребление лекарствами и летучими химическими веществами.

Об использовании наркотиков людьми известно с давних времен, еще 40000 –

10000 лет до н. э. [2]. Например, в Индии упоминание о конопле («бханг») относится к XIV – XX в до н.э. В Египте применялись наркотики со времен правления Рамзеса I. В Европу наркотики были завезены скифами еще 5000 лет назад. Многие наркотики в те времена использовались при религиозных обрядах жрецами, шаманами и как лекарство: гашиш – от кашля, опиум – как обезболивающее. В Америке испанцы пристрастились использовать кактус «пейотль», своеобразный наркотик, используемый местными аборигенами, который впоследствии назвали «дьявольским корнем». В 1620 г. католическая церковь осудила употребление пейотля, учитывая его неблагоприятное последствие на людей.

В XIX в. началось массовое потребление наркотиков в Европе. Если вначале они употреблялись в натуральном виде, то с начала XIX века стали применять «чистые» наркотики (морфин), а в 1860 г. из листьев коки был выделен кокаин. В 1874 г. из морфина был получен героин. Все они считались полезными лекарственными препаратами. Известно, что для лечения своих пациентов Зигмунд Фрейд использовал кокаин. Он сам его употреблял в периоды депрессии, но затем бросил, когда его друг вследствие употребления получил интоксикационный психоз.

Наибольшее употребление наркотиков (опиума) до 20 млн человек было в Китае в конце XIX века [2].

В нашей стране широкое распространение наркотиков наблюдалось в 1920 гг. и с 1980 гг. [2]. В 1920-е годы рост потребления наркотиков был естественной реакцией на состояние социальной неустойчивости после гражданской войны. Наиболее популярным в употреблении был кокаин, называемый в обиходе «марафетом», который нюхала молодежь. Когда во второй половине 1920-х годов усилилась борьба с контрабандой наркотиков и был отменен «сухой закон», наркомания пошла

на спад. Новый рост наркомании был обусловлен повышением открытости в период перестройки 1980-х годов и обострением социально-экономических проблем в обществе. Согласно социологическим опросам, озабоченность вызывает рост числа молодых наркоманов (около 70%). По данным Российского Центра наркологии, каждый десятый школьник младших классов хотя бы раз пробовал наркотики. Самое опасное, что наркоманы в поисках средств на наркотики не гнушаются ничем и идут на преступления. До 60% имущественных преступлений происходит на почве наркомании. За последние 10 лет наметилось увеличение таких преступлений с 15000 до 200000. Наркоманы вынуждены поддерживать связи с теми, кто их первоначально приобщил к потреблению наркотиков, и сами порой становятся посредниками к перепродаже и приобщению школьников и молодых людей к их употреблению. Только за незаконный оборот наркотиков за последние 5 лет осуждены около 500 тыс. человек. По результатам социологического опроса, в Санкт-Петербурге 40% учащихся старших классов школ в возрасте от 14 до 17 лет употребляют наркотики, свыше 70% школьников по крайней мере один раз пробовали.

К сожалению, недостаточно эффективная борьба с наркоманией приводит к тому, что у значительной части молодежи наркотики вызывают интерес, в некоторых компаниях потребление наркотиков стало престижно, модно и не рассматривается как опасность. Стало «модно» потребление наркотиков в ночных клубах, на дискотеках, в компаниях вместо алкоголя.

Причины увеличения наркомании в наше время:

- недостаточная организация системы детского и молодежного досуга;
- расслоение общества;
- безработица;
- массированное влияние западной культуры;

- не решена проблема эффективного лечения от наркотиков.

В чем опасность потребления наркотиков?

Дело в том, что вначале применение наркотиков вызывает эйфорию, безмятежное состояние, а затем приводит к привыканию его потребления, от которого весьма трудно отказаться.

Какова природа воздействия наркотиков на человека?

Наркотик как мощное обезболивающее средство, поступая в кровь, отключает болевые рецепторы, и мозг теряет контроль за жизнедеятельностью внутренних органов, т.к. не получает никакой информации об их состоянии, что при передозировке часто приводит к смерти. Естественная система защиты, основу которой составляет центральная нервная система, начинает создавать дополнительно большое количество рецепторов, информация от которых обрушивается на мозг, что может привести к панике, депрессии и часто в конечном итоге приводит к суициду. Опасность применения наркотиков заключается в том, что они разрушают в коре головного мозга клетки, отвечающие за память, координацию движения, зрения, речь, и приводят к резкому старению головного мозга, что приводит по статистике к ранней смерти (наркоманы живут, как правило, не более 30 лет). Попробовав наркотик, в большинстве случаев человек попадает в зависимость от него, т.к. болевые рецепторы, воздействуя на головной мозг, вызывают болевые ощущения, происходит так называемая «ломка» организма, и чтобы снять ее, требуется очередная доза.

Борьба с наркоманией ведется уже давно в международном плане, т.к. распространение наркотиков приняло угрожающее состояние. Основными поставщиками в мире являются Афганистан и Колумбия. В 1986 г. президент США Рейган издал директиву о национальной безопасности, в которой говорилось, что международная

контрабанда наркотиков представляет угрозу для национальной безопасности США. По оценкам специалистов, годовой оборот наркотиков в мире составляет около 300 млрд долларов.

Вот хронология международных документов, принятых по ограничению распространения наркотиков [2, 3]:

- 1909 г. – 13 государств собрались в Шанхае, чтобы ограничить наркобизнес;
- 1912 г. – в Гаване прошла 1-я международная конвенция по запрещению опиума;
- 1925 г. – Женевская конвенция по запрещению опиума;
- 1931 г. – Женевская конвенция по ограничению производства наркотиков;
- 1936 г. – Женевская конвенция по борьбе с незаконным оборотом вредных лекарственных веществ;
- 1946 г. – создана Комиссия ООН по наркотическим средствам;
- 1953 г. – был принят Нью-Йоркский протокол об ограничении и культивировании мака, производства опиума;
- 1961 г. – была принята Единая конвенция о наркотических средствах;
- 1971 г. – была принята Конвенция о психотропных веществах;
- 1988 г. – была принята Конвенция о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ.

В нашей стране также был принят ряд основных документов по борьбе с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ:

- 1924 г. – постановлением ВЦИК и СНК принимается решение: за хранение и сбыт наркотиков люди осуждаются на 3 года;
- 1934 г. – постановление ВЦИК о запрещении посева опийного мака и индийской конопли;
- 1936 г. – СССР присоединился к Международной конвенции Лиги Наций о наркотических средствах 1925 г.;

- 1969 г. – постановление Совмина РСФСР «О мерах по улучшению организации лечения больных наркоманией, а также по усилению борьбы с хищением, незаконным изготовлением и распространением наркотических веществ в РСФСР»;

- 1974 г. – Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об усилении борьбы с наркоманией»;

- 1985 г. – Пленум Верховного Суда РСФСР принимает решение о принудительных мерах медицинского характера к наркоманам;

- 1998 г. – Федеральный закон №3 «О наркотических средствах и психотропных веществах»;

- 2003 г. – Указом Президента РФ №306 была создана Федеральная служба по контролю за незаконным оборотом наркотиков (ФСКН);

- 2012 г. – Постановление Правительства РФ «Основные направления государственной антинаркотической политики РФ и актуальные вопросы ее реализации на современном этапе».

Основные направления борьбы с наркоманией [4]:

- информационно-пропагандистская деятельность социально-профилактического характера;

- наркоконтроль и мониторинг незаконного оборота наркотиков;

- добровольное и принудительное лечение наркоманов;

- репрессивные меры по борьбе с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ.

Большую роль в профилактике предотвращения потребления наркотиков играет информационно-пропагандистская работа среди населения, школьников, молодежи. В школе проводятся занятия о вреде употребления наркотиков с пропагандой здорового образа жизни. Однако этого недостаточно, т.к. школьники привыкают к учителю и воспринимают порой излагаемое им как обычный учебный материал.

Поэтому привлечение к этой работе лекторов общества «Знание», выступления представителей органов ФСКН и МВД России дают более осязаемый эффект.

Исходя из собственного опыта чтения лекций по данной проблеме по линии общества «Знание» в Санкт-Петербурге перед населением муниципальных образований и в школах, следует отметить большую заинтересованность слушателей, т.к. приводятся конкретная статистика и жизненные примеры отрицательного воздействия наркотиков на людей с показом видеofilьмов. Об эффективности можно судить по тому, что, как правило, после таких лекций несколько человек подходят и записывают телефоны доверия ФСКН и молодежного антинаркотического спецназа (МАС), а некоторые советуются, как поступить в конкретных случаях, когда их втягивают в компании, где употребляют наркотики.

Прежде всего, надо подчеркнуть, что рассказывая о том, какие наркотики находят применение в среде наркоманов, следует обратить внимание, к чему приводит их употребление, а главное на признаки поведения тех, кто их потребляет. Это важно знать школьникам, молодежи, чтобы избегать общения с такими людьми и не быть втянутыми в компанию, где потребляют наркотики. Знание этих признаков родителями позволит им, обнаружив это у своих детей, на ранних стадиях, вовремя предотвратить пагубное воздействие наркотиков.

Наркотики по воздействию на организм делятся [2]:

- наркотики опийной группы (опий, героин, кодеин, промедол) – вызывают угнетенное состояние вплоть до комы, миоз, бледный кожный покров, судороги. Наиболее опасно снижение частоты дыхания и его остановка. Признаки: зевота, слезотечение, насморк, раздражительность, тремор, одышка, через сутки боли в животе, диарея;

- стимулирующие наркотические средства (фенамин, кокаин, крэк) – вызывают вначале приятные ощущения, прилив

сил, затем чувство подавленности, полной апатии, депрессии. Наиболее опасен крэк – вызывает зависимость после первого применения. Признаки: возбуждение, жалобы на сердце, бледная кожа, при передозировке одышка, тахикардия, инфаркт миокарда;

- галлюциногены (марихуана, гашиш, ЛСД, грибы, кокаин, морфин) вызывают интоксикационный психоз, ведущий к суициду, приступам паники. Марихуана может вызвать отек легких. Грибы (псилоцибин) вызывают эйфорию, галлюцинации, судороги, нарушение дыхания, кому, тошноту, рвоту. Признаки: красные глаза, чувство усталости, сонливость, повышенный аппетит, хронический кашель, нарушение памяти, резкая смена поведения от пассивного до агрессивного, подозрительность;

- психодепрессанты (барбитураты, алкоголь, снотворные, транквилизаторы) вызывают заторможенное сознание, тошноту, рвоту. Признаки: сонливость, головокружение, расслабление;

- летучие растворители (ингалянты) – закись азота, хлороформ, ацетон, бензин, лаки, клеи. Ими пользуются токсикоманы. Вызывают эйфорию, галлюцинацию, затем угнетение, аритмию сердца, при передозировке – судороги, остановку дыхания. При длительном применении – интоксикационный психоз, действие на почки, печень, мозг, мышцы. Признаки: потеря аппетита, резкая потеря в весе, воспаляется слизистая носа, повреждается печень, почки, центральная нервная система.

Сейчас широкое распространение получили синтетические наркотики (амфетамины), которые вызывают физическую зависимость и последствия, еще более разрушительные для организма.

Потребление их вызывает эйфорию, повышенную тревожность, повышение пульса и давления, бессонницу, потерю аппетита. Передозировка приводит к судорогам и смерти.

О масштабах их распространения можно судить по результатам закрытия подпольных

лабораторий, производящих синтетические наркотики, в Санкт-Петербурге: в 2011 г. – 6 лабораторий, в 2012 г. – 12 лабораторий, январь-март 2013 г. – 2 лаборатории.

Самое опасное в их применении то, что их качество и дозу порой проверяют на новичках, что часто приводит к летальному исходу.

В последнее время в Интернете под видом благовоний на травах, собранных якобы монахами Тибета, рекламируются «спайсы» – один из разновидностей наркотиков. «Спайс» – курительная смесь, по внешнему виду похожа на зеленый чай, наркотический эффект сравним с анашой и марихуаной, но превосходит их в несколько раз. Действует на центральную нервную систему и психику. При потреблении вызывает эйфорию, нервные истерики (плач, смех), затем приводит к депрессии и часто к суициду.

Признаки отравления: возникает тошнота, рвота, тахикардия, повышается давление, может дойти до судорог, обморока, комы.

Следует своевременно предупреждать и разъяснять молодежи вред их применения.

В борьбе с наркоманией следует шире привлекать общественность, молодежь, проповедующую здоровый образ жизни, которая активно принимает участие в разоблачении наркодилеров, помогает полиции и органам федеральной службы по контролю за незаконным оборотом наркотиков (ФСКН). Так, в Санкт-Петербурге на общественных началах создан молодежный антинаркотический спецназ (МАС) в составе около 2 тыс. человек, который успешно взаимодействует с органами МВД и ФСКН.

К сожалению, сегодня существуют проблемы с лечением наркоманов: большинство после лечения снова срываются, лечение некоторых больных опийной наркоманией осуществляется заменителями наркотиков (метадон) с постепенным

снижением дозы. Однако это приводит к зависимости от него.

В борьбе с распространением наркотиков важны и репрессивные меры к наркоторговцам. В некоторых странах Юго-Восточной Азии (Китай, Ирак, Пакистан, Саудовская Аравия, ОАЭ, Таиланд, Малайзия, Сингапур, Нигерия) за распространение наркотиков введены телесные наказания и даже смертельная казнь. Так, в Сингапуре за наличие у обвиняемого более 15 г героина или 30 г морфия или 500 г марихуаны он карается смертью. В США в некоторых штатах распростра-

нение наркотиков карается смертью или заключением в тюрьму на срок от 15 до 30 лет. В нашей стране распространение наркотиков карается заключением в тюрьму на срок от 10 до 20 лет, но сейчас Государственная Дума рассматривает закон, по которому за распространение наркотиков устанавливается пожизненный срок.

Только успешная кропотливая работа всех органов МВД, ФСКН, общественности по предупреждению и профилактике наркомании может снизить остроту этой проблемы.

Список литературы

1. Шурыгин А.С. Вопросы противодействия незаконному обороту наркотических средств и психотропных веществ. Румянцевские чтения. Экономика, государство и общество в XXI веке. Материалы конференции. Ч.П. – М., 2007. – 324 с.
2. Наркотики в России. Преступления и расследование / Под общей ред. В.П. Сальникова. – СПб.: СПбУ МВД России, 1999. – 427 с.
3. Должанская Н.А., Полубинская С.В., Целинский Б.П., Пелипас В.Е. Правовое регулирование в сфере оказания наркологической помощи, профилактики ВИЧ/СПИД, противодействия незаконному обороту наркотиков. Международный опыт. – М.: 2002. – С. 43.
4. Постановление Правительства РФ от 23.11.2012 г. «Основные направления государственной антинаркотической политики РФ и актуальные вопросы ее реализации на современном этапе».

УДК 351.761/615.099

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЩЕСТВА ОТ СИЛЬНОДЕЙСТВУЮЩИХ ВЕЩЕСТВ И БИОЛОГИЧЕСКИ АКТИВНЫХ ДОБАВОК

Свистильников А.Б., к.ю.н., доцент, Почетный сотрудник МВД, профессор кафедры ОРД Белгородского юридического института МВД России;
Руднев С.М., начальник ОКЛОН УФСКН России по Белгородской области, подполковник полиции, г. Белгород, Россия;

SECURITY COMPANY FROM POTENT SUBSTANCES AND DIETARY SUPPLEMENTS

Svistilnikov A.B., Ph.D., associate professor, honorary police officer, professor of OSA Belgorod Law Institute of Ministry of Internal Affairs of Russia;
Rudnev S.M., head Oaklawn UFSKN Russia in the Belgorod region, Police Lieutenant Colonel, Russia;

Аннотация

В статье авторами предпринята попытка анализа проблем, связанных с обеспечением безопасности общества от незаконного оборота анаболических стероидов и биологически активных добавок. Приводятся примеры из практики, дается уголовно-правовое толкование противоправных деяний, а также приёмы и методы доказывания вины.

Abstract

In the article the authors attempt to analyze the problems related to the safety of society from illicit trafficking of anabolic steroids and dietary supplements. Examples from practice, given the criminal legal interpretation of wrongful acts, as well as techniques and methods of proof of guilt.

Ключевые слова: незаконный оборот, сильнодействующие вещества, биологически активные добавки, анаболические стероиды.

Key words: trafficking, potent substances, dietary supplements, anabolic steroids.

В последние годы в России наряду с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ значительно обострилась такая социальная проблема, как потребление допинга. Её масштабы создают реальную угрозу безопасности здоровья и жизни значительного числа людей. Потребление фармакологических препаратов активно вошло в практику профессиональных спортсменов и молодежи, а на рубеже веков достигло своего критического уровня. Наибольшее распространение в качестве допинга получили анаболические андрогенные стероиды. Большую озабоченность вызывает тот факт, что спортсмены зачастую начинают употреблять анаболические стероиды по настоянию тренеров.

Анаболические стероиды стали чуть ли не составной частью молодежного спортивного движения. Как показали исследования специалистов ВНИИ физической культуры, в атлетических гимнастических клубах и клубах единоборств в Москве и Московской области подобные препараты принимают 53-61 % занимающихся, а в Тульской и Смоленской областях – 27-31 % [1].

Учитывая, что проблемы, связанные с незаконным оборотом сильнодействующих веществ, в специальной литературе освещаются не часто, представляется

целесообразным подробно изложить их качественные характеристики.

Анаболические андрогенные стероиды¹ – это искусственные аналоги мужского полового гормона тестостерона, отвечающего в организме, в том числе, и за формирование мужской мускулистой фигуры. Они обладают как анаболическим, так и андрогенным эффектом, хотя преобладание какого-либо из этих свойств зависит от конкретного продукта, а также от особенностей организма человека. Анаболические андрогенные стероиды часто называют анаболическими стероидами или анаболиками, то есть эти термины используются как синонимы².

В медицине препараты этой группы применяются в период реабилитации после тяжелых заболеваний и травм, вызывающих общее истощение организма, а также для ускорения заживлений ран и ожогов, и в иных случаях.

Анаболические стероиды применяются перорально (в виде таблеток или капсул), в виде внутримышечных инъекций, а также в виде мазей (кремов, гелей).

Анаболики облегчают усвоение веществ, необходимых для роста клеток, тем самым стимулируя прирост массы тела и увеличение силы мышц. Именно это

¹Стероиды – это вещества животного или растительного происхождения, обладающие высокой биологической активностью и регулирующие процессы жизнедеятельности у животных и человека. К стероидам относятся содержащиеся в организме человека стероидный спирт холестерин, холевая кислота и др. К группе стероидов принадлежат также так называемые сердечные гликозиды - вещества растительного происхождения, получаемые из растений наперстянки и ландыша.

²К наиболее распространенным анаболическим стероидам относятся такие препараты, как: Ретаболил (синонимы: Нандролон Деканоат, Дека-Дураболлин, Туринабол-Депо, Нортестостерондеканат, Феноболлин (Нероболлин, Туринобол, Дураболлин, Нандролон-фенилпропионат), Силаболлин, Метандростенолон (Неробол, Дианобол, Метандион), Метиландростендион (Метандриол, Метастерон).

свойство стало основой широкого вне-медицинского применения анаболических стероидов в спорте.

Основное действие анаболических стероидов сказывается в усилении процесса обмена и выработки веществ, которые идут на построение органических тканей. Из-за этого их еще называют строительными гормонами. Задерживая в организме калий, фосфор и серу, необходимые для синтеза белковых молекул, стероиды стимулируют производство белка в организме.

Использование анаболических стероидов создаёт серьезную угрозу для здоровья человека. Имитируя натуральные гормоны организма, они могут нарушать гормональный статус³, быть причиной заболевания печени, повышения давления, возрастания уровня холестерина в крови, что серьезно повышает риск сердечнососудистых заболеваний. Представляют опасность для здоровья людей и другие последствия приема стероидов – возникновение психологической зависимости, депрессий, склонности к жестокости, импотенции. Возможны и иные побочные эффекты: агрессивное поведение и частая смена настроения; дисфункция почек и печени; раннее облысение; бесплодие и т.д.

Российским законодательством анаболические стероиды признаны сильнодействующими веществами, и за их сбыт установлена уголовная ответственность по статье 234 УК РФ. Вместе с тем, принятие уголовно-правовых мер запретительного характера в отношении сбыта анаболиков не явилось причиной отсутствия спроса на них у граждан нашей страны. Приобретение, хранение и потребление анаболических стероидов осталось вне правового поля уго-

ловного закона и является личным делом граждан.

Оперативная обстановка по противодействию данному виду преступлений в Белгородской области осложнена тем, что область является пограничной с Украиной⁴, на территории которой реализация указанных препаратов почти не контролируется из-за чего они доступны для покупателей, в том числе проживающих на территории России. В этой связи среди незаконопослушных граждан имеют место факты совершения преступлений, связанных с контрабандным перемещением через государственную границу России с территории Украины анаболических стероидов в целях их последующего сбыта.

Так, в 2012 г. сотрудниками УФСКН России по Белгородской области (далее – Управление) была выявлена, задокументирована и пресечена деятельность гражданина Б., который занимался контрабандным ввозом анаболических стероидов из Украины. При проведении неотложных следственных действий у гражданина Б. было обнаружено и изъято более одного килограмма сильнодействующих веществ – анаболических стероидов.

Таким образом, сотрудникам Управления удалось задокументировать три преступления, предусмотренных ст. 234 УК РФ. Уголовное дело в отношении гражданина Б. направлено в суд.

Заслуживает внимания и другой пример. В 2012 г. сотрудниками УФСКН России по г. Москве было задержано лицо, которое приобретало анаболические стероиды. При его дальнейшей проверке выяснилось, что указанные препараты доставлялись из

³Имеются и негормональные анаболические препараты, которые по своему химическому составу и действию совершенно отличны от анаболических стероидов. Их также назначают при похудении, нарушении белкового обмена, астении. Это, например, оротат калия, карнитин, кобаламид, метилурацил и др. Подобные препараты практически безвредны, если принимаются в соответствующих дозировках после консультации с врачом. Обладают мягким анаболическим эффектом и некоторые растения сельдерея, чеснок, лук, черемша, пастернак и др.

⁴Девять районов Белгородской области граничат с одиннадцатью районами Харьковской, Луганской и Сумской областями Украины. Протяженность границы составляет 540 км.

г. Белгорода с использованием услуг курьерской службы.

Получив информацию из г. Москвы, сотрудники УФСКН России по Белгородской области по месту отправки указанной посылки в г. Белгороде провели комплекс различных оперативно-розыскных мероприятий позволивших выявить и задержать отправителя посылок проживающего в Украине. У задержанного гражданина в подготовленной к отправлению посылке обнаружили и изъяли около четырех килограммов анаболических стероидов. Изложенные примеры позволяют сделать вывод о том, что хорошо организованное взаимодействие между сотрудниками ФСКН, ФСБ, МВД, ФТС позволяет успешно документировать и пресекать преступный оборот сильнодействующих веществ, в том числе осуществляемый контрабандным путем.

Наряду с анаболическими стероидами не менее актуальной является проблема, связанная с незаконной реализацией биологически активных добавок к пище (далее – БАД), содержащих в своем составе сильнодействующие вещества. По данным зарубежных источников 70% населения экономически развитых стран регулярно употребляют БАД. У нас же эта продукция стала популярной сравнительно недавно.

Уясним содержательную сущность биологически активных добавок. БАД содержит природные (либо идентичные природным) биологически активные вещества, предназначенные для употребления одновременно с пищей или введения в состав пищевых продуктов⁵. БАД не относятся к лекарствам, следовательно, в соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов дея-

тельности» их реализация специальному лицензированию не подлежит, и продаются они без рецепта врача [2].

Розничная продажа биологически активных добавок осуществляется через: аптечные учреждения (аптеки, аптечные магазины, киоски и т.д.); специализированные магазины по продаже диетических продуктов; продовольственные магазины (специальные отделы, секции, киоски) [3].

Оборот БАД на территории Российской Федерации регламентируется законами, подзаконными и иными нормативными актами [4]. Так, в соответствии с подпунктом 1.3 постановления Главного государственного санитарного врача организации, осуществляющие ввоз, производство и оборот БАД, обязаны представлять при регистрации препаратов сведения об отсутствии в них наркотических средств, психотропных, сильнодействующих, в том числе допинговых и ядовитых веществ [5].

Государственный санитарно-эпидемиологический надзор и контроль за соответствием БАД и условий их производства и хранения требованиям действующего законодательства осуществляется органами и учреждениями госсанэпидслужбы Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзора) в установленном порядке.

Тем не менее, в Роспотребнадзор поступают многочисленные обращения граждан с жалобами на недобросовестную практику распространения БАД. Среди наиболее часто встречающихся нарушений в процессе реализации биологически активных добавок можно выделить следующие: розничная торговля БАД вне установленных п. 7.4.1 СанПиН 2.3.2.1290-03 объектов,

⁵По своему составу БАД разделены на три основные группы: нутрицевтики (применяемые для коррекции химического состава пищи человека, дополнительные источники нутриентов - белка, аминокислот, жиров, углеводов, витаминов, минералов и т.п.), парафармацевтики (применяемые для профилактики, вспомогательной терапии и поддержки в физиологических границах функциональной активности органов и систем), и пробиотики (пробиотики) (в их состав входят живые микроорганизмы и (или) их метаболиты, оказывающие нормализующее действие на состав и биологическую активность микрофлоры ЖКТ).

в том числе путем дистанционной продажи и продажи через дистрибьюторов; реализация БАД без документов, подтверждающих их государственную регистрацию; отсутствие на этикетке ингредиентного состава БАД; противопоказаний к применению и т.д.

Следует отметить, что наименьшее количество претензий к качеству реализуемым БАД поступает на оригинальные, произведенные за рубежом добавки. Это объясняется следующим. Так, например, в США все производители и продавцы БАД объединены в Национальную ассоциацию по пищевым продуктам – NNFA. Эта ассоциация является единственной торговой организацией по натуральным продуктам в США, представляющей интересы своих членов в области принудительных процедур контроля качества требований по вопросам здоровья, и контактирующей с Управлением по контролю за продуктами и лекарствами (FDA). Члены Национальной ассоциации по пищевым продуктам также являются участниками промышленной саморегулирующейся программы испытаний, служащей подтверждением качества производимой продукции. Кроме всего прочего, в соответствии с действующим законодательством в США ответственность за качество несет и производитель. Крупные и средние компании страхуют себя от профессионального риска, что вовсе не говорит о том, что данные компании выпускают недоброкачественный товар.

Действующее же законодательство Российской Федерации не предполагает обязательного страхования подобных производств, а спасение больных, пострадавших от некачественных БАД, произведенных в России, является делом самих пострадавших.

Правоохранительные органы зачастую выявляют в составе биологически активных добавок наличие сильнодействующих веществ (далее – СДВ), что влечет уго-

ловную ответственность в соответствии со статьей 234 УК РФ.

Основным производителем и поставщиком БАД, которые содержат в своем составе СДВ (в основном, «сибутрамин»), является Китай. Это такие марки, как «Юэй-шу», «Лида», «Жуй де мэн», «Гоа» и т.д.

Как показала практика, сильнодействующие вещества, в том числе биологически активные добавки, содержащиеся в своём составе подконтрольные (зачастую это сильнодействующие) вещества, распространяются, как правило, с использованием информационного пространства сети Интернет, путем почтовых отправок или посредством распространения курьерами.

Сбыт препаратов, содержащих подконтрольные вещества, происходит с использованием организаций, занимающихся доставкой товаров (например, посредством отправки ценных бандеролей), а также курьерскими службами.

Анализ судебно-следственной практики показал, что деятельность правоохранительных органов по выявлению и расследованию данных преступлений недостаточно эффективна. Имеет место целый комплекс проблем правового, организационного и методического характера. Относительная новизна и латентность рассматриваемых преступлений обусловили отсутствие отработанных механизмов борьбы с ними.

Так, при выявлении в составе реализуемых БАД наличия сильнодействующих веществ, сбытчики отрицают свою вину, ссылаясь на то, что они не располагали об этом информацией. Поэтому основной проблемой при осуществлении оперативно-розыскных мероприятий по пресечению незаконного сбыта БАД, в составе которых имеются сильнодействующие вещества, является доказывание в действиях сбытчиков умысла направленного на распространение сильнодействующих веществ путем их незаконного сбыта. Необходимо процессуально доказать, что сбытчики знали о том, что в составе реализуемых ими био-

логически активных добавок содержатся подконтрольные средства и вещества, и продолжали их сбывать.

Для этого целесообразно проводить оперативно-розыскные мероприятия «прослушивание телефонных переговоров» и «снятие информации с технических каналов связи». В этот период документируется вербальная и электронная информация, идентифицирующая преступников, которая впоследствии используется в качестве доказательств по уголовному делу.

Получив такую информацию, необходимо осуществить «проверочную закупку» БАД, провести исследование на наличие в БАД сильнодействующих веществ, и при положительном результате, решить вопрос о возбуждении уголовного дела по факту сбыта добавки, содержащей НС, ПВ или СДВ.

Из теории криминалистики и уголовного процесса можно привести такие способы доказывания преступного умысла как:

а) установив, что юридическое лицо занимается распространением БАД, содержащих подконтрольные вещества, в его адрес направляется официальный документ (служебное письмо) о том, что они реализуют биологически активные добавки, содержащие СДВ и таким образом нарушают закон. Руководителя этого хозяйствующего субъекта можно ознакомить с официальным документом (служебным письмом), под роспись, через сотрудника правоохранительного органа. В случае если после этого уведомления сбыт БАД, содержащих СДВ, будет продолжаться, необходимо в установленном порядке провести «проверочную закупку» и решать вопрос о возбуждении уголовного дела и привлечения вышеуказанного руководителя к уголовной ответственности в соответствии со статьей 234 УК РФ;

б) выявив физическое лицо, которое занимается распространением БАД, содержащих подконтрольные вещества, в установленном порядке проводится

оперативно-розыскное мероприятие «проверочная закупка». Если лицо, сбывавшее БАД, утверждает, что не знало о наличии в добавке СДВ, то эти показания обязательно фиксируются документально. При этом лицо письменно уведомляется о том, что оно реализует БАД, содержащие СДВ. В случае, если это лицо после предупреждения продолжает сбывать добавки, содержащие СДВ, у него в установленном порядке осуществляется повторная «проверочная закупка», затем проводится исследование на предмет содержания в них СДВ, и при подтверждении наличия в БАД СДВ лицо привлекается к уголовной ответственности;

Имеются также проблемы, требующие незамедлительного решения по вопросам реализации СДВ через аптеки. Это стало возможным ввиду того, что в настоящее время среди правоприменителей отсутствует единое толкование квалифицирующих признаков ст. 234 УК России. В одних регионах работники следствия, прокуратуры считают, что продажа работником аптеки препарата, содержащего СДВ, без рецепта, с учетом складывающейся судебной практики, необходимо квалифицировать по ч. 1 ст. 234 УК России. Другие считают, что в действиях сотрудника аптеки, продавшего без рецепта препарат, содержащий СДВ, следует квалифицировать по ч. 4 ст. 234 УК России, т.е. как «нарушение правил отпуска». При этом преступление будет иметь место только в тех случаях, когда нарушение правил отпуска (продажа) препаратов, содержащих СДВ, повлечет по неосторожности их хищение либо причинение иного существенного вреда. А если эти признаки (хищение либо существенное причинение вреда) будут отсутствовать, то в действиях лица, продавшего препарат без рецепта, не будет содержаться состава преступления.

Мы категорически не разделяем подобного толкования уголовного закона и считаем позицию этих правоприменительной ошибочной, при которой может

наступить существенный вред здоровью людей, т.к. принятая норма права не будет применяться правоохранительными органами и нести превентивную функцию. При таком понимании закона оперативные подразделения не смогут противодействовать реализации препаратов, содержащих СДВ, без рецептов.

Получается, что после проведения оперативными подразделениями ОРМ «проверочная закупка» и приобретения препарата, содержащего СДВ, без рецепта, лицо, приобретающее препарат, добровольно передает его сотрудникам правоохранительных органов, о чем составляется соответствующий документ. Ввиду того, что проданное сильнодействующее вещество изъято при проведении ОРМ и находится у сотрудников правоохранительных органов, то последствия, изложенные в диспозиции ч. 4 ст. 234 УК России (хищение либо причинение иного существенного вреда), априори наступить не могут. Значит, оснований для возбуждения уголовного дела и привлечения виновных к уголовной ответственности не усматривается.

Изложенная позиция в части квалификации рассмотренных деяний представляется неверной. Свои возражения аргументируем следующим образом: торговля лекарственными средствами регулируется Федеральным законом от 12 апреля 2010 г. № 61 «Об обращении лекарственных средств», который определяет, что любые лекарственные средства могут отпускаться только путем их продажи. Поэтому отпуск лекарств из аптеки является частным случаем сбыта, который может быть выполнен в соответствии с указанным федеральным законом только путем сделки купли-продажи.

В аптеках отпуск лекарств осуществляется фармацевтами. Согласно квалификационным требованиям на эти должности могут быть назначены лица, имеющие медицинское (т.е. специальное) образование, которым известен порядок отпуска лекарственных средств. Фармацевты

регулярно (не реже одного раза в пять лет) в соответствии со своей специализацией проходят курсы повышения квалификации.

В своей работе они руководствуются, в том числе, Федеральным законом от 12 апреля 2010 г. № 61 «Об обращении лекарственных средств», Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 13 сентября 2005 г. N 578 «Об утверждении Перечня лекарственных средств, отпускаемых без рецепта врача», Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 14 декабря 2005 г. № 785 «О порядке отпуска лекарственных средств» и другими нормативными правовыми актами, в которых прописан порядок отпуска лекарственных средств; лекарственные средства, отпуск которых без рецепта врача запрещен, и иные аспекты.

Будучи специалистами, они знают о том, что наркотические средства, психотропные и сильнодействующие вещества должны отпускаться только по рецепту, выписанному на специальном рецептурном бланке (форма № 107/у-НП или форма № 148-1/у-88).

В этой связи действия фармацевта, реализующего лекарственные препараты, оборот которых ограничен, без специального рецепта характеризуются умышленной виной, т.е. его умысел направлен на распространение (применительно к научной статье) сильнодействующих веществ путем их незаконного сбыта, т.е. в действиях усматриваются признаки преступления, предусмотренные ч. 1 (в зависимости от квалифицирующих признаков ч. 2 или ч. 3) ст. 234 УК РФ.

Завершая дискуссию, хотелось бы подчеркнуть, что изложенные формы обеспечения безопасности общества от сильнодействующих веществ и биологически активных добавок будут эффективными лишь при условии налаженного взаимодействия между пра-

воохранительными органами, субъектами учреждений позволит своевременно выявлять и качественно документировать противоправную деятельность сбытчиков.

Список литературы

1. Бородуля Е.В. К вопросу о правовых основах проведения экспертиз, связанных с незаконным оборотом сильнодействующих веществ. – М.: ВНИИ МВД России, 2010.
2. Федеральный закон 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» / Режим доступа: <http://www.rg.ru/2011/05/06/license-dok.html>
3. Постановление главного государственного санитарного врача РФ от 17 апреля 2003 г. № 50 «О введении в действие санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.3.2.1290-03» / Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.
4. Федеральный закон от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», Федеральный закон от 2 января 2000 г. № 29-ФЗ «О качестве и безопасности пищевых продуктов», Постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2000 г. № 988 «О государственной регистрации новых пищевых продуктов, материалов и изделий» / Режим доступа: <http://base.garant.ru/12115118/>
5. Постановление главного государственного санитарного врача РФ от 6 марта 2007 г. № 8 «Об усилении надзора за производством и оборотом БАД» / Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.
6. Федеральный закон от 12 апреля 2010 г. № 61 «Об обращении лекарственных средств» / Режим доступа: <http://www.rg.ru/2010/04/14/lekarstva-dok.html>
7. Постановление главного государственного санитарного врача РФ от 17 апреля 2003 г. № 50 «О введении в действие санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.3.2.1290-03» / Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.
8. Приказ министра здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 13 сентября 2005 г. № 578 «Об утверждении Перечня лекарственных средств, отпускаемых без рецепта врача» / Режим доступа: <http://www.rg.ru/2005/10/05/lekarstva-perechenj2-dok.html>
9. Приказ министра здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 14 декабря 2005 г. № 785 «О порядке отпуска лекарственных средств» / Режим доступа: <http://www.rg.ru/2006/01/20/recept-dok.html>

УДК 638.382.3

РОЛЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ROLE OF THE HUMAN FACTOR IN SAFETY

*Сулова Л.В., к.б.н., доцент кафедры БЖД
Казанского государственного энергетического
университета, г. Казань, Россия*

*Surova L.V., Candidate of Biology Science,
Associate Professor, Health and Safety Department,
Kazan Stat Power University, Kazan, Russia*

Аннотация

В статье приведены возможные варианты взаимодействий в рамках производственного процесса. Анализируются причины возникновения несчастного случая. Рассматривается ряд моделей, показывающих роль человеческого фактора в несчастных случаях.

Abstract

Possible options of interactions are given in article within production. The reasons of emergence of accident are analyzed. A number of the models showing, a role of a human factor in accidents is considered.

Ключевые слова: несчастный случай, риск несчастного случая, совместимость человека и техники.

Key words: accident, risk of accident, compatibility of the person and equipment.

Производственная безопасность обусловлена взаимодействием между людьми и самой работой, характером задействованных материалов, машин и оборудования, средой, факторами экономического порядка. В идеале работа не должна оказывать негативного влияния на здоровье или наносить ущерб физическому состоянию людей, а также не должна быть чрезмерно тяжелой. С экономической же точки зрения она должна обеспечивать максимально возможный уровень производительности [1].

Несчастные случаи (включая те, что приводят к производственным травмам) представляют собой внезапное нежелательное событие, вызванное внешними факторами и наносящее вред людям, являясь следствием взаимодействия человека и объектов. Часто использование термина «несчастный случай» на рабочем месте объясняется причиненным телесным повреждением либо другим ущербом для организма человека. Ущерб для машины обычно определяется как авария или поломка, но не несчастный случай.

Концептуально термин «несчастный случай» обозначает результат взаимодействия на рабочем месте человека и объектов и является следствием энергетического воздействия. Причина несчастного случая может крыться как в самом пострадавшем (например, в ненадлежащем выполнении операций), так и в характеристиках объекта (скажем, в небезопасном или неподходящем оборудовании). Причиной может также стать другой работник, передавший неверную информацию, мастер, предоставивший неполные инструкции, или наставник, не обеспечивший достаточной или должной подготовки [2].

Три нижеприведенных возможных варианта взаимодействий в рамках производственного процесса показывают, каким образом возникает опасная ситуация (в особенности несчастных случаев), наличие неблагоприятных условий являются непреднамеренными результатами взаимодействия людей и объективной рабочей среды.

Взаимодействие между человеком и объективной рабочей средой оптимально. Иными словами, ущерб здоровью человека отсутствует, обеспечивается безопасность труда и его рациональная организация при сохранении надежного состояния объективных элементов системы (машин и проч.). Соответственно нет места ни поломкам, ни авариям, ни происшествиям, ни аварийным ситуациям, ни травмам. В итоге достигается высокий уровень производительности.

Человек и объективная рабочая среда – несовместимы. Причиной могут служить недостаточная квалификация, несоответствие оборудования или материалов или неверная организация производственного процесса. Как следствие, человек затрачивает чрезмерные усилия для выполнения работы или же его возможности используются не в полной мере. Объективные элементы системы могут утратить надежность. В итоге условия труда становятся небезопасными, возникает угроза аварийных ситуаций и мелких происшествий, вызывающих задержки в производственном процессе, что в свою очередь приводит к сокращению выпуска продукции.

Взаимодействие между человеком и объективной рабочей средой полностью нарушено, что приводит к поломке оборудования, материальному

ущербу, производственным травмам и в итоге – к прекращению выпуска продукции. Такое состояние создает наибольшую угрозу производственной безопасности и требует особого внимания к предотвращению несчастных случаев.

Допуская, что носителями опасности и риска могут быть как сами люди, так и их объективное окружение, усилия по предотвращению несчастных случаев должны быть в первую очередь направлены на устранение опасностей и рисков, препятствование их возникновению путем изоляции носителей или минимизации энергетического воздействия.

Риск несчастного случая – соответственно производное от ожидаемой периодичности несчастных случаев (относительная частотность несчастных случаев) и предполагаемой их тяжести. Относительная частотность несчастных случаев выражается числом несчастных случаев за период рабочего времени (число несчастных случаев за 1 миллион часов или случаев травматизма за год). Степень серьезности несчастного случая может быть выражена количественно в объемах потерянного рабочего времени (например, потерянных рабочих дней), степени тяжести повреждения (незначительное с оказанием первой помощи на месте, обращение в лечебное учреждение, выплата компенсации по нетрудоспособности, случай со смертельным исходом). Такие данные по степени риска должны иметь фактологическую основу и носить характер прогноза [3].

Риск возникновения несчастного случая зависит от характера рабочего места и целого ряда конкретных условий. Степень риска зависит от:

- предполагаемой частоты ошибок по вине человека и возникновения неисправностей оборудования (на 1 миллион часов и т.д.);
- вероятности возникновения несчастных случаев вследствие таких ошибок (несчастный случай: ошибка = 1:х);

- возможной степени тяжести несчастного случая.

Происшествие, связанное с несчастным случаем, должно быть проанализировано, начиная с причины возникновения несчастного случая и заканчивая его последствиями. В этом отношении могут быть выделены три уровня внимания:

- уровень причин возможных и имевших место в действительности несчастных случаев;
- уровень источников возникновения несчастного случая;
- уровень последствий в форме телесного и материального ущерба.

Причина предопределяет возникновение несчастного случая. Практически все несчастные случаи вызываются множественными причинами, например, опасными условиями, сочетанием факторов, совпадением событий, допущенными нарушениями и т.д. Основные причины производственного травматизма могут быть следующие.

Технические причины, которые можно охарактеризовать как причины, не зависящие от уровня организации труда на предприятии, а именно: несовершенство технологических процессов, конструктивные недостатки оборудования, приспособлений, инструментов; недостаточная механизация тяжелых работ, несовершенство ограждений, предохранительных устройств, средств сигнализации и блокировок; прочностные дефекты материалов и т.п.

Организационные причины, которые целиком зависят от уровня организации труда на предприятии. К ним относятся: недостатки в содержании территории, проездов, проходов; нарушение правил эксплуатации оборудования, транспортных средств, инструмента; недостатки в организации рабочих мест; нарушение технологического регламента; нарушение правил и норм транспортировки, складирования и хранения материалов и изделий; нарушение норм

и правил планово-предупредительного ремонта оборудования, транспортных средств и инструмента; недостатки в обучении рабочих безопасным методам труда; недостатки в организации групповых работ; слабый технический надзор за опасными работами; использование машин, механизмов и инструментов не по назначению; отсутствие или неприменение средств индивидуальной защиты и т.п.

Санитарно-гигиенические причины, к которым можно отнести повышенное (выше ПДК) содержание в воздухе рабочих зон вредных веществ; недостаточное или нерациональное освещение; повышенные уровни шума, вибрации; неблагоприятные метеорологические условия, наличие различных излучений выше допустимых значений; нарушение правил личной гигиены и т.п.

Психофизиологические причины, к которым можно отнести физические и нервно-психические перегрузки человека, а именно: физические (статические или динамические) перегрузки; умственное перенапряжение анализаторов (зрительного, слухового, тактильного); монотонность труда; стрессовые ситуации, болезненное состояние; несоответствие анатомо-физиологических и психических особенностей организма характеру выполняемой работы.

Большинство несчастных случаев являются следствием сочетания ряда причин.

Например, человек получает травму в результате падения на масляном пятне в неосвещенном проходе и удара головой о находившийся там запасной узел машины. Непосредственными причинами несчастного случая являются недостаточное освещение, загрязненный пол, обувь на скользкой подошве, отсутствие на голове защитной каски и лежащий не на месте узел агрегата. Несчастного случая не произошло бы, если бы все эти факторы отсутствовали или если бы причинно-следственная цепь оборвалась. Успешная работа по

предупреждению несчастных случаев как раз и состоит в осознании возможной последовательности опасных событий и в недопущении их развития вплоть до печального результата.

Оценка вредных и опасных производственных факторов проводится на основе первичного перечня контролируемых вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса на рабочих местах в рамках производственного контроля, а также в рамках проведения аттестации рабочих мест и оценки их травмобезопасности. По результатам оценки вредных и опасных производственных факторов составляется реестр факторов по каждому рабочему месту. При формировании реестра достигаются следующие основные цели:

- учет всех вредных производственных факторов, подлежащих контролю в рамках производственного контроля соблюдения санитарных правил, в соответствии с обязательными государственными требованиями;
- учет дополнительных вредных производственных факторов (факторов риска), выявленных при проведении идентификации профессиональных рисков, если установлено, что данные факторы присутствуют на рабочих местах в количествах, превышающих допустимые гигиенические нормы, или их наличие может повлиять на установление компенсаций работникам за работу во вредных и опасных условиях труда;
- учет факторов травмобезопасности на рабочих местах, приведших к классификации условий труда на данных рабочих местах как опасных.

В последние годы уровень технической оснащенности и автоматизации производства значительно возрос. Казалось бы, основная масса причин несчастных случаев должна быть сведена к проблемам технического обслуживания и связана главным образом с управлением высокоав-

томатизированными рабочими операциями. Однако в целом позитивные последствия технического прогресса параллельно создают новые узлы напряжения, в частности, психологическое переутомление и соответствующее повышение эргономических физических требований к персоналу автоматизированных производств, связанных с необходимостью особого внимания и проявлением ответственности при контроле производственного процесса, с обезличенным рабочим окружением и монотонностью операций. Вызываемое при этом переутомление и давление высоких требований повышают вероятность возникновения несчастных случаев, что само по себе сказывается на здоровье персонала.

Эффективное предупреждение несчастных случаев возможно при физической и психологической готовности работников безопасно выполнять свои функции, располагая достаточным уровнем личной компетентности, подготовленности и осознанного стремления к этому, при условии, что им не противостоят негативные внешние факторы в виде неподходящего оборудования, неблагоприятной среды или неудовлетворительных условий труда.

Разработан ряд моделей, пытающихся показать, какую роль в несчастных случаях играет человеческий фактор. Подобные модели имеют тенденцию рассматривать дополнительные факторы и более широкие обстоятельства несчастного случая.

Несчастный случай может быть описан цепочкой вопросов, формирующих последовательную иерархию уровней, когда ответ на каждый вопрос определяет, считать событие несчастным случаем, или нет. Модель отражает принципы обработки информации человеком и базируется на определении несчастного случая как на отклонении от заданного процесса. Она состоит из трех основных ступеней, связанных двумя похожими циклами.

Первая ступень рассматривает человеческий индивидуум в общей окружающей

среде, включая все относящиеся к рассматриваемому вопросу параметры среды и характеристики человека. Потенциальный носитель опасности тоже описывается на этой стадии.

Предполагается, что в результате действия (или бездействия) индивидуума опасность вырастает из этой окружающей среды. В целях анализа цикл «нарастания опасности» состоит из первой последовательности вопросов. При наличии отрицательного ответа на любой из этих вопросов рассматриваемая опасность станет неминуемой.

Вторая последовательность вопросов составляет «цикл разблокировки опасности» и связывает уровень опасности с ее возможными последствиями. Следует заметить, что, проходя различными маршрутами по описанной модели, можно определить разницу между преднамеренными (или сознательно допускаемыми опасностями) и случайными негативными результатами. Разница между «похожими на несчастный случай» неосторожными действиями, ошибками и действительными несчастными случаями тоже поясняется при помощи данной модели.

Профессиональная готовность определяется исходя из уровня образования, опыта и подготовки. Профессиональная пригодность устанавливается с учетом степени соответствия индивидуальных психофизиологических качеств данного человека к конкретному виду деятельности.

Немаловажную роль в профессиональной пригодности играет совместимость человека и техники.

Антропометрическая совместимость предполагает учет размеров тела человека, возможности обзора внешнего пространства, положения (позы) оператора в процессе производственной деятельности. При решении этой задачи определяют объем рабочего места, зоны досягаемости для конечностей оператора, расстояние до приборного пульта и др.

Биофизическая совместимость учитывает чувствительность организма человека к температурно-влажностному режиму, освещенности, механическим и акустическим колебаниям, ионизирующим излучениям, электрическому току и другим факторам трудовой деятельности.

Энергетическая совместимость предусматривает согласование органов управления машиной с оптимальными возможностями человека в отношении прилагаемых усилий, затрачиваемой мощности, скорости и точности движений.

Чтобы обеспечить информационную совместимость, необходимо знать характеристики органов чувств человека. Например, человек не может одновременно следить за показаниями десяти или более мониторов, отражающих характер производственного процесса, и корректировать их параметры и т.д.

Психологическая совместимость учитывает психические возможности человека. Необходимо учитывать особенности психики некоторых лиц, например, такие как боязнь замкнутых (клаустрофобия) или открытых (агорафобия) пространств. Кроме того, эффективность деятельности человека зависит от уровня психического напряжения. Превышение критического уровня ведет к снижению результатов труда вплоть до полной утраты работоспособности.

Социальная совместимость связана с поведением человека в коллективе. Она учитывает отношение человека к конкретной социальной группе и наоборот – социальной группы к конкретному человеку.

Технико-эстетическая совместимость заключается в обеспечении удовлетворенности человека от общения с техникой, цветового климата, самого процесса труда. Например, всем знакомо положительное ощущение при пользовании изящно выполненным прибором или устройством.

Для решения многочисленных и чрезвычайно важных технико-эстетических задач привлекаются художники-конструкторы, дизайнеры.

Особое внимание уделяется учету физических возможностей, антропометрических данных и психофизиологических данных (темперамент, способность к концентрации внимания, к восприятию большого объема информации, реакция на внешнее воздействие, психологическая устойчивость и т.п.). Водители транспортных средств должны правильно различать цвета, не иметь сильно выраженной близорукости и дальности зрения. Электротехнический персонал, выполняющий работы по оперативному обслуживанию и ремонту электроустановок, а также работы по монтажу, наладке, испытаниям и измерениям в этих электроустановках не должны иметь увечий, ограниченной подвижности и некоторых заболеваний. К газоопасным работам не допускаются лица, имеющие заболевания органов дыхания и т.д.

Активизация человеческого фактора представляет собой многогранную проблему. Для того чтобы сформулировать стратегию профилактических действий, нужно не просто описать всевозможные пути влияния человеческого фактора, но и указать место и время наиболее эффективного вмешательства. Это возможно только в том случае, если применяемая модель точно и всесторонне описывает сложную сеть взаимосвязанных факторов, вовлеченных в процесс формирования несчастного случая, включая природу этих факторов, временные соотношения, а также их относительную значимость. Лучшее понимание того как, когда и почему действия человека влияют на возникновение несчастных случаев, увеличит способность делать прогнозы относительно влияния человеческого фактора и поможет предотвратить несчастные случаи.

Список литературы

1. Оценка рисков на рабочих местах / Безрукова М.С., Иванов Г.М., Иванов Ю.Г. и др. – М.: НПКи ЭЛЕКТОН, 2007. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://npkfelecton.ru/>.
2. Минаев Г.А. Трендовая теория безопасности социальных систем (теория трендов показателей безопасности) / Г.А. Минаев. – М.: ИУБ, 2006.
3. Левашов С.П. Методика экспертной оценки профессионального риска / С.П. Левашов // Безопасность жизнедеятельности. – 2009. – № 1.

УДК 343.915

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ И ЗАКОННЫХ
ИНТЕРЕСОВ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ
ПОДСУДИМЫХ НА ЭТАПЕ
СУДЕБНОГО СЛЕДСТВИЯ
В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ РОССИИ**

**THE RIGHTS AND LAWFUL INTERESTS
OF THE MINOR ACCUSED DURING
TRIAL INVESTIGATION IN CRIMINAL
TRIAL RUSSIA**

*Хайдаров А.А., к.ю.н., старший преподаватель
кафедры уголовного процесса Казанского
юридического института МВД России, майор
полиции, г. Казань, Россия*

*Hajdarov A.A., Ph.D., senior lecturer in criminal
procedure Kazan Law Institute of the Russian
Interior Ministry, Police Major, Kazan, Russia*

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы обеспечения прав и законных интересов несовершеннолетних подсудимых на этапе судебного следствия в уголовном процессе России. Отмечается необходимость учитывать возрастные и психологические особенности подсудимого при производстве судебного следствия. Специфика рассмотрения уголовных дел в отношении несовершеннолетних проявляется также в расширении нравственных начал правосудия, внедрении в судебную деятельность общих нравственных принципов, педагогических приемов.

Abstract

The article discusses the rights and legitimate interests of defendants in juvenile stage of the investigation in the criminal trial of Russia. The necessity to take into account the age and psychological characteristics of the defendant in the manufacture of a judicial investigation. The specifics of criminal cases involving minors is also reflected in the expansion of the moral principles of justice, the implementation of the judicial activities of general moral principles of pedagogical techniques.

Ключевые слова: несовершеннолетний подсудимый, законный представитель, оглашение обвинения, возрастные и психологические особенности подсудимого, судебное следствие.

Key words: juvenile defendant, the legal representative, the announcement of the charges, age and psychological characteristics of the defendant, the court investigation.

В федеральных судах общей юрисдикции по первой инстанции в первом полугодии 2012 года в отношении несовершеннолетних рассмотрено 23 тыс. уголовных дел, что составляет 5,05 % от общего количества рассмотренных уголовных дел в первом полугодии 2012 года [1], в 2011 году - 52 тыс. уголовных дел (5,3 % от общего количества рассмотренных уголовных дел в 2011 году), [2] в 2010 г. – 61 тыс. уголовных дел (5,7 % от общего количества рассмотренных уголовных дел в 2010 году) [3], в 2009 г. – 70 тыс. уголовных дел (6,3 % от общего коли-

чества рассмотренных уголовных дел в 2009 году) [4].

Особенности судебного следствия по делам несовершеннолетних обусловлены специфическим кругом участников уголовного судопроизводства; специальными правилами производства следственных действий; специфическим кругом обстоятельств, подлежащих доказыванию; возможностью прекратить уголовное дело уголовного преследования с применением принудительной меры воспитательного воздействия, а также специфическими процессуальными действиями, которые вправе производить суд.

Суд (судья) при производстве судебного следствия должен учитывать возрастные и психологические особенностями подсудимого. Как справедливо отмечается в литературе, специфика рассмотрения уголовных дел в отношении несовершеннолетних проявляется также в расширении нравственных начал правосудия, внедрении в судебную деятельность общих нравственных принципов, педагогических приемов [5].

В соответствии с ч. 1 ст. 273 УПК судебное следствие начинается с изложения государственным обвинителем предъявленного подсудимому обвинения. Оглашение обвинения производит достаточно сильное впечатление на несовершеннолетнего подсудимого и создает значительные психологические нагрузки, что может привести к тому, что несовершеннолетний подсудимый может замкнуться. В нем может развиваться чувство обреченности, отстраненности, что в свою очередь может привести к отказу от дачи показаний. Учитывая данные обстоятельства, суду (судье) рекомендуется принять процессуальное решение об удалении несовершеннолетнего подсудимого из зала судебного заседания на время оглашения обвинительного заключения. Однако в соответствии с ч. 1 ст. 429 УПК суд (судья) по ходатайству стороны или по собственной инициативе вправе удалить несовершеннолетнего подсудимого из зала судебного

заседания лишь на время исследования обстоятельств, которые могут оказать на него отрицательное воздействие.

Далее суд (судья) опрашивает несовершеннолетнего подсудимого, понятно ли ему обвинение, признает ли он себя виновным и желает ли он выразить свое отношение к предъявленному обвинению.

В случае удаления несовершеннолетнего подсудимого из зала судебного заседания при оглашении обвинения возражения и замечания по нему вправе сделать его законный представитель. Защитник в обязательном порядке должен выразить свое отношение к озвученному обвинению.

После определения порядка исследования доказательств несовершеннолетний подсудимый может быть допрошен.

Несмотря на то, что активность суда в допросе подсудимого снижена, несовершеннолетний подсудимый все же вступает с ним в сложные психологические отношения. Сложность получения правдивых показаний от несовершеннолетнего подсудимого также состоит и в том, что на него оказывает воздействия обстановка в зале судебного заседания, сложные психологические отношения у него возникают и с государственным обвинителем, и со всеми присутствующими в зале. В подобной обстановке у несовершеннолетнего подсудимого может развиваться чувство скованности, а иногда и стыда, что также может привести к отказу от дачи показаний.

В тех случаях, когда суд (судья) придет к выводу о необходимости проведения закрытого судебного разбирательства, он должен вынести соответствующее определение (постановление). Однако судебное следствие возможно провести в закрытом режиме только при рассмотрении уголовных дел о преступлениях, совершенных лицами, не достигшими возраста шестнадцати лет. Во всех остальных случаях суд (судья) должен принимать меры по наведению порядка в судебном заседании в целях исключения шума, нервной об-

становки. В литературе отмечается, что обстановка в судебном заседании создается не только председательствующим, но и государственным обвинителем, защитником, а также иными участниками уголовного судопроизводства, а первые трое, процессуально понимающие содержания заседания, должны способствовать созданию деловой атмосферы [6]. При обращении к несовершеннолетним подсудимым суд (судья) должен проявлять доброжелательность и благосклонность.

В целях нейтрализации отрицательного психологического воздействия взрослых подсудимых на несовершеннолетних, и особенно в тех случаях, когда несовершеннолетние подсудимые дают правдивые показания в ходе судебного следствия, суду (судье) следует удалить из зала судебного заседания взрослых соучастников преступления.

После возвращения подсудимого в зал судебного заседания председательствующий предлагает ознакомиться ему с содержанием допроса и представляет указанному подсудимому и его защитнику возможность задать вопросы несовершеннолетнему подсудимому.

Важная роль в допросе несовершеннолетнего подсудимого принадлежит государственному обвинителю. Допрос несовершеннолетнего подсудимого включает в себя подробное установление данных о личности, его возрасте, условиях жизни и воспитания, взаимоотношениях со взрослыми соучастниками преступления, а также фактов, непосредственно связанных с преступлением.

На показания несовершеннолетнего подсудимого оказывает сильное влияние его возраст, а их правильность обусловлена жизненным опытом, уровнем знаний, психологическим настроением, отношением к содеянному, а также присутствием педагога, законных представителей и других обстоятельств [5]. В условиях стресса показания несовершеннолетнего подсудимого

могут быть неточными, неполными. С учетом психического состояния и возрастных характеристик несовершеннолетнего не рекомендуется во время проведения допроса никакими действиями затрагивать его самолюбие. Со стороны участников уголовного судопроизводства недопустимы нарушение этических норм, предвзятость и недоверие к несовершеннолетнему. В литературе особо подчеркивается необходимость соблюдения чувства такта и педагогических правил при проведении допроса.

В литературе отмечается важность установления психологического контакта с несовершеннолетним во время его допроса. Весьма ценным в уголовном судопроизводстве применительно к личности несовершеннолетнего подсудимого является указание, содержащееся в ч. 1 ст. 275 УПК о том, что первыми его допрашивают защитник и участники судебного разбирательства со стороны защиты. У защитника больше возможностей установить психологический контакт со своим подзащитным. Преодолев страх, стеснение и другие негативные условия при допросе его защитником, несовершеннолетний подсудимый, возможно, ответит на вопросы государственного обвинителя и председательствующего.

При допросе несовершеннолетнего подсудимого государственным обвинителем председательствующий должен следить за корректностью, этичностью его вопросов, и если сочтет их неправильными и негативно влияющими на личность несовершеннолетнего, судья должен отвести эти вопросы. Суд (судья) должны пресекать придиришки к словам несовершеннолетнего, непедagogические приемы допроса и даже недоброжелательный тон. К непедagogическим приемам допроса может быть отнесено прерывание допроса несовершеннолетнего, постановка сложных вопросов, постановка встречных вопросов, повторы ранее заданных вопросов, если ответ несовершеннолетнего не требует уточнения,

эмоциональное давление и нагнетание обстановки при его допросе.

В условиях состязательности процесса суд (судья) не вправе убеждать несовершеннолетнего давать правдивые показания, объяснять бесполезность заpirationательства и тщетность попыток дачи ложных показаний, приводя при этом доводы. Суд (судья) лишь может задать вопросы несовершеннолетнему подсудимому после его допроса сторонами, которые носят уточняющий характер. Воспитательная роль судебного процесса из-за сниженной активности суда в современном процессе уменьшается. Недопустимо, на наш взгляд, воздействие на несовершеннолетнего подсудимого путем внушения, осуждения преступного образа жизни, приведения положительных примеров. Нейтральная роль суда (судьи) и действие принципа презумпции невиновности не позволяют суду осуществлять подобных действий в судебном заседании.

Суд (судья) при проведении судебного следствия должен учитывать, что иногда несовершеннолетние, будучи легко внушаемыми, оговаривают себя. По нашему мнению, следует вообще запретить применять особый порядок принятия судебного решения при согласии несовершеннолетнего обвиняемого с предъявленным ему обвинением. Следует признать, что судебный процесс и процессуальные действия в ходе судебного следствия имеют серьезное воспитательное значение для личности несовершеннолетнего. Часть 1 ст. 421 УПК требует, что при производстве судебного разбирательства по уголовному делу о преступлении, совершенном несовершеннолетним, наряду с доказыванием обстоятельств, указанных в статье 73 УПК, необходимо устанавливать дополнительный круг обстоятельств, в том числе условия жизни и воспитания несовершеннолетнего, уровень психического развития и иные особенности его личности, а также влияние на несовершеннолетнего старших по возрасту лиц. Положения данной статьи

невозможно выполнить, если не будет проведено полноценное судебное следствие.

Кроме того, согласно ч. 2 ст. 420 УПК производство по уголовному делу о преступлении, совершенном несовершеннолетним, осуществляется в общем порядке, с изъятиями, предусмотренными главой 50 УПК.

Данный вопрос особенно актуален ввиду обвинительной позиции, которую нередко занимают следователи (дознаватели) на досудебных стадиях процесса, и стремления несовершеннолетних обвиняемых (подсудимых) скрывать истинные мотивы и цели преступления, признавать себя виновными в действиях, которые не совершали. Данное сочетание следует признать опасным.

Согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 (ред. от 09.02.2012) «О судебной практике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних» [7] закон не предусматривает применение особого порядка принятия судебного решения в отношении несовершеннолетнего обвиняемого.

Разъяснения Пленума Верховного Суда РФ также указывают на необходимость проведения судебного следствия по делам несовершеннолетних. Так, в соответствии с п. 10 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 (ред. от 09.02.2012) «О судебной практике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних» [7], в судебное заседание должны быть вызваны законные представители несовершеннолетнего подсудимого, а с учетом обязанности установления условий его жизни и воспитания – представители учебно-воспитательных учреждений или общественных организаций по месту жительства, учебы или работы несовершеннолетнего.

Для установления обстоятельств, указанных в ч. 1 ст. 421 УПК, почти всегда необходимо личное участие несовершеннолетнего подсудимого. Однако в соответствии с ч. 4 ст. 247 УПК судебное разбирательство в отсутствие подсудимого может быть допущено в случае, если по уголовному делу о преступлении небольшой или средней тяжести подсудимый ходатайствует о рассмотрении данного уголовного дела в его отсутствие. По нашему мнению, следует запретить рассматривать уголовные дела в отношении несовершеннолетних подсудимых без их участия по причине все того же воспитательного воздействия, которое оказывает судебное разбирательство на личность несовершеннолетнего, а также необходимости выяснения всех обстоятельств, подлежащих установлению по делам несовершеннолетних. Суду (судье) необходимо разобраться во взаимоотношениях соучастников преступления, выявить организатора, пособников, а также кто из них играл более активную роль в совершении преступления. В практической деятельности нередки случаи, когда в суд направляется уголовное дело в отношении несовершеннолетнего и взрослого участника преступления, а действия последнего квалифицируются по ст. 150 или ст. 151 УК РФ. В ходе судебного следствия не подтверждается версия органов предварительного расследования, а устанавливается, что активную роль в вовлечении других соучастников преступления играл сам несовершеннолетний.

Кроме того, суду (судье) в ходе судебного следствия следует обращать особое внимание на причины и условия совершения преступления несовершеннолетними. Невозможно вынести обоснованное и мотивированное частное определение об устранении этих причин и условий, если не будет произведено в полном объеме судебное следствие и установлены основания для принятия подобающего решения.

В ходе судебного следствия несовершеннолетние подсудимые иногда ведут себя непоследовательно: то полностью признают свою вину, то полностью ее признают. При наличии существенных противоречий между показаниями, данными подсудимым в ходе предварительного расследования или в суде, государственному обвинителю следует ходатайствовать перед судом об оглашении показаний подсудимого, которые им давались ранее (п. 1 ч. 1 ст. 276 УПК).

В ходе допроса несовершеннолетнего подсудимого особая роль принадлежит педагогу и психологу. В допросе несовершеннолетнего подсудимого, не достигшего возраста шестнадцати лет либо достигшего этого возраста, но страдающего психическим расстройством или отстающего в психическом развитии, участие педагога или психолога является обязательным. Суд (судья) обеспечивает участие педагога или психолога в допросе несовершеннолетнего подсудимого по ходатайству защитника либо по собственной инициативе. Педагог или психолог вправе с разрешения суда (судьи) задавать вопросы несовершеннолетнему подсудимому, а по окончании допроса знакомиться с показаниями, зафиксированными в протоколе судебного заседания, и делать замечания о правильности и полноте сделанных в нем записей. Указанные права должны быть разъяснены судом (судьей) на подготовительной части судебного разбирательства, а в случае если педагог или психолог не были предупреждены ранее, суд (судья) проводит эти процессуальные действия перед допросом несовершеннолетнего подсудимого.

В судебном следствии участвует законный представитель несовершеннолетнего подсудимого. Участие законного представителя в судебном заседании не признается обязательным. Согласно ч. 3 ст. 428 УПК, неявка своевременно извещенного законного представителя несовершеннолетнего

подсудимого не приостанавливает рассмотрения уголовного дела, если суд не найдет его участие необходимым.

В соответствии с ч. 1 ст. 428 УПК законный представитель вправе заявлять ходатайства и отводы, представлять доказательства, давать показания, а также приносить жалобы на действия (бездействие) и решения суда. Обращает на себя внимание отсутствие в указанном перечне права непосредственного участия законного представителя в исследовании доказательств в ходе судебного следствия. Очевидно, что законный представитель должен обладать подобным правом для отстаивания интересов несовершеннолетнего. Тем более, что в схожей по конструкции статье 426 УПК, которая касается прав законного представителя на досудебных стадиях, указывается, что законный представитель вправе участвовать в допросе несовершеннолетнего подозреваемого, обвиняемого, а также с разрешения следователя – в иных следственных действиях, производимых с его участием и участием защитника.

Законный представитель несовершеннолетнего подсудимого может быть допрошен в качестве свидетеля. В практической деятельности забывается о том, что несовершеннолетний подсудимый является близким родственником законного представителя и на него распространяется обязанность давать показания, а судьи нередко забывают выполнить требования п.1 ч.4 ст. 56 УПК. Нередко суд (судья) не выясняет, согласен ли законный представитель давать показания, не предупреждает о том, что его показания могут быть использованы в качестве доказательств по уголовному делу, в том числе и в случае его последующего отказа от этих показаний, а сразу переходит к допросу законного представителя.

Пленум Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 (ред. от 09.02.2012) «О судебной прак-

тике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних» [7] разъяснил, что суд (судья) может принять решение о допросе законного представителя в качестве свидетеля только при его согласии, о чем он должен вынести постановление (определение), разъясняя ему права, указанные в части 4 статьи 56 УПК РФ. При допросе законный представитель из числа лиц, указанных в пункте 4 статьи 5 УПК РФ, предупреждается об уголовной ответственности только за дачу заведомо ложных показаний.

В случае отказа от дачи показаний государственный обвинитель вправе ходатайствовать перед судом об оглашении показаний законного представителя ранее данных в рамках предварительного расследования или в суде. Однако подобное основания для оглашения показаний свидетеля отсутствует в ст. 281 УПК.

По определению или постановлению суда (судьи) законный представитель может быть отстранен от участия в судебном разбирательстве, если есть основания полагать, что его действия наносят ущерб интересам несовершеннолетнего подсудимого. В этом случае допускается другой законный представитель несовершеннолетнего подсудимого.

В данном случае возникает вопрос, а какие действия законного представителя могут быть отнесены к действиям, которые наносят ущерб интересам несовершеннолетнего? Скорее всего, к ним можно отнести отказ или нежелание совершения определенных действий, направленных на защиту несовершеннолетнего, побуждение к даче несовершеннолетним показаний, направленных на оговор себя, и иные действия, ухудшающие процессуальную позицию несовершеннолетнего подсудимого. В литературе обсуждается вопрос о том, что одним из оснований отстранения законного представителя

могут быть случаи, когда его действия направлены на воспрепятствование объективному расследованию и рассмотрению дела [8]. Законный представитель может защищать несовершеннолетнего всеми не запрещенными законом средствами. Любые процессуальные действия законного представителя, направленные на улучшение процессуальной позиции несовершеннолетнего подсудимого, не могут рассматриваться в качестве основания для отстранения его от участия в деле.

В соответствии с разъяснениями Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 (ред. от 09.02.2012) «О судебной практике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних» [7] в случае, если несовершеннолетний подсудимый не имеет родителей, опекунов и попечителей и проживает один или у лица, не назначенного надлежащим образом его опекуном или попечителем, в суд в качестве его законного представителя вызывается представитель органа опеки или попечительства.

Нередко законные представители и вовсе отказываются от участия в судебных заседаниях. Согласно ч. 2 ст. 38 Конституции РФ забота о детях, их воспитание – равное право и обязанность родителей. Поэтому участие законных представителей в судебном заседании и защита прав и законных интересов детей является их прямой обязанностью. Однако ответственности, каких-либо санкций за отказ от подобных действий в УПК, УК РФ не предусмотрено. Кроме того, возникают такие ситуации, когда участие в уголовном деле законных представителей затруднено или невозможно.

Список литературы

1. Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за первое полугодие 2012 года // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=1309>

По нашему мнению, в случае отсутствия законных представителей или нежелания последних осуществлять защиту несовершеннолетних подсудимых защита прав и законных интересов несовершеннолетнего должна возлагаться на представителя органа опеки или попечительства.

Если законный представитель несовершеннолетнего подсудимого допущен к участию в уголовном деле в качестве защитника или гражданского ответчика, при обсуждении и принятии процессуальных решений, в том числе о начале производства судебных действий, суд (судья) должен обязательно выяснить мнение законного представителя

В ходе судебного следствия кроме обстоятельств, подлежащих доказыванию по всем уголовным делам, должны быть установлены обстоятельства, подлежащие установлению только по делам о преступлениях несовершеннолетних.

Таким образом, в уголовно-процессуальном законе предусмотрен особый порядок судебного разбирательства при производстве в суде первой инстанции, направленный на защиту прав и законных интересов несовершеннолетнего подсудимого. Роль суда (судьи) в современном уголовном процессе при рассмотрении подобной категории дел изменилась. В настоящее время ответственность за установление обстоятельств, подлежащих доказыванию по делам несовершеннолетних, возлагается на государственного обвинителя. Указанный участник уголовного судопроизводства должен проявить все свои психологические и педагогические навыки с тем, чтобы получить от несовершеннолетнего необходимую информацию.

2. Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2011 год // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=951>

3. Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2010 год // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=836>

4. Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2010 год // <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=841>

5. Голубева Л.М. Судебное рассмотрение дел о преступлениях несовершеннолетних. – Фрунзе: ИЛИМ, 1981. – 331 с.

6. Корчагин А.Ю. Организационно-тактические и методические основы криминалистического обеспечения судебного разбирательства уголовных дел: дисс. ... докт. юрид. наук. – Краснодар, 2008. – 355 с.

7. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2011. – № 4. – С. 2-6.

8. Кузьмина О.Л. Процессуальная форма судопроизводства по уголовным делам в отношении несовершеннолетних: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2005. – 228 с.

УДК 791.6

РЕСПУБЛИКАНСКИЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ФОРУМ-2012: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

NATIONAL YOUTH FORUM-2012: RESULTS AND PERSPECTIVES

*Ахмадиева Р.Ш., д.п.н., доцент,
директор ГБУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности»;
Хусаинова Р.З., старший научный сотрудник
отдела безопасности дорожного движения
ГБУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности», г. Казань, Россия*

*Akhmadieva R.Sh., Ph.D., Associate professor,
Director of the State Institution "Research Center,
life safety", Kazan, Russia
Khusainova R.Z., senior fellow for road safety CU
«Life Safety Research Center», Kazan, Russia*

Аннотация

В статье обобщены результаты Республиканского молодежного форума 2012 года через реализацию проектов победителей тематической площадки «Безопасность жизнедеятельности».

Abstract

In article results of the Republican youth forum of 2012, through implementation of projects of winners of a thematic platform "Health and safety" are generalized.

Ключевые слова: Республиканский молодежный форум, финал, проект «Автодора», номинация, площадка.

Key words: Republican youth forum, ending, Avtodory project, nomination, platform.

Вопросы безопасности дорожного движения в Республике Татарстан актуальны на всех форумах, конкурсах. Одной из форм рассмотрения вопросов безопасности дорожного движения является тематическая площадка «Безопасность жизнедеятельности на дорогах» в рам-

ках проводимого с 2010 года ежегодного Республиканского молодежного форума. Форум позволяет собрать в одном месте представителей активной молодежи Республики Татарстан, выявить и поддержать перспективные молодежные проекты по приоритетным социально значимым на-



Рис. 1. Республиканский молодежный форум 2012 с участием Президента РТ

правлениям общественно-экономического, научно-инновационного развития Республики Татарстан. Инициатором проведения Республиканского молодежного форума стало Министерство по делам молодежи, спорту и туризму [1].

25 и 26 января 2013 года в IT-лицее прошел финал Республиканского молодежного форума-2012, в рамках которого состоялась выставка-презентация лучших проектов и награждение победителей. В первый день выставки 60 молодежных проектов были представлены в IT-лицее на показ всему населению, а на второй день выставку уже по традиции посетил Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов (рис. 1).

Гостями мероприятия также стали руководители министерств и ведомств России и Республики Татарстан, ректора вузов, представители молодежных организаций и средств массовой информации.

Финал Республиканского молодежного форума – посещение презентационных

выставочных площадок молодежных проектов руководством Республики Татарстан, приглашенными руководителями федеральных органов государственной власти, российскими и республиканскими экспертами, представителями научно-исследовательских, образовательных учреждений высшего образования и бизнес-сообщества с последующей возможностью заключения соглашений о совместной реализации (внедрении в практику) лучших проектов форума [3].

По результатам Республиканского молодежного форума-2012 были отобраны молодежные проекты и программы для дальнейшей поддержки и сопровождения по следующим номинациям:

«Молодежная наука и инновации» – проекты «3D-биопринтер», «Панели покрытия из профилированного настила, подкрепленные шпренгельной системой», «Создание детектора жидких взрывчатых и запрещенных веществ»;

«АРТ-парад» – проекты «СТЭМ», «Создание студии видеороликов «FreeDom», «Я вам жизнь завещаю»;

«Технология добра» – проекты «Музей истории литературного движения им. Гарифа Ахунова г. Альметьевска», «В ритме танца», «Волонтерский Дед Мороз, Снегурочка и компания»;

«Старт в будущее!» – проекты «Марабака – всякие штуки своими руками», «Молодые молодым», «Будущее села»;

«Самоуправление в молодежной среде» – проекты «Я МОГУ», «Ассоциация студентов Деревни Универсиады (АСДУ)», «Школа резерва Студенческого совета КГАСУ»;

«Архитектура и ЖКХ» – проекты «Фестивальная долина», «Проект организации социокультурных и досуговых пространств для молодежи на примере молодежного фестивального лагеря «Елга» на Волге», «Разработка нового метода нормирования и расчета инсоляции жилых зданий с учетом интенсивности и дозы ультрафиолетовой радиации»;

«Молодежное предпринимательство» – проект «Параработа» – трудоустройство людей с ограниченными возможностями», «Развитие индустриального туризма в РТ», «Организация оригинальных экскурсий по Булгарам»;

«Молодежь против коррупции» – проекты «Проект по активизации органов студенческого самоуправления в области противодействия коррупции в сфере образования», «Проведение дебат-турниров на антикоррупционные темы по всем высшим учебным заведениям Республики Татарстан», «Закамский конкурс стенгазет «Я против коррупции!», «Медицинское образование без фармацевтической рекламы».

«Безопасность жизнедеятельности» – проекты «Автодория. Инновационная система выявления нарушений правил дорожного движения», «Всемирный День памяти жертв ДТП», «Экспресс-метод определения интегральной антиоксидантной активности молока и молочных



Рис. 2. Представление проекта Президенту РТ

продуктов», «Первый полнокупольный фильм для цифровых планетариев «Я в движении», «Система оповещения населения «СпикФон».

Первое место занял Антон Куховаренко, представивший проект «Автодория – инновационная система выявления нарушений правил дорожного движения» (рис. 2).

Активная работа над проектом ведется с февраля по июль 2013 года. За это время на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения был представлен отчет об опытной эксплуатации системы «Автодория» в Республике Татарстан в 2012 году. Хочется отметить, что на экспериментальном участке, где проходил обкатку проект, не было зафиксировано ни одного ДТП с тяжелыми последствиями. [2].

Началось предъявление штрафов на основании показаний системы «Автодория» с двух зон контроля: в г. Казани на подъезде к мосту «Миллениум» и в поселке Сокуры Лаишевского района.

Запущен пилотный проект по внедрению системы «Автодория» в Московской области. Всего организовано 6 зон контроля (10 регистраторов) на федеральной автотрассе М7. Система «Автодория» выходит на международный уровень. Запущен пилотный проект по внедрению системы «Автодория» в Восточном Казахстане. Организовано 2 зоны контроля (4 регистратора) на загородных автотрассах в районе г. Усть-Каменогорска.

На сегодняшний день открыто представительство компании «Автодория» в г. Москве для продвижения системы в Центральном регионе России.

В настоящее время готовится проект по дальнейшему внедрению системы «Автодория» на автотрассах Республики Татарстан. Всего планируется до конца года организовать 94 зоны контроля.

Второе место занял проект «Всемирный День памяти жертв ДТП», авторы проекта:

Роза Ахмадиева, Мансур Кильдеев, Айгюль Марданова, Регина Хусаинова.

В октябре 2005 года Генеральная ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию, призывающую правительства ежегодно отмечать третье воскресенье ноября как Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. Этот день был учрежден для того, чтобы почтить память жертв дорожно-транспортных происшествий и выразить соболезнование их родственникам, которым приходится переживать эмоциональные и практические последствия этих трагических событий.

В Татарстане мероприятия, приуроченные ко Дню памяти жертв ДТП, проводятся ежегодно. К этой дате в учебных заведениях назначаются уроки и лекции на тему безопасности дорожного движения, проводятся встречи с инспекторами Госавтоинспекции, сотрудниками МЧС, органов здравоохранения. В Казани, начиная с 2010 года, в этот день под руководством Управления ГИБДД МВД по РТ проводится массовая акция – слет молодежи за безопасность дорожного движения. Акция проводится для того, чтобы повлиять на положение в области безопасности дорожного движения.

Мероприятие включает встречу подростков и молодежи, количество которых достигает 7 тысяч на большой арене баскетбольного спортивного сооружения «Баскет-холл». Далее организовано агитационное шествие по заранее оговоренным маршрутам с флагами и транспарантами. Сценарием слета предусмотрено: выступление молодых артистов и творческих коллективов; демонстрация музыкальных клипов, социальной рекламы, пропагандирующих безопасное поведение на дороге; выступления приглашенных лиц; минута молчания в память о погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

В акции принимают участие СМИ, общественные организации, образовательные учреждения, благотворительные фонды, люди, пострадавшие в ДТП, и заинтересованные структуры, включая Госавтоинспекцию Республики Татарстан и страховые компании.

На сегодняшний день идет активная подготовка к проведению Всемирного дня памяти жертв ДТП. 19 ноября 2013 года в 10.00 ч. в «Баскет-холле» вновь состоится традиционная встреча студентов республики, посвященная Всемирному дню памяти жертв ДТП (рис. 3).



Рис. 3. Участники, пришедшие поддержать акцию

Третье место занял проект Ильдара Гайнанова, Айрата Азизова, Марата Якупова «Система оповещения населения «СпикФон».

Система оповещения населения СпикФон – это проект по трансляции звуковых сообщений через объединенную централизованную сеть домофонов России и стран СНГ (рис. 4). Разработаны программы:

- программа «Чрезвычайная ситуация» – позволяет в течение 10 минут произвести экстренное сообщение об эвакуации жителей как непосредственно в квартирах, так на придомовой территории выбранного района или города, подключённого к системе «СпикФон»;

- программа «Феникс» – предоставляет возможность в течение двух минут оповестить всех жителей многоквартирного дома через стандартные домофонные трубки об экстренном событии. После активации модуль «СпикФон» совместно с домофоном начинает обзванивать каждую квартиру подъезда выбранного дома и информировать жителей о ЧС (вместо трели звонка трубки слышно сообщение о ЧС). В данном режиме модуль настроен на максимально возможную громкость звонка;

- программа «Автономный модуль» заключается в работе модуля с извещателем (без подключения к домофону). Местом расположения модуля в таком случае являются

мачты, стены зданий. Данный вид работы характерен для установки системы в сельской местности, частном жилом секторе, на промышленных, муниципальных объектах, объектах инфраструктуры города.

Проект активно внедряется: к октябрю 2013 года к этой системе будет подключено 1000 домов. Пилотная зона работает в Подмосковье, Брянске, Хабаровске, Тольятти, Казани.



Рис. 4. Система оповещения населения через домофонные трубки

Президентом Республики Татарстан был утвержден перечень поручений по итогам встречи с участниками финала Республиканского молодежного форума-2012.

Здорово, когда есть такая площадка, где можно реализовать свои идеи. В 2013 году состоится очередной Республиканский молодежный форум, и давайте начнем готовить к нему свои проекты уже сегодня.

Список литературы

1. О проведении Республиканского молодежного форума: Приказ №749 Министерства по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан.
2. Опыт применения систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения (на примере Республики Татарстан): Методические рекомендации / Сост.: Р.Ш. Ахмадиева и др. / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2009. – 128 с.
3. <http://mdmst.tatarstan.ru/>

Ахмадиева Роза Шайхайдаровна, д.п.н., доцент, директор ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» г. Казань, Россия;

Ахметшин Рамиль Раппаньевич, преподаватель кафедры общеправовых дисциплин, ФГКОУ ДПО «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», филиал ВИПК МВД г. Набережные Челны, Россия;

Ахкиямова Гузелия Равиловна, к.п.н., старший преподаватель Набережночелнинского института социально-педагогических технологий и ресурсов, г. Набережные Челны, Россия;

Аюбов Эдуард Нажмудинович, к.т.н., начальник 4 научно-исследовательского центра, ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России» (федеральный центр науки и высоких технологий), г. Москва, Россия;

Белоброва Нинель Васильевна, доцент кафедры «Организация и безопасность дорожного движения» Института транспортных сооружений Казанского государственного архитектурно-строительного университета, г. Казань, Россия;

Бикмухаметов Дамир Равельевич, полковник полиции, начальник отдела пропаганды БДД УГИБДД МВД по Республике Татарстан, г. Казань, Россия;

Даутов Ринат Абдуллович, начальник отдела информационного обеспечения ГИБДД МВД по РТ, г. Казань, Россия;

Николаева Регина Владимировна, к.т.н., старший преподаватель кафедры «Организация и безопасность дорожного движения» Института транспортных сооружений Казанского государственного архитектурно-строительного университета, г. Казань, Россия;

Вьюгина Сазиды Вагизовна, к.п.н., доцент кафедры обучения на двуязычной основе Казанского национального исследовательского технологического университета, г. Казань, Россия;

Закацол Андрей Геннадьевич, педагог дополнительного образования высшей кв. категории, инструктор детско-юношеского туризма ГБОУ СОШ № 87 Петроградского района, г. Санкт-Петербург, Россия;

Коломыцева Оксана Викторовна, к.п.н., доцент, заведующая кафедрой спортивной медицины и адаптивной физической культуры НФ ФГБОУ ВПО «Поволжская государственная академия физической культуры, спорта и туризма», г. Казань, Россия;

Королёва Елена Владимировна, педагог дополнительного образования I кв. категории, инструктор детско-юношеского туризма ГБОУ СОШ № 87 Петроградского района, г. Санкт-Петербург, Россия;

Класен Константин Григорьевич, начальник штаба ПДПС ГИБДД УМВД России по г. Казани, г. Казань, Россия;

Минниханов Рифкат Нургалеевич, д.т.н., профессор, полковник полиции, начальник УГИБДД МВД по Республике Татарстан, г. Казань, Россия;

Насыров Айрат Рустамович, начальник центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в ОДД ГИБДД МВД по РТ, г. Казань, Россия;

Руднев Сергей Михайлович, начальник ОКЛОН УФСКН России по Белгородской области, подполковник полиции, г. Белгород, Россия;

Савчук Олег Николаевич, к.т.н., профессор Санкт-Петербургского университета государственной противопожарной службы МЧС России, заслуженный работник высшей школы РФ, г. Санкт-Петербург, Россия;

Садыкова Айгуль Илдусовна, соискатель кафедры безопасности жизнедеятельности Института физической культуры, спорта и восстановительной медицины, преподаватель-организатор ОБЖ лицея-интерната «IT-лицей Казанского (Приволжского) федерального университета», г. Казань, Россия;

Свистильников Александр Борисович, к.ю.н., доцент, профессор кафедры ОРД Белгородского юридического института МВД России, г. Белгород, Россия;

Сулова Людмила Витальевна, к.б.н., доцент кафедры БЖД Казанского государственного энергетического университета, г. Казань, Россия;

Твердохлебов Николай Власович, доцент, ведущий научный сотрудник, ФГБУ «Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России» (федеральный центр науки и высоких технологий), г. Москва, Россия;

Уточкин Алексей Викторович, заместитель начальника отдела информационного обеспечения ГИБДД МВД по РТ, г. Казань, Россия;

Шагова Иделия Рафаэлевна, старший инспектор ОАО и ПБДД ОГИБДД Управления МВД России по г. Казани, Россия;

Шакиров Рушан Ильдарович, капитан полиции, старший инспектор отдела пропаганды БДД УГИБДД МВД по Республике Татарстан, г. Казань, Россия;

Шамсутдинова Александра Маратовна, студентка гр. 9БД 401 Института транспортных сооружений Казанского государственного архитектурно-строительного университета, г. Казань, Россия;

Хайдаров Альберт Анварович, к.ю.н., старший преподаватель кафедры уголовного процесса Казанского юридического института МВД России, майор полиции, г. Казань, Россия;

Хусаинова Регина Зуфаровна, старший научный сотрудник отдела безопасности дорожного движения ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», г. Казань, Россия;

Якупов Александр Мубинович, к.п.н., доцент кафедры биомедицинских и экологических знаний Магнитогорского государственного университета, г. Магнитогорск, Россия.

Уважаемые коллеги!

Редакция журнала «Вестник НЦ БЖД» приглашает читателей, интересующихся проблемами безопасности, присылать свои статьи, отклики и принимать иное участие в выпусках журнала.

Журнал публикует статьи о безопасности, результаты исследований в данной сфере, опыт Татарстана, России и зарубежных стран, методические материалы, информацию о конференциях, библиографические обзоры и критические рецензии, нормативные документы и многое другое.

Предлагаемые рубрики журнала: транспортная безопасность, безопасность в образовательных учреждениях, медицинские аспекты безопасности, педагогика и безопасность, экологическая безопасность, культура безопасности, общество и безопасность, исследования молодых ученых.

В редакцию представляется электронная версия статьи (на диске или по электронной почте), рецензия научного руководителя или сторонней научной организации. Направляемые в журнал статьи следует оформить в соответствии с правилами, принятыми в журнале. При пересылке на электронный адрес (guncbgd@mail.ru) в строке «Тема» отметить: «Статья». Решение о публикации принимается редакционной коллегией журнала. Публикация бесплатная, гонорар не выплачивается, автору высылается 1 экземпляр журнала с напечатанной статьей.

При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Редакция не знакомит авторов с текстом внутренних рецензий. Перечисленные сведения нужно представлять с каждой вновь поступающей статьей независимо от того, публикуется автор впервые или повторно.

Требования к публикуемым статьям

В каждой научной статье издаваемого журнала должны быть указаны следующие данные:

1. Сведения об авторах

Обязательно:

фамилия, имя, отчество всех авторов полностью (на русском и английском языке);

полное название организации – место работы каждого автора в именительном падеже, страна, город (на русском и английском языке). Если все авторы статьи работают в одном учреждении, можно не указывать место работы каждого автора отдельно;

адрес электронной почты для каждого автора;

корреспондентский почтовый адрес и телефон для контактов с авторами статьи (можно один на всех авторов).

Опционально:

подразделение организации;
должность, звание, ученая степень;
другая информация об авторах.

2. Название статьи

Приводится на русском и английском языках.

3. Аннотация

Приводится на русском и английском языках.

4. Ключевые слова

Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой. Ключевые слова приводятся на русском и английском языках.

5. Тематическая рубрика (код)

Обязательно – код УДК и/или ГРНТИ и/или код ВАК (согласно действующей номенклатуре специальностей научных работников).

6. Список литературы

Пристатейные ссылки и/или списки пристатейной литературы следует оформлять по ГОСТ 7.0.5–2008. Библиографическая ссылка. Общие требования и правила.

Текст должен быть напечатан в редакторе «Word», параметры страницы: верхнее и левое поле – по 2,5 см, нижнее и правое – по 2 см, верхний колонтитул – 1,5 см, нижний – 2,5 см; шрифт текста статьи – Times New Roman 14 кпл интервал минимум 18, абзацный отступ – 1,25 см. Ключевые фразы текста могут быть выделены курсивом. Использование жирного шрифта, подчеркивания, отличных от одинарного межстрочных интервалов, а также оформление отступов пробелами **не допускаются**. Номера страниц проставляются в центре нижнего колонтитула. Математические и химические символы в формулах и уравнениях, подстрочные и надстрочные индексы в тексте статьи и на рисунках набираются шрифтом **Arial Cyr** 12 кпл. Каждое уравнение (если уравнение занимает несколько строк, то каждая строка в отдельности) набирается в том же, что и текст, редакторе или оформляется в виде не содержащей незаполненных полей отдельной вставки с выравниванием по центру. Фрагменты формул выделять не следует.

Примеры оформления ссылок и списков литературы

Статьи из журналов и сборников:

Адорно Т.В. К логике социальных наук // Вопросы философии. – 1992. – № 10. – С. 76–86.

Crawford P.J. The reference librarian and the business professor: a strategic alliance that works / P.J. Crawford, T.P. Barrett // Ref. Libr. – 1997. Vol. 3, № 58. – P. 75–85.

Заголовок записи в ссылке может содержать имена одного, двух или трех авторов документа.

Имена авторов, указанные в заголовке, могут не повторяться в сведениях об ответственности.

Crawford P.J., Barrett T.P. The reference librarian and the business professor: a strategic alliance that works // Ref. Libr. – 1997. Vol. 3. № 58. – P. 75–85.

Если авторов четыре и более, то заголовков не применяют (ГОСТ 7.80-2003).

Корнилов В.И. Турбулентный пограничный слой на теле вращения при периодическом вдуве/отсосе // Теплофизика и аэромеханика. – 2006. – Т. 13, №. 3. – С. 369–385.

Кузнецов А.Ю. Консорциум – механизм организации подписки на электронные ресурсы // Российский фонд фундаментальных исследований: десять лет служения российской науке. – М.: Научный мир, 2003. – С. 340–342.

Монографии:

Тарасова В.И. Политическая история Латинской Америки: Учеб. для вузов. – 2-е изд. – М.: Проспект, 2006. – С. 305–412.

Допускается предписанный знак точку и тире, разделяющий области библиографического описания, заменять точкой.

Философия культуры и философия науки: проблемы и гипотезы: Межвуз. сб. науч. тр. / Саратов. гос. ун-т; [под ред. С. Ф. Мартыновича]. Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1999. – 199 с.

Авторефераты:

Глухов В.А. Исследование, разработка и построение системы электронной доставки документов в библиотеке: Автореф. дис. канд. техн. наук. – Новосибирск, 2000. – 18 с.

Диссертации:

Фенухин В.И. Этнополитические конфликты в современной России: на примере Северо-Кавказского региона: Дис.... канд. полит. наук. – М., 2002. – С. 54–55.

Патенты:

Патент РФ № 2000130511/28, 04.12.2000.
Еськов Д.Н., Бонштедт Б.Э., Корешев С.Н., Лебедева Г.И., Серегин А.Г. Оптический электронный аппарат // Патент России № 2122745.1998. Бюл. № 33.

Материалы конференций:

Археология: история и перспективы: Сб. ст. Первой межрегион. конф. – Ярославль, 2003. – 350 с.

Марьянских Д.М. Разработка ландшафтного плана как необходимое условие устойчивого развития города (на примере Тюмени) // Экология ландшафта и планирование землепользования: Тезисы докл. Всерос. конф. (Иркутск, 11-12 сент. 2000 г.). – Новосибирск, 2000. – С. 125–128.

Интернет-документы:

Официальные периодические издания: электронный путеводитель / Рос. нац.

б-ка, Центр правовой информации. [СПб.], 20052007. URL:

<http://www.nlr.ru/lawcenter/izd/index.html> (дата обращения: 18.01.2007).

Логинова Л.Г. Сущность результата дополнительного образования детей // Образование: исследовано в мире: Междунар. науч. пед. интернет-журн. 21.10.03. URL: <http://www.oim.ru/reader.asp?nomers366> (дата обращения: 17.04.07). <http://www.nlr.ru/index.html> (дата обращения: 20.02.2007).

Рынок тренингов Новосибирска: своя игра [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nsk.adme.ru/news/2006/07/03/2121.html> (дата обращения: 17.10.08).

Литчфорд Е.У. С Белой Армией по Сибири [Электронный ресурс] // Восточный фронт Армии Генерала А.В. Колчака: сайт. – URL: <http://east-front.narod.ru/memo/latchford.htm> (дата обращения 23.08.2007).