



*ISSN 2075-49-57*  
*Научно-методический*  
*и информационный*  
*журнал*

# Вестник НЦ БЖД

Вестник ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»

*№ 2 (8) 2011*

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

*Главный редактор*  
Р.Н. Минниханов  
д.т.н., профессор,  
главный государственный  
инспектор безопасности  
дорожного движения по РТ,

*Заместитель  
главного редактора*  
Р.Ш. Ахмадиева  
к.п.н., доцент,  
директор ГУ «Научный  
центр безопасности  
жизнедеятельности детей»,

*Адрес редакции:*  
420059, Республика  
Татарстан, г. Казань,  
Оренбургский тракт, 5  
Тел. 533-37-76

*E-mail:* guncbgd@mail.ru  
ncbgd.tatar.ru  
Издается с мая 2009 г.

Подписной индекс  
по каталогу Роспечать 54133  
Периодичность  
4 номера в год

Подписано в печать 05.06.2011  
При перепечатке ссылка  
на журнал обязательна

Усл. печ. л. 7,38  
Тираж 500 экз.  
Отпечатано в типографии  
ГУ «НЦ БЖД», 420059,  
г. Казань,  
ул. Оренбургский тракт, 5.

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

#### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

*А.Л. Абдуллин*, вице-президент Академии наук РТ,  
член-корреспондент, зав. кафедрой «Автомобильные двигатели  
и сервис» КГТУ им. А.Н. Туполева, д.т.н., профессор.  
*А.Р. Абдульязнов*, ген. директор НПО «Зарница», к.с.н.  
*С.А. Булатов* – профессор кафедры общей хирургии КГМУ, д.м.н.,  
заведующий ЦПУ КГМУ  
*М.Х. Валиев*, вед. науч. сотрудник отдела БДД ГУ «НЦ БЖД», к.п.н.  
*Е.Е. Воронина*, зам. директора ГУ «НЦ БЖД», к.п.н.  
*Р.Ю. Галимзянова*, старший научный сотрудник отдела БДД  
ГУ «НЦ БЖД», к.т.н.  
*В.Г. Закирова*, зав. кафедрой педагогики начального и дошкольного  
образования ТГГПУ, д.п.н., профессор  
*А.К. Зиннуров*, заместитель министра образования и науки РТ, к.п.н.  
*Г.И. Ибрагимов*, декан социально-экономического ф-та ТГГПУ,  
зам. Председателя Поволжского отделения РАО, д.п.н., профессор.  
*Е.Г. Игнашина*, нач. отдела охраны семьи, материнства, отцовства  
и детства Министерства здравоохранения РТ, к.м.н.  
*М.В. Кильдеев* – ведущий научный сотрудник ОИМ ГУ «НЦ БЖД»,  
к.с.н.  
*А.С. Кондратьев* – заместитель министра по делам молодежи,  
спорту и туризму РТ  
*А.В. Кузьмин*, начальник организационно-аналитического отдела  
УГИБДД МВД по РТ.  
*Ю.В. Кулагин*, директор НУДО ДЮАШ  
*Р.Г. Минзаринов* – д.с.н., профессор, заведующий кафедрой  
социологии, почетный работник высшего профессионального  
образования РФ, проректор по образовательной области КФУ  
*Г.В. Мухаметзянова*, директор ИПППО РАО, действительный  
член РАО, д.п.н., профессор.  
*И.И. Равилов*, зам. начальника УГИБДД МВД по РТ  
*Р.В. Рамазанов*, и.о. зам. начальника УГИБДД МВД по РТ,  
нач. отдела технического надзора и регистрационной работы  
УГИБДД МВД по РТ, к.т.н., доц. каф. «Автомобили и автомобильное  
хозяйство» КГТУ им. А.Н. Туполева.  
*Н.З. Сафиуллин*, д.т.н., д.э.н., профессор.  
*Н.В. Святова*, вед. науч. сотрудник отдела БЧС ГУ «НЦ БЖД»,  
к.б.н., доцент.  
*Н.В. Суржко*, заместитель министра по делам гражданской  
обороны и чрезвычайным ситуациям РТ.  
*И.Я. Шайдуллин*, ректор МИПК СНПО, к.п.н., доцент.  
*Д.В. Шамсутдинова*, декан факультета социально-культурной  
деятельности КГУКИ, д.п.н., профессор  
*Л.Б. Шигин*, старший инженер отдела информационного  
обеспечения УГИБДД МВД по Республике Татарстан, к.т.н.  
*С.Г. Юнусова*, гл. науч. сотрудник отдела БЧС ГУ «НЦ БЖД», к.б.н.

Ответственный секретарь  
*С.Г. Галиева*  
*Компьютерная верстка*  
*А.И. Садыкова*

© Управление ГИБДД МВД по РТ, 2011

© ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности  
детей», 2011

## ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ

## ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

<b>Алханов А.В., Идрисов Р.Х., Даутов Р.А., Калимуллин И.И., Алханова Р.Р.</b> Разработка и внедрение на улично-дорожной сети города Казани адаптивной системы управления дорожным движением с обеспечением приоритета для движения общественного транспорта . . . . .	7
<b>Алханов А.В., Идрисов Р.Х., Алханова Р.Р.</b> Проблема устранения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий и пути её решения. . . . .	12
<b>Ахмадиева Р.Ш., Даутов Р.А., Минниханов Р.Н., Шигин Л.Б.</b> Об опыте работы системы автоматизированной фиксации нарушений ПДД в Республике Татарстан. . . . .	17
<b>Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н.</b> Концептуальные основы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах. . . . .	22
<b>Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Шигин Л.Б.</b> Опыт ФРГ по обеспечению безопасности дорожного движения (по материалам семинара-стажировки в полиции земли Северный Рейн-Вестфалия, 17-21 мая 2010 г. . . . .	31
<b>Ахмадиева Р.Ш., Галимзянова Р.Ю., Галявиев И.Ф.</b> Основные направления повышения качества подготовки водителей транспортных средств в Республике Татарстан. . . . .	37
<b>Галлямов И.И., Мусин В.И., Галич И.В.</b> Основные стратегические направления и программные принципы повышения дорожной безопасности в Республике Татарстан. . . . .	42
<b>Григорьев В.В., Шигин Л.Б.</b> Практические аспекты привлечения к административной ответственности при автоматической фиксации правонарушений . . . . .	46
<b>Даутов Р.А., Минниханов Р.Н., Сафиуллин А.С., Шигин Л.Б.</b> Совершенствование контрольно-надзорной деятельности ГИБДД с использованием систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД. . . . .	53
<b>Даутов Р.А., Ватютов В.Г., Матвеев Ю.В., Сафин И.Г., Шайхаттаров Р.А.</b> Методика создания единого процессингового центра обработки нарушений ПДД. . . . .	57
<b>Кузьмин А.В.</b> Методика использования результатов анализа аварийности с целью своевременного влияния на состояние показателей аварийности. . . . .	63
<b>Мансуров Р.Т., Храмов Э.Ф.</b> Обеспечение установленного порядка использования придорожной полосы – фактор безопасности на автодороге . . . . .	73
<b>Разумнов А.В.</b> Выявление и документальное оформление изъятия наркотических веществ и курительных смесей из незаконного оборота. . . . .	80
<b>Рамазанов Р.В., А.Ю.</b> Внедрение технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки в Республике Татарстан. . . . .	86
<b>Хасанов Р.Р.</b> История и перспективы развития процесса организации хранения задержанных транспортных средств. . . . .	98

**Хасанов Р.Р.** О практике организации задержания транспортных средств в Российской Федерации и других странах. . . . . 102

**ПЕДАГОГИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ**

**Ахмадиева Р.Ш., Бикмухаметов Д.Р., Шайдуллин И.Я.** Обучение воспитателей ДОУ и учителей начальных классов Республики Татарстан основам безопасности жизнедеятельности на дорогах в системе дополнительного профессионального образования. . . . . 108

**НАШИ АВТОРЫ** . . . . . 113

**ТРЕБОВАНИЯ К ПУБЛИКУЕМЫМ СТАТЬЯМ**. . . . . 115

## УВАЖАЕМЫЕ СОТРУДНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ! ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ И КОЛЛЕГИ!



Службе Госавтоинспекции исполнилось 75 лет. Это весома́я дата, позволяющая оценить пройденный путь, сопоставляя его вехи с историей страны. Во все времена и при любой общественно-политической формации, в годы войны и послевоенного возрождения, в эпоху строительства «развитого социализма» и в период демократических реформ, Госавтоинспекция всегда стояла на страже безопасности участников дорожного движения. За десятилетия, прошедшие с момента образования Госавтоинспекции, служба госавтоинспекторов осталась такой же трудной и напряженной. Круглые сутки, и в летний зной, и в зимнюю стужу вы несете дежурство на трассах нашей республики, обеспечиваете транспортное сообщение, предотвращаете аварии, пер-

выми приходите на помощь в трудной ситуации на дороге. Поэтому на вас лежит огромная ответственность за свою деятельность. Инспекторы дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД по Республике Татарстан обеспечивают эффективный заслон на путях перевозки наркотиков, оружия, взрывчатых веществ, краденого имущества. Подразделения технического надзора и регистрации в огромном массиве транспорта безошибочно устанавливают похищенные автомобили и поддельные документы. По работе человека в форме ГИБДД водители и пешеходы судят не только о порядке на трассах, но и о благополучии в обществе в целом.

В основу дееспособности нашей службы заложено такое поистине бесценное качество, как профессиональная преемственность – способность сохранять, умело использовать и преумножать опыт, авторитет, верность служебному долгу. Все эти качества были и остаются основополагающими для ее сотрудников и руководителей.

Без преувеличения можно сказать: многое, чем пополнялся арсенал Госавтоинспекции России, впервые было создано или опробовано в Татарстане, начиная с первых измерителей скорости в свое время и до информационных технологий, станций государственного технического осмотра, уникальной детской образовательной программы по безопасности дорожного движения сегодня.

Для совершенствования качества безопасности дорожного движения путем комплексного планирования ресурсного обеспечения, организации финансирования программных мероприятий в



республике было создано Государственное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан». Это осуществляется с учетом реальной ситуации в финансово-бюджетной сфере республики, состояния аварийности, высокой экономической и социально-демографической значимости обеспечения безопасности дорожного движения.

Транспортировка и хранение задержанных транспортных средств на специализированных стоянках является неотъемлемой частью системы обеспечения безопасности дорожного движения. Для решения вопросов эвакуации и хранения транспортных средств с 2004 года эффективно функционирует Автономная некоммерческая организация «Безопасность дорожного движения».

С 2003 года вносит свой вклад в общее дело Республиканское государственное учреждение «Безопасность дорожного движения», созданное в целях обеспечения безопасности дорожного движения и улучшения эксплуатационных качеств автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан, повышения качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог.

В целях реализации единой государственной политики в области образования и обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан создано Государственное учреждение «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей». Центр проводит фундаментальные и прикладные научные исследования по важнейшим проблемам в области обеспечения БЖД в Республике Татарстан, образования, педагогики, психологии и смежных с ними наук, разрабатывает и издает научно-методическую,

учебную, детскую литературу по безопасности жизнедеятельности. На высоком уровне была проведена I Международная научно-практическая конференция «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения».

Задачи, решаемые сегодня службой ГИБДД, предполагают высокий уровень профессиональной подготовки личного состава и хорошую материально-техническую оснащенность.

Благодаря вниманию Президента и Правительства республики, поддержке МВД России и Татарстана, всем необходимым для эффективной работы Госавтоинспекция сегодня обеспечена.

Хотелось бы сегодня вспомнить и о ветеранах ГИБДД, чьи легендарные биографии служат образцом в воспитании личного состава, чей богатейший опыт через наставничество напрямую передается новому поколению сотрудников ГИБДД. Ветераны службы, вынесшие на своих плечах тяготы и напряжение мирных будней, ветераны, прошедшие войну и поднимавшие страну из разлухи, – наш золотой фонд, и они всегда будут служить примером стойкости, верности, чести и самоотверженной преданности служебному долгу.

Перед службой Госавтоинспекции поставлены новые масштабные задачи по совершенствованию профилактической, организационной и управленческой деятельности, воспитанию правового сознания водителей и пешеходов, внедрению автоматических комплексов контроля за нарушениями ПДД. Успех решения этих задач во многом будет зависеть от осознания каждым сотрудником личной ответственности за безопасность на дороге. Сердечно поздравляю вас с юбилеем, желаю здоровья, успехов в службе, счастья и благополучия вашим семьям.

*Р.Н. Минниханов*

*Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Республике Татарстан, д.т.н., профессор*

УДК 656.11

**РАЗРАБОТКА И ВНЕДРЕНИЕ НА  
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДА  
КАЗАНИ АДАПТИВНОЙ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ  
ДВИЖЕНИЕМ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ  
ПРИОРИТЕТА ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ  
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

**DEVELOPMENT AND IMPLEMENT  
ADAPTIVE TRAFFIC CONTROL  
SYSTEMS TO ENSURE PRIORITY  
FOR PUBLIC TRANSPORT  
ON THE KAZAN CITY ROADS**

*Алханов А.В., начальник, Идрисов Р.Х.,  
заместитель начальника ОДИиОД;  
Даутов Р.А., начальник ОИО; Калимуллин И.И.,  
начальник ОАПД; УГИБДД МВД по РТ  
Алханова Р.Р., ст. преподаватель кафедры  
экономики КГТУ (НИУ)*

*Alkhanov A., Head; Idrisov A., deputy chief  
of the department of the road inspection; Dautov R,  
Head of the information support department;  
Kalimullin I., head of the administrative and law  
enforcement, TPD MIA on RT; Alkhanova R., Art.  
lecturer in economics at KSTU*

**Аннотация**

Статья содержит информацию о существующей в городе Казани автоматизированной системе управления дорожным движением и перспективном развитии её в составе адаптивной системы с приоритетом для движения общественного транспорта.

**Abstract**

This article contains information about existing in the city of Kazan, an automated traffic management system and its future development as part of an adaptive system with priority for public transport.

**Ключевые слова:** АСУДД (автоматизированная система управления дорожным движением), светофорный объект, транспортный поток, пропускная способность.

**Key words:** ATCS (automated traffic management system), traffic lights, traffic flow bandwidth.

Для всех стран характерна тенденция развития больших городов и регионов с высокой концентрацией населения, поэтому основная масса автомобилей сосредотачивается в пределах городских территорий, вызывая огромные трудности в организации дорожного движения и обеспечении его безопасности. Увеличение транспортных потоков привело к снижению скоростей движения транспорта, заторовым ситуациям, росту аварийности, ухудшению экологических показателей.

Улучшения условий движения транспорта можно достичь осуществлением мер градостроительного характера: строительством мостов, новых магистралей, пробивкой тоннелей. Осуществление таких проектов требует значительных финансовых вложений и затрат

времени. Однако данную проблему можно оптимально организовать и при усовершенствовании управления транспортными потоками. С этой задачей может справиться автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД), которая не только влияет на условия движения, но и обеспечивает рост его безопасности. Отечественный и зарубежный опыт показывает, что капиталовложения в строительство автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД) окупаются в течение 1,5-2,5 лет.

В мировой практике считается, что эффект от внедрения адаптивной АСУДД достигается за счет:

1) увеличения пропускной способности существующей дорожной сети до 30-35%, что равносильно введению еще одной по-

лосы движения;

2) уменьшения транспортных задержек на 20-40 %;

3) снижения уровня дорожно-транспортных происшествий до 30-40 %;

4) уменьшения загрязнения окружающей среды и уровня шума (установлено, что основным источником загрязнения воздушного бассейна являются выхлопные газы двигателей автомобилей. Удельный вес этого источника загрязнения составляет в среднем до 60 %). Как показывает опыт работы действующих АСУДД у нас и за рубежом, их применение позволяет снизить уровень загазованности воздушного бас-



Рис. 1. Светофорный объект



Рис. 2. Светофорный объект

сейна в контролируемой зоне на 20-30 %.

Такого улучшения можно достичь в кратчайшее время с минимальными затратами, поэтому внедрение АСУДД в городе Казани Республики Татарстан является наиболее приоритетным направлением для улучшения обстановки на улично-дорожной сети.

В 2004 году в Казани создано муниципальное учреждение «АСУДД» (Рис. 3), на



Рис. 3. Центр управления

балансе которого находятся 282 светофорных объекта, из которых под управлением АСУДД находится 101 объект, подключенный как по GSM (91 объект), так и по волоконно-оптическим линиям связи (10 объектов), 427 табло обратного отсчета времени, 40 видеокамер и свыше 15000 дорожных знаков.

Из них в «жесткую» координацию (так называемую «зеленую волну») в настоящее время подключены 10 улиц – 66 светофорных объектов и предполагается подключить еще ряд улиц, что приведет к уменьшению общих задержек, увеличению пропускной способности не менее чем на 15% (Рис. 1-2).

Для повышения надежности технических средств организации дорожного движения происходит полная замена устаревшего оборудования на современное и поэтапное строительство системы АСУДД с одновременным мониторингом мирового опыта для последующей корректировки стратегии по развитию. Проведена полная модернизация оборудования центрального управляющего пункта АСУДД, закуплено серверное, кроссовое и коммутационное оборудование.

В результате тесного взаимодействия муниципального учреждения (МУ) «АСУДД» г. Казани с Госавтоинспекцией республики была достигнута возможность подключения к системе видеонаблюдения МВД посредством системы волоконно-



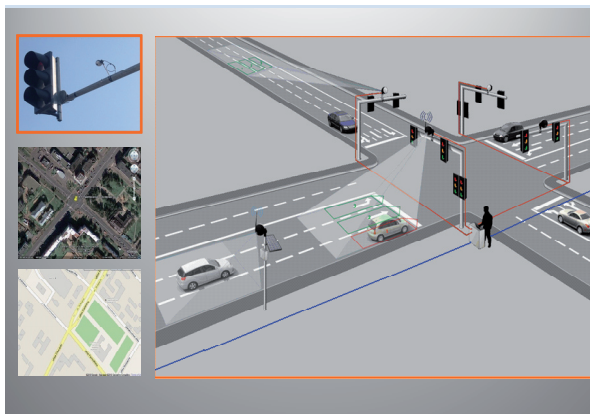


Рис. 4. Общий вид типового перекрестка, оборудованного видеодетекторами

оптических линий связи к программе «Безопасный город».

Так же установка камер на светофорных объектах позволила получать в режиме online достоверную информацию о текущей ситуации на объекте для принятия диспетчером оперативного решения.

Проведена установка детекторов сбора интенсивности транспортных потоков.

МУ «АСУДД» г. Казани используются программа фирмы «Комсигнал» г. Екатеринбург, которая успешно функционирует с 2005 года, и программа фирмы «РИПАС» г. Санкт-Петербург, полученная по федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения» в 2006 году. Для моделирования ситуации при изменении организации дорожного движения на объекте по данным интенсивности и отработки планов координации (зелёная волна) используется программное обеспечение VISSIM (Германия).

При технической поддержке казанской фирмы «Градо-Сервис» подготовлена электронная карта города с нанесёнными слоями светофорных объектов и дорожных знаков. В городе Казани отработаны и внедрены все основные составляющие современной системы АСУДД – это контроллеры, детекторы, видеокamеры, оптоволоконная связь (Рис. 4).

В ходе мониторинга различных систем АСУДД рабочая группа из г. Казани посетила места внедрения адаптивных

систем АСУДД в ряде европейских стран. Было проведено подробное исследование функционала систем видеодетекции, приоритизации и информатизации (VMS), мониторинга и диспетчеризации всех подсистем, объединённых на одной программной платформе – Omnia.

По итогам поездки было принято решение о строительстве в г. Казани АСУДД системы Utopia как наиболее полно удовлетворяющей нашим потребностям.

Utopia является полностью адаптивной системой управления, осуществляющей оптимизацию транспортных потоков, предоставление частичного или абсолютного приоритета общественному или спецтранспорту, мониторинг параметров транспортных потоков и идентификацию нештатных ситуаций. Система Utopia позволяет реализовывать любые методы координированного управления неограниченным числом светофорных объектов в зависимости от складывающейся текущей транспортной ситуации. Управление светофорными объектами может быть как в полностью адаптивном режиме, так и в режиме автоматического плана координации из заранее сформированной библиотеки (по расписанию/по показаниям детекторов). Кроме того, Utopia предоставляет возможность выбора планов координации вручную – оператором системы управления дорожным движением.

В рамках проведения Универсиады 2013 года в Казани на первом этапе строится система адаптивного управления дорожным движением на 95 светофорных объектах и 16 развязках, находящихся на маршрутах Универсиады.

Система решает глобальную задачу оптимизации движения, реагируя на конкретные текущие условия. Более того, на локальном уровне светофорного объекта (уровень микрорегулирования) система способна постоянно корректировать выработанную Центральным уровнем стратегию управления исходя из постоянно

обновляемой текущей информации на данном и на соседних с ним объектах, то есть адаптироваться к текущей транспортной ситуации. Следствием является уменьшение общих задержек транспорта и увеличение пропускной способности до 35%.

Чтобы понять, из чего формируется автоматизированная система управления движением, разложим её на следующие подсистемы.

*Подсистема управления дорожным движением*

Основной задачей подсистемы является осуществление координированного и адаптивного управления транспортными потоками на городской сети автомобильных дорог города Казани.

*Подсистема учета интенсивности дорожного движения*

Задачей подсистемы является определение параметров транспортных потоков (состав, скорость и количество транспортных средств по полосам). На основе этих данных происходит расчет режимов движения транспорта в аппаратно-программных модулях, установленных на перекрестках, и расчет планов координации в центре управления движением. После этого данные накапливаются в архиве.

*Подсистема информирования водителей транспортных средств*

Подсистема предназначена для информирования участников дорожного движения и управления дорожным движением посредством отображения текстовой и графической информации на табло переменной информации (ТПИ), знаках переменной информации (ЗПИ), многопозиционных указателях (Рис. 5).

*Подсистема метеорологического обеспечения*

Задачей подсистемы является сбор данных о метеоусловиях и состоянии дороги, обработка, анализ и предоставление этих данных, автоматического предупреждения об опасных метеорологических условиях.

В состав подсистемы входит следующее оборудование:



Рис. 5. Информирование водителей транспортных средств

- автоматические дорожные метеорологические станции;

- центр приёма, обработки и хранения данных.

Центр приёма, обработки и хранения данных предназначен для сбора информации о метеорологических и дорожных условиях с автоматических дорожных метеорологических станций, их обработки, анализа, представления и сохранения в архиве.

Автоматические дорожные метеорологические станции предназначены для сбора данных о текущих метеорологических величинах и данных о состоянии дорожного полотна. В местах, подверженных частому образованию скользкости, предусматривается установка системы обеспечения противогололедной обстановки (СОПО), предназначенной для заблаговременной автоматической и полуавтоматической обработки дорожного полотна необходимым количеством жидкого противогололедного реагента в случае возможности возникновения гололедных явлений по данным сверхкраткосрочного прогноза метеорологической обстановки.

*Подсистема видеонаблюдения*

Задачей подсистемы видеонаблюдения является осуществление визуального мониторинга дорожной обстановки, погодных условий, а также визуальная оценка состояния поверхности дороги.

*Подсистема передачи данных*

Основной задачей подсистемы являет-



Рис. 6. Структурная схема АСУДД

ся обеспечение надежной и качественной передачи данных и разнородного трафика (в том числе мультимедийного) в режиме реального времени для осуществления технологических процессов работы системы. Подсистема передачи данных основывается на ВОЛС.

*Подсистема инженерной инфраструктуры*

Для функционирования АСУДД необходимо создание соответствующей инженерной инфраструктуры на верхнем уровне (центральный и ситуационные пункты управления), выполняющем управляющие, контролирующие и координирующие функции, и нижнем уровнях (периферийное оборудование) (Рис. 6).

Инженерная инфраструктура верхнего уровня представлена следующими компонентами:

- экраны коллективного просмотра;
- системы корпоративной связи;
- зал заседаний ЦПУ, оснащенный

видеоконференц-связью;

- система бесперебойного и гарантированного электропитания;
- система электроосвещения;
- система отопления, вентиляции и кондиционирования;
- система дымоудаления;
- структурированная кабельная система;
- автоматическая система газового пожаротушения;
- система обеспечения единого коммуникационного пространства;
- система обеспечения информационной безопасности;
- система обеспечения информационной безопасности;
- система контроля доступа.

Инженерная инфраструктура нижнего уровня представлена следующими компонентами:

- подсистема электроснабжения периферийного оборудования.
- подсистема охранной сигнализации периферийного оборудования.

Таким образом, в перспективе к Универсиаде 2013 года город должен получить систему, использующую реальные данные, поступающие с детекторов транспорта, и производящую необходимые расчеты в режиме реального времени.

Следующим этапом АСУДД должна охватить весь город Казань и данный пилотный проект найдет свое применение и в других городах Республики Татарстан и России.

## Литература

1. Материалы конференции «Безопасная дорога – как одна из главных составляющих безопасного движения. Современные технические средства организации дорожного движения. Их роль в обеспечении и повышении БДД», г. Казань, 14 – 16 мая 2008 г.
2. Презентация ГУП «Татинвестгражданпроект» «Адаптивная система управления дорожным движением г. Казани».
3. Минниханов, Р.Н., Ахмадиева, Р.Ш., Радушнов, В.Ю. О совершенствовании нормативов организации движения тяжеловесных транспортных средств и механизме контроля их исполнения / Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: Сборник докладов девятой международной научно-практической конференции "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах" / СПб гос. архит.-строит. ун-т. СПб, 2010. – 575 с. – С. 300-304.

УДК 656.11

**ПРОБЛЕМА УСТРАНЕНИЯ МЕСТ  
КОНЦЕНТРАЦИИ ДОРОЖНО-  
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ  
И ПУТИ ЕЁ РЕШЕНИЯ**

**PROBLEM OF ELIMINATING  
THE LOCATIONS OF ACCIDENTS  
AND WAYS OF SOLVE IT**

*Алханов А.В., начальник отдела; Идрисов Р.Х., заместитель начальника ОДИиОД УГИБДД МВД по РТ; Алханова Р.Р., ст. преподаватель кафедры экономики КГТУ (НИУ)*

*Alkhanov A., Head; Idrisov A., deputy chief of the department of the road inspection; Alkhanova R., Art. lecturer in economics at KSTU*

**Аннотация**

Статья содержит информацию о существующей проблеме устранения мест концентрации ДТП, возможных способах и путях её решения.

**Abstract**

This article contains information about the existing problem of eliminating locations of accidents, the possible ways and ways of solving it.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие (ДТП), место концентрации дорожно-транспортных происшествий, количественный анализ ДТП, качественный анализ ДТП, топографический анализ ДТП, дорожно-транспортная ситуация (ДТС).

**Key words:** traffic accident (RTA), a place of concentration of traffic accidents, quantitative analysis of an accident, a qualitative analysis of accidents, topographic analysis of accidents, road-transport situation (TRA).

Устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на улично-дорожной сети для Госавтоинспекции и государственных органов управления автомобильными дорогами является одним из приоритетных направлений деятельности.

В целях рассмотрения данного вопроса обратимся к основным понятиям, связанным с дорожным движением.

Дорожно-транспортным происшествием является событие, возникшее в результате движения транспортного средства по дороге, т.е. с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Если однородный и ограниченный участок дороги или улицы представляет собой повышенную опасность, характеризующуюся устойчивым и неслучайным уровнем совершения дорожно-транспортных происшествий, то данный участок является местом концен-

трации ДТП.

Поэтому для установления и выявления факторов и причин, вызывающих ДТП на данных участках улично-дорожной сети, необходим детальный анализ всех видов ДТП. Взгляды на факторы и причины, лежащие в основе ДТП, меняются по мере накопления опыта организации движения и исследовательских работ в области безопасности движения.

В соответствии с целями и задачами анализа ДТП различают три основных метода анализа: количественный, качественный и топографический.

Количественный анализ ДТП оценивает уровень аварийности по месту совершения (пересечение, магистральная улица, город, регион, страна, весь мир) и времени их совершения (час, день, месяц, год и пр.).

Различают абсолютные показатели (общее число ДТП, число погибших и раненых, суммарный ущерб от ДТП) и относительные показатели (численность погибших на 10 тыс. транспортных



средств, и количество погибших на 100 тыс. населения, число ДТП, приходящихся на 100 тыс. жителей; на 1 тыс. транспортных средств; на 1 тыс. водителей; на 1 км протяжения дороги, на 1 млн. км пробега и пр.). Абсолютные показатели дают общее представление об уровне аварийности, позволяют проводить сравнительный анализ во времени для определенного региона и показывают тенденции изменения этого уровня.

Однако более объективными являются относительные показатели, позволяющие проводить сравнительный анализ уровня аварийности различных стран, регионов, городов, магистралей и пр.

Для оценки тяжести отдельного вида ДТП (столкновение, опрокидывание и пр.) может быть использован показатель, представляющий собой отношение числа погибших (раненых) к числу ДТП данного вида.

Качественный анализ ДТП служит для установления причинно-следственных факторов возникновения ДТП и степени их влияния на ДТП. Этот анализ позволяет выявить причины и факторы возникновения ДТП по каждому из составляющих системы «Дорожное движение».

В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов организации дорожного движения чаще всего усматривают основную причину ДТП в небрежности, ошибках участников дорожного движения (водителей, пешеходов) или в неисправности автомобилей. Так, Всемирная организация здравоохранения считает, что 9 из 10 дорожно-транспортных происшествий происходит по вине человека, остальная часть также зависит от него в какой-то степени.

Анализ причин ДТП позволяет свести их в следующие однородные по характеру группы (Рис. 1):

- несоблюдение правил дорожного движения участниками этого движения, т.е. водителями, пешеходами и пассажирами;

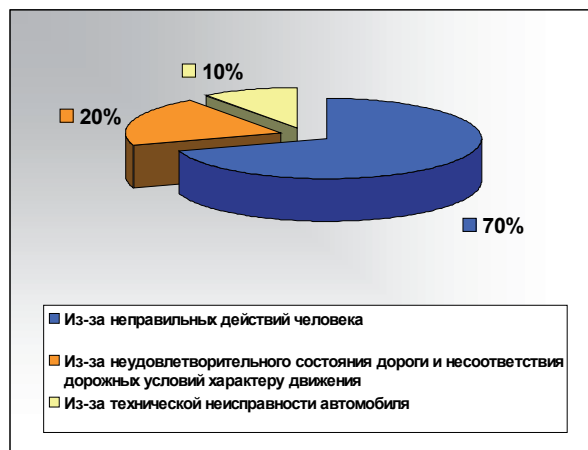


Рис.1. Распределение причин ДТП по материалам мировой статистики

- выбор водителями таких режимов движения, при которых они лишаются возможности управлять транспортными средствами, в результате чего возникают заносы, опрокидывания, столкновения и пр.;

- снижение психофизиологических функций участников движения в результате переутомления, болезни, употребления алкогольных напитков, наркотиков, лекарств под влиянием факторов, способствующих изменению его нормального состояния (нездоровый климат на работе или в семье, болезнь близких и пр.);

- неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств;

- неправильное размещение и крепление груза;

- неудовлетворительное устройство и содержание элементов дороги и дорожной обстановки;

- неудовлетворительная организация дорожного движения.

При анализе дорожно-транспортного происшествия наиболее просто отнести его причину к водителю, который, как считают, обязан мгновенно реагировать на изменение дорожно-транспортной ситуации и компенсировать несовершенство составляющих системы «человек – автомобиль – дорога – среда» необходимыми приемами управления, обеспечивающими безопасный режим движения. Однако такая уверенность недостаточно обоснована.

Многие ДТП происходят из-за неопытности, недобросовестности либо халатности определенных должностных лиц, например, дорожно-транспортные происшествия, возникающие из-за дефектов транспортных средств, плохого освещения улиц, неудовлетворительного состояния проезжей части, неправильной разметки улиц, неверной установки и неудовлетворительного состояния дорожных знаков и т.п.

В отличие от систем автоматического регулирования водитель не имеет запрограммированной системы ответов на все бесчисленное многообразие дорожно-транспортных ситуаций. Рассматривая возможные варианты решения возникшей задачи в ограниченный промежуток времени, он может допускать ошибки, число которых увеличивается при снижении его психо-физиологических возможностей в процессе работы. При учете этого обстоятельства за такими официальными причинами ДТП, как превышение скорости, неправильный обгон или поворот, наезд на пешехода и пр., во многих случаях обнаружилось бы, что истинной причиной дорожно-транспортных происшествий явились не ошибочные действия водителя, а другие факторы, относящиеся или к дороге, или к автомобилю, или к тому и другому одновременно. В результате было достаточно самого незначительного недопонимания водителем сложившейся ДТС, чтобы возникла опасность дорожно-транспортного происшествия.

Анализ большого числа дорожно-транспортных происшествий позволил установить, что на каждые 100 ДТП приходится около 250 причин и сопутствующих факторов.

В отрезке времени, непосредственно предшествующем дорожно-транспортному происшествию, и в процессе его развития влияние каждой из причин неодинаково. В каждой фазе развития ДТП можно выделить одну главную, ведущую причину. В последующих фазах происшествия эта

причина может стать второстепенной, сопутствующей, а главной становится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей. При анализе дорожно-транспортного происшествия необходимо выявлять все причинно-следственные связи. В противном случае установление первопричины происшествия затруднительно, а подчас и невозможно. Немаловажное значение при этом имеет выявление обстоятельств, предшествовавших дорожно-транспортному происшествию. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия.

В своей практике мы используем топографический анализ, который предназначен для выявления мест концентрации ДТП в пространстве (пересечении, участке дороги, магистрали, городе, регионе и пр.). Различают три вида топографического анализа: карту ДТП, линейный график ДТП, масштабную схему (ситуационный план) ДТП.

Карта ДТП может быть выполнена в виде обычной карты города или района в соответствующем масштабе, на которой условными обозначениями нанесены места совершения ДТП. Причем в зависимости от целей проводимого топографического анализа на карте могут быть условно обозначены виды ДТП, тяжесть ДТП и т.д. В результате на карте в наглядном виде проявляются очаги, привлекая внимание специалистов для принятия соответствующих мер.

Линейный график, как правило, составляется для участка или всей автомобильной дороги. Масштаб изображения укрупнен по сравнению с картой ДТП, что позволяет более подробно классифицировать ДТП, нанося их при помощи условных изображений на график. Очаги ДТП на графике говорят о неблагоприятных дорожных условиях, сложившихся в местах их сосредоточения.

Масштабная схема представляет собой по существу схему ДТП на пересечении, площади или участке дороги,

выполненную в крупном масштабе. На ней символическими изображениями наносятся транспортные средства, участники ДТП, направление их движения, тяжесть последствия ДТП. Кроме того, могут быть нанесены дата, время суток, номер учетной карточки. Схема позволяет принимать решения о необходимости совершенствования организации движения на конкретном участке дорожно-уличной сети.

Переходя к практической части рассмотрения проблемы устранения мест концентрации ДТП, хочется акцентировать внимание на том, что за каждым дорожно-транспортным происшествием стоят жизни участников дорожного движения, наших сограждан. По статистике, доля погибших в РТ в результате ДТП составляет 57,1 %, при пожарах 23,2 % и на воде 19,7 %.

С учетом всей важности вопроса снижения количества ДТП, то есть сохранения жизней участников дорожного движения, правительством Российской Федерации была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», в которой одним из основных критериев оценки деятельности Госавтоинспекции был определен индикатор количества мест концентрации ДТП.

Мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП должны носить комплексный характер и включать меры, проводимые ГИБДД, дорожно-эксплуатационными, коммунальными и автотранспортными организациями. Реализация мероприятий в зависимости от характера работ согласовывается с заинтересованными организациями.

Однако на сегодняшний день существует проблема трактовки данного понятия – «места концентрации ДТП» между двумя ведомствами, отвечающими за вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, Министерством транспорта РФ в лице «Росавтодора» и Министерством внутренних дел в лице Госавтоинспекции.

Выявление и устранение мест концентрации ДТП Госавтоинспекцией осуществляется в соответствии с приказом МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности дорожной инспекции и организации движения ...», т.е. местом концентрации ДТП в населенном пункте считается участок улицы протяженностью не более 400 м, на котором в течение года произошло три и более ДТП (суммарно с пострадавшими и материальным ущербом), а вне населенных пунктов – участок дороги, не превышающий 1000 м, на котором в течение года произошло два и более ДТП или три и более ДТП за последние два года.

Однако в дорожных организациях места концентрации ДТП выявляют на основании «Правил учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» (введенных в действие Приказом Федеральной дорожной службы России от 23 июля 1998 г. № 168, которые в свою очередь рассчитываются с учетом интенсивности транспортных потоков путем анализа распределения аварийности по участкам с расчетной протяженностью за последние три года.

По этой причине места концентрации ДТП, выявленные подразделениями ГИБДД и органами управления автодорог, существенно отличаются друг от друга по количеству и месторасположению очагов, что приводит к возникновению разногласий при разработке мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно при выделении финансирования на проведение мероприятий по устранению мест концентрации ДТП. Так, «Росавтодор» выделяет средства на проведение работ на местах только на основании результатов анализа ДТП, согласно «Правилам учета и анализа дорожно-транспортных происшествий ...» без учета требований Приказа МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410.

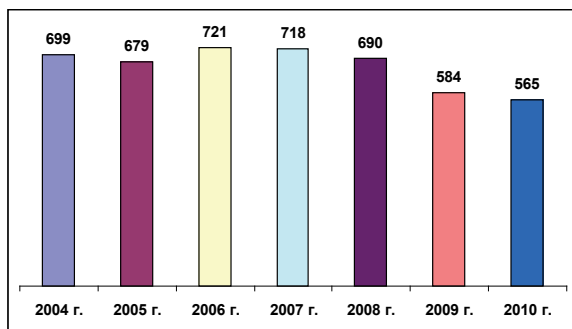


Рис. 2. Количество мест концентрации ДТП в Республике Татарстан в 2004–2010 гг (по данным Госавтоинспекции)

При этом количество мест концентрации ДТП, совпадающих по критериям «Росавтодора» и Госавтоинспекции, составило в 2009 году ~ 30%, а в 2010 году ~ 25%. В прошедшем 2010 году благодаря проведению первоочередных и перспективных совместных мероприятий Госавтоинспекции и балансодержателей по устранению мест концентрации ДТП количество их удалось снизить с 584 (в 2009 году) до 565. А доля ДТП, где сопутствующей причиной выступал дорожный фактор, уменьшилась с 22% до 18% (Рис. 2, 3).

Но дальнейшая совместная работа в данном направлении в сложившихся условиях приведет нас в тупик. В связи с этим Управление ГИБДД МВД по Республике Татарстан в 2010 году выступило с инициативой обращения ДОБДД МВД РФ к Министерству транспорта Российской Федерации по принятию единой трактовки понятия «места концентрации ДТП».

В последнее время данные вопросы обсуждались и на федеральном уровне, так как только единый подход заинтересованных министерств и ведомств может повлиять на изменение проблемы устранения мест концентрации ДТП. Действующие нормативы и стандарты уже не могут существенно повлиять на изменение безопасности дорожного движения.

Так, в Государственной Думе Российской Федерации состоялось заседание рабочей группы по реализации проекта «Безопасные дороги».

На обсуждение был предложен проект

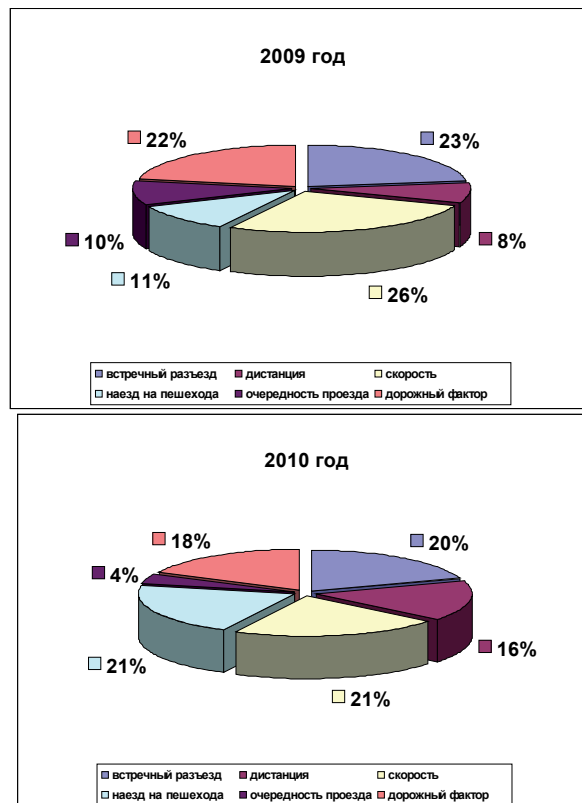


Рис. 3. Доля видов нарушений ПДД в местах концентрации ДТП по Республике Татарстан

под названием «Интерактивная карта мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорогах России». Создание интерактивной карты может стать информационной основой для предотвращения ДТП. Для создания такой карты была проанализирована ситуация на четырех федеральных трассах: «Дон», «Волга», «Каспий», «Украина», где наибольшее количество ДТП происходит в одних и тех же местах (до 30% всех ДТП на федеральных трассах). Предлагается на основе информации, получаемой от ГИБДД, МЧС и страховых компаний, создать карту с точной привязкой к местам концентрации ДТП для того, чтобы предупредить водителей об опасности и обязать владельцев дорог ликвидировать причины высокой аварийности. Ведь иногда для устранения мест концентрации ДТП на дорогах требуются минимальные средства и время.

Так же было предложено ввести данные о местах концентрации ДТП в программу



«Навигатор», с тем, чтобы при приближении к опасным местам раздавался звуковой сигнал, что позволит водителям проявить повышенную бдительность и послужит напоминанием о том, что они въезжают в опасную зону.

Например, большинство развитых стран начали борьбу за безопасность дорожного движения в середине 70-х годов XX века и с помощью своих технологий, в число которых входят и проекты фонда ЗЕБРА «Цель – НОЛЬ», «Интерактивная карта мест концентрации ДТП», добились

трех-четырёхкратного снижения количества жертв на автомобильных дорогах.

Завершая, в рамках данной статьи, обсуждение столь серьезной проблемы, как устранение мест концентрации ДТП, необходимо ещё раз подчеркнуть, что без всестороннего и глубокого анализа причин их возникновения и поиска путей их решения, а также формирования негативного отношения общества к нарушителям ПДД невозможен дальнейший прогресс в столь важном вопросе, как сохранение жизни каждого участника дорожного движения.

### Литература

1. Приказ МВД РФ от 8 июня 1999 г. № 410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД РФ».

2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

3. Целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2011–2015 годы».

4. Проект «Безопасные дороги» партии «Единая Россия» – программа «Цель – НОЛЬ».

УДК 656.11

## ОБ ОПЫТЕ РАБОТЫ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

*Ахмадиева Р.Ш., к.п.н., доцент, директор ГУ «НЦБЖД»; Даутов Р.А., начальник ОИО УГИБДД МВД по РТ; Минниханов Р.Н., д.т.н., профессор, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по РТ; Шигин Л.Б., к.т.н., ст. инженер-программист ОИО; УГИБДД МВД по РТ*

## EXPERIENCE OF AUTOMATED COMMIT TRAFFIC VIOLATIONS IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN

*Ahmadieva R., Ph.D., Associate Professor, Director of the state institution "Scientific centre of children safety"; Dautov R., Head of the information support department; Minnikhanov R., PhD, Professor, Chief State Inspector of road safety on RT; Shigin L., Ph.D. the senior programming engineer of the information support department of the TPD MIA on RT*

### Аннотация

В данной статье описывается текущее положение дел по применению работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Приведены результаты по выявлению ими нарушений ПДД и их влияния на аварийность.

### Abstract

This article describes the current status of the application running in automatic mode, special means having the function of photographing and filming, video recording. There are results of the identification of violations of traffic rules and their impact on the accident.

**Ключевые слова:** видеофиксация, нарушения ПДД, аварийность, КРИС, Автоураган, Паркон.

**Key words:** videofixation, traffic violations, accidents, Chris, Avtouragan, Parkon.

Применение работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи (в дальнейшем видеофиксаторов), началось в г. Казани с 1 июля 2008 г., т.е. с момента вступления в силу ст. 2.6.1 КоАП РФ.

Однако подготовка к данной работе началась уже за полгода.

Нами были проведены сравнительные испытания различных систем видеофиксаторов, начато развитие системы телекоммуникаций (оптоволоконных линий связи, линии электропитания и т.д.), создан обрабатывающий и управляющий «Центр автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения» (в дальнейшем Центр видеофиксации).

Такое решение позволило начать активную работу уже с момента вступления в силу изменений в КоАП.

По состоянию на 1 апреля 2011 г. в Республике Татарстан используются:

- для контроля скоростного режима в г. Казани (ст. 12.9 КоАП РФ) – стационарные системы КРИС-С (147 шт. на 37 рубежах контроля) и Robot (4 шт. на 2 рубежах контроля) и передвижные системы КРИС-П (161 шт., из них 78 шт. – в 22 городах и районах РТ);

- для контроля проезда на запрещающий сигнал светофора (ст. 12.12 КоАП РФ – «Автоураган» – на 11 перекрестках г. Казани;

- для контроля за движением по полосе, выделенной для маршрутных транспортных средств, используются 12 систем КРИС-П со специализированным программным обеспечением;

- системы «Паркон» – системы автоматической фиксации нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств (ст. 12.16 КоАП РФ) и использования ремней безопасности (ст. 12.6 КоАП РФ) – ими оснащены 20 патрульных автомашин ДПС.

С начала 2010 г. года начато размещение на дорожной сети

имитаторов излучения систем автоматической видеофиксации, имеющих только одну функцию – заставлять лихачей снижать скорость и не превышать установленный скоростной режим. Стоимость такого «имитатора» в 40 раз дешевле прибора «КРИС», а эффект при совместном их использовании возрастает. Их применение вызвано бурным ростом продаж радар-детекторов. По проведенным опросам общественного мнения, радар-детектором пользуется более 35% водителей, и такое их широкое применение также содействует снижению скорости движения до разрешенной ПДД и, в конечном итоге, повышает безопасность дорожного движения.

В настоящий момент на улично-дорожной сети размещено 220 «имитаторов» и еще 10 размещены на автомашинах-эвакуаторах, которые перемещаются по городу и создают эффект присутствия систем видеофиксации в самых неожиданных местах.

Для надежного функционирования и дальнейшего развития систем информационно-коммуникационных услуг необходимо развитие телекоммуникационных сетей, а также сетей электропитания используемого оборудования. Так, «Горэлектросветом» в местах возможной установки передвижных систем автоматической видеофиксации КРИС-П в г. Казани на столбах городского освещения смонтированы 190 защищенных розеток электропитания, что во многих случаях позволяет отказаться от использования громоздких и дорогостоящих аккумуляторных батарей (ведь в нашем климате время работы АКБ зимой оставляет всего 2-4 часа), а в районах республики – еще 22 розетки. Кроме того, со строительными организациями заключено соглашение о том, что при строительстве новых и реконструкции существующих автодорог на тех участках, профиль которых создает предпосылки для сложных ситуаций, уже на стадии строительства будут резервироваться линии электропитания для монтажа розеток.

За прошлый год по такой схеме уже было установлено 10 розеток.

В целях увеличения срока работы АКБ и совершенствования форм использования систем видеофиксации проводится эксперимент по установке систем КРИС-П в салоне микроавтобусов, и сейчас в г. Казани эксплуатируется 9 таких автомашин.

В настоящее время ведутся работы по созданию единой общегородской телекоммуникационной сети в г. Казани, которая должна свести воедино как уже проложенные сети, так и новые, только еще проектируемые. В процессе создания такой сети предполагается и очистить город от большого количества подвесных линий связи, подвешенных на опорах освещения и по крышам домов, и перенести их под землю.

Кроме этого, прорабатывается возможность использования и беспроводных технологий, а именно отечественной широкополосной радиоэлектронной системы гражданского назначения «Рапира», а также технологии мобильной передачи данных стандарта LTE. В настоящее время система «Рапира» используется на Северной объездной дороге, а до конца 2011 г. ею будет охвачена и автодорога Казань-Наб. Челны (являющаяся частью федеральной трассы М-7 «Волга» Москва-Уфа).

Но нарушения требуется не только выявлять. Необходимо обработать полученную информацию и вынести постановление о привлечении к административной ответственности. И решение данного вопроса было найдено в виде Центра видеофиксации, который занимается вопросами:

- обработки фотоматериалов с вынесением постановлений по делам об административных правонарушениях;
- обеспечения административно-правоприменительной деятельности;
- рассмотрения жалоб и заявлений и др.

В 2010 г. было запущено в эксплуатацию новое помещение Центра (площадью более 4 тыс. кв. метров) предназначенное для обработки материалов полученных

от систем видеофиксации по всей территории республики.

Однако наличие в первоначальном штате Центра видеофиксации всего 8 аттестованных сотрудников не позволяло в полном объеме реализовать намеченное. В связи с этим функции по обработке фотоматериалов, их конвертованию и франкированию, а также техническому обеспечению автоматизированных рабочих мест были на конкурсной основе переданы на аутсорсинг сторонней организации.

Так же на тендерной основе выставление и охрану большинства приборов КРИС-П осуществляют сотрудники ООО «Ветераны ГАИ».

Для учета оплаты постановлений и поступления штрафных сумм Управлением ГИБДД совместно с Департаментом федерального казначейства по Республике Татарстан был разработан регламент и формат передачи информации в электронном виде по технологической цепочке «Банк – Департамент казначейства – ГИБДД – отдел административной практики». Реализован механизм взимания и информирования об оплате административных штрафов через терминалы самообслуживания, включая инфоматы Электронного Правительства Республики Татарстан, установленные в подразделениях Госавтоинспекции, с on-line передачей информации в единую базу данных.

Для информирования граждан об имеющихся неоплаченных штрафах (часть граждан не живет по адресу регистрации, так же часть писем не доходит по вине почты) нами на сайте Управления ГИБДД на портале Правительства РТ ([gibdd.tatar.ru](http://gibdd.tatar.ru)) организован доступ к информации о неоплаченных штрафах по номеру ТС. А в качестве идентификатора, чтобы данная информация не стала предметом досужих интересов, используется номер свидетельства о регистрации ТС, который обычно знает только владелец.

И, как уже отмечалось выше, полученный опыт эксплуатации данных систем

в г. Казани с августа 2010 г. распространяется нами на остальные города и дороги республики.

В результате работы всех систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД в 2010 – 1 кв. 2011 гг. было передано для обработки 4 170 399 фиксаций транспортных средств, по которым было вынесено 2 131 110 постановлений за различные административные правонарушения в области дорожного движения (табл. 1).

При этом всего в Республике Татарстан автоматическими системами видеофиксации выявляется более 50% нарушений ПДД (табл. 2).

Хотелось бы сделать акцент на том, что для нас важны не сами нарушения как самоцель, нам важна безопасность на дорогах, те самые люди, которым мы должны не дать погибнуть в ДТП.

Анализ применения систем автоматической видеофиксации показал, что, если в начале применения КРИСов процент нарушителей составлял более 3%, то сейчас он упал до 1,12% от общего количества ТС, прошедших через рубежи контроля. Также по г. Казани уменьшилась доля ДТП из-за нарушений скоростного режима.

Анализ общей аварийности по РТ за 2008–2009 гг. показал, что основной вклад в снижение количества погибших в ДТП дает именно Казань (табл. 3).

Применение систем видеофикса-

ции позволило снизить количество ДТП в г. Казани за 2010 г. до 1777 (по сравнению с АППГ меньше на 258 ДТП или -12,7%), при которых погибло 92 (-35 человек или -27,6%) и пострадало 2033 (-343 человека или -14,4%) человек. При этом тяжесть ДТП снизилась с 5,1 в 2009 г. до 4,3 в 2010 и 2,4 за первый квартал 2011 г.. Аналогично произошло и уменьшение ДТП с материальным ущербом за 2010 г. (- 4,0% к АППГ) и пока отмечается рост в 1 кв. 2011 г. (+14,5 к АППГ), что, на наш взгляд, связано со сложными дорожными условиями в зимние месяцы. В это же время на остальной территории РТ (без учета г. Казани) количество ДТП увеличилось на +0,8%, а количество погибших на +1,6%, также тяжесть последствий ДТП уменьшилась с 11,0 только до 10,8.

Таков сегодняшний итог деятельности ГИБДД МВД по Республике Татарстан по применению систем автоматической видеофиксации нарушений ПДД. Мы не останавливаемся на достигнутом, и сейчас совместно с разработчиками таких систем ведется работа по фиксации и других нарушений ПДД, таких, как:

- непредоставление преимущества пешеходам;
- проезд по встречной полосе движения;
- непредоставление преимущества спецтранспорту с включенными сигналами.

Таблица 1

**Административные правонарушения в области дорожного движения**

Статья КоАП РФ	г. Казань		Всего по РТ	
	2010	1 кв. 2010	2010	1 кв. 2011
12.9.1	1.199.083	247.559	1.381.987	312.419
12.9.2	482.474	64.344	611.687	87.136
12.9.3	50.356	5779	67.501	8.085
12.9.4	6.521	602	8.830	832
12.12	54.637	23.597	54.637	23.597
12.16	3.960	61.154	6.246	61154
12.6	222	0	222	0
Всего	1.797.253	403.035	2.131.110	493.223



Таблица 2

**Выявление нарушений ПДД по Республике Татарстан**

	Всего нарушений ПДД (включая вручную)	Автоматическими средствами видеофиксации	%
2010 г.	4.040540	2.131.110	52,7%
1 кв. 2011 г.	853.387	493.223	57,8%

Таблица 3

**Основные показатели аварийности по Республике Татарстан**

	2009 г.			2010 г.			+ - % к АППГ		
	ДТП	пог.	ран.	ДТП	пог.	ран.	ДТП	пог.	ран.
Всего ДТП по РТ	5572	694	6961	5341	668	6804	-4,1%	-3,7%	-2,3%
Тяжесть ДТП	9,1			8,9					
без г.Казани	3537	567	4585	3564	576	4771	+0,8	+1,6	+4,1
Тяжесть ДТП	11,0			10,8					
в т.ч. в г.Казани	2035	127	2376	1777	92	2033	-12,7%	-27,6%	-14,4%
Тяжесть ДТП	5,1			4,3					

	1 кв. 2010 г.			1 кв. 2011 г.			+ - % к АППГ		
	ДТП	пог.	ран.	ДТП	пог.	ран.	ДТП	пог.	ран.
Всего ДТП по РТ	942	108	1202	869	89	1152	-7,7%	-17,6%	-4,2%
Тяжесть ДТП	8,2			7,2					
без г. Казани	581	97	791	585	81	830	+0,7	-16,5	+4,9
Тяжесть ДТП	10,9			8,9					
в т.ч. в г.Казани	361	11	411	284	8	322	-21,3%	-27,3%	-21,7%
Тяжесть ДТП	2,6			2,4					

**Литература**

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ (ред. от 21.04.2011, с изм. от 25.04.2011) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, №1 (ч. 1), ст. 1.

2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 (ред. от 10.05.2010) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ, 22.11.1993, №47, ст. 4531

3. Радушнов В.Ю. Правовой комментарий задержания транспортного средства: основания применения и условия прекращения обеспечительной меры / Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: Сборник докладов девятой международной научно-практической конференции "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах" / СПб гос. архит.-строит. ун-т. СПб, 2010. – 575 с. – С. 308-312.

4. <http://gibdd.tatar.ru/>

УДК 378

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ДОРОГАХ**

**CONCEPTUAL BASES  
OF SAFEGUARDING OF SECURITY  
ON THE ROADS**

*Ахмадиева Р.Ш., к.п. н., доцент, директор  
ГУ «НЦБЖД», Минниханов Р.Н., д.т.н.,  
профессор, главный государственный  
инспектор безопасности дорожного  
движения по РТ*

*Ahmadiyeva R., Ph.D., Associate Professor,  
Director of the state institution "Scientific centre  
of children safety"; Minnihanov R., Dr.Sci.Tech.,  
Professor, Chief State Inspector of road safety  
on RT;*

**Аннотация**

Статья раскрывает концептуальные основы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах, поднимает проблему формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у будущих специалистов. Формирование компетенции осуществляется на основе модульно-компетентностного подхода и включает: совокупность принципов; модель региональной системы обучения безопасному поведению на дорогах; драйв-тренажерную технологию и педагогические условия ее реализации; мониторинг формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах; критерии и этапы сформированности у будущих специалистов данной компетенции.

**Abstract**

The article deals with conceptual bases of safeguarding of security on the roads and touch upon the problem of the formation of the safeguarding of security competence on the roads of future specialists. Formation of competence is based on modular competence-based approach and includes: a set of principles, a model of a regional system of training of road safety drive-simulator technology and pedagogical conditions for its implementation, monitoring the formation of competence of life safety on the roads, criteria and stages of formation of the students of this competence .

**Ключевые слова:** компетенция безопасности жизнедеятельности на дорогах, модель региональной системы обучения, драйв-тренажерная технология, принципы, модульно-компетентностный подход, информационно-событийная среда, структурно-сетевая модель, будущий специалист.

**Key words:** the competence of life safety on the roads, the model of a regional system of education, drive-simulator technology, principles, modul competence approach, information and event-trigger environment, structure-networked model, future specialist.

Основная концептуальная идея формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста состоит в том, что безопасность дорожного движения – одна из составляющих обеспечения охраны жизни, здоровья человека и его имущества. Официальные статистические данные свидетельствуют о том, что несоизмеримо большое количество людей гибнет и получает травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых становятся в равной степени все категории участников

дорожного движения: пешеходы, водители, пассажиры.

В ноябре 2009 г. в г. Москве по инициативе ООН проведена «Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: время действовать!» Главным итоговым документом конференции стало подписание Московской декларации, в которой Генеральной ассамблее ООН было предложено период с 2010 по 2020 гг. объявить «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения».

Это обусловило необходимость формирования у граждан знаний, умений, навыков и опыта безопасного поведения на дорогах, востребовало формирование у выпускников по специальности «Безопасность жизнедеятельности», получивших квалификацию учителя безопасности жизнедеятельности, компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах.

В публикациях А. Маслоу безопасность рассматривается как приоритетная жизненно важная потребность человека. А. Маслоу ввел в научный оборот понятие «потребность в безопасности». В известной классификации другого социального психолога Х. Меррея эта потребность обозначена через антитезу безопасности, как потребность избегания опасности. Таким образом, безопасность – это состояние защищенности жизненно важных интересов личности.

Безопасность жизнедеятельности представляет собой динамичное образование, своевременно и адекватно реагирующее на меняющиеся опасности и угрозы в процессе деятельности человека, обуславливающее формирование основных понятий об опасных и чрезвычайных ситуациях в повседневной жизни, сознательного и ответственного отношения к личной безопасности и безопасности окружающих, а также приобретение способности сохранять жизнь и здоровье в неблагоприятных условиях, адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей.

Один из структурообразующих компонентов безопасности жизнедеятельности – безопасность дорожного движения.

Подготовка педагогических кадров для работы в сфере обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах со всеми возрастными группами населения направлена на формирование компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах на основе модульно-компетентного подхода.

Безопасность жизнедеятельности на дорогах как компетенция будущего специалиста 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 дорогах.

Как компетенция будущего специалиста безопасность жизнедеятельности на дорогах включает когнитивные, диспозиционные, асептивные интегральные характеристики личности.

Нами определены следующие **принципы** формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста:

- партисипативности, предусматривающий вариативные формы социального партнерства образовательных учреждений с ГИБДД в процессе формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста и регулирующий обновление содержания формирования данной компетенции с учетом изменений правил безопасного поведения на дорогах;

- непрерывности, обуславливающий системную целостность специальных акций («Зеленый огонек», «Школа дорожных наук», «Школьный автобус», «Автосессия», «Автоледи» и др.) и образовательных программ по основам безопасности жизнедеятельности на дороге в вертикальной и горизонтальной структуре образовательного процесса; формирование у обучаемых готовности обучаться всю жизнь («long life education»);

- кластерности, направленный на интеграцию целевого, мотивационного,

содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов педагогического процесса формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста;

- продуктивности, обеспечивающий формирование у будущего специалиста готовности к безопасному поведению на дороге посредством участия в разработке и реализации научно-образовательных и научно-производственных проектов по безопасности жизнедеятельности на дорогах (слеты юных инспекторов движения; создание и внедрение системы видеофиксации нарушений правил дорожного движения; развитие транспортной инфраструктуры; помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий; создание информационно-образовательных сайтов по безопасности дорожного движения; деятельность клубов и др.);

- персонификации, обуславливающий интегрированное и целенаправленное воздействие на развитие свойств субъектности; формирование устойчивого, осознанного и позитивного отношения к безопасности дорожного движения; определение у будущего специалиста траектории развития компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах;

- превентивности, заключающийся в предупреждении опасного поведения участников дорожного движения; разработке профилактических программ и организации информационно-пропагандистской работы с целью обеспечения безопасной жизнедеятельности на дороге.

Совокупность данных принципов обеспечивает системную целостность содержания, форм, методов, условий процесса формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста.

На основе данных принципов построена **модель региональной системы обуче-**

**ния безопасности жизнедеятельности на дорогах.**

Модель включает разные блоки деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (взаимодействие между всеми заинтересованными министерствами и ведомствами; создание условий для безопасности дорожного движения; организация агитационно-пропагандистской работы; организация непрерывной системы образования по основам безопасности жизнедеятельности на дорогах с учетом изменяющихся условий дорожного движения; совершенствование материально-технической базы), охватывает все социально-возрастные группы населения и направлена на формирование в регионе единого информационно-технологического пространства по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Успешность функционирования данной системы невозможна без педагогических кадров, компетентных в вопросах безопасного поведения на дорогах.

Неблагоприятное положение с обучением юных участников дорожного движения сложилось в дошкольных образовательных учреждениях, школах и лицеях в начале 90-х годов и, к сожалению, практически без изменений сохраняется до сих пор.

Чтобы не оставаться заложниками ситуации и не упускать бесценное время работы с детьми, в Республике Татарстан по инициативе Управления Госавтоинспекции совместно с Министерством образования и науки в 90-х годах был разработан и внедрен региональный стандарт обучения детей и подростков правилам и навыкам безопасности дорожного движения, на основании которого были разработаны примерные программы [1].

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



Начальная ступень – это работа с дошкольной аудиторией и учащимися 1–2-х классов по привитию навыков уверенной ориентации в микрорайоне проживания и основных навыков безопасного движения [3].

Вторая ступень – ЮИД – изучение правил дорожного движения, навыков ориентации и безопасного поведения в реальных условиях. Освоение навыков уверенного управления безмоторными транспортными средствами.

Третья ступень – картинг – возрастная группа 10–15 лет; изучение правил дорожного движения, автомототехники, освоение базовых навыков вождения.

Финальная четвертая ступень – детско-юношеская автошкола – выпускные классы школ и лицеев – углубленное изучение ПДД, освоение практического вождения автомобиля, подготовка и сдача квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами.

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

Однако проблема безопасности на дорогах, обучения правилам дорожного движения должна охватывать все население, а не только молодежь до 17 лет. Система образования должна строиться на основе принципов организационной целостности, соподчиненности, преемственности и взаимосвязи, включать в себя учреждения образования и научно-методические подразделения, должна охватывать все социально-возрастные группы населения. Именно образовательная деятельность должна занять особое место в практике формирования компетенции безопасности жизнедеятельности у участников дорожного движения. Образовательная деятельность должна включать соответствующие составляющие: научно-методическую, кадровую и материально-техническую.

В результате проведенных исследований выяснилось, что более целесообразно перейти на реализацию интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения, которая включает семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах, охватывающих все возрастные группы населения.

С учетом всего вышесказанного была разработана концепция, которая устанавливает 7 последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения в транспортной среде.

*Первая ступень* – дошкольники (до 7 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – дошкольное образование, дополнительное образование детей, семейное образование, инклюзивное образование, компоненты внешнего воздействия.

*Вторая ступень* – младшие школьники (1–4 классы, 7–11 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – начальное школьное образование; дополнительное образование детей; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Третья ступень* – средний школьный возраст (5–9 классы, 11–14 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное школьное образование; дополнительное образование детей и подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия, самообразование.

*Четвертая ступень* – старший школьный возраст (10–11 классы, 15–17 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное (полное) школьное образование; профессиональное образование; дополнительное образование подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Пятая ступень* – 17–25 лет. Структурообразующие компоненты механизма

подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование молодежи; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Шестая ступень – 25-60 лет.*

Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; послевузовское профессиональное образование; дополнительное образование взрослых;

семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Седьмая ступень – от 60 лет и старше.* Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование «третьего возраста»; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Основной упор при подготовке компетентного участника дорожного движения

Ступени подготовки	Возраст (лет)	Структурообразующие компоненты образования							Дополнительные компоненты образования							Компоненты воздействия				
		Дошк. обр.	Общее обр.			Проф. обр.			Послевуз. проф. обр.	Доп. проф. обр.			Доп. обр.		Семейное обр.		Инклюзивн. обр.	Обр. «третьего возр.»		
			Нач.	Средн.	Средн. (полн.)	НПО	СПО	ВПО		ПК	Стажир.	ППК	дети	взр.						
I	До 7	+														+				+
II	7-11		+												+		+	+	+	+
III	11-14			+											+		+	+	+	+
IV	15-17				+		+	+							+		+	+	+	+
V	18-25						+	+	+		+	+	+		+		+	+	+	+
VI	25-60						+	+	+	+	+	+	+		+		+	+	+	+
VII	Старше 60							+	+	+	+	+	+		+		+	+	+	+

*Рис. 1. Структурно-сетевая модель формирования компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах у участников дорожного движения (специалиста)*

делается на дополнительном образовании, так как оно затрагивает все возрастные категории участников дорожного движения и является наиболее эффективной ячейкой, позволяющей осуществлять обучение основам безопасности жизнедеятельности на дорогах. При этом в концепции учтена такая категория участников дорожного движения, как люди с отклонениями в развитии, которые тоже требуют подготовки с учетом их специфики. Для подготовки участников дорожного движения, не включенных в систему образования, поддержания и развития компетенций используются также дополнительные компоненты, заключающие в себе в основном информационно-пропагандистскую деятельность, а также семейное образование.

Интегративный механизм подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет четко определить границы предметной области, задачи каждого уровня образования; согласовать образовательные программы и обеспечить их преемственность (рис. 1).

Модель предполагает сотрудничество Управления ГИБДД МВД по РТ и Министерства образования и науки Республики Татарстан по обеспечению безопасности жизнедеятельности на дорогах, в центре внимания которых находится формирование знаний, умений и навыков у будущих специалистов.

Методологической основой формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста является **модульно-компетентностный подход**, который рассматривается нами как современный коррелят системного, интегративного, дифференцированного, акмеологического, контекстного подходов, специфицированных подготовкой будущего специалиста.

Модульно-компетентностный подход обуславливает разработку компетентностных моделей выпускников профессиональ-

ной школы, которые должны обладать совокупностью знаний и компетенций, обеспечивающих не только выполнение конкретной трудовой функции в современной информационно-технологичной среде, но и способностью развивать ее применительно к конкретному проекту, быстро адаптироваться к ее внешним изменениям, обнаруживать и ставить проблемы, решать нестандартные задачи.

Модульно-компетентностный подход позволяет оптимально сочетать теоретическую и практическую составляющие профессиональной подготовки.

В пределах отдельного модуля осуществляется комплексное освоение знаний, отношений, умений, и опыта в рамках формирования конкретной компетенции.

Установлено, что проектирование и реализация модели формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах наиболее актуальны на базе интеграционных процессов учебно-образовательной вузовской системы, академической и отраслевой науки, ГИБДД, заинтересованных министерств и ведомств с обеспечением высокой согласованности и прозрачности действий каждого участника проекта.

Для формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах нами предложена **драйв-тренажерная технология**, основанная на взаимосвязи всех компонентов учебно-образовательного процесса: мотивационного, целевого, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного. Данная технология направлена не только на определение и обоснование содержания подготовки по безопасности жизнедеятельности на дорогах и как системы, и на уровне отдельных учебных дисциплин, но и на его единство с процессуальными (формы, методы) компонентами. Вследствие этого, содержательная и процессуальная части технологии диалектично взаимосвязаны и адекватно

отражают друг друга.

Драйв-тренажерная технология формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах имеет целеориентированный характер и предусматривает усвоение будущими специалистами знаний о факторах, сущности и структуре безопасности дорожного движения с учетом изменяющихся условий дорожного движения; а также приобретение умений, навыков, опыта по решению задач, связанных с проявлением данной компетенции в области безопасного поведения на дорогах, посредством гностических, дистанционных, проектно-кейсовых, автоприкладных, мотивационных, диагностических методов и способов самостоятельного приобретения знаний.

Особенность драйв-тренажерной технологии формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах состоит в том, что она представляет собой целеустремленную систему, способную к самоорганизации и самоуправлению учебной деятельностью будущих специалистов. Драйв-тренажерная технология позволяет не только сформировать у будущих специалистов целостное представление о безопасности жизнедеятельности на дорогах и осознать приоритетность соблюдения правил дорожного движения, но и усвоить умения и навыки обеспечения безопасного поведения на дороге, приобрести опыт упреждающих действий по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге, с учетом своих возможностей.

Реализация драйв-тренажерной технологии предполагает модульно-компетентностное построение учебного курса «Безопасность на дороге и в общественном транспорте».

Цель курса «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» состоит

в формировании у будущих специалистов 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.

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.

В целях отслеживания результатов преподавания вышеназванного курса разработана система мониторинга сформированности у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах, которая представляет собой непрерывную научно обоснованную диагностико-прогностическую оценку усвоения знаний, умений, навыков и опыта в области безопасности дорожного движения для принятия стратегических решений управления процессом профессиональной подготовки в сфере «Безопасность жизнедеятельности». Особенность данного мониторинга заключается в том, что он практикоориентирован и позволяет выявить динамику профессиональной подготовленности будущего специалиста к решению задач, связанных с проявлением компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах. Мониторинг сформированности у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах основан на принципах системности, функциональности, прозрачности, компаративизма и выполняет диагностическую, коррекционную, прогностическую функции.

Также отметим, что в совокупность педагогических условий реализации драйв-тренажерной технологии входят: разработка и внедрение

инновационного научно-методического обеспечения; построение системы профессиональной подготовки на интегративной основе; организация в вузе информационно-событийной среды; создание интерактивной социальной инфраструктуры с учетом педагогических требований.

Инновационное научно-методическое обеспечение представляет собой систему специально организованного взаимодействия субъектов педагогического процесса, определяющую задачи, этапы, формы, методы и критерии подготовки будущих специалистов к решению задач, связанных с проявлением данной компетенции в области безопасности дорожного движения. Построение системы профессиональной подготовки на интегративной основе обуславливает формирование у будущих специалистов целостного представления о безопасности жизнедеятельности на дороге, осознание приоритетности соблюдения правил дорожного движения, устойчивую направленность личности на безопасное поведение на дороге, формирование готовности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз [3,4].

Информационно-событийная среда определяется как многомерное и полифункциональное окружение субъектов педагогического процесса, влияющее на формирование у будущих специалистов мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности; ответственного, уважительного отношения к собственной безопасности и безопасности других людей; психологической устойчивости в условиях опасности или угрозы, возникающих на дороге, а также приобретение умений, навыков и опыта обеспечения безопасной жизнедеятельности на дорогах. Информационная составляющая среды формирует предметную область знания по безопасности жизнедеятельности на дорогах. Событийная

составляющая обуславливает организацию динамической сети взаимосвязанных событий, оказывающих регулирующее воздействие на понимание необходимости предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; способность адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей.

Создание интерактивной социальной инфраструктуры с учетом педагогических требований предполагает организацию системы продуктивного взаимодействия институтов социально-педагогической деятельности вуза с ГИБДД, общественными организациями, министерствами и ведомствами, заинтересованными в формировании у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах, с целью интеграции учебной, профессиональной, проектной и внеучебной деятельности будущих специалистов. Интерактивный (от англ. Interaction – взаимодействие) характер социальной инфраструктуры обусловлен применением в процессе формирования безопасного поведения на дороге таких форм, как вариативные тест-драйвы, занятия-практикумы на тренажерах, участие в деятельности автошкол и карт-клубов, мониторинг общественного мнения по безопасности дорожного движения, конкурсы и акции.

Совокупность вышеприведенных педагогических условий позволяет поэтапно формировать компетенцию безопасности жизнедеятельности на дорогах. Этапы формирования компетенции выделены на основании таких критериев, как когнитивность, аксиологичность, конативность.

Характеристика этапов следующая.

*Нигилистский этап* – игнорируется как соблюдение правил дорожного движения, так и усвоение теоретических знаний о факторах, сущности и структуре безопасности



дорожного движения; безразличие к собственной безопасности и безопасности других людей; не осознана необходимость предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам человека; не сформированы психологические знания, обеспечивающие готовность личности к безопасному поведению на дороге; отсутствует готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей; не сформированы умения и навыки как выявления и предотвращения опасностей и угроз, так и обеспечения личной безопасности на дороге.

*Знаниевый этап* – сформировано целостное представление о факторах, сущности и структуре безопасности дорожного движения; имеет место ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; приобретены способности и опыт как выявления и предотвращения опасностей и угроз, так и обеспечения личной безопасности на дороге. Однако не осознаны приоритетность соблюдения правил дорожного движения и необходимость предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред жизненно важным интересам человека; не сформированы в необходимом объеме психологические знания, обеспечивающие готовность личности к безопасному поведению на дороге; отсутствует готовность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей.

*Деятельностный (конативный) этап* – сформированы целостное представление о факторах, сущности и структуре безопасности дорожного движения и психологические знания в объеме, обеспечивающем готов-

ность личности к безопасному поведению на дороге; осознана приоритетность соблюдения правил дорожного движения и необходимость предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; имеет место ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей; приобретены способности и опыт как выявления и предотвращения опасностей и угроз, так и обеспечения личной безопасности на дороге.

Таким образом, включение в профессиональную подготовку будущего специалиста по направлению «Безопасность жизнедеятельности» основ безопасности жизнедеятельности личности на дорогах обусловлено как ростом дорожно-транспортных происшествий, так и ролью в них человеческого фактора, удельный вес которого среди причин дорожно-транспортных происшествий достигает более 90%.

Сущность безопасности жизнедеятельности личности на дорогах состоит в защищенности от опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека.

Структура безопасности жизнедеятельности личности на дорогах включает целостное представление о безопасности жизнедеятельности 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 безопасной жизнедеятельности на дорогах с учетом своих возможностей.

Содержание безопасности жизнедеятельности личности на дорогах направлено на усвоение и развитие компетенции будущих специалистов в данной области, отражающей когнитивные, диспозиционные и асептивные характеристики

личности и обуславливающей не только формирование готовности к безопасному поведению на дороге, но и влияющей на их гражданскую, нравственную направленность, социальное самоопределение и самосовершенствование, образ жизни.

Выпускник профессиональной школы педагогического профиля должен уметь ориентироваться в самой разнообразной транспортной обстановке, уметь защитить себя и своих близких от неблагоприятных воздействий. Поэтому важно сформиро-

вать у будущего специалиста потребность в обеспечении безопасности, как своей, так и своих будущих учеников.

Выделение проблемы формирования компетентности безопасности жизнедеятельности на дорогах из общего тематического поля исследований, посвященных формированию профессиональных компетентностей, позволит повысить уровень профессиональной подготовки будущих педагогов.

### Литература

1. Ахмадиева Р.Ш., Воронина Е.Е. Обучение младших школьников правилам безопасного поведения на дорогах / Р.Ш. Ахмадиева, Е.Е. Воронина [и др.] / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 315 с.
2. Ахмадиева Р.Ш., Воронина Е.Е. Безопасность жизнедеятельности: наука, практика, образование: Сборник материалов круглого стола / Р.Ш. Ахмадиева, Р.Н. Минниханов [и др.]. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 32 с.
3. Ахмадиева Р.Ш. Развитие инновационных процессов в современной педагогике [Текст] / Р.Ш. Ахмадиева // Известия Южного федерального университета. Педагогические науки. – 2010. – № 12. – 15 с.
4. Ахмадиева Р.Ш. Принципы и закономерности процесса обучения и воспитания участников дорожного движения [Текст] / Р.Ш. Ахмадиева // Известия Южного федерального университета. Педагогические науки. – 2010. – № 10 – 12 с.
5. Ахмадиева Р.Ш., Воронина Е.Е., Минниханов Р.Н. Обучение детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения на дорогах: Учеб. пособие / Р.Ш. Ахмадиева, Е.Е. Воронина, Р.Н. Минниханов [и др.]. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2008. – 324 с.

УДК 656.13

**ОПЫТ ФРГ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ПО МАТЕРИАЛАМ СЕМИНАРА-СТАЖИРОВКИ В ПОЛИЦИИ ЗЕМЛИ СЕВЕРНЫЙ РЕЙН-ВЕСТФАЛИЯ, 17-21 МАЯ 2010 Г.)**

*Ахмадиева Р.Ш., к.п.н., доцент, директор ГУ «НЦБЖД»; Минниханов Р.Н., д.т.н., профессор, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по РТ; Шигин Л.Б., к.т.н., ст. инженер-программист ОИО УГИБДД МВД по РТ*

**EXPERIENCE OF GERMANY ON ROAD SAFEGUARDING (BASED ON A SEMINAR-TRAINING IN THE POLICE FORCE OF THE EARTH NORTH RHINE-WESTPHALIA, 17-21 MAY 2010)**

*Ahmadiyeva R., Ph.D., Associate Professor, Director of the state institution "Scientific centre of children safety"; Minnikhanov R., Ph.D., Professor, Chief State Inspector of road safety on RT; Shigin L., Ph.D. the senior programming engineer of the information support department of the TPD MIA on RT*

### Аннотация

В данной статье описывается методика работы полиции ФРГ по обеспечению безопасности дорожного движения. Используются материалы семинара-стажировки в полиции земли Северный Рейн-Вестфалия в 2010 г.

**Abstract**

This article describes how police work in Germany to ensure road safety. There are materials of the seminar-training in the Police of North Rhine-Westphalia in 2010.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, ФРГ, пропаганда БДД, формула 3x3.

**Key words:** traffic safety, Germany, propaganda of traffic safety, 3x3 Formula.

*В Германии лозунг:  
полиция – твой друг и помощник.*

Северный Рейн-Вестфалия (нем. Nordrhein-Westfalen) – земля Федеративной Республики Германия, столицей ее является Дюссельдорф. Площадь этой земли, расположенной на западе страны, на границе с Бельгией и Нидерландами, составляет 34075 кв.км, население – 17,9 млн человек, количество транспортных средств – 11,6 млн автомобилей, протяженность дорожной сети – 139180 км, внутренний валовой продукт (ВВП) – 21,67 % общего ВВП Германии.

Обеспечением безопасности дорожного движения и техники земли Северный Рейн-Вестфалия занимается специальный отдел полиции, состоящий из четырех подразделений.

Первое подразделение занимается контролем дорожного движения и протоколированием ДТП. Второе оказывает консультационные услуги по безопасности дорожного движения, ведет пропаганду БДД. Третье – подразделение технических средств, компьютерной техники и цифровой связи. Четвертое осуществляет первоначальную подготовку полицейских, которые только приходят на службу в полицию.

В то же время в функции дорожной полиции Германии не входят те функции, которые осуществляет ГИБДД МВД России, а именно:

- регистрация ТС;
- выдача водительских удостоверений;
- работа по контролю за состоянием дорог, разметки, дорожных знаков и т.д.

Основной полицейский контроль за безопасностью дорожного движения концентрируется на борьбе с главными

причинами, которые приводят к ДТП. Это скорость движения, которая ведет к тяжелым последствиям, влияние алкоголя и наркотиков на дорожное движение и применение ремней безопасности, которое хоть и не является причиной аварийности, но уменьшает количество пострадавших при авариях и их тяжесть.

Чем выше скорость дорожного движения, тем больше вероятность тяжелых последствий. Что же касается выезда на встречное движение, то на автомагистралях с самой большой скоростью движения – автобанах – это невозможно, а на остальных дорогах скорость движения ниже и считается, что главный враг – это все-таки скорость.

Поскольку целью является уменьшение количества пострадавших при ДТП, то контроль использования ремня безопасности играет важную роль в проводимых мероприятиях. В 1984 году была введена обязанность пристегиваться ремнем безопасности при движении. И, согласно статистическим данным, начиная с 1984 года, количество тяжелых последствий при авариях уменьшается. Штраф за непристегнутый ремень составляет 35 евро, что равно штрафу за превышение скорости до 20 км/ч. Не менее важным является и вопрос использования детских удерживающих сидений.

Для контроля за скоростным режимом применяются приборы измерения скорости, работающие как в ручном, так и в автоматическом режимах.

В Германии при автоматической фиксации превышения скоростного режима очень важна фотография не только автомобиля

спереди, но и лица водителя, так как ответственность несет именно он, а не просто владелец транспортного средства. Поэтому личные данные водителя устанавливаются в ходе расследования, и для этого нужна его фотография. Другие страны Европы имеют различия в законодательстве. Так, например, в Голландии за правонарушение отвечает владелец ТС, так же, как и в России.

Практика работы дорожной полиции Германии такова, что техническое доказательство в полиции нужно тогда, когда человеческого восприятия недостаточно, например, при измерении скорости дорожного движения. Если же нарушитель проехал на запрещающий сигнал светофора, то достаточно, если полицейский даст показания, что водитель проехал после того, как загорелся красный сигнал светофора. В этом случае инспектор, установивший данный факт, является свидетелем. Среди населения существует мнение, что обгон и проезд на красный сигнал, кроме показаний полицейского, нужно дополнительно фиксировать техническими средствами. Однако позиция полиции состоит в том, что если можно человеческим взглядом дать оценку правонарушению, то технического подтверждения не требуется. Но при этом основная причина состоит в доверии к полицейским. По итогам общественных опросов, полиция пользуется большим доверием у населения и ее престиж очень высок.

Вопрос управления ТС под воздействием алкоголя и наркотиков является сложным не только в Германии, но и во всем мире. Считается, что в Германии ежедневно 100 тысяч участников дорожного движения находятся под воздействием алкогольных и наркотических средств. По данным статистики, в Германии проживает 1,7 млн алкоголиков, приблизительно столько же зависимых от различных медикаментов и 1,3 млн наркоманов. За год в земле Северной Рейн-Вестфалии было проведено

20 тысяч мероприятий по тестированию алкоголя (анализ крови или экспресс-тест), 6 тысяч тестов – на наркотики и медикаменты (подтвердившиеся).

Еще одним важным аспектом является протоколирование ДТП. Авария – это место происшествия. В течение последних лет проводится работа по улучшению качества протоколирования. Так, например, для протоколирования мест тяжелых ДТП в полицейском управлении г. Бухман была создана специальная группа из 12 человек, что привело к улучшению качества протоколирования.

Временные нормативы прибытия на тяжкие ДТП составляют для полицейских 10 минут, медиков – менее 8 минут. Дежурный врач приезжает с целью стабилизировать состояние пострадавшего. Следующим шагом является доставление пострадавших в медучреждения. Часто оно осуществляется вертолетом.

Анализом аварийности, возможными причинами аварии, поведением водителя, влиянием окружения и дорожной обстановки на ДТП занимается специальный отдел (подразделение). На основе проведенного анализа определяются участки повышенной аварийности, применяются меры, направленные на изменение дорожной обстановки. С ведомствами по проектированию, строительству и эксплуатации дорог сотрудничают представители полиции. Участие полиции в различных комиссиях имеет не рекомендательный, а обязательный характер. Сотрудничество идет на всех уровнях. Это прописано в функциях полиции.

Ежегодно проходит конференция дорожной полиции, для которой готовится годовой отчет. Одной из глав этого отчета являются очаги аварийности. В среднем на территории земли имеется 8-10 таких очагов. Очагом аварийности считается, если один человек погиб, или трое пострадали, или пять легко пострадали. Вся информация по отчетной конференции пу-

бликуется в СМИ.

На основе выявленных очагов аварийности проводится проверка дорожной обстановки.

Перед полицией стоит задача – в два раза уменьшить количество погибших. Основной работы по безопасности дорожного движения является Программа по безопасности дорожного движения, которая была разработана и вступила в силу с 2005 года и действует по 2010 год, настоящее время разрабатывается программа, которая будет действовать с 2011 года.

Программа по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на формуле «3 на 3»:

**3 сферы деятельности:**

- 1) подготовительная работа с населением;
- 2) работа с нарушителями;
- 3) работа с общественностью.

**3 причины, из-за которых погибают люди:**

- 1) скорость;
- 2) алкоголь и наркотики;
- 3) ремень безопасности.

**3 метода работы:**

- 1) наказание;
- 2) информирование;
- 3) убеждение.

При этом первая и третья сферы деятельности очень близки.

Полиция работает по следующей модели: нарушителя ПДД остановить, провести с ним разъяснительную беседу, наказать, одновременно дать ему необходимую информацию, необходимый уровень знаний, постараться его убедить в том, чтобы он больше не нарушал правила дорожного движения. Евросоюз также борется с этими тремя причинами.

Консультации по безопасности дорожного движения, работа по пропаганде БДД проводится для всех участников дорожного движения. При этом определены различные целевые группы, начиная от детских садов, заканчивая пожилыми людьми, у которых совершенно различные вос-

приятия окружающей среды, жизненный опыт, время и тип реакции на опасность и т.д. Специально для них разработаны консультационные советы и различные рекомендации. Для лучшего контакта с аудиторией, для лучшей усвояемости консультации проводятся не в виде обучения, а в форме объяснения опасности: посещение целевых групп, оказание консультаций, услуг, советов, рекомендаций, как себя вести в дорожном движении. На коммунальном уровне имеются различные партнеры, вместе с которыми полиция работает над этой тематикой, начиная от городов, школ. Полиция пытается охватить большее количество населения, объять широкие сферы, различные целевые группы, поэтому она работает на различных уровнях.

Для работы по БДД ведется специальная подготовка специалистов именно по безопасности дорожного движения. Данные специалисты работают с пожилыми людьми, с дошкольниками, и их общее количество по всей земле Северной Рейн-Вестфалии составляет 360 человек (один на 50 тысяч населения). Несколько лет назад к работе подключили также 1400 (один на 10 тысяч населения) Специалисты по безопасности дорожного движения проходят повышение квалификации или переквалификацию сроком четыре недели.

За эти четыре недели им преподаются принципы общения с населением, т.е. навыки ведения беседы, модерации, навыки зачитывания докладов и т.д. Вся методика преподавания строится по блочному принципу.

Первый блок – психология и философия обучения.

Второй блок занимается коммуникативными техниками. В этом блоке приглашается специалист по постановке речи и голоса. Он обучает правильному дыханию, владению голосом и техникой речи.

Следующий блок – модерация, здесь учат вести мероприятия, какие необходимо



привлечь технические и аудиовизуальные средства и т.д.

Специальный семинар – это работа с прессой.

С 2008 года после проведения семинара дается оценка не только знаниям, но и умению общению с людьми. В этой же оценке также отражаются и личностные качества.

Такой же семинар проводится для участковых, но длительностью две недели. Они получают основные навыки общения с населением, потому что их работа состоит не только из консультационных услуг населению по безопасности дорожного движения, но также и во многих других аспектах.

Это основной курс, на котором основываются все остальные семинары. После этого полицейские могут посещать семинары, где дается информация о целевых группах, в которых они будут работать.

Дополнительные семинары длятся от одной до двух недель, при этом они рассчитаны на пять возрастных групп и отдельную группу по работе с инвалидами.

Пропаганда БДД начинается с детского сада. В детские сады идут и участковые, и специалисты по БДД (Рис. 1).

После того, как в детском садике дети получили основы безопасности жизнедеятельности, в том числе и на дорогах, они приходят в школу, и работа по безопасности движения в школах ведется по каждой возрастной группе.

После окончания школы начинается возрастная группа 17-24 года, т.е. те кто получает профессиональное образование в училищах или идет получать высшее образование. Это является самой большой и проблемной возрастной группой. В этом возрасте начинают пересаживаться с велосипедов на моторизированный транспорт.

Одним из широко применяемых методов работы является кукольный театр. Преимущество кукол в том, что они могут практически отражать действия человека как в зеркале, и в то же время отсутству-



Рис. 1. Работа по пропаганде БДД в дошкольном образовательном учреждении

ет психологическое давление, агрессия на него лично.

Кому же пришла идея применять кукол в полиции?

Психологи уже несколько лет назад пришли к применению кукол в детской терапии. И когда были созданы первые консультационные подразделения (они назывались «дорожное воспитание»), тогда же появились и куклы. Первоначально спектакли ставились для детей школьного возраста. Это были куклы, которые надевались на руки: кукла-полицейский и кукла-шут, кукла-ведьма и кукла-нарушитель. Основной упор в этом возрасте сделан на разъяснение.



Рис. 2. Кукольный спектакль

Для 17–24-летних спектакль уже другого уровня. Приведем пример.

Кукла сидит на водительском месте, развалилась, хвалится и делает все абсолютно неправильно, что можно сделать на водительском месте (Рис. 2). И во время

того, как полиция начинает показывать этот кукольный спектакль, девочки, которые присутствуют в этой группе молодежи, начинают толкать своих парней и говорить: слушай, а почему ты тоже так едешь? Девочки становятся ангелами-хранителями. Мальчикам, молодым парням очень нравится превышать скорость, нарушать все допустимые правила и т.д. Но если его подруга, которая сидит рядом на пассажирском сидении, говорит: «Слушай, будешь так ездить, я выйду из этой машины», то он в следующий раз, наверное, подумает и уберет ногу с педали газа.

Так же были разработаны и спектакли для пожилых людей, но для этой категории населения спектакли больше разбавлены черным юмором.

К сожалению, почти во всех авариях с пожилыми людьми они сами являлись причиной. С большинством пожилых людей аварии случаются в том случае, если они хотят перейти дорогу. Проблема состоит в том, что большинство пересекает проезжую часть не останавливаясь, они идут прямо, глядя на выбранную цель. Но если в среднем возрасте угол зрения составляет 180 градусов, то в возрасте свыше 70 лет угол зрения сокращается на 35–40 градусов. И если раньше они видели приближающиеся машины угловым зрением, то теперь угол сильно уменьшается, а привычная моторика движения остается прежней.

Еще одной важной темой занятий, особенно с детьми и, как ни странно, с водителями, является тема «Мертвый угол» («Мертвое пространство»).

В школах объясняют детям, что они могут видеть под мертвым углом, что это такое и как можно смастерить приспособление, чтобы вычислить «мертвый угол». Объясняют, что у них угол зрения не такой, как у взрослого человека, что им надо в два раза больше смотреть, чтобы получить информацию, которую взрослые люди получают при одном взгляде, что только к 10-12 годам мы получаем широкий круго-

зор и угол зрения, что с 55 лет уменьшается и кругозор, и угол зрения. Так же необходимо объяснить детям угол падения и угол отражения света, что на различных машинах различные зеркала и в зависимости от типа зеркала водитель получает различное изображение, что, например, широкоугольное зеркало показывает намного больше, но в то же время показывает предметы намного меньше, чем есть на самом деле, а маленькие предметы кажутся более удаленными и т.д.

Детям показывают разные ситуации, которые могут произойти, когда они находятся на велосипеде на проезжей части.

В работе с водителями в основном обращают внимание на зеркала бокового и заднего вида и те области, которые водитель грузовика не видит.

Большая профилактическая работа ведется с водителями-дальнобойщиками. Так, в марте 2010 г. была проведена уже 100-я встреча дальнобойщиков, на которой присутствовали около 3000 водителей и 47 приглашенных докладчиков.

Такие встречи водителей с полицейскими организуются с 2000 года. Они происходят на арендованных площадях, на крупных стоянках, на автомагистралях один раз в месяц (например, в первую среду месяца), в это время оборудуется помещение для встречи, устанавливаются информационные стенды и терминалы. К настоящему времени в Германии таких мест 35, в других ближайших странах – еще 5. На таких встречах обычно присутствует от 25 и до, как уже было сказано выше, 3000 водителей.

При этом в рамках ФРГ происходит координация таких встреч и обсуждаемых тем для того, чтобы водитель два раза не обсуждал ту же тему при постоянном передвижении по стране.

Расписание таких встреч размещается на сайте полиции, кроме того, водитель на встрече получает «паспорт встреч», где перечислены темы на всех стоянках.

Примерными темами являются: «Социальные предписания» (время в пути и время отдыха), «Закрепление груза», «Все о налогах, которые связаны с грузовыми машинами», «Контрольные приборы», «Поведение в пробке, на автобане», «Поиск места парковки для грузовой машины», «Ремни безопасности», «Мгновенный сон на автобане» и пр.

После участия в 40 таких встречах водители получают от полиции символические подарки – ручки, яркие жилетки и т.п., но, конечно, не индульгенцию на нарушение

ПДД.

В данном обзоре невозможно охватить все стороны работы по БДД в Германии. Так, например, ведется большая работа с велосипедистами и на автобанах (контроль движения на автобанах осуществляет особое подразделение дорожной полиции), что совершенно не характерно для России.

Надеюсь, что приведенная информация позволит по-новому взглянуть на проблемы безопасности дорожного движения у нас в стране, сравнить наши подходы с зарубежным опытом.

### Литература

1. LAFP-Magazin // [www.polizei.nrw.de/lapf](http://www.polizei.nrw.de/lapf)
2. Helmut Schrödel Der Tote Winkel (Gefahr erkennen – vermeiden – bewältigen) // Gesetzliche Unfallversicherung, Mai 2007

УДК 656.1

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

## THE MAIN DIRECTIONS OF IMPROVING THE QUALITY OF TRAINING FOR DRIVERS OF VEHICLES IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN

*Ахмадиева Р.Ш., к.п.н., доцент, директор  
ГУ «НЦБЖД»; Галимзянова Р.Ю., ст. науч.  
сотрудник ОБДД ГУ «НЦБЖД»; Галявиев И.Ф.,  
заместитель начальника КПО УГИБДД МВД РФ  
по Республике Татарстан*

*Ahmadieva R., Ph.D., Associate Professor,  
Director of the state institution "Scientific centre  
of children safety"; Galimzyanova R., senior  
scientific researcher, traffic safety department  
of state institution "Scientific centre of children  
safety"; Galyaviev I., deputy chief of control  
-preventive department at TPD MIA on RT*

### Аннотация

Совершенствование образовательной системы подготовки водителей необходимое условие снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Рассмотрены пять основных направлений повышения качества образовательной системы подготовки водителей транспортных средств, реализуемых в Республике Татарстан.

### Abstract

Improving the educational system of driver training necessary condition for reducing the number of road accidents. Examined five key areas to improve the quality of the educational system for drivers of vehicles sold in the Republic of Tatarstan.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, подготовка водителей, автошколы, качество обучения.

**Key words:** traffic safety, driver training, driving schools, the quality of education.

Одним из приоритетных направлений деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан (ГИБДД МВД по РТ) является задача повышения качества подготовки водителей транспортных средств. Несмотря на то, что деятельность ГИБДД МВД по РТ в основном направлена на контроль подготовки и сдачи кандидатами в водители квалификационных экзаменов на получение прав управления транспортными средствами, ГИБДД МВД по Республике Татарстан уделяет большое внимание развитию образовательной системы подготовки водителей.

Современные реалии диктуют необходимость развития образовательной системы подготовки водителей транспортных средств. Так, статистические данные представляют следующую картину:

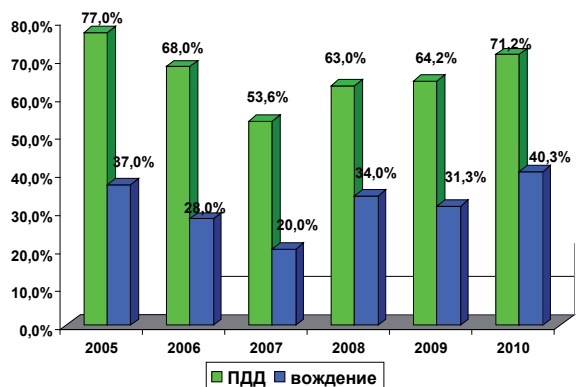


Рис. 1. Процент сдачи квалификационных экзаменов с первого раза

- в результате предпринятых мер по повышению качества обучения в автошколах республики увеличился процент успешной сдачи ПДД с первого раза до 71,2 % от общего числа экзаменуемых кандидатов в водители и наиболее сложного для соискателей практического экзамена – до 40,3 % (рис. 1);

- по данным ГИБДД МВД по РТ, в 2010 году по вине водителей со стажем до 3 лет произошло 14,8% от общего количества ДТП (рис. 2), в которых пострадали

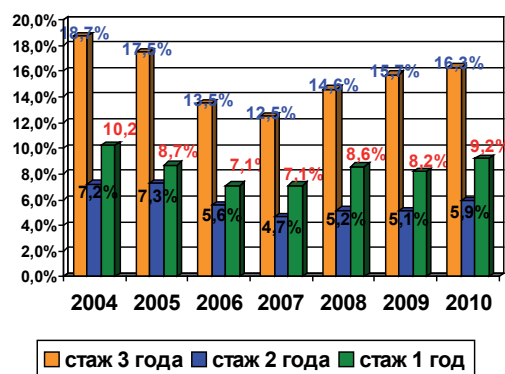


Рис. 2. ДТП по вине водителей со стажем до 3 лет

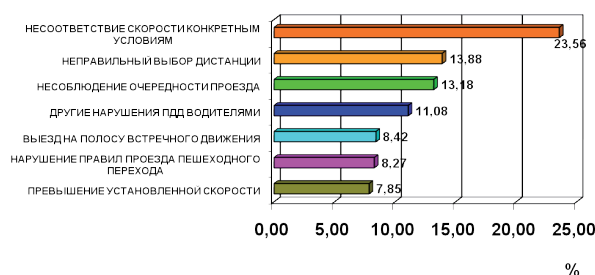


Рис. 3. Нарушения, совершаемые водителями со стажем управления до 3 лет

люди (по России данный показатель составил 16 %);

- наибольшее количество ДТП происходит по причине следующих нарушений (рис 3.): несоответствие скорости конкретным условиям; неправильный выбор дистанции; несоблюдение очередности проезда, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда пешеходного перехода, превышение установленной скорости.

В настоящее время можно выделить пять основных направлений повышения качества подготовки водителей транспортных средств в Республике Татарстан.

Во-первых, изменить сложившуюся ситуацию, по мнению УГИБДД МВД по РТ, возможно путем подготовки кандидатов в водители к управлению транспортным средством с раннего возраста.

Непосредственно подготовкой будущих водителей к управлению транспортным средством занимаются в детско-юношеских автомобильных школах, которые созданы в рамках комплексной Региональной про-



граммы «Развитие системы обеспечения безопасности детей и подростков на дорогах Республики Татарстан» на период 2002-2010 гг., утвержденной постановлением Комиссии по БДД при Кабинете Министров Республики Татарстан №4 от 27.09.2001 г.

Сегодня ДЮАШ РТ имеет 28 филиалов в городах и районных центрах республики, 111 специализированных автоклассов, 33 учебных автомобиля, штат профессиональных преподавателей и водителей-инструкторов. Ежегодно ДЮАШ выпускает более 2-х тысяч юношей и девушек.

Эстафету подхватывает правопреемник легендарного ДОСААФ Татарстана – общественно-государственное объединение «Региональная оборонная спортивно-техническая организация – РОСТО (ДОСААФ) Республики Татарстан», которая является неоспоримым лидером на рынке предоставления образовательных услуг населению в области обучения граждан управлению автомобилем и уделяет должное внимание профессиональному мастерству водителей-инструкторов учебных организаций.

Основной задачей ДОСААФ РТ является обучение граждан призывного возраста по военно-учетным специальностям.

ДОСААФ РТ сегодня – это:

- 14 автомобильных школ;
- 3 технические школы;
- 24 городские и районные организации.

В среднем в учреждениях и организациях ДОСААФ РТ проходят обучение 10000 водителей категории «В», «ВС», «Д», «Е».

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

поряжение предусматривает реализацию дополнительных мероприятий по снижению напряженности на рынке труда.

Министерство образования и науки РТ предоставило субсидии в размере 50 млн рублей ДОСААФ РТ 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 ДОСААФ РТ в 32 городах и районах республики на базе общеобразовательных школ и районных и городских организаций ДОСААФ РТ организована деятельность 170 автоклассов. Работа по созданию автоклассов продолжается и стоит задача подготовить в автоклассах не менее 6000 старшеклассников в течение 2010-2011 гг. К деятельности автоклассов привлечены 170 индивидуальных предпринимателей, зарегистрированных из числа безработных и прошедших переподготовку в учебных центрах на базе Казанского автотранспортного техникума, Центра профессиональной подготовки УГИБДД МВД по РТ (в г. Набережные Челны), Бугульминского государственного профессионального колледжа.

Данная программа подкреплена также и учебно-методическими разработками. В частности, разработаны «Инновационные учебные планы и программы ранней профессиональной подготовки водителей в школе и рекомендации по совершенствованию методик преподавания в процессе профессиональной подготовки водителей в школе».

Во-вторых, нужно отметить необходимость непрерывного совершенствования профессиональных навыков преподавательско-инструкторского состава автошкол. С этой целью Управлением ГИБДД МВД по РТ совместно с Министерством образования и науки Республики



Татарстан были открыты центры по переподготовке инструкторов практического вождения на базе Казанского автотранспортного техникума и на базе Центра профессиональной подготовки УГИБДД МВД по РТ (в г. Набережные Челны), где занятия и контроль осуществляют высококвалифицированные сотрудники ГИБДД и специалисты автотранспортной отрасли.

В настоящее время открыт дополнительный учебный центр в городе Бугульма.

За период с 2007 года по настоящее время в Центре профессиональной подготовки ГИБДД МВД по РТ обучено 916 инструкторов и 154 преподавателя.

В Казанском автотранспортном техникуме подготовлено 1338 инструкторов автошкол и 366 преподавателей.

В 2010 году подготовку и переподготовку прошли 2254 (90% от общего числа) инструктора по вождению и 520 (59%) преподавателей автошкол.

Управлением ГИБДД МВД по РТ создана база инструкторов и преподавателей автошкол по Республике Татарстан, которая позволила выявить категорию инструкторов, числившихся по лицензионным документам в нескольких автошколах, и которые практически не могли обучать кандидатов в водители по отработке полных часов по вождению. Создание такой базы способствовало приведению количества преподавателей и инструкторов автошкол в соответствие лицензионным требованиям.

На сегодняшний день в республике насчитывается 2508 инструкторов по вождению и 884 преподавателей.

Третье направление – автоматизация процесса обучения и контроля деятельности как образовательных организаций, так и приема квалификационных экзаменов. Комплекс учебно-тренировочных средств должен не только обеспечить обучение, предотвращающее болезненное восприятие процесса вождения, но и дать объективную оценку навыкам и умениям обучающегося.

По опыту ряда зарубежных стран отработка первоначальных навыков вождения наиболее эффективно может осуществляться на автоматизированных автодромах. В настоящее время в нашей стране ведется большая работа по их внедрению. Такие автодромы действуют в Челябинске, Самаре, Кемерово, Иваново, Мурманске. В Краснодарском крае и Ижевске автодром полностью оборудован отечественной техникой. Как минимум на пятнадцать подобных объектов по РФ заключены инвестиционные договоры и ведется строительство автоматизированных автодромов.

Во исполнение поручения Президента Республики Татарстан от 18 января 2008 года, с целью реализации задач, стоящих перед ГИБДД МВД по Республике Татарстан по обеспечению безопасности дорожного движения, а также развития системы подготовки и аттестации водителей всех категорий на базе техникума Метротранса в Республике Татарстан создан первый автоматизированный учебный автодром.

Автодром оборудован информационными датчиками и электронными модулями и обладает возможностью одновременного использования 10 транспортных средств категории «ВС», а также оборудован автомобилем для инвалидов.

В целях имитации реальных условий движения на автодроме оборудованы перекресток, пешеходный переход, железнодорожный переезд, установлены дорожные знаки, светофор и иные технические средства организации дорожного движения, а также нанесена разметка.

Применение автоматизированного автодрома позволит:

повысить качество приема экзаменов путем обеспечения наиболее объективной проверки знаний и практических навыков кандидатов в водители;

сократить время, затрачиваемое при приеме экзаменов, за счет более высокой пропускной способности автома-

тизированного автодрома по сравнению с ранее применяемыми площадками;

исключить конфликты и противоречия между экзаменатором и экзаменуемым;

позволит разработать и реализовать новые направления по аттестации и профессиональной подготовке, водителей и специалистов автошкол, а также создать единую специальную автотехническую базу для приема квалификационных экзаменов.

Укрупнение и объединение образовательных учреждений – четвертое направление работы. В настоящее время только в Республике Татарстан насчитывается более 250 школ различных форм собственности. Осуществление контроля обучения среди такого количества организаций достаточно сложно. С целью объединения образовательных учреждений, занимающихся подготовкой водителей, для оказания им практической и методической помощи в работе, защите их интересов, разработки и установления стандартов деятельности, осуществления

внутрикорпоративного контроля над сохранением высокого качества оказания образовательных услуг 6 мая 2009 года создано Некоммерческое партнерство «Федерация автошкол Республики Татарстан».

В настоящее время в состав вошла 61 автошкола.

И последнее, пятое направление – создание условий для усиления контроля приема квалификационных экзаменов. Планируется введение аппаратно-программных комплексов для объективного контроля приема квалификационных экзаменов по вождению.

В заключение следует отметить, что область подготовки водителей и, следовательно, безопасность дорожного движения, требует комплексного подхода. Для создания системы подготовки водителей, соответствующей нынешним требованиям и сложившейся ситуации на дорогах, необходимо использование современного оборудования и технологий (аппаратно-программные комплексы, автоматизированные автодромы, развитие педагогических методик обучения).

## Литература

1. Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Сафиуллин Н.З., Шигин Л.Б. О системе качества подготовки водителей: опыт Республики Татарстан / Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: Сборник докладов девятой международной научно-практической конференции "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах" / СПб гос. архит.-строит. ун-т. СПб, 2010. – 575 с. – С. 425-429.
2. Ахмадиева Р.Ш., Сафиуллин Н.З. Качество функционирования системы безопасности дорожного движения / Р.Ш. Ахмадиева, Н.З. Сафиуллин // Вестник НЦ БЖД. – 2009. – №1.
3. Назаров Г. Самоучитель по вождению автомобиля. – Ростов-н-Д: «Феникс», 2006. – 285 с.
4. Настольная книга автомобилиста. – М.: ООО «Гамма Пресс 2000», 2001. – 448 с.
5. Цыганков Э.С. Профессиональная подготовка водителей. – М.: Альдина, Эксмо, 2006. – 336 с.

УДК 656.1

**ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ  
НАПРАВЛЕНИЯ И ПРОГРАММНЫЕ  
ПРИНЦИПЫ ПОВЫШЕНИЯ  
ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН**

**THE MAIN STRATEGIC DIRECTIONS  
AND POLICY PRINCIPLES  
FOR IMPROVING ROAD SAFETY  
IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN**

*Галлямов И.И., директор; Мусин В.И., зам. директора, доцент кафедры «Организация безопасности дорожного движения» КГАСУ; Галич И.В., начальник организационно-аналитического отдела ГУ «ДФНУОП БДД РТ»,*

*Gallyamov I., Director; Musin V., Deputy Director, associate professor of the chair "Organization of the traffic safety" of Kazan State Architectural-Construction University; Galic I., Chief of organizational and analytical department of state institute "Management of financing of scientific and education programs of traffic safety on the RT*

**Аннотация**

В статье поднята проблема обеспечения безопасности дорожного движения как одна из острейших социальных проблем. Последствия высокой аварийности на автомобильных дорогах – постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждения транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждения дорожных сооружений и в целом большое отрицательное экономическое воздействие.

**Abstract**

The article raised the problem of road safety as one of the most pressing social problems. The consequences of a high accident rate on roads - a growing number of those killed and injured in road traffic accidents, property damage from the damage to vehicles, damage and loss of cargo, damage to road structures, and generally a large negative economic impact.

**Ключевые слова:** обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, снижение травматизма и смертности на дорогах, авторециклинг.

**Key words:** safeguarding of road traffic, road traffic accidents, reducing injuries and fatalities on the roads, autoresikling.

Одной из острейших социальных проблем в мире является проблема высокой аварийности на автомобильных дорогах практически всех стран мира, постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждения транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждения дорожных сооружений. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения становится глобальным вызовом для всего человечества.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно на до-

рогах всего мира погибает более 1,2 млн человек. Получают травмы в ДТП 40-50 млн человек ежегодно.

Более того, без новых усилий и инициатив общее количество смертельных случаев и травм в результате ДТП по всему миру, по прогнозам, возрастет в период с 2000 до 2020 г. примерно на 65%, а в странах с низким и средним уровнем дохода смертность в результате ДТП, как ожидается, возрастет на 80%. Большинство жертв ДТП в настоящее время – «уязвимые участники дорожного движения» – пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. В странах с высоким уровнем дохода наибольшее

число смертельных случаев до сих пор имеет место среди водителей и пассажиров транспортных средств, но высок и риск, которому подвергается средний уязвимый участник дорожного движения.

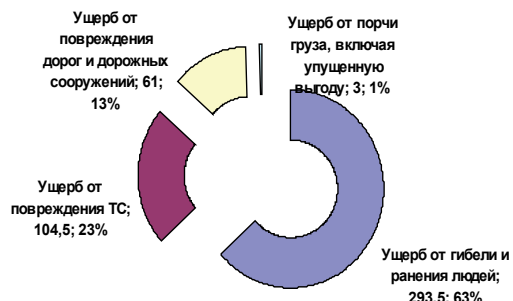


Рис. 1. Структура социально-экономического ущерба от ДТП, млрд. руб

Эта проблема имеет и большое отрицательное экономическое воздействие. Дорожно-транспортные происшествия сдерживают экономическое и социальное развитие многих стран (Рис. 1). На национальном уровне они приводят к экономическим потерям, равным 1-3% от валового национального продукта. По данным Всемирного Банка, в результате дорожно-транспортных происшествий глобальные экономические потери в мире составляют более 518 млрд долларов в год. Только в развивающихся странах ежегодные потери от дорожно-транспортных происшествий составляют более 100 млрд долларов.

За последние 4 года величина ущерба от дорожно-транспортных происшествий народному хозяйству России ежегодно составляла 2,2-2,6% валового внутреннего продукта, а по Республике Татарстан 3-4% валового регионального продукта, что составляет в стоимостном выражении примерно 30 млрд. рублей ежегодно. В 2008 г. общий социально-экономический ущерб от ДТП в России составил более 820 млрд руб., в том числе в результате гибели и ранений людей – более 500 млрд руб. Общий ущерб за последние пять лет (2004-2008 гг.) составил около 5,5 триллионов руб.

С введением в действие Федерально-

го закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО) только в 2005 году было зарегистрировано более 1,2 млн страховых случаев, а сумма выплат составила более 26,3 млрд руб. (в среднем выплата одного случая составила более 23 тыс. руб.).

Одной из главных задач, стоящих как перед Правительством Российской Федерации, так и других субъектов РФ, в том числе и Республики Татарстан, является существенное повышение безопасности дорожного движения, снижения травматизма и смертности на дорогах, снижения ущерба, наносимого ежегодно дорожно-транспортными происшествиями.

На решение этой задачи в Республике Татарстан выработаны основные социально-экономические направления государственной политики по повышению дорожной безопасности.

В первую очередь, улучшение качества автомобильных дорог.

Сюда необходимо также отнести развитие сети автомобильных дорог, в том числе строительство новых автомобильных дорог, реконструкцию и капитальный ремонт существующих дорог. При этом нельзя забывать и о существенном улучшении качества дорожного покрытия, использовании новых дорожно-строительных материалов и передовых технологий строительства автомобильных дорог. Отставание темпов развития сети дорог в основном связано с недостаточным финансированием дорожного строительства.

Второе приоритетное направление государственной политики – это своевременное обновление транспортного парка республики новыми транспортными средствами. Автомобильный парк республики насчитывает порядка 900 тысяч транспортных средств. Основную часть парка составляют легковые автомобили – более 700 тысяч единиц.

Автомобильный парк России, в том числе и Республики Татарстан, гораздо старше, чем во многих развитых странах. Если средний возраст легковых автомобилей в Европе составляет примерно 8 лет, то в нашей стране он превышает 12-летний рубеж. По статистическим данным, доля автомобилей, эксплуатирующаяся менее 5 лет, составляет 25% от общего числа, 5-10 лет – 26,7%, более 10 лет – 48,3%.

Наличие большого количества устаревших автомобилей напрямую влияет на обеспечение безопасности дорожного движения. Снижается пропускная способность улиц, увеличивается риск возникновения ДТП, из-за отсутствия достаточной активной и пассивной безопасности автомобилей увеличивается тяжесть последствий ДТП.

Развивая данное направление, необходимо особое внимание уделять утилизации старых автомобилей. Утилизация автотранспортных средств (авторециклинг) является одним из факторов обеспечения безопасности дорожного движения.

В Республике Татарстан разработана система распределения потоков образующихся отходов, которая позволит в кратчайшие сроки запустить систему авторециклинга, используя уже имеющиеся мощности по утилизации отходов.

Следующим из направлений является разработка и реализация разнообразных федеральных и региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения.

Для повышения уровня дорожной безопасности необходима разработка и реализация федеральных и региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения.

В последние годы в России государственно-управленческая деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения вышла на качественно новый уровень. Повышенное внимание со стороны органов исполнительной власти к проблеме безопасности дорожного

движения обусловлено растущим уровнем дорожно-транспортного травматизма в нашей стране.

В ноябре 2005 г. было проведено заседание президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросу «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения».

По итогам заседания были даны поручения Президента Российской Федерации, в соответствии с которыми было принято решение о разработке Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (далее – ФЦП), которая была утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100. Программа стала основой национальной стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения, определив приоритетные направления, реализация которых позволит добиться основной цели – сокращения к 2012 г. числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) в полтора раза к уровню 2004 г.

Таким образом, в Программе воплотилось требование Президента Российской Федерации об активизации роли государства в снижении дорожно-транспортного травматизма.

Важно отметить, что целый ряд программных мероприятий предусматривает оптимизацию системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения и направлен на уточнение задач, функций, компетенции и ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, разработку регламентов их взаимодействия.



Учитывая комплексный и многоуровневый характер Программы, можно говорить, что в ней поставлена задача по оптимизации государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на перспективу.

Принципиально важным моментом является активизация управленческой деятельности на уровне субъектов Российской Федерации.

В настоящее время во всех субъектах приняты региональные программы по безопасности движения, усилено взаимодействие по софинансированию проведения соответствующих мероприятий. В этих целях МВД России заключило с субъектами Российской Федерации соответствующие соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации ФЦП. Тем самым МВД России реализует функцию, возложенную на него Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 октября 2004 г. № 567.

Между Министерством внутренних дел России и Кабинетом Министров Республики Татарстан заключено Соглашение (регистрационный номер МВД РФ № 100 от 22.06.2006 г.) о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

Уже сейчас можно сделать выводы о том, что принятие Федеральной целевой программы, региональных и муниципальных программ является оптимальным методом государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, предусматривающим механизм реализации государственно-управленческой деятельности всех ее составляющих. Однако, несмотря на то, что уже имеются ощутимые положительные результаты реализации Программы, следует иметь в виду, что кардинальное изменение ситуации с дорожно-транспортным травматизмом может быть достигнуто только при

условии постоянной и целенаправленной работы органов государственной власти всех уровней, а также других институтов гражданского общества, общественных объединений и, конечно, граждан.

В Республике Татарстан использование целевых программ по повышению безопасности дорожного движения осуществляется с 2001 года. Были разработаны и утверждены программы: «Об утверждении программных мероприятий по ОБДД в РТ на 2001-2005 годы, финансируемых Фондом БДД УГИБДД МВД по РТ», «Повышение безопасности дорожного движения в РТ на 2002-2010 годы», Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2006-2007 годы», Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008-2009 годы», Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан в 2010 году» и Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан в 2011 году».

Для текущего управления Программами в Республике Татарстан создано Государственное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ коррективы Программы разрабатываются и утверждаются краткосрочные программы. В настоящее время разрабатывается Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан» в 2012 году.

При реализации программного метода по выполнению мероприятий республиканской целевой программы в Республике Татарстан в 2010 году достигнут положительный социально-экономический эффект, который составил 1,125 млрд рублей, а количество лиц, погибших в результате ДТП, сокращено на 319 человек по сравнению

с вариантом отсутствия целевой программы и на 46 человек по сравнению с прогнозными значениями.

Кроме вышеперечисленных основных направлений государственной политики необходимо учитывать и качество безопасности дорожного движения, которое может быть обеспечено только при соблюдении системы взаимосвязанных принципов.

В Республике Татарстан используются принципы, которые представляют собой следующее:

- ориентирующие принципы представляют собой основополагающие идеи, определяющие направление поиска качества и безопасности дорожного движения и служащие методологической и информационной базой;

- принцип системности состоит в том, что любое явление, действие, всякий объект рассматривается как элемент системы

обеспечения качества и безопасности дорожного движения;

- принцип снижения опасности заключается в использовании решений, которые направлены на повышение безопасности, но не обеспечивают достижение желаемого или требуемого по нормам уровня;

- принцип деструкции заключается в том, что качество, приводящее к ДТП, разрушается за счет активных предупредительных и профилактических мер;

- принцип ликвидации опасности состоит в устранении опасных и вредных факторов.

Развитие и использование в Республике Татарстан вышеперечисленных основных направлений и принципов повышения дорожной безопасности способствует достижению положительных результатов, ежегодному сокращению аварийности и сохранению человеческих жизней.

### **Литература:**

1. Оценка эффективности муниципальных программ повышения безопасности дорожного движения: Методическое пособие / Сост.: Ахмадиева Р.Ш., Фельде Ю.В., Попов В.Н. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 40 с.

2. Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2011 год» / Сост.: Ахмадиева Р.Ш., Галлямов И.И., Минниханов Р.Н., Мусин В.И., Попов В.Н. / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 68 с.

УДК 342

### **ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ**

*Григорьев В.В., майор милиции, ст. инспектор ОАППД; Шигин Л.Б., к.т.н., подполковник милиции, ст. инженер-программист ОИО УГИБДД МВД по РТ*

### **PRACTICAL ASPECTS OF BRINGING TO ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN AUTO-COMMIT OFFENSES**

*Grigoriev V., Police Major, Senior Inspector of administrative and legal function department; Shigin L., Ph.D. the senior programming engineer of the information support department of the TPD MIA on RT*

### **Аннотация**

В данной статье раскрываются правовые аспекты использования специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. В частности, кратко остановились на нормативно-правовых

актах, на основании принятия которых возникло новое направление деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, установлены субъекты административного правонарушения, предусмотренные главой 12 настоящего Кодекса, определены виды административных правонарушений, подпадающих под автоматическую видеофиксацию, установлены формы и вид постановления, направляемые владельцу транспортного средства за нарушение ПДД.

#### Abstract

This article describes the legal aspects of the use of special equipment, operating in automatic mode with the function of photographing and filming, video recording. In particular, briefly stopped at the normative and legal acts based on adoption of which emerged a new direction in the field of road safety, set the subjects of an administrative offense under Chapter 12 of this Code, identify the types of administrative violations falling under the automatic videofiksatsiyu, established forms and kind of order, sent to the owner of the vehicle for traffic violations.

**Ключевые слова:** правила дорожного движения; административная ответственность; фото-видеофиксация; автоматическая фото-, видеофиксация; электронная цифровая подпись.

**Key words:** traffic rules, administrative responsibility, photo-, videofixation, automatic photo-videofixation; digital signature.

Правовым основанием для использования работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи (далее фото-, видеофиксации) являются Федеральный закон от 10.12.1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 24.07.2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 года № 195-ФЗ (ред. от 27.07.2010) (с изм. и доп., вступившими в силу с 23.09.2010) (далее по тексту КоАП РФ), а также другие нормативно-правовые акты.

Принципиально важным, на наш взгляд, является новация в законе о том, что лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном Кодексом.

Путем внесения изменения в статьи 1.5 «Презумпция невиновности», 4.1 «Общие правила назначения административного

наказания», 28.6 «Назначение административного наказания без составления протокола» и дополнения Кодекса статьей 2.6.1 «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств» исключается непосредственный контакт между сотрудником ГИБДД и нарушителем правил дорожного движения при фиксации правонарушения работающими в автоматическом режиме системами фото-, видеофиксации.

Учитывая, что транспортное средство является источником повышенной опасности, в случае фиксации правонарушения вышеуказанным способом к ответственности привлекается собственник (владелец) транспортного средства (часть 1 статьи 2.6.1 КоАП). Однако собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц (часть 2 статьи 2.6.1 Кодекса).

*Привлечение к ответственности юридических лиц*

Субъектом ответственности за административные правонарушения, предусмотренные главой 12, являются физические или юридические лица, владеющие транспортным средством на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством и т.п.).

Конец правовой неопределенности в вопросе о том, кто является субъектом ответственности – юридическое или физическое лицо (водитель), в случаях фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, положил Верховный суд РФ, который в Обзоре судебной практики за I квартал 2010 года (вопрос 10 раздела «Вопросы применения КоАП РФ») разъяснил, что «юридические лица могут выступать субъектом правонарушения в области дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), поскольку в части 1 статьи 2.6.1 КоАП РФ указан специальный субъект ответственности (собственник транспортного средства), на котором лежит обязанность по доказыванию своей невиновности, а исходя из положений статьи 213 ГК РФ транспортные средства могут находиться как в собственности физических, так и юридических лиц».

*Виды нарушений, подпадающих под автоматическую видеофиксацию*

Важно отметить, что в соответствии с частью 3.1 статьи 4.1 КоАП РФ в случаях фиксации административных правонарушений в области дорожного движения системами фото- видеофиксации наказание назначается исключительно в виде административного штрафа.

Какие же нарушения ПДД могут фиксироваться автоматически?

Согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ:

«В случае выявления административного правонарушения, предусмотренного главой 12 настоящего Кодекса и зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном статьей 29.10 настоящего Кодекса...».

Таким образом, данная статья явно указывает на «административные правонарушения, предусмотренные главой 12» и не содержит ограничивающего их перечня.

Ограничения налагаются частью 3.1 статьи 4.1 КоАП РФ, гласящей:

«В случаях, предусмотренных частью 3 статьи 28.6 настоящего Кодекса, административное наказание назначается в виде административного штрафа. При этом размер назначаемого административного штрафа должен быть наименьшим в пределах санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части настоящего Кодекса, а в случаях, когда в санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части настоящего Кодекса предусмотрено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами или административного ареста, административное наказание назначается в виде административного штрафа в наибольшем размере, предусмотренном для граждан частью 1 статьи 3.5 настоящего Кодекса».

Таким образом, под действие автоматической фото-, видеофиксации не попадают (в соответствии с действующим КоАП РФ) следующие статьи:

Статья 12.2. *Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков*

Часть 4. Управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года.

Аналогично части 3–6 статьи 12.5, КоАП РФ, части 1, 2, 4 статьи 12.8, часть 3 статьи 12.10, часть 1 ст. 12.26 КоАП РФ и т.д.

Конечно, не все оставшиеся нарушения возможно выявить техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, но правовых запретов на данный момент не имеется.

При этом законодатель стремится расширить область применения систем автоматической видеofиксации нарушений ПДД и, в случае такого грубого нарушения ПДД, как выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ), были внесены изменения в КоАП и редакция Федерального закона от 23.07.2010 года № 175-ФЗ прямо предусматривает, что «выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи, влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев, а в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи – наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей».

*Постановление по делу об административном правонарушении*

Отдельным является вопрос формы самого постановления по делу об административном правонарушении.

Статьей 29.10 КоАП РФ определен вид постановления по делу об административ-

ном правонарушении. В частности, пункт 5 требует, что «Постановление по делу об административном правонарушении подписывается ... должностным лицом, вынесшим постановление».

При этом с 06.08.2010 года вступили в действие п. 6 и 7<sup>1</sup> данной статьи, гласящие:

«6. В случаях, предусмотренных частью 3 статьи 28.6 настоящего Кодекса, постановление по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, оформляется в форме электронного документа, юридическая сила которого подтверждена электронной цифровой подписью в соответствии с законодательством Российской Федерации.

7. Копия постановления по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, изготавливается путем перевода электронного документа в документ на бумажном носителе».

Федеральный закон от 10.01.2002 года № 1-ФЗ (ред. от 08.11.2007) «Об электронной цифровой подписи» определяет электронную цифровую подпись как реквизит электронного документа, предназначенный для защиты данного электронного документа от подделки, полученный в результате криптографического преобразования информации с использованием закрытого ключа электронной цифровой подписи и позволяющий идентифицировать владельца сертификата ключа подписи, а также уста-

<sup>1</sup> части 6 и 7 введены Федеральным законом от 23.07.2010 № 175-ФЗ



новить отсутствие искажения информации в электронном документе.

Вступивший в силу 06.04.2011 года Федеральный закон № 63-ФЗ «Об электронной подписи» также определяет электронную подпись как «информацию в электронной форме, которая присоединена к другой информации в электронной форме (подписываемой информации) или иным образом связана с такой информацией и которая используется для определения лица, подписывающего информацию».

Таким образом, электронная цифровая подпись является реквизитом электронного документа и никак не может быть визуализирована на бумажном носителе, причем визуализирована так, чтобы являться аналогом обычной подписи.

Статья 19 Федерального закона «Об электронной цифровой подписи» «Случаи замещения печатей» говорит о том, что «в случаях, установленных законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации или соглашением сторон, электронная цифровая подпись в электронном документе, сертификат которой содержит необходимые при осуществлении данных отношений сведения о полномочиях его владельца, признается равнозначной собственноручной подписи лица в документе на бумажном носителе, заверенном печатью».

Статья 6 Федерального закона «Об электронной подписи» определяет условия признания электронных документов, подписанных электронной подписью, равнозначными документам на бумажном носителе, подписанным собственноручной подписью и пункт 3 данной статьи гласит, что «если в соответствии с федеральными законами, принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами или обычаям делового оборота документ должен быть заверен печатью, электронный документ, подписанный усиленной электронной подписью и признаваемый равнозначным документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью, признается равнозначным

документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью и заверенному печатью. Федеральными законами, принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами или соглашением между участниками электронного взаимодействия, могут быть предусмотрены дополнительные требования к электронному документу в целях признания его равнозначным документу на бумажном носителе, заверенному печатью». При этом ни Федеральный закон «Об ЭЦП» (а он продолжает свое действие до 01.07.2012 года), ни Федеральный закон «Об электронной подписи» никак не разъясняют, каким образом данную электронную подпись визуализировать на бумажной копии документа. Нет такого разъяснения и ни в одном федеральном нормативном правовом акте.

В локальных же актах говорится следующее:

1. Распоряжение «Об утверждении порядка работы органов исполнительной власти города Москвы, государственных учреждений и государственных унитарных предприятий города Москвы с электронными документами, подписанными электронной цифровой подписью», пункт 2.10.2:

Бумажная копия электронного документа, выдаваемая организацией по запросам граждан, органов исполнительной власти и городских организаций, должна содержать всю информацию из соответствующего электронного документа, а также:

- оттиск штампа с текстом (или собственноручная запись с текстом) «(наименование организации), (наименование информационной системы), копия электронного документа верна»;

- номер или идентификатор электронного документа;

- собственноручная подпись должностного лица, его фамилия и дата создания бумажного документа – копии электронного документа.

- печать организации - владельца ин-

формационной системы.

2. Указ Президента РТ № УП-52 от 05.02.2009 года «О единой межведомственной системе электронного документооборота в Республике Татарстан» пункт 3:

- при необходимости получения бумажной копии электронного документа он распечатывается и заверяется оттиском печати и собственноручной подписью ответственного лица органа (организации), создавшей данный электронный документ...;

- копия электронного документа на бумажном носителе должна соответствовать требованиям законодательства и государственным стандартам, а также содержать обязательную отметку «Копия электронного документа. Электронный документ подписан электронной цифровой подписью (указать должность, фамилию и инициалы лица, подписавшего электронный документ электронной цифровой подписью)».

При этом Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1983 года № 9779-Х «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан» (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 года № 169-ФЗ) определяет, что «верность копии документа свидетельствуется подписью руководителя или уполномоченного на то должностного лица и печатью. На копии указывается дата ее выдачи и делается отметка о том, что подлинный документ находится в данном предприятии, учреждении, организации».

С 1 июля 2008 года вступили в силу положения КоАП РФ, предусматривающие привлечение к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств. Таким образом, поставлена точка в полемике, которая велась между сторонниками и противниками установления указанной ответственности, основанной на введении соответствующего исключения из общего принципа презумпции невиновности, реализованного в положениях ст. 1.5 КоАП РФ.

По мере реализации указанных положений установлены субъекты ответственности за административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ.

Проанализировав соответствующие положения КоАП РФ, мы пришли к выводу, что спектр применения приборов фотовидеофиксации в области дорожного движения довольно широк. В соответствии с частью 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ, административное наказание при фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами должно назначаться только в виде административного штрафа. При этом размер назначаемого административного штрафа должен быть наименьшим в пределах санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части настоящего Кодекса, а в случаях, когда в санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части настоящего Кодекса предусмотрено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами или административного ареста, административное наказание назначается в виде административного штрафа в наибольшем размере, предусмотренном для граждан частью 1 статьи 3.5 настоящего Кодекса». В рамках реализации вступивших в силу положений КоАП РФ кроме технической, программной возможности применения указанных приборов, следует обратить внимание на два обстоятельства, которые, на наш взгляд, имеют весьма важное значение.

Первое обстоятельство касается установления субъекта ответственности. Речь идет о физическом или юридическом лице, владеющем транспортным средством (которое относится к источникам повышенной опасности) на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством и т.п.). Второе обстоятельство

касается доказательства. Доказательствами по таким видам административных правонарушений являются материалы фото- и киносъемки, видеозаписи, то есть показания специальных технических средств, предусмотренных соответственно в ст. 26.7 и 26.8 КоАП РФ, которые получены с применением именно этих технических средств.

Постановление по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, оформляется в форме электронного документа, юридическая сила которого подтверждена (защищена) электронной цифровой подписью в соответствии с законодательством Российской Федерации. При этом ее копия изготавлива-

ется путем перевода электронного документа в документ на бумажном носителе.

Следует обратить внимание, что электронная подпись – это реквизит лишь электронного документа, который предназначен для защиты данного электронного документа от подделки, полученный в результате криптографического преобразования информации с использованием закрытого ключа электронной цифровой подписи, позволяющий идентифицировать владельца сертификата ключа подписи.

Копия электронного документа на бумажном носителе, направляемая организацией гражданам и т.д., должна содержать всю информацию из соответствующего электронного документа, при этом должна быть заверена подписью должностного лица, вынесшего постановление и печатью.

### **Литература**

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 года № 195-ФЗ (ред. от 27.07.2010).
2. Гражданский Кодекс Российской Федерации, часть первая.
3. Постановление Совета Министров - Правительство Российской Федерации от 23.10.1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения».
4. Федеральный закон от 10.12.1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
5. Федеральный закон от 24.07.2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».
6. Федеральный закон от 23.07.2010 года № 175-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».
7. Федеральный закон от 10.01.2002 года № 1-ФЗ (ред. от 08.11.2007 года) «Об электронной цифровой подписи».
8. Федеральный закон от 06.04.2011 года № 63-ФЗ «Об электронной подписи».
9. Распоряжение «Об утверждении порядка работы органов исполнительной власти города Москвы, государственных учреждений и государственных унитарных предприятий города Москвы с электронными документами, подписанными электронной цифровой подписью».
10. Указ Президента РТ № УП-52 от 05.02.2009 года «О единой межведомственной системе электронного документооборота в Республике Татарстан».
11. Указ Президиум Верховного Совета СССР от 4 августа 1983 года № 9779-Х «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан».

УДК 656.13

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМ ФОТО-ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

## IMPROVING COMPLIANCE AND ENFORCEMENT ACTIVITIES OF TRAFFIC POLICE USING SYSTEMS OF PHOTO-VIDEOFIXATION OF TRAFFIC VIOLATIONS

Даутов Р.А., начальник ОИО; Минниханов Р.Н., д.т.н., профессор, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по РТ; Сафиуллин А.С., ст. инспектор по ИАЗ; Шигин Л.Б., к.т.н., ст. инженер-программист ОИО: УГИБДД МВД по РТ

*Dautov R., Head of the information support department; Minnikhanov R., PhD, Professor, Chief State Inspector of road safety on RT; Safiullin A., Art inspector; Shigin L., Ph.D., the senior programming engineer of the information support department of the TPD MIA on RT*

### Аннотация

В данной статье описывается создание и функционирование Центра автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

### Abstract

This article describes the creation and functioning of the auto-commit administrative violations in road traffic.

**Ключевые слова:** ПДД, автоматическая видеофиксация, аутсорсинг.

**Key words:** HR (highway regulations), auto videofixation, outsourcing

Применение устройств автоматического выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения получило широкое распространение за рубежом. Практически под «присутствием» полиции на дороге во многих странах Европы подразумевается не столько нахождение на ней реальных сотрудников полиции, сколько фото- и видеокамер наблюдения, фиксирующих превышение установленной скорости дорожного движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда перекрестков и т.д. Количество подобных устройств в зарубежных странах постоянно растет.

Применение систем видеофиксации нарушений ПДД позволяет обеспечить круглосуточный контроль транспортных потоков на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, с достаточной точностью осуществлять одновременную или последовательную фиксацию нескольких правонарушений, в том числе сопровождающуюся непрерывной видеозаписью

с распознаванием регистрационных знаков транспортных средств. Применение приборов фиксации нарушений в десятки раз повышает эффективность надзора за соблюдением Правил дорожного движения, резко уменьшает число нарушений. К положительным сторонам применения этих технических средств относится и многократное увеличение частоты обнаружения угнанных транспортных средств и выявления иных правонарушений.

Будущее в контроле нарушений правил дорожного движения (далее ПДД) автотранспорта принадлежит полностью автоматизированным комплексам – их еще называют фоторадарами. Прошел не один день, как вступила в силу норма федерального закона, предусматривающая возможность применения сотрудниками Госавтоинспекции средств фото-, видеофиксации правонарушений в области дорожного движения. Фактически в законодательстве был введен принципиально новый метод повышения дисциплины водителей.

Автоматизированные комплексы хороши тем, что позволяют привлекать к ответственности за нарушение Правил дорожного движения собственников транспортных средств, способствовать реализации принципа неотвратимости наказания, исключению субъективного рассмотрения при выявлении нарушений, а также лишают водителя возможности спорить с инспекторами, кивая то на радар, то на спидометр.

Для фото- и видеофиксации нарушений ПДД в РТ используются работающие в автоматическом режиме специальные технические средства – как стационарные (КРИС-С, Robot, Автоураган), так и передвижные (КРИС-П).

В целях реализации Федерального Закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в конце 2008 г. в Управлении ГИБДД МВД по РТ была создана рабочая группа по вопросу функционирования центра видеофиксации. А в октябре 2009 года в составе Отдела информационного обеспечения Управления ГИБДД МВД по РТ было создано отделение обработки информации систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД. Штатная численность данного отделения составляла 8 сотрудников: начальник отделения, 2 старших инженера и 5 инженеров.

Однако наличие в штате отделения всего 8 аттестованных сотрудников, но при этом увеличение количества комплексов КРИС-П и КРИС-С и количества поступающих на обработку фотоматериалов, а также и внедрение во второй половине 2008 г. системы «Автоураган» не позволяло в полном объеме реализовать своевременную обработку материалов.

А широкое внедрение комплексов передвижных КРИС-П поставило перед нами еще одну проблему – экипажи ДПС оказались привязаны к местам установки систем и не могли оперативно реагировать на из-

менение ситуации на дорогах, получилось так, что экипажи стали во многом выполнять функции сторожей данных приборов.

В связи с этим было принято решение о передаче работ по выставлению и охране передвижных систем видеофиксации и обработке полученных материалов на внешний аутсорсинг, конечно, под контролем Госавтоинспекции.

*Аутсорсинг* (от англ. *outsourcing*: (outer-source-using) использование внешнего источника/ресурса) – это передача организацией на основании договора определенных бизнес-процессов или производственных функций на обслуживание другой компании, специализирующейся в соответствующей области. В отличие от услуг сервиса и поддержки, имеющих разовый, эпизодический, случайный характер и ограниченных началом и концом, на аутсорсинг передаются обычно функции по профессиональной поддержке бесперебойной работоспособности отдельных систем и инфраструктуры на основе длительного контракта (не менее 1 года). Главным источником экономии затрат с помощью аутсорсинга является повышение эффективности предприятия в целом и появление возможности освободить соответствующие организационные, финансовые и человеческие ресурсы, чтобы развивать новые направления, или сконцентрировать усилия на существующих, требующих повышенного внимания.

При этом вопрос о возможности внешнего аутсорсинга был поставлен нами перед отделом правового обеспечения МВД по РТ и было получено заключение, что в соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» (далее – ФЗ «О персональных данных») для обработки персональных данных граждан в рамках работы по автоматической видеофиксации нарушений ПДД РФ оператор вправе на основании договора поручить обработку персональных данных другому лицу. При этом существенным условием



договора является обязанность обеспечения указанным лицом конфиденциальности персональных данных и безопасности персональных данных при их обработке (ч. 4 ст. 6 ФЗ «О персональных данных»).

В результате проведенных тендеров охрану большинства комплексов КРИС-П осуществляют 210 сотрудников ООО «Ветераны ГАИ».

А функции по обработке фотоматериалов, их конвертованию и франкированию, а также техническому обеспечению автоматизированных рабочих мест также на конкурсной основе были переданы ООО «ЦАПО плюс Информ».

Создание в 2010 г. Центра видеофиксации, получившего в последующем название «Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения», было обусловлено увеличением количества комплексов КРИС-П и КРИС-С, количества перекрестков с установленной системой «Автоураган», началом фиксации новых видов административных правонарушений в области дорожного движения – управление автомобилем с непристегнутым ремнем безопасности и нарушение правил парковки. Данные обстоятельства привели к увеличению количества поступающих на обработку фотоматериалов, а также к необходимости их своевременной рассылки.

«Центр АФАП в области дорожного движения» открыт 23 января 2010 года. Помещение было построено за счет реконструкции здания гаража ГИБДД методом надстройки дополнительного 5 этажа. Площадь центра – свыше 4 тысяч квадратных метров и включает в себя следующие помещения:

- гардеробная на 260 мест с индивидуальным доступом;
- кабинеты сотрудников (12 по 8 рабочих мест);
- серверная;
- комната для ремонта и технического обслуживания комплексов видеофиксации;
- комната хранения спецпродукции

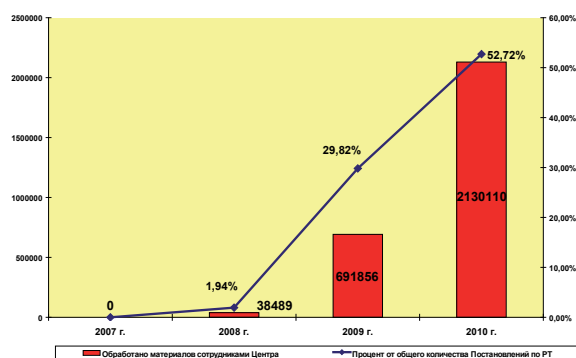


Рис. 1. Выявляемость нарушений

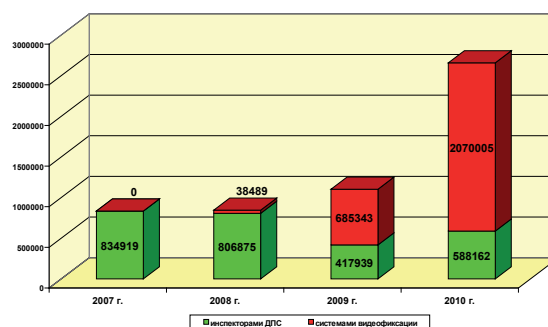


Рис. 2. Выявлено нарушений ст. 12.9 КоАП РФ

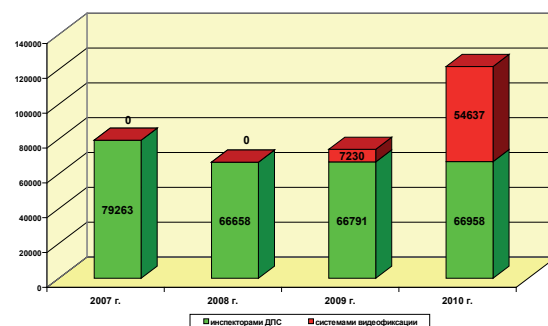


Рис. 3. Выявлено нарушений ст. 12.12 КоАП РФ

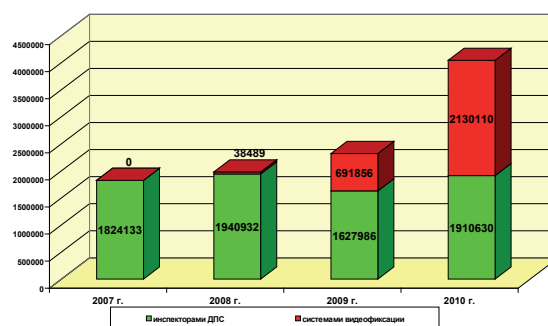


Рис. 4. Выявлено всех нарушений ПДД

и спецкартотека;

- зал обработки материалов видеофиксации. Общее число компьютерных рабочих мест – 250;

- комната отдыха и приема пищи;
- конвертовально-франкировальный комплекс, который способен с высокой скоростью осуществлять запечатывание постановлений в конверт с нанесением оттиска Почты России.

Сотрудники Центра выполняют следующие функции:

- обработка фотоматериалов с нанесением постановлений по делам об административных правонарушениях;
- конвертование и франкирование почтовой корреспонденции;
- взаимодействие с почтой, в том числе и по вопросам оплаты почтовых услуг;
- техническое обеспечение функционирования видеофиксаторов, автоматизированных рабочих мест, принтеров, франкировального и конвертовального оборудования;
- обеспечение административно-правоприменительной деятельности;
- рассмотрение жалоб и заявлений.

На сегодняшний день обработку поступающей информации осуществляют 154 оператора. В 2008 году их численность составляла 20 человек, затем выросла до 99 человек к концу 2009 г., а к концу 2010 – до 146 человек. Необходимое количество операторов определяется средним объемом поступающей информации с комплексов фото- и видеофиксации нарушений и средней производительностью одного оператора (одним оператором обрабатывается от 400 и более материалов за смену, из которых от 200 и более материалов пригодны к формированию постановления по делу об административном правонарушении).

Как видно из приведенного графика, если в 2008 г. автоматизированными системами выявлялось менее 2% от общего числа нарушений, то к 2011 г. – уже более 50% (Рис. 1).

При этом необходимо учесть, что на практике процент распознавания автомашин-нарушителей и, соответственно, составления постановлений составляет  $\approx 50\%$  от совершенных нарушений. Это связано, на наш взгляд, со следующими факторами:

- сложность, а часто и невозможность распознавания ГРЗ в период распутицы, особенно осенью и ранней весной;
- целенаправленное закрытие или снятие номеров водителями-лихачами;
- неверная эксплуатация (установка) переносных комплексов, что приводит к отсутствию на фотографии ГРЗ;
- в базе данных ФИС ГИБДД МВД РФ зачастую бывает неполная информация об автомобиле (Ф.И.О. собственника, адрес регистрации и т.п.), что часто делает невозможным оформление постановления на ТС, зарегистрированные в других регионах. В результате доля таких постановлений составляет только 5,5%. Но все равно требует временных затрат (пусть и меньших) для отсеивания таких нарушений.

Анализ выявленных нарушений ПДД показывает все возрастающий вклад в их выявление именно систем автоматической фото-, видеофиксации (Рис. 2-4).

Таким образом, широкое применение автоматических систем фото-, видеофиксации и передача функций по выставлению передвижных комплексов, а также по обработке зафиксированных нарушений на аутсорсинг сторонним организациям позволило сконцентрировать усилия инспекторского состава на решении задач по повышению безопасности дорожного движения, выявлению основных нарушений ПДД, таких, как управление в состоянии опьянения, выезд на полосу встречного движения и т.д., и созданию обстановки неотвратимости наказания за нарушения ПДД.

**Литература**

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 21.04.2011, с изм. от 25.04.2011) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 1.
2. Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ (ред. от 23.12.2010) «О персональных данных» // «Собрание законодательства РФ», 31.07.2006, № 31 (1 ч.), ст. 3451.
3. Опыт применения систем видеофиксации нарушений ПДД (на примере Республики Татарстан): Методическое пособие / Под ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦБЖД», 2009. – С. 45.

УДК 656.13

**МЕТОДИКА СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО  
ПРОЦЕССИНГОВОГО ЦЕНТРА  
ОБРАБОТКИ НАРУШЕНИЙ ПДД**
**THE TECHNIQUE OF CREATING  
A SINGLE TRAFFIC VIOLATIONS  
PROCESSING CENTER**

*Даутов Р.А., начальник отдела; Ватюттов В.Г., подполковник милиции, инженер-программист; Матвеев Ю.В., подполковник милиции, инженер-программист; Сафин И.Г., подполковник милиции, инженер-программист; Шайхаттаров Р.А, ст. лейтенант милиции, инженер-программист; ОИО УГИБДД МВД по РТ*

*Dautov R., Head of the information support department; Vatyutov V., lieutenant colonel, programming engineer; Matveev Y., lieutenant colonel, programming engineer; Safin I., lieutenant colonel, programming engineer; Shayhattarov R., senior lieutenant programming engineer, TPD MIA on RT*

**Аннотация**

В статье описывается процесс обработки нарушений ПДД, зафиксированными системами автоматической фото- и видео-фиксации, выявляются проблемы существующих систем обработки информации, а также приводятся рекомендации и пути решения, схемы взаимодействия, стандартные методы обмена. Приводится пример создания ЦОД на основе РИС ГИБДД МВД по РТ.

**Abstract**

This paper describes the processing of traffic violations, fixed systems, automatic photo- and video-fixation, identify problems of existing information processing systems, and provides recommendations and solutions, interaction schemes, the standard methods of exchange. Is an example of a data center based on the RIS traffic police on RT.

**Ключевые слова:** центр обработки данных, региональная информационная система, XML, SOAP.

**Key words:** data center, a regional information system, XML, SOAP.

Единый процессинговый центр – аппаратно-программный комплекс (АПК) для обработки нарушений ПДД, выявленных с помощью устройств фото- и видеофиксации, совместимый с форматами и спецификациями Региональной информационной системы ГИБДД МВД по РТ (РИС ГИБДД) предназначен для применения в подразделениях ГИБДД, в которых

эксплуатируются системы автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

В видеофиксации нарушений ПДД участвуют две стороны: производитель системы видеофиксации (специального технического устройства), как исполнитель-клиент, и ГИБДД, как потребитель-сервер и владелец входящих и исходящих потоков информации. Системы видеофиксации административ-

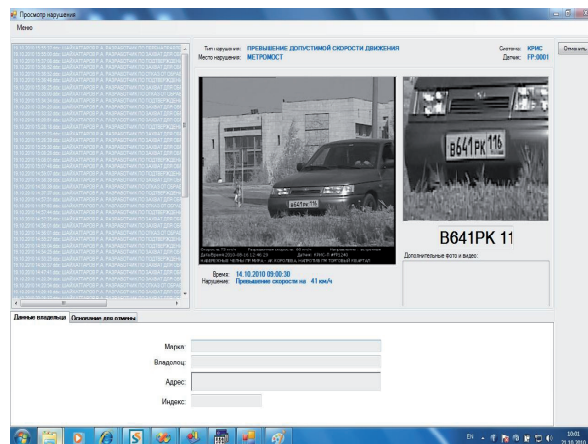
ных нарушений правил дорожного движения Российской Федерации спроектированы различными производителями, с использованием различных технологий и сред, работающих в разных операционных системах, и не всегда удовлетворяют всем требованиям РИС ГИБДД. Поэтому одной из основных задач при проектировании данной системы является разработка формата и спецификации обмена данными между этими разнородными по сути системами. По мере интеграции систем видеофиксации и РИС ГИБДД этот процесс продолжается постоянно, и с течением времени будет улучшаться и модифицироваться с учетом новых реалий времени.

В настоящее время существует множество систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме. Каждая из них в отдельности обладает определенным функционалом. При этом данные системы выполняют по сути одни и те же задачи, используя различные аппаратные средства и программное обеспечение, предлагая конечному пользователю свой уникальный интерфейс. При необходимости внести изменения в выходные формы, алгоритмы обработки, пользовательский интерфейс приходилось проводить согласование со всеми поставщиками. Все это затрудняло совместное использование множества систем, усложняло работу и обучение операторов.

**Методы построения центра обработки данных**

Все вышесказанное явилось предпосылкой для создания центра обработки данных (ЦОД). Программное обеспечение ЦОД обладает следующими характеристиками:

- единый интерфейс и способ обработки информации (Рис. 1);
- единый формат хранения данных;
- единый стандарт информационного взаимодействия с внешними системами фото- и видеофиксации нарушений ПДД (далее – внешняя система);
- информационное взаимодействие с внешними системами осуществляется



*Рис. 1 Рабочее окно оператора обработки нарушения*

преимущественно в фоновом режиме, при этом обеспечена возможность интерактивного вмешательства оператора.

Система обеспечивает возможность выполнения перечисленных ниже функций:

- регистрация внешних систем (наименование, реквизиты, сертификаты, даты поверки и т.д.) в установленном заказчиком формате;
- логический контроль получаемой и обрабатываемой информации;
- разграничение прав доступа, аутентификация и контроль действий операторов и лиц, принимающих решения;
- обеспечение защиты информации о зарегистрированных транспортных средствах и транспортных средствах, находящихся в розыске;
- получение статистической информации о работе внешних систем, работе операторов и инспекторов административной практики для последующего анализа и обобщения;
- подключение терминалов дежурных частей для своевременного реагирования на факт проезда транспортного средства, находящегося в розыске;
- сохранение информации о фиксации прохождения транспортного средства (дата, время, место, изображение, распознанный государственный регистрационный знак и т.д.) для последующего предоставления доступа к ней заинтересованным оператив-

ным службам;

- поиск сведений о владельце ТС в региональной и федеральной базе данных зарегистрированных ТС по распознанным государственным регистрационным знакам;

- оформление требуемых законодательством материалов (постановление, квитанция на оплату) по делу об административном правонарушении для их последующего направления владельцам ТС, печать протоколов-постановлений о нарушении правил дорожного движения водителями транспортных средств, зафиксированных с помощью устройств видеофиксации. Обеспечение возможности своевременного внесения изменений в форматы выходных документов;

- в постановлении-квитанции должна приводиться информация о получателе штрафа, соответствующие счета и сумма к оплате;

- присвоение и регистрация уникального номера, наносимого с помощью штрих-кода на квитанцию к оплате;

- обработка не распознанной информации о транспортных средствах, нарушивших ПДД;

- формирование базы данных о нарушениях ПДД, зафиксированных средствами фото- и видеофиксации, согласно форматам и спецификациям РИС ГИБДД МВД по РТ;

- обеспечение информационного взаимодействия ГИБДД с финансово-кредитными учреждениями, обработка сведений о выполненных платежах;

- система должна обеспечивать решение задачи по оформлению и подготовке к рассылке материалов по делам об административном правонарушении владельцам ТС;

- печать реестров почтовых отправок;

- обеспечение информационного взаимодействия с ФИС ГИБДД в соответствии с Требованиями к информационному

взаимодействию в ФИС ГИБДД, утвержденными приказом МВД России от 3 ноября 2007 г. №1144;

- передача информации о совершенных административных правонарушениях в федеральную и региональные информационные системы ГИБДД в формате требований, утвержденных приказом МВД России 13Ц-3-113 от 19-06-2008 г.;

- формирование и направление в федеральную базу данных сообщений в транспортном формате для пополнения федеральной базы данных лиц, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

В процессе развития ПО произошли изменения в протоколе взаимодействия кластера ЦОД и внешними системами. В предыдущей схеме в качестве основы для интеграции использовался SOAP (протокол обмена структурированными сообщениями в распределённой вычислительной среде), используемый в основном для обмена произвольными сообщениями в формате XML. Однако в процессе эксплуатации был выявлен существенный недостаток SOAP – это его медлительность и проблемы с производительностью при пересылке больших бинарных файлов, которыми характеризуется любая система фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

Поэтому для дальнейшей работы после предварительного обсуждения с поставщиками было решено использовать нативные (прямые) методы для получения информации. В качестве основы был выбран Informix Client-SDK, инструмент для создания приложений, непосредственно контактирующий с базой данных ЦОД. Программное обеспечение IBM Informix Client Software Development Kit (CSDK) предоставляет несколько объединенных в один пакет интерфейсов прикладного программирования (API), оптимизированных для разработки приложений для серверов Informix. Informix



CSDK позволяет разработчикам создавать приложения на предпочитаемом ими языке, а также предоставляет более широкий выбор сред программирования, обеспечивает более удобную и быструю разработку приложений и снижает стоимость обучения разработчиков новым навыкам, экономит

расходы на обслуживание и поддержку, минимизирует время простоев и ускоряет внедрение приложений.

Таким образом, была ликвидирована прослойка в виде SOAP, что позволило увеличить производительность и пропускную способность системы.

Таблица 1.

**Используемые методы ЦОД для внешнего взаимодействия с поставщиками**

<b>Connect ()</b>		<b>начало работы устройства</b>
<b>in</b>	disId	идентификатор места расположения из справочника
	sensorName	идентификатор датчика выдается в ЦОД (по умолчанию = встроенный технический идентификатор датчика, НО имена НЕ повторяются)
<b>out</b>	idSensorSession	идентификатор сессии работы датчика (>0) или idError (<=0) в случае ошибки
<b>Disconnect ()</b>		<b>конец работы устройства</b>
<b>in</b>	idSensorSession	идентификатор сессии устройства
<b>out</b>	idError	successful=0 or not-successful (<0)
<b>Get Error ()</b>		<b>описание ошибки</b>
<b>in</b>	idError	
<b>out</b>	errorText	
<b>Add Event ()</b>		<b>событие, зафиксированное устройством видеofиксации</b>
<b>in</b>	idSensorSession	идентификатор сессии датчика
	eventDate	дата события (в формате YYYY-MM-DD)
	eventTime	время события (в формате HH:MM:SS)
	movementDirection	направление движения
	photoPanoramic	обзорное фото в формате jpeg
	photoLicensePlate	увеличенное фото госномера в формате jpeg
	fixedSpeed	зафиксированная скорость ТС
	recognisedLicenseNumber	распознанный государственный регистрационный знак
	recognisedRegionNumber	распознанный номер региона государственного регистрационного знака (необязателен)
	assuranceValue	коэффициент достоверности распознавания
	channelNum	номер канала
	xLU	координата X левого верхнего угла области на панорамном фото
yLU	координата Y левого верхнего угла области на панорамном фото	

	xRD	координата X правого нижнего угла области на панорамном фото
	yRD	координата Y правого нижнего угла области на панорамном фото
<b>out</b>	idEvent	идентификатор события (>0), idError (<=0)
<b>AddViolation RedLight ()</b>	<b>подтверждение нарушения красный свет</b>	
<b>in</b>	idEvent	
	typeViolation RedLight	BASE (на основной) ADD (на доп. секцию)
	redLightStarted	когда загорелся красный свет (HH:MM:SS)
	photoFinishTime	время фотографии photoFinish (HH:MM:SS)
<b>out</b>	idViolation	идентификатор нарушения (>0), idError (<=0)
<b>AddPicture ()</b>	<b>дополнительная фотография</b>	
<b>in</b>	idEvent	
	picture	фото в формате JPEG
<b>out</b>	idError	successful=0 or not-successful (<0) ), idError (<=0)
<b>AddMovie ()</b>	<b>дополнительный видеоролик</b>	
<b>in</b>	idEvent	
	movie	ролик в формате MPEG
<b>out</b>	idError	successful=0 or not-successful (<0) ), idError (<=0)
<b>AddViolation Speeding ()</b>	<b>подтверждение нарушения превышения скорости</b>	
<b>in</b>	idEvent	
	speedLimit	разрешенная скорость
<b>out</b>	idViolation	идентификатор нарушения (>0), idError (<=0)
<b>RejectViolation ()</b>	<b>Отказ от нарушения</b>	
<b>in</b>	idViolation	
	reason	причина отказа
<b>out</b>	idError	successful = 0 or not-successful (<0) ), idError (<=0)
<b>ClosedViolation ()</b>	<b>Проверка оплаты (делать в нерабочее время по ночам) // Проверка, закрыто ли дело об административном нарушении, // (чаще всего, оплачено ли) // если нарушение закрыто (оплачено), то данные на клиенте // (картинка, файлы, записи в БД), относящиеся к нарушению // могут быть удалены (переведены в архив)</b>	
<b>in</b>	idViolation	
<b>out</b>	idError	closed=1, nonclosed=0 or not-successful (<0), idError (<=0)

**Хранение информации**

В базе данных хранится следующая информация в формате РИС:

- место, дата и время проезда;
- реквизиты внешнего устройства, зафиксировавшего факт проезда (нарушения ПДД);
- распознанный государственный регистрационный знак;
- степень достоверности распознавания государственного регистрационного знака;
- зафиксированная скорость транспортного средства и разрешенная скорость на данном участке;
- направление движения транспортного средства;
- зафиксированное нарушение ПДД (если было нарушение);
- снимки (обзорные снимки процесса проезда транспортного средства, а также увеличенное изображение государственного регистрационного знака) в стандартном формате определенной размерности;
- видеоролик процесса нарушения ПДД (при необходимости) в стандартном формате определенной размерности.

**Выходные формы**

Выходные формы обрабатываются единообразно.

Файлы с выходными формами в pdf-формате хранятся в едином хранилище, что обеспечивает:

- возможность повторной печати постановлений и квитанций;
- оперативный доступ к ним любому пользователю РИС (инспектора ИАЗ);
- доступ гражданам через Интернет для просмотра и печати;

- своевременное внесение изменений в форматы выходных форм;

- в постановлении-квитанции приводится информация о получателе штрафа, соответствующие счета и сумма к оплате;
- присвоение и регистрация уникального номера, наносимого с помощью штрих-кода на квитанцию к оплате;
- печать реестров почтовых отправок.

Разработка и применение единого процессингового центра позволило нам:

- увеличить скорость обработки административных материалов за счет унификации программного обеспечения;
- увеличить степень безопасности данных, поскольку данные о владельцах ТС не передаются во внешнюю систему;
- улучшить отказоустойчивость системы за счет использования более надежных методов;
- уменьшить время обучения операторов;
- оперативно импортировать в нашу систему разнообразные комплексы видеофиксации.

В то же время хотелось бы отметить, что каждая система видеофиксации имеет свой уникальный формат хранения и передачи данных и интеграция данных систем в единую ФИС ГИБДД является сложной технической задачей. Мы считаем, что необходимо утверждение единого протокола обмена данными «система видеофиксации – внешнее приложение (ФИС ГИБДД)», который должен поддерживаться всеми (существующими и будущими) системами видеофиксации. Это должно являться одним из условий их сертификации.

**Литература**

1. Edw. Yourdon. Modern Structured Analysis.
2. Edw. Yourdon. Object-Oriented Systems Development.
3. Informix Administration Guide.
4. Informix Client SDK Guide.
5. Грачев А.Ю. Informix. Введение в СУБД.
6. Минниханов Р.Н. Методы и средства защиты корпоративных информационных систем: Учеб. пособие. – Казань: Изд-во КГТУ, 2003.

7. Опыт применения систем видеофиксации нарушений ПДД (на примере Республики Татарстан): Методическое пособие / Под ред. Р.Н. Минниханова. – Казань, НЦБЖД, 2009. – 128 с.
8. Создание корпоративных систем: от теории к практике / Под ред. Р.Н. Минниханова – Казань: Образцовая типография, 2001.
9. Стандарты ISO 8879, ISO 32000-1, ГОСТ 34.601-90
10. Требования к информационному взаимодействию в ФИС ГИБДД, утвержденные приказом МВД России от 3 ноября 2007 г. № 1144.

УДК 656

**МЕТОДИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕ-  
ЗУЛЬТАТОВ АНАЛИЗА АВАРИЙНОСТИ  
С ЦЕЛЬЮ СВОЕВРЕМЕННОГО  
ВЛИЯНИЯ НА СОСТОЯНИЕ  
ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ**

**THE TECHNIQUE OF USING  
THE RESULTS OF ANALYSIS ACCIDENT  
IN ORDER TO TIMELY EFFECT  
ON THE STATE ACCIDENT RATE**

*Кузьмин А.В., полковник милиции, начальник  
ОАО Управления ГИБДД МВД по РТ*

*Kuzmin A., police colonel, head  
of the organizational and analytical department  
of TPD MIA on RT*

**Аннотация**

В статье рассматривается влияние качества надзорной деятельности со стороны подразделений Госавтоинспекции на состояние и показатели дорожного транспортного травматизма.

**Abstract**

The article examines the impact of quality oversight activities by units of traffic police on the condition and performance of road traffic injuries.

**Ключевые слова:** инспектор ДПС, эффективность деятельности, методика оценки, индивидуальная оценка, выполнение функциональных обязанностей, нагрузка на личный состав нарядов ДПС, безопасность, безопасность дорожного движения.

**Key words:** inspector of road patrol service, performance, assessment methodology, individual assessment, performance of functional responsibilities, the burden on personnel orders of road patrol service, safety, traffic safety.

Внедрение в работу подразделений ГИБДД приборов фото- и видеофиксации позволило перевести деятельность по профилактике дорожно-транспортной аварийности на совершенно иной уровень, и их положительное влияние на показатели аварийности в коммента-риях не нуждаются. При этом, все-таки, необходимо отметить, что основа положительного результатов работы данных приборов именно в их вездесущности и беспристрастности. В Республике Татарстан количество административных правонарушений, вы-

явленных данными приборами в 2010 году, возросло в 2 раза по сравнению с 2008, и их доля от общего числа правонарушений увеличилась с 5 до 52%.

Данная статистика подтверждает не только высокую латентность правонарушений в сфере дорожного движения и влияние качества надзорной деятельности на состояние показателей аварийности, но и является также неким показателем увеличения социальной напряженности, так как увеличивается количество лиц, привлеченных к административной ответственности.

Безусловно, внедрение в жизнь общества приборов фото- и видеofиксации, при надлежащем информационном сопровождении, найдет поддержку и одобрение населения, однако критерии оценки работы сотрудников ГИБДД, и особенно подразделений ДПС, все равно нуждаются в корректировке.

Отличительной особенностью любой правоохранительной деятельности является то, что служба «сама себе определяет объем и направление работы». В связи с чем качество методики оценки деятельности подразделения ГИБДД выступает на первый план, и эффективная работа сотрудников возможна только при условии, когда их деятельность оценивается объективно, по критериям, всем понятным и количественно определенным.

Для дальнейшего обсуждения вопроса возникает необходимость определения понятия критерия.

Оценка эффективности деятельности подразумевает ответ на вопрос: «Приближает ли деятельность к поставленной цели, и если да, то в какой мере?» Измерению этой потребности и служит такой инструмент, как критерий – признак, на основании которого производится оценка, определение или классификация чего-либо.

В настоящее время в качестве источника критериев оценки деятельности, например сотрудников ДПС, выступает Приказ МВД РФ № 186 ДСП «О мерах по совершенствованию деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ», где в пункте 92 перечислены соответствующие условия.

Работа строевых подразделений оценивается по направлениям:

- состояние аналитической работы по изучению причин и условий совершения ДТП в зоне собственности подразделения, выработка и реализация мер реагирования;
- организация работы дежурной части;
- уровень технической оснащенности строевого подразделения;
- организация работы по участию под-

разделения в обеспечении общественной безопасности, выявлению и пресечению преступлений;

- состояние правоприменительной деятельности;
- состояние дисциплины и соблюдение законности сотрудниками строевого подразделения;
- готовность к действиям при чрезвычайных ситуациях, проведении массовых мероприятий, их реализация;
- отношение населения к деятельности строевого подразделения.

Работа сотрудников строевых подразделений оценивается по направлениям:

- знание законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов РФ, нормативных правовых актов МВД РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения, оперативной обстановки, своих служебных обязанностей;
- соблюдение требований, регламентирующих порядок несения службы, полнота и качество выполнения поступающих указаний и распоряжений;
- профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки;
- качество ведения производства по делам об административных правонарушениях;
- умение осуществлять распорядительно-регулирующие действия;
- культура поведения в обращении с гражданами;
- соблюдение дисциплины и законности, количество поступивших на сотрудника обоснованных жалоб, прекращенных и возвращенных на доработку по вине сотрудника дел об административных правонарушениях;
- содержание в исправном состоянии закрепленных патрульных транспортных средств, средств связи, технических и специальных средств, умение пользования и эффективность применения;
- физическая подготовка, строевая выправка, внешний вид.



Очевидно, что указанные критерии не равнозначны, во многом не конкретны, и их использование на практике если и возможно, то весьма формально.

Более того, на практике в строевых подразделениях в качестве критерия (и порой единственного) используется «выявляемость нарушений ПДД» по принципу «чем больше, тем лучше».

Безусловно, данный подход обоснован, поскольку большинство происшествий происходит именно по причине нарушений ПДД, и именно выявляемость данных нарушений является главным средством профилактики дорожно-транспортного травматизма, наглядный пример тому – опять-таки результат работы приборов фото-, видеофиксации.

В то же время увлечение выявляемостью уводит на второй план главную задачу – сохранение жизни и здоровья людей (в части своевременного выявления и предупреждения помех движению, предупреждения участников движения о нарушениях установленных правил, оказания помощи и т.д.) и вынуждает инспекторский состав терроризировать транзитный транспорт или фальсифицировать необходимые материалы. Ориентирование на выявляемость приводит также и к увеличению материалов, составленных в отношении лиц, совершивших формальные правонарушения, либо оформление материалов, составление которых не представляет трудностей в физическом или эмоциональном плане.

Налицо замкнутая ситуация, решение которой возможно только путем компромисса между предупредительными и карательными действиями со стороны подразделений ДПС.

При подготовке материалов были изучены мнения руководителей подразделений ГИБДД всех категорий и методом обобщения выделены рекомендации по определению загрузки нарядов ДПС. Эффективность работы предлагается

определять:

- по результатам аварийности на маршруте патрулирования, в том числе и путем закрепления экипажа (сотрудника) за конкретным участком УДС;

- через уровень загруженности и качество составления материалов.

Данные тезисы заслуживают внимание, однако при такой постановке в них отсутствует комплексный подход, а закрепление участка улично-дорожной сети за экипажем ДПС – всего лишь делегирование руководителем своих полномочий, что в конечном итоге обязательно приведет к безответственности.

Поэтому, и с целью реализации на местах единого подхода к определению нагрузки на личный состав, в деятельность подразделений ГИБДД была внедрена практика «индивидуальной оценки».

Методика расчета «индивидуальной оценки» содержит общие принципы оценки деятельности отдела (отделения) Государственной инспекции безопасности дорожного движения района, города, иного муниципального образования и предназначена для получения по специально разработанным критериям достоверных заключений о результатах работы подразделения ГИБДД и выработке на их основе соответствующих управленческих решений.

Данная система оценки является инструментом, стимулирующим активность работы сотрудников ГИБДД, обеспечивающим повышение эффективности функционирования подразделения в целом.

Методика позволяет регулярно отслеживать и своевременно оценивать результаты работы подразделения ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения, участию в борьбе с преступностью и охране общественного порядка.

Оценка результатов эффективности деятельности сотрудников ГИБДД органов внутренних дел РТ рассчитывается

на основе квартальных показателей (без нарастающего итога). В рамках данной методики не оцениваются управленческий состав отделов ГИБДД и строевых подразделений, инспектора по розыску, сотрудники дежурных частей (на постоянной основе).

Оценка результатов деятельности сотрудника складывается из набранных им баллов по следующим направлениям:

- выполнение функциональных обязанностей (ОЦ1);
- участие в выявлении преступлений и охране общественного порядка (ОЦ2);
- работа по пресечению нарушений Правил дорожного движения (ОЦ3);
- состояние служебной дисциплины (ОЦ4);
- состояние профессиональной подготовки (ОЦ5);

$OЦ_i = F * k$ , где  $i$  – оцениваемый раздел,  $F$  – количество фактов (выявлений, раскрытий, и т.д.) за отчетный период,  $k$  – коэффициент.

Общее количество баллов рассчитывается по формуле:  $OB = \sum OЦ_i$ , (для инспекторов ДПС показатель  $OЦ_3 = 0$ , так как их работа по ПДД учитывается в  $OЦ_1$ ). Нижним порогом работы сотрудников ГИБДД устанавливается сумма в 50 баллов, верхним (поощрительным) порогом – сумма в 70 баллов. По итогам года сотрудники, имеющие лучшие показатели, выдвигаются на звание «Лучший сотрудник ГИБДД».

Порядком определения результатов работы сотрудников ГИБДД предусмотрено, что начальники отделов (отделений) ГИБДД ОВД РТ и командиры строевых подразделений ДПС ежеквартально до 25 числа последнего месяца квартала обобщают данные о результатах работы подчиненных сотрудников, которые в последующем представляются в Управление ГИБДД МВД по РТ (gaish@kaz.mvd.rt).

Примерные оценки за выполнение функциональных обязанностей (ОЦ1) предполагают следующие позиции:

***Госинспектор технического надзора***

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Проверки автотранспортных предприятий при выпуске на линию	0,1	
2.	Плановые и внеплановые проверки автотранспортных предприятий	0,5	
3.	Оштрафовано должностных лиц автотранспортных предприятий (кроме ст. 1232 КоАП РФ)	0,5	
4.	Оштрафовано должностных лиц автотранспортных предприятий по ст. 12.32 КоАП РФ	1,5	
5.	Выдано предписаний	0,1	
6.	Проведено контрольных проверок по ранее выданным предписаниям	0,1	
7.	Направлено материалов в суд за неисполнение предписаний (ч. 1 ст. 19.5 КоАП РФ)	1	
8.	Направлено сообщений в транспортную инспекцию	0,2	
9.	Иные надзорные мероприятия	0,05	

**Сотрудник, выполняющий обязанности по техническому надзору и проводящий государственный технический осмотр**

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Проверки автотранспортных предприятий при выпуске на линию	0,1	
2.	Плановые и внеплановые проверки автотранспортных предприятий	0,5	
3.	Оштрафовано должностных лиц автотранспортных предприятий (кроме ст. 1232 КоАП РФ)	0,5	
4.	Оштрафовано должностных лиц автотранспортных предприятий по ст. 12.32 КоАП РФ	1,5	
5.	Выдано предписаний	0,1	
6.	Проведено контрольных проверок по ранее выданным предписаниям	0,1	
7.	Направлено материалов в суд за неисполнение предписаний (ч. 1 ст. 19.5 КоАП РФ)	1	
8.	Направлено сообщений в транспортную инспекцию	0,2	
9.	Проведение государственного технического осмотра	-	+10
10.	Иные надзорные мероприятия	0,05	

**Госинспектора, осуществляющие регистрационные действия**

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Осмотрено транспортных средств при регистрационных действиях	0,009	
2.	Осмотрено транспортных средств с выездом в другие районы	0,018	
3.	Принято и рассмотрено документов для проведения регистрационных действий	0,006	
4.	Принято и рассмотрено документов для проведения регистрационных действий с выездом в другие районы	0,012	
5.	Внесено в базу данных сведений с распечаткой регистрационных документов	0,02	
6.	Выдано регистрационных документов	0,003	
7.	Проверено торговых организаций выдающих справки-счета	0,04	
8.	Выдано актов технического осмотра транспортных средств (одиночного осмотра)	0,02	
9.	Выдано свидетельств на высвободившийся агрегат	0,01	
10.	Выдано справок о совершении регистрационных действий	0,01	
11.	Составлено, направлено и исполнено запросов	0,02	
12.	Иные мероприятия	0,006	

***Госинспектор дорожного надзора (сотрудник, выполняющий его обязанности)***

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Выдано предписаний	0,2	
2.	Оштрафовано должностных лиц дорожных, коммунальных, железнодорожных организаций, в т.ч. за неисполнение предписаний	0,5	
3.	Оштрафовано юридических лиц дорожных, коммунальных, железнодорожных организаций, в т.ч. за неисполнение предписаний	8,0	
4.	Обследовано автомобильных дорог с составлением актов обследования (количество актов)	0,2	
5.	Рассмотрено проектов с последующим заключением	0,1	
6.	Согласовано маршрутов перевозки опасных грузов автомобильным транспортом	0,05	
7.	Выдано разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом	0,05	
8.	Подготовлены и выданы технические задания на установку технических средств регулирования дорожного движения улично-дорожной сети	0,2	
9.	Обследовано железнодорожных переездов, ледовых и паромных переправ с составлением актов	0,2	
10.	Рассмотрено писем и заявлений граждан, относящихся к компетенции дорожной инспекции	0,1	
11.	Направлено информации в органы власти	0,5	
12.	Осуществлено иных контрольно-надзорных действий (ведение контрольно-надзорных дел, участие в судебных заседаниях и т.д.)	0,2	

***Инспектор пропаганды***

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Количество материалов опубликованных в средствах массовой информации	0,08	
2.	Количество бесед с детьми	0,07	
3.	Количество мероприятий в образовательных учреждениях	0,39	
4.	Количество бесед среди водителей	0,04	
5.	Количество социальной рекламы по безопасности дорожного движения	0,33	
6.	Проведено пресс-конференций, прямых связей	1,0	
7.	Количество мероприятий с населением	1,0	
8.	Проведено совещаний с работниками образований	0,67	
9.	Проведено мероприятий с родителями	0,17	
10.	Организовано кино-, видеофильмов, спектаклей, выставок	0,33	
11.	Составлено актов обследования	0,15	

12.	Направлено предписаний по дорожно-транспортным происшествиям	0,1	
13.	Выявлено юных нарушителей правил дорожного движения	0,07	
14.	Направлено педагогов на курсы правил дорожного движения	0,17	
15.	Обработка данных соц. опроса населения – мониторинг	+3 балла	

*Инспектор дорожно-патрульной службы*

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Выявлено нарушений правил дорожного движения - ст.12.8, 12.26 КоАП РФ	0,5	
2.	- ст.12.8, 12.26 КоАП РФ, с вызовом эвакуатора	0,7	
3.	- ст. 12.9.4 КоАП РФ	0,3	
4.	- ст. 12.9.3 КоАП РФ	0,2	
5.	- ст. 12.9.2 КоАП РФ	0,05	
6.	- ст. 12.9.1 КоАП РФ	0,005	
7.	- ст. 12.17.1 КоАП РФ	0,01	
8.	- ст. 12.17.2 КоАП РФ	0,1	
9.	- ст. 12.10.1 КоАП РФ, ст. 12.10.3 КоАП РФ	0,1	
10.	- ст. 12.15.1 КоАП РФ	0,01	
11.	- ст. 12.15.3 КоАП РФ	0,3	
12.	- ст. 12.15.4 КоАП РФ	0,4	
13.	- ст. 12.21.1 КоАП РФ, ст.12.21.2	0,5	
14.	- ст. 12.1.2 КоАП РФ	0,03	
15.	- ст. 12.2.1 КоАП РФ	0,02	
16.	- ст. 12.2.2 КоАП РФ	0,2	
17.	- ст. 12.5.1 КоАП РФ	0,01	
18.	- ст. 12.5.2 КоАП РФ	0,3	
19.	- ст. 12.5.3 КоАП РФ	0,1	
20.	- ст. 12.23 КоАП РФ	0,05	
21.	- ст. 12.7.1 КоАП РФ	0,3	
22.	- ст. 12.7.2 КоАП РФ	0,6	
23.	- ст. 12.27.2 КоАП РФ	0,6	
24.	- ст. 12.6 КоАП РФ	0,05	
25.	- ст. 12.12 КоАП РФ	0,1	
26.	- ст. 12.18 КоАП РФ	0,1	
27.	- ст. 12.29 КоАП РФ	0,1	
28.	- ст. 12.37.2 КоАП РФ	0,5	
29.	Оформление материалов на месте дорожно-транспортного происшествия	0,5	



**ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

30.	Иные нарушения правил дорожного движения, предусматривающие лишение	0,1	
31.	Иные нарушения правил дорожного движения	0,01	
32.	Обеспечение БДД при проведении спецмероприятий (учитывается и проверяется по журналу учета ежедневной работы л/с), за час.	0,1	
33.	Обслуживание переносных приборов автоматической фиксации нарушений ПДД (Крис-П), за смену	0,3	

*Инспектор дорожно-патрульной службы, несущий службу на КПМ*

№	Показатель	Коэффициент (к)	Баллы
1.	Выявлено нарушений правил дорожного движения - ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ	1,0	
2.	- ст.12.8, 12.26 КоАП РФ, с вызовом эвакуатора	1,5	
3.	- ст. 12.9.4 КоАП РФ	0,2	
4.	- ст.ст. 12.9.1, 12.9.2 КоАП РФ	0,03	
5.	- ст. 12.9.3 КоАП РФ	0,2	
6.	- ст.12.17.1 КоАП РФ	0,01	
7.	- ст. 12.17.2 КоАП РФ	0,2	
8.	- ст.12.15.3 КоАП РФ	0,1	
9.	- ст.12.15.4 КоАП РФ	0,4	
10.	- ст.12.21.1 часть 1,2 КоАП РФ,	0,5	
11.	- ст.12.21.2 часть 1 КоАП РФ	0,5	
12.	- ст. 12.1.2 КоАП РФ	0,1	
13.	- ст.12.2.1 КоАП РФ	0,02	
14.	- ст.12.2.2 КоАП РФ	0,2	
15.	-ст.12.5.1КоАП РФ	0,01	
16.	- ст. 12.5.3 КоАП РФ	0,1	
17.	- ст. 12.7.1 КоАП РФ	0,2	
18.	- ст.12.7.2 КоАП РФ	0,3	
19.	- ст.12.29 КоАП РФ	0,05	
20.	- ст. 12.37.2 КоАП РФ	0,03	
21.	Оформление материалов на месте дорожно-транспортного происшествия	0,5	
22.	Иные нарушения правил дорожного движения, предусматривающие лишение	0,1	
23.	Иные нарушения правил дорожного движения	0,01	

*Госинспектора, осуществляющие экзаменационные действия*

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Выдача водительского удостоверения после обучения в организациях, самостоятельной подготовки и по окончании срока лишения	0,06	
2.	Обмен водительского удостоверения	0,06	
3.	Проведено проверок автошкол	1	
4.	Выдано и направлено представлений	2	
5.	Приостановлено лицензий	3	

*Инспектора административной практики*

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Прием и проверка административных материалов	0,007	
2.	Внесение административных материалов в компьютерную базу данных	0,005	
3.	Составление административных материалов за неуплату административных штрафов (ст. 20.25 КоАП РФ)	0,3	
4.	Проведено дознание по ДТП, с пострадавшими	0,6	

*Оценка за участие в выявлении преступлений и охрану общественного порядка (ОЦ2)*

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Задержание подозреваемых в совершении грабежа, разбоя или вымогательства в отношении водителей транспортных средств	20	
2.	Выявление фактов незаконной перевозки оружия и наркотиков	16	
3.	Розыск транспортных средств, скрывшихся с мест совершения дорожно-транспортных происшествий	12	
4.	Розыск лиц, находящихся в федеральном розыске	12	
5.	Розыск лиц, находящихся в местном (республиканском) розыске	8	
6.	Выявление фактов незаконного завладения транспортными средствами	8	
7.	Выявление фактов перебития номеров агрегатов транспортных средств	8	
8.	Выявление фактов подделок документов	8	
9.	Выявлено иных преступлений	4	
10.	Раскрытие резонансных преступлений, либо любое раскрытое преступление, при раскрытии которого проявлен личный героизм и мужество	20	

**Оценка за пресечение нарушений правил дорожного движения (ОЦ3)**

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Выявлено фактов управления (передачи управления) транспортными средствами и отказа от медицинского освидетельствования (ст.12.8, 12.26 КоАП РФ)	0,5	
2.	Выявлено нарушений ПДД, предусматривающих лишение	0,2	
3.	Иные нарушения ПДД	0,1	
4.	Оформление материалов на месте ДТП	0,5	
5.	Обеспечение БДД при проведении спецмероприятий (учитывается и проверяется по журналу учета ежедневной работы л/с), за час.	0,1	

**Оценка за состояние служебной дисциплины (ОЦ4)**

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Количество фактов нарушений законности, допущенных в отчетный период	-20	
2.	Количество фактов нарушения дисциплины, допущенных в отчетный период	-10	

**Оценка за состояние профессиональной подготовки (ОЦ5)**

№	Показатель	Коэффициент (k)	Баллы
1.	Неудовлетворительная оценка на квартальном зачете по физической подготовке	-25	
2.	Неудовлетворительная оценка на квартальном зачете по профессиональной подготовке	-25	
3.	Неудовлетворительная оценка на квартальном зачете по знанию правил дорожного движения	-25	

Данной методикой оценивается 152 показателя, непосредственно влияющих на состояние аварийности. При этом руководители подразделений ГИБДД самостоятельно определяют перечень индикаторов, а на управление ГИБДД возложены лишь функции оценки адекватности (соответствия реальной обстановке) заявленных показателей.

Введение «индивидуальной оценки» является предпосылкой появления в подразделениях ГИБДД реального анализа аварийности, четкого понимания «сколько и каких видов нарушений необходимо пресечь в установленный период» для достижения конкретной цели без оглядки на ситуационные мотивы, в том числе и пресловутый АППГ.

**Литература**

1. Федеральный Закон от 10.12.95 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
2. Указ Президента Российской Федерации № 711 от 15 июня 1998 года (в редакции)

Указа № 1041 от 3 июля 2008 г.) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

3. Указ Президента Республики Татарстан от 16.11.2007 г. № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан».

4. Приказ МВД РФ № 618-98 г. (с изменениями Приказом МВД РФ №982-2001 г.) «О типовом положении государственной инспекции безопасности дорожного движения».

5. Приказ МВД РФ №25-10 г. «Порядок оценки деятельности подразделений ОВД».

6. Приказ МВД РФ № 186 ДСП «О мерах по совершенствованию деятельности ДПС ГИБДД МВД РФ».

7. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УДК 656.1

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТАНОВЛЕННОГО ПОРЯДКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИДОРОЖНОЙ ПОЛОСЫ – ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ НА АВТОДОРОГЕ**

**ENSURING PROCEDURES OF USING ROADSIDE IS THE SAFETY FACTOR ON THE HIGHWAY**

*Мансуров Р.Т., директор РГУ «БДД»;  
Храмов Э.Ф., начальник отдела  
информационного обеспечения РГУ «БДД»*

*Mansurov R., director; Hramov E., chief of  
information support department of the state  
inspection «Traffic safety»*

**Аннотация**

В статье описан опыт обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Татарстан через контроль исполнения установленного порядка использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования.

**Abstract**

The article describes the experience of road safety in the Republic of Tatarstan, through the control of execution of the established order of use-of-way and roadsides of public roads.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, придорожная полоса.

**Key words:** road safety, roadside bar.

Важной проблемой является несанкционированное строительство объектов дорожного сервиса, инженерных коммуникаций и других сооружений в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Для решения этих проблем в Российской Федерации был разработан и принят ряд нормативных правовых актов по систематизации требований к размещению объектов и контролю использования земель полос отвода и придорожных полос

автомобильных дорог, что позволило впоследствии взять под государственный контроль сложившуюся непростую ситуацию на автодорогах.

Одной из первых начала работу в данном направлении Республика Татарстан. Во исполнение положений федерального законодательства была подготовлена соответствующая республиканская нормативная правовая база, создана и функционирует специализированная организация Республиканское государственное учреждение «Безопас-

ность дорожного движения» (далее – РГУ «БДД»).

Совместно с ГИБДД МВД по РТ, РГУ «БДД» осуществляет комплекс работ по обеспечению исполнения установленного порядка использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Республики Татарстан, а также санкционированию перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, весовому и габаритному контролю автотранспортных средств на соответствие нормативным параметрам. Для исполнения возложенных функций создана материально-техническая база, все специалисты РГУ «БДД» прошли соответствующее обучение и тестирование.

Исполнение функций осуществляется в тесном взаимодействии с УГИБДД МВД по РТ и Министерством транспорта и дорожного хозяйства РТ, а также балансодержателями автодорог федерального значения – Федеральным государственным учреждением «Волго-Вятскуправтодор» и регионального значения – Государственным учреждением «Главтатдортранс», другими министерствами и ведомствами.

#### **Контроль размещения объектов в придорожной полосе**

В целях обеспечения исполнения установленного порядка размещения и эксплуатации объектов дорожного сервиса, информационных указателей, инженерных коммуникаций и иных сооружений в пределах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан созданы отделы придорожных полос в центральном офисе в г. Казань, в филиалах РГУ «БДД» гг. Набережные Челны, Альметьевск и Нурлат.

Придорожными полосами автомобильной дороги являются территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим

использования земельных участков в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги.

Для устранения нарушений при размещении и эксплуатации объектов в придорожной полосе ГИБДД МВД по РТ совместно с РГУ «БДД» разработало регламент приведения объектов в соответствие с установленными требованиями по безопасности дорожного движения. Собственники объектов в установленном порядке предоставляют документы на возможность согласования размещения объектов в придорожной полосе. При рассмотрении этих документов, прежде всего, уделяется внимание соответствию требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения, сохранности автодорог и экологической безопасности.

УГИБДД МВД по РТ совместно с РГУ БДД, рассматривая проектную документацию, схемы организации движения, выдают технические условия на размещение объектов в пределах данных полос, а также контролируют их исполнение (Схема 1). Контроль ведется четырьмя мобильными экипажами в составе инспекторов районных ОГИБДД и сотрудников РГУ «БДД», в соответствии с графиком совместных выездов, утвержденных начальником УГИБДД МВД по РТ и директором РГУ «БДД». Внеплановые выезды осуществляются на основании жалоб, полученных от населения, участников дорожного движения, балансодержателей дорог и других источников. Проверяется соответствие размещения объектов требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения, сохранности автодорог и правилам использования придорожных полос. Также проверяется наличие согласований с УГИБДД МВД по РТ и РГУ «БДД» проектной документации и исполнение требований технических условий к раз-



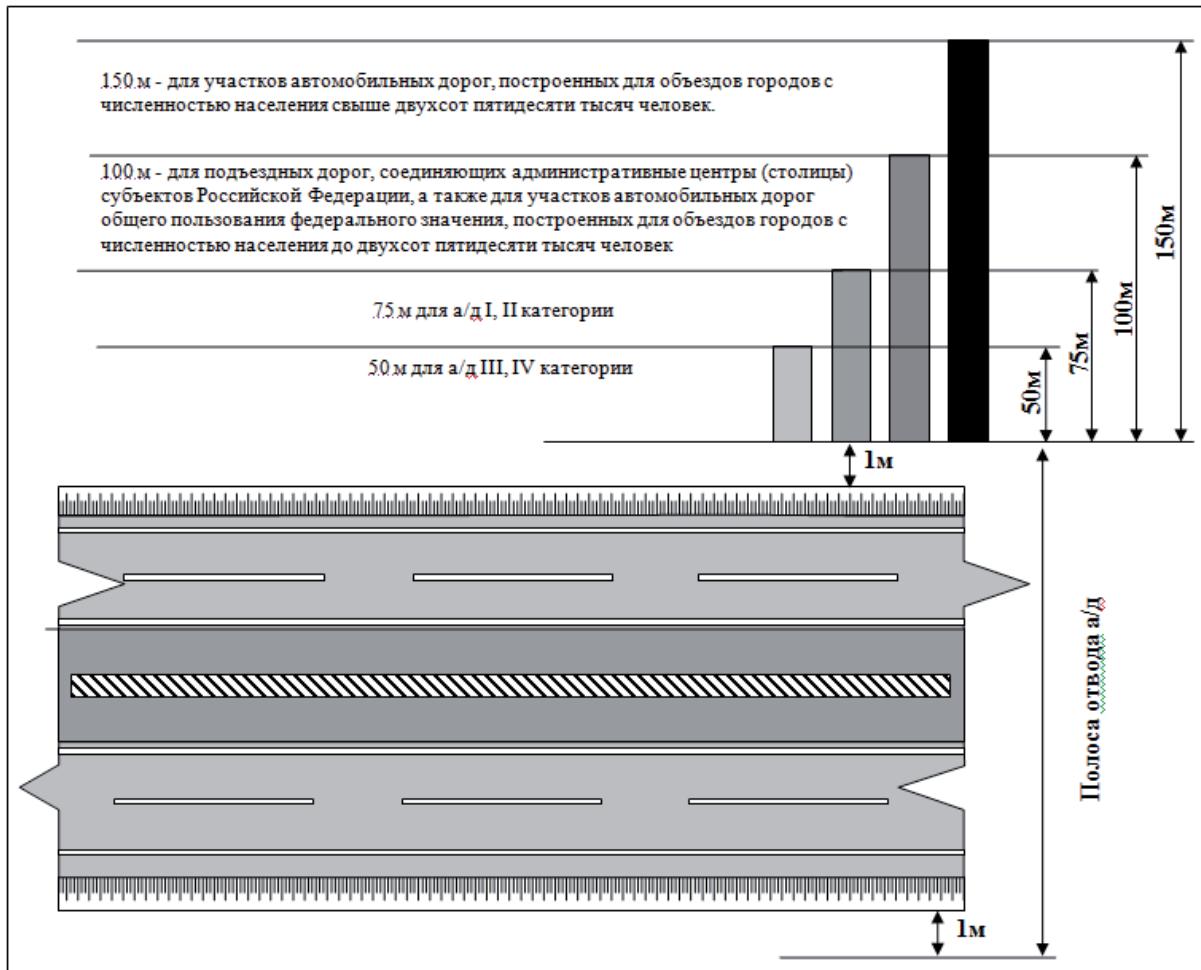


Схема 1. Ширина придорожной полосы в зависимости от категории а/д, значимости и перспективы ее развития.

мещению и эксплуатации объектов, в том числе:

- соответствие размещения объекта выданным техническим условиям;
- наличие и содержание переходно-скоростных полос, в том числе в зимний период;
- наличие и состояние дорожных знаков, ограждений и дорожной разметки;
- наличие и состояние ливневой канализации;
- наличие мусоросборников и общедоступных отапливаемых туалетов и др.

По фактам нарушений, выявленных при строительстве, размещении и эксплуатации объектов, составляется акт осмотра, оформляется предписание об устранении выявленных нарушений в установленный срок.

По истечении срока, установленного для

устранения нарушений, производится контрольная проверка устранения выявленных нарушений с оформлением повторного акта осмотра. При игнорировании собственником объекта предписаний об устранении выявленных нарушений соответствующий пакет документов направляется в прокуратуру для принятия мер прокурорского реагирования.

В пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Республики Татарстан, размещено 2409 объектов в т.ч:

- 668 объектов дорожного сервиса, в т.ч. согласовано – 160 объектов;
- 338 объектов рекламы, в т.ч. согласовано – 135 объектов;
- 1404 инженерных коммуникаций, все согласованы.

Для повышения эффективности работы

по приведению объектов придорожной полосы в соответствие с нормами и правилами и недопущению несанкционированного строительства в придорожной полосе РГУ «БДД» готовит следующие предложения по совершенствованию федеральной нормативно-правовой базы:

- внесение в Градостроительный кодекс Российской Федерации дополнений, предусматривающих выдачу разрешения на строительство и ввод в эксплуатацию законченных строительством объектов в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования при обязательном наличии письменного согласия владельца автомобильной дороги и органов ГИБДД;

- внесение изменений в приказ Минтранса РФ от 13.01. 2010 г. № 4 «Об установлении и использовании придорожных полос автомобильных дорог федерального значения», обязывающее владельцев объектов придорожной полосы федеральной автодороги согласовывать их строительство и реконструкцию с ГИБДД и органами исполнительной власти субъектов РФ;

- внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации дополнительных мер административной ответственности за нарушение правил использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования (например, применять задержание и помещение на специализированную стоянку спецтехники, осуществляющей без соответствующего разрешения работы в полосе отвода и/или придорожной полосе автомобильных дорог);

- разрешить Управлению Федеральной регистрационной службы не регистрировать право собственности на земельные участки и строения в придорожной полосе без соответствующего согласования с органами, осуществляющими контроль за соблюдением установленного порядка

использования придорожных полос.

### **Требования к безопасному размещению объектов придорожной полосы**

Для обеспечения безопасного заезда автотранспорта на объект дорожного сервиса, участок автомобильной дороги, в пределах которого располагается объект, должен быть прямолинейным, без резких изменений продольного профиля (продольный уклон не должен превышать 40 %).

Для исключения неожиданного попадания людей на проезжую часть автодороги в темное время суток необходимо обеспечивать стационарное освещение участков дороги в месте размещения объектов.

Все объекты дорожного сервиса должны быть оборудованы местами для стоянок транспортных средств, планировку и вместимость которых назначают исходя из мощности объектов, режима их работы, формы обслуживания проезжающих. Обеспеченность объектов площадками для стоянки и остановки автомобилей позволяет парковать автотранспорт в специально отведенных местах, а не на обочине автодороги, что позволяет обеспечивать сохранность конструктивных элементов автодорог, пропускную способность и скоростной режим автомобильной дороги.

На выезде с объекта в зоне примыкания к автодороге должна быть обеспечена боковая видимость. Боковая видимость должна обеспечивать видимость с главной дороги автомобиля, ожидающего на второстепенной дороге момента безопасного въезда на главную дорогу.

Для обеспечения беспрепятственного проезда транзитного транспорта и соблюдения скоростного режима автодорог съезды и выезды в местах размещения объектов дорожного сервиса должны быть обустроены переходно-скоростными полосами.

Во всех случаях, где возможно попадание на дорогу с придорожной полосы людей и животных, следует обеспечивать боковую видимость прилегающей к дороге полосы на расстоянии 25 метров от кромки

проезжей части дороги. Это позволит водителю вовремя среагировать на внезапное появление людей и животных и избежать столкновения.

В населенных пунктах на нерегулируемых перекрестках улиц и дорог в целях исключения неожиданного попадания на перекресток транспорта и людей необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт – транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/час должны быть соответственно не менее 25 и 40 метров. В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, информационных конструкций и указателей, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 метра.

Для обеспечения исполнения требований экологической безопасности объекты дорожного сервиса должны быть обеспечены мусоросборниками и общедоступными отопляемыми туалетами.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения наружная реклама не должна (Схема 2):

- вызывать ослепление участников движения светом;
- ограничивать видимость, мешать восприятию водителем дорожной обстановки или эксплуатации транспортного средства;
- иметь сходство с дорожными знаками, светофорными объектами, а также создавать впечатление нахождения на дороге транспортного средства, пешехода или какого-либо объекта;
- размещаться над проезжей частью и обочинами дорог, а также на разделительных полосах, что позволяет предотвратить дорожно-транспортные происшествия в случае падения, опрокидывания рекламного средства;

Опоры рекламных конструкций должны быть выполнены в травмобезопасном исполнении, то есть, в случае удара транспортного средства об опору ее конструкция

должна гасить кинетическую энергию удара и деформироваться без нанесения травм водителю и пассажирам.

Участки трубопроводов, прокладываемых под автомобильными дорогами, должны предусматриваться в защитном футляре. Заглубление участков трубопроводов, прокладываемых под автодорогами, должно приниматься не менее 1,4 метра от верха покрытия дороги до верхней образующей защитного футляра, а в выемках и на нулевых отметках не менее 0,4 метра от дна кювета, водоотводной канавы или дренажа. Концы защитного кожуха коммуникации должны быть выведены на расстояние не менее 10 метров от существующей подошвы земляного полотна автодороги. Эти меры позволяют избежать деформации земляного полотна дороги и трубопровода, которые, в свою очередь, могут привести к созданию аварийных ситуаций (Схема 3).

Для исключения возможности падения опор высоковольтных линий электропередачи на проезжую часть автомобильной дороги в местах их пересечения расстояние от основания каждой из опор линий электропередачи до бровки земляного полотна автомобильной дороги должно быть не менее высоты опоры плюс 5 метров, но во всех случаях – не менее 25 метров.

Вертикальное расстояние от проводов воздушных телефонных и телеграфных линий до проезжей части в местах пересечений автомобильных дорог должно быть не менее 5,5 м (в теплое время года). Возвышение проводов при пересечении с линиями электропередачи должно быть от 6 до 16 метров в зависимости от напряжения линий электропередачи (Схема 4). Соблюдение этих требований обеспечивает безопасный и беспрепятственный проезд автотранспортных средств с нормативными габаритами.

Программа развития дорожного сервиса в Республике Татарстан

УГИБДД МВД по РТ и РГУ «БДД»

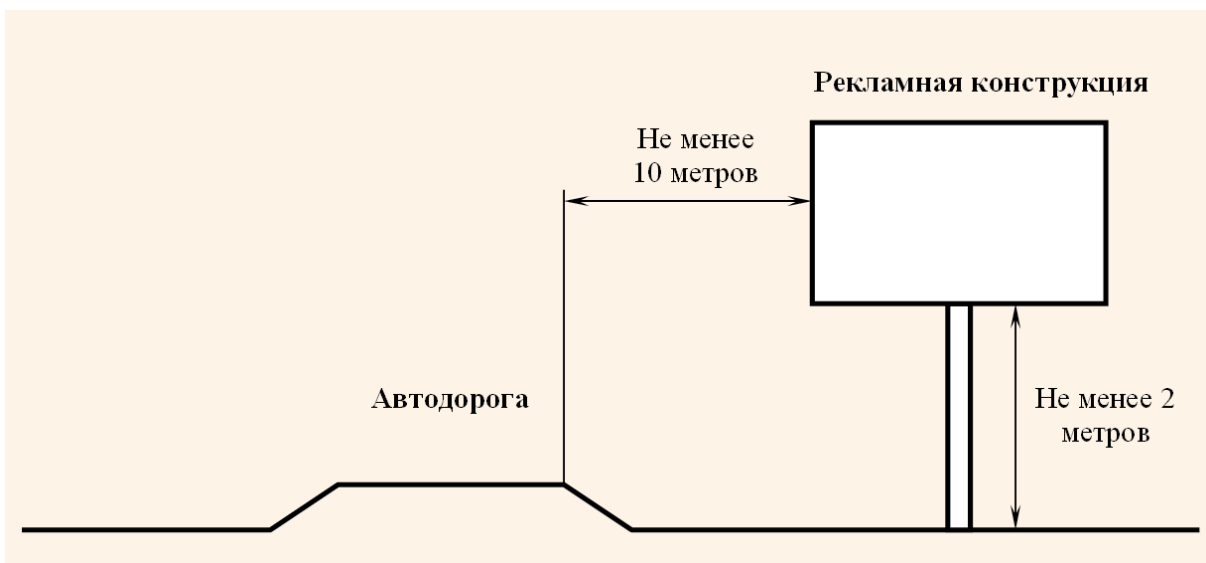


Схема 2. Требования к размещению рекламной конструкции вне населенных пунктов.

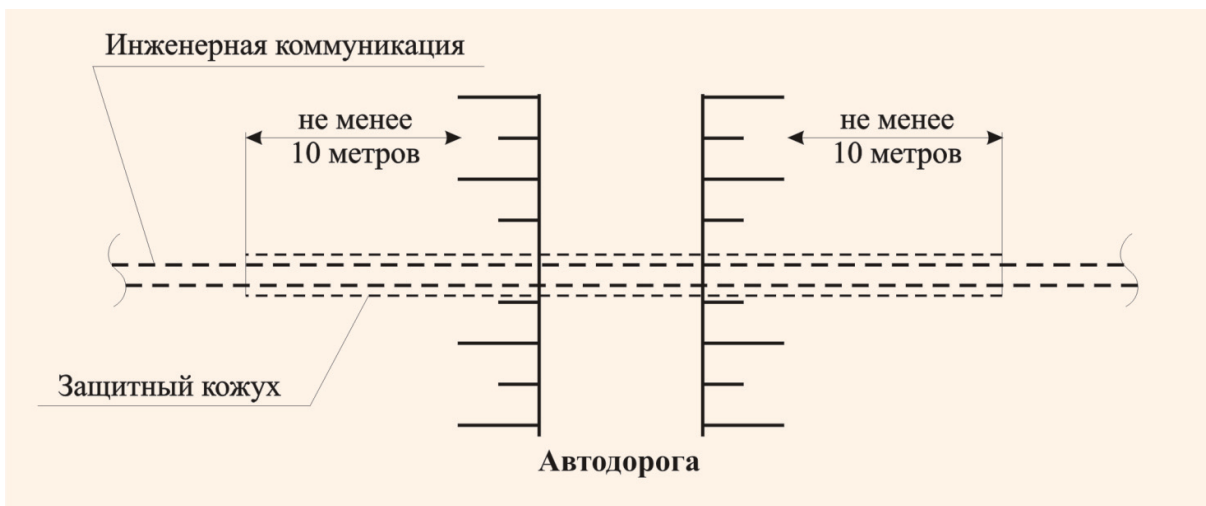


Схема 3. Требования к прокладке коммуникаций

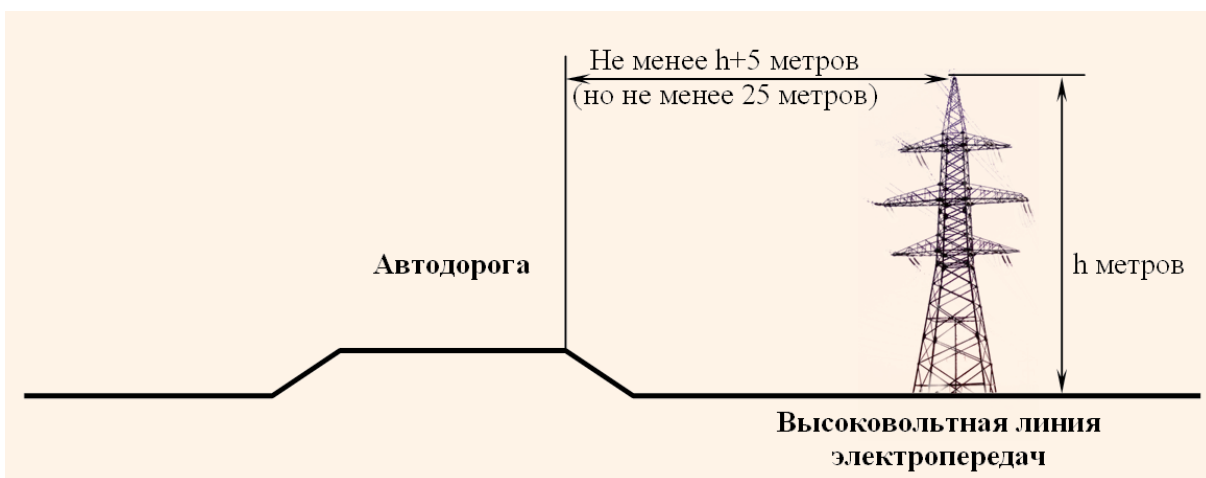


Схема 4. Требования к размещению ЛЭП в придорожной полосе.

совместно разработали долгосрочную Программу развития дорожного сервиса в РТ, в рамках которой будет представлена генеральная схема размещения объектов дорожного сервиса, дальнейшая схема развития объектов придорожного сервиса в РТ, а также современные требования к размещению объектов, их качественному составу и соответствию санитарно-экологическим нормам.

*Цели Программы:*

- обеспечение безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог;
- уменьшение расходования средств на содержание, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог;
- совершенствование законодательной базы по использованию придорожных полос автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Республики Татарстан;
- совершенствование контрольно-надзорной функции;
- создание на дорогах в Республике Татарстан оптимальной сети комплексов дорожного сервиса и социально-значимых объектов, отвечающих требованиям нормативно-технической документации;
- сокращение роста самовольных построек;
- улучшение медицинского обслуживания участников дорожного движения, оказание экстренной медицинской и технической помощи пострадавшим в результате ДТП;
- снижение отрицательных воздействий на окружающую среду вблизи автомобильных дорог и объектов дорожного сервиса.

*Основные задачи Программы:*

- изучение потребностей пользователей автомобильных дорог;
- содействие повышению качества и расширению сферы услуг дорожного сервисного обслуживания потребителей;
- определение в качестве важнейше-

го приоритета соблюдение интересов и улучшение сервисного обслуживания пользователей автомобильных дорог;

- модернизация сети сервисного обслуживания пользователей автомобильных дорог путем строительства комплексов сервисного обслуживания, отвечающих современным требованиям;
  - развитие рынка сервисных услуг, повышение качественного уровня комплексов дорожного сервиса за счет конкурсной основы предоставления участков под размещение объектов через аукционы, проводимые РГУ «БДД»;
  - создание условий инвестиционной привлекательности для иностранного капитала в Республике Татарстан;
  - повышение эффективности системы государственного управления использованием полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан;
  - совершенствование методов перспективного и оперативного планирования на основе анализа состояния сети сервисного обслуживания, расположенной в полосах отвода и придорожных полосах автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан;
  - разработка и упорядочение сети знаков информационного ориентирования.
- В целом, деятельность ГИБДД МВД по Республике Татарстан во взаимодействии с РГУ «БДД» является сегодня тем сдерживающим фактором, который позволяет предотвращать бесконтрольное размещение объектов в придорожной полосе дорог общего пользования без учета требований безопасности дорожного движения и санитарно-экологических норм. Эта кропотливая и целенаправленная работа является вкладом ГИБДД МВД по РТ и РГУ «БДД» в общее дело обеспечения безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог, проходящих по территории Республики Татарстан.



**Литература**

1. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования.
2. ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.
3. ГОСТ Р 52577 Дороги автомобильные общего пользования. Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог.
4. ГОСТ Р 52044-2003 Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие технические требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения.
5. СНиП 2.05.02-85 Строительные нормы и правила. Автомобильные дороги.
6. ВСН 25-86 Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.

УДК 343.57

**ВЫЯВЛЕНИЕ И ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ  
ОФОРМЛЕНИЕ ИЗЪЯТИЯ НАРКОТИ-  
ЧЕСКИХ ВЕЩЕСТВ И КУРИТЕЛЬНЫХ  
СМЕСЕЙ ИЗ НЕЗАКОННОГО ОБОРОТА****IDENTIFICATION  
AND DOCUMENTATION OF EXEMPTION  
DRUGS AND SMOKING MIXTURES  
OF ILLICIT***Разумнов А.В., начальник отдела ДПС и  
розыска УГИБДД МВД по РТ**Razumnov A., chief of road patrol service  
and inquiry department TPD MIA on RT***Аннотация**

Автор поднимает серьезную проблему роста наркопреступности, которая оказывает негативное воздействие на экономическую и социальную стабильность, наносит ущерб экономике государства в частности и безопасности нации в целом. Рассказывает о мерах, предпринимаемых с целью профилактики незаконных действий с наркотическими средствами и психотропными веществами или их аналогами и пресечения наркопреступлений.

**Abstract**

The author raises a serious problem of rising drug-related crime, which has a negative impact on economic and social stability, is detrimental to the economy of the state in particular and the security of the nation as a whole. Describes the measures taken to prevent unlawful acts against narcotic drugs and psychotropic substances or their analogues and suppression of drug-related crimes.

**Ключевые слова:** наркопреступность, курительные смеси, наркотические средства, психотропные вещества.

**Key words:** drug trafficking, smoking blends, narcotic drugs, psychotropic substances.

Серьезной проблемой для нашего общества является рост наркопреступности, которая оказывает негативное воздействие на экономическую и социальную стабильность, наносит ущерб экономике государства в частности и безопасности нации в целом. Одной из разновидностей веществ психотропных и наркотических

веществ признаны курительные смеси.

Курительные смеси (или курительные миксы) состоят из трав и экстрактов.

В состав курительных смесей могут входить подготовленные особым образом различные части растений: корни, семена, листья, кора, цветы, и пр. Среди популярных растений, использующихся

для производства ароматических миксов, можно назвать шалфей предсказателей, дурман, красный мухомор, малую гавайскую древовидную розу, мимозу, гуарану, кратом. И это далеко не полный перечень существующих растений-энтеогенов.

Курительные смеси делятся на две группы.

К первому виду относятся миксы, состоящие из натуральных растений. Травы перемешиваются между собой в определенных пропорциях и дают так называемый «эффект употребления».

Второй вид курительных миксов – это смеси трав, обработанных химическими веществами (синтетическими каннабиноидами) и полностью произведенные в лабораторных условиях.

Обнаруженный в составе курительных смесей синтетический каннабиноид JWH-018 в пять раз сильнее марихуаны.

Употребление курительных смесей с одурманивающим эффектом вызывает различные психические расстройства. Человек теряет способность сосредоточиться, нарушается способность восприятия мира, беспричинно смеется, не может общаться с теми, кто рядом. Такие изменения поведения могут длиться долго. Действие курительных смесей способно изменить личность не на время, а навсегда, превратить нормального человека в наркозависимого больного, привести к тяжелой инвалидности.

31 декабря 2009 года было подписано постановление Правительства РФ № 1186 «О мерах по пресечению оборота курительных смесей на территории Российской Федерации», где приняты решения по усилению работы по изъятию находящихся в обороте и признанных ранее опасными для жизни и здоровья человека курительных смесей.

В обновленный перечень наркотических и психотропных веществ, запрещенных к обороту, попали такие распространенные составляющие курительных смесей, как

лист шалфея предсказателей (лист растения вида *Salvia Divinorum*), сальвинорина А, семена розы гавайской (семена растения вида *Argyrea Nervosa*), цветки и листья голубого лотоса (цветки и листья растения вида *Nymphaea Caerulei*).

Были запрещены все курительные смеси из трав, обработанных химическими веществами, так как они наносят очень сильный вред здоровью человека.

В настоящее время всего в списке 298 растений, содержащих сильнодействующие, наркотические или ядовитые вещества. В перечень вошли такие известные растения, как акация, багульник (розмарин лесной), барвинок, белена, бузина травянистая, верблюжья колючка, горчица полевая, дельфиниум, дурман, кислица обыкновенная, ландыш, лютик, магнолия, мак, молочай, табак, тысячелюбов, чистотел и другие.

Под наркотическими средствами понимаются определенные вещества растительного или синтетического происхождения, лекарственные препараты, содержащие наркотические вещества, которые оказывают специфическое воздействие на центральную нервную систему.

Сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения осуществляют проверки автотранспорта с целью выявления наркотических веществ на КПП и СП ДПС посредством досмотра автомобилей и личного досмотра, досмотра вещей, багажа. На маршрутах патрулирования (вне КПП и СП ДПС) личный досмотр лиц, досмотр автотранспорта производятся при наличии данных о том, что осуществляется перевозка запрещенных предметов (статья 11 Закона РФ «О милиции» – права милиции).

**Личный досмотр, досмотр вещей осуществляются должностными лицами органов внутренних дел в присутствии двух понятых.** В исключительных случаях личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, могут быть

осуществлены без понятых (ч. 4 ст. 27.7 КоАП РФ, «*В исключительных случаях при наличии достаточных оснований полагать, что при физическом лице находятся оружие или иные предметы, используемые в качестве оружия, личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, могут быть осуществлены без понятых.*»)

В документах, удостоверяющих факт задержания с поличным, необходимо фиксировать следующие сведения:

- а) психологическое состояние и поведение лица до, во время, после задержания;
- б) не пытался ли задержанный выбросить какие-либо предметы (шприц, ампулу, таблетки, упаковки), и, если пытался, то при каких обстоятельствах.

В протоколе личного обыска необходимо обязательно указывать:

- а) место и точное время проведения личного обыска;
- б) имела ли место добровольная выдача наркотических веществ;
- в) какие вещества найдены (их внешний вид, цвет, вес, запах);
- г) место хранения наркотиков (карманы курток, пиджаков, брюк);
- д) сведения об упаковочном материале (целлофан, бумага);
- е) сведения о характере и происхождении изъятых при обыске предметов.

Досмотр транспортного средства производится в соответствии с требованиями ст. 27.9 «**Досмотр транспортного средства**» КоАП РФ в случаях, когда имеются достаточные данные подозревать в незаконной перевозке наркотических или психотропных веществ. При обнаружении веществ (предметов) по внешним признакам, дающим основание полагать, что они относятся к наркотическим, необходимо пригласить понятых. По итогам досмотра составляется протокол, в котором указываются сведения о виде, реквизитах и иных идентификационных признаках изъятых вещей, а также делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи,

иных установленных способов фиксации.

**При составлении протоколов недопустимо употребление следующих формулировок: «изъято наркотическое вещество». Следует писать: «изъято вещество белого цвета» или «изъято вещество растительного происхождения зеленого (бурого и др.) цвета» или «изъяты таблетки белого (желтого и др.) цвета».**

Протокол об изъятии вещей и документов подписывается должностным лицом, его составившим, лицом, у которого изъяты вещи и документы, понятыми. В случае отказа лица, у которого изъяты вещи и документы, от подписания протокола в нем делается соответствующая запись. Копия протокола вручается лицу, у которого изъяты вещи и документы, или его законному представителю.

В присутствии понятых вещество упаковывается в конверт или пакет и опечатывается. Для этого необходимо на посту или в патрульном автомобиле иметь оттиски печати на листе бумаги, конверты (бумажные или полиэтиленовые), клей, нитки. На пакете делается надпись: «вещество, изъятое у гр. ФИО, адрес места жительства, дата и время» на месте склейки расписываются понятые. У понятых отбираются подробные объяснения с перечислением всего происходящего. После чего задержанный и материалы доставляются в дежурную часть ОВД для проведения дальнейших следственно-оперативных действий.

При задержании и доставлении в дежурную часть несовершеннолетних лиц по подозрению в незаконном обороте наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, необходимо соблюдать предписания законодательства в части соблюдения их прав. Для этого при личном досмотре указанной категории лиц необходимо участие их законных представителей. Если несовершеннолетний находится в состоянии наркотического или иного опья-

нения, следует пригласить медицинского работника для его освидетельствования и оказания ему медицинской помощи. По окончании разбирательства несовершеннолетнее лицо передается родителям или иным представителям; должностным лицам образовательных, учебно-воспитательных, специализированных учреждений социальной реабилитации или органов здравоохранения. Об их передаче делается запись в Книге учета лиц, доставленных в орган внутренних дел, с указанием времени и лица, которому передан несовершеннолетний. Основным доказательством, подтверждающим факт совершения незаконных действий с наркотическими средствами и психотропными веществами или их аналогами, является их обнаружение и изъятие, которые должны осуществляться с точным соблюдением всех требований действующего законодательства.

#### **Признаки лиц, употребляющих наркотики**

Для потребителей курительных смесей, конопли, гашиша марихуаны характерны: приступы смеха, страха, беспечность, расширение зрачков, покраснение лица, век, «заплетающаяся» речь, учащенное дыхание.

Лица, употребляющие героин, морфин, опий, выглядят старше своих лет. Волосы теряют блеск, кожа бледная, сухая, лицо бледное, выражено истощение, худоба, кожа имеет желтоватый оттенок. На венах в области локтевых сгибов, на кистях рук, на ногах, шее можно обнаружить следы инъекций. В период наркотического опьянения характерны узкие зрачки, благодушное настроение, ускоренная речь, оживленность, расторможенность. Язык розовый с беловатым налетом. В период постнаркотической абстиненции (ломки) наркоманы психически неуравновешенны, склонны к насилию, ведут себя неадекватно окружающей обстановке.

Лица, злоупотребляющие эфедронам, истощены, выглядят старше своего возраста.

Глаза запавшие, с нездоровым блеском, кожные покровы очень бледные, сухие, дряблые, с сероватым оттенком и множественными пигментными пятнами в местах мелких порезов и ссадин. На коже лица, спины часто гнойничковая сыпь. Голос осипший, слабый, язык покрыт трещинками. Отмечается дрожь пальцев рук, век. По ходу вен предплечий, локтевых сгибов, кистей, стоп, шеи видны многочисленные следы инъекций. Наблюдается бессмысленная суетливость, порывистость движений.

При опьянении амфетаминами наблюдается расширение зрачков, округленность глаз («как у совы»), повышенная активность и выносливость. Учащение пульса и повышение кровяного давления. Быстрота действий и движений. Потребность постоянно находиться в движении. Эйфория, говорливость, переоценка собственных возможностей.

#### **Меры личной безопасности**

Перед досмотром необходимо обеспечить контроль за людьми, находящимися в салоне, для пресечения попыток выброса наркотических веществ.

При проведении досмотровых мероприятий сотрудники обязаны соблюдать меры личной безопасности и прикрывать друг друга – один осуществляет проверку, а второй страхует. При наличии в составе наряда автоматчика обязанность по прикрытие сотрудников возлагается на него. Подозреваемые лица, находящиеся в автомобиле, выводятся по одному, первым выводят водителя, потом пассажира, сидящего на переднем сидении, далее остальных. Досмотр транспортного средства следует проводить после того, как водитель и пассажиры покинули салон автомобиля и за их поведением установлен контроль одним из сотрудников наряда.

#### **Места наиболее вероятного сокрытия наркотиков**

Наркотические средства у задержанных лиц могут быть скрыты на теле, в одежде,

вещах и предметах, находящихся при них. В связи с этим при личном досмотре или личном обыске задержанных рекомендует-ся осматривать:

верхнюю одежду, головные уборы и обувь (особое внимание обращать на лацканы, манжеты, воротники, карманы, ремни, бюстгалтеры, подкладки, повязки, пряжки);

личные вещи задержанного: подкладки сумочек, чемоданов, кошельков, косметичек, тюбики кремов, помада, зажигалки, мундштуки, портсигары, пачки с сигаретами, упаковки из-под лекарств, детские игрушки, бутылки, термосы, банки, авторучки, браслеты, медальоны, футляры очков, протезы, полости трости, костылей, ручки зонта, отсеки радиоаппаратуры для элементов питания, фотоаппараты и т.д.;

- естественные углубления и полости тела задержанного.

Наркотики могут быть обнаружены между пальцами ног, под лейкопластырем, прикрепленным к ступне ноги, в волосах, шиньонах, париках, во рту, ушах, носу, в заглазываемом контейнере, предварительно привязываемом к зубу, во влагалище, в прямой кишке.

Изъятию подлежат вещества растительного происхождения (как растения, так и их части в измельченном виде, порошки, таблетки, ампулы, пузырьки с жидкостью, шприцы, рецептурные бланки).

Личный досмотр проводится обязательно в присутствии понятых. При обнаружении наркотических средств составляется протокол личного досмотра в присутствии не менее двух понятых – совершеннолетних лиц одного пола с досматриваемым, которым предварительно разъясняются их права и обязанности в соответствии со ст. 60 УПК РФ «Понятой». В протоколе обязательно указывается: где находились изъятые вещества, цвет, во что упакованы, после чего в присутствии понятых вещество упаковывается в конверт или пакет и опечатывается. Для этого на посту или при себе необходимо иметь оттиски

печати на листе бумаги, конверты (полиэтиленовые либо бумажные пакеты), клей, нитки. На пакете делается надпись: «Вещество, изъятое у гр-на ФИО, адрес места жительства, дата, время и место», на месте склейки расписываются понятые. У понятых на месте необходимо взять подробные объяснения с перечислением всего происходящего. Также необходимо отобрать объяснение у задержанного. После чего задержанный и материалы доставляются в дежурную часть УВД-ОВД для проведения дальнейших следственно-оперативных действий.

### **Досмотр автотранспорта**

В большинстве случаев транспортировка наркотиков осуществляется автотранспортом, поэтому необходимо знать некоторые тактические приемы проведения досмотра автотранспорта.

Согласно оперативной информации, имеются факты перевозки наркотических веществ посредством междугородних автобусов. Общая методика выявления указанных категории преступников,работанная на СП ДПС «Закат» ОГИБДД УВД по г. Казани, заключается в выявлении пассажиров с признаками лиц, употребляющих наркотики, ведущих себя нервозно при появлении сотрудников милиции, а также в налаживании доверительных отношений с водителями и кондукторами автобусов и соответственно получении от них информации. При этом необходимо учитывать, что остановка общественных транспортных средств должна осуществляться на минимально короткий срок.

Перед досмотром автотранспорта необходимо обеспечить контроль за людьми, находящимися в салоне, для пресечения попыток выброса имеющихся у них наркотических средств. При досмотре автомобиль делится на 3 зоны поиска: передняя, задняя части и салон.

### **Досмотр передней части**

В ходе его проведения необходимо проверить:

- обратную сторону номерного знака



(крепление при помощи клейкой ленты, магнита); внутреннюю часть бампера (крепление при помощи клейкой ленты, магнита); полость расширительных бачков охлаждающей жидкости – наличие герметических пакетов; брызговики и колпаки передних колёс; пространство за фарами в передних крыльях;

При досмотре салона автомобиля проверяются:

задняя часть приборной доски (крепление при помощи клейкой ленты, магнита, булавок); пространство за радиоприёмником; верхняя и боковые части перчаточного ящика; воздуховоды системы вентиляции; пепельница и её содержимое; напольное покрытие (особое внимание на наличие разрезов, вздутия); предметы в салоне (пакеты, свёртки); пространство между сиденьями и спинками кресел, пространство под сиденьем;

**При досмотре задней части автомобиля следует проверять:**

- содержимое багажника, запасное колесо, внутреннюю часть крышки багажника;
- пространство под ковриками и декоративной отделкой (особое внимание обратить на опору спинки заднего сиденья); задние крылья и бампера, габаритные фонари,

В процессе осмотра автотранспорта необходимо обратить внимание на наличие кнопок или рукояток, для открытия каких-либо дополнительных отсеков. Подлежат проверке канистры, упаковки от различных продуктов питания и прохладительных напитков.

При обнаружении наркотических средств составляется протокол досмотра автотранспортного средства с участием не менее двух понятых, которым предварительно разъясняются их права и обязанности в соответствии со ст. 60 УПК РФ (Понятой).

В протоколе обязательно указываются

государственный номер и установочные данные владельца автотранспортного средства, данные лиц, находящихся в салоне на момент осмотра, а также конкретные места обнаружения изъятых веществ, их цвет и упаковка. После чего в присутствии понятых вещество упаковывается в конверт или пакет, опечатывается печатью. На пакете делается надпись: «Вещество, изъятное в автомобиле гр-на ФИО, адрес места жительства, дата и время», на месте склейки расписываются понятые. У понятых на месте необходимо взять подробные объяснения с перечислением всего происходящего. Также необходимо отобрать объяснение у задержанного. После чего задержанный с автотранспортом и материалом доставляются в дежурную часть УВД-ОВД для проведения дальнейших следственно-оперативных действий.

#### **Контроль результатов задержаний**

Копия рапорта по факту выявления преступления передается в штаб подразделения. Контроль за проведением следственных мероприятий в ОВД осуществляется непосредственным руководством подразделения (командиры взводов, начальники отделений), подчиненные которого выявили признаки преступления, который информирует об этом начальника штаба подразделения или начальника ОГИБДД.

Начальник штаба или командир строевого подразделения ежемесячно контролирует прохождение статистических карточек по фактам задержаний в ИЦ МВД по РТ за службой Госавтоинспекции, изучает обоснованность вынесения отказных материалов, приостановления уголовного производства и в случае выявления недостатков докладывает об этом рапортом руководству.

Статистика задержаний лиц, перевозящих наркотические средства за последние 5 лет, выглядит следующим образом:

Год	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Количество задержаний	369	450	574	589	508	505

**Литература**

1. ФЗ «О полиции».
2. Постановление Правительства РФ от 31.12.2009 г. №1186 «Об изменениях в постановления Правительства РФ по вопросам, связанным с оборотом наркотических средств».
3. Постановление главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 9.04.2009 г. №23 «Об усилении надзора за реализацией курительных смесей».
4. Кодекс об административных правонарушениях РФ.
5. Рекомендации по организации и проведению конкурса на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции» (на примере Республики Татарстан): Методические рекомендации / Сост.: Р.Ш. Ахмадиева, С.Ю. Вавилов, Р.Ю. Галимзянова, Р.А. Даутов, И.И. Калимуллин и др. // Под общ. ред. О.Е. Понарына. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2011. – 357 с.
6. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».

УДК 656.06

**ВНЕДРЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ СОЦИАЛЬНО ВАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН**

*Рамазанов Р.В., начальник ОТНиРР УГИБДД МВД по РТ, К.Т.Н., доцент кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство» КГТУ им А.Н.Туполева, Якимов А.Ю., советник президента РСА по вопросам безопасности дорожного движения, д.ю.н., профессор*

**IMPLEMENTATION OF ENGINEERING CONTROLS ON VEHICLES OFFERING SOCIALLY IMPORTANT TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF TATARSTAN**

*Ramazanov R., head of the department of technical supervision and registration of TPD MIA on RT, Ph.D., associate professor of chair «Automobiles and automobile industry» of KSTU, Yakimov A. adviser to the President RAIU on traffic safety questions, Doctor in Law, professor*

**Аннотация**

Статья содержит информацию о реализации проекта Российского союза автостраховщиков (РСА) и Центра стратегических разработок – Регион (ЦСР-Регион) «Использование технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки, в субъектах Российской Федерации» в Республике Татарстан. Рассмотрен опыт применения алкозамков и аппаратуры спутниковой навигации. Рассмотрены предложения по правовому регулированию применения ТСК в России, изменению административного законодательства, регламентирующего данную сферу.

**Abstract**

This article contains information about the project of the Russian Union of Auto Insurers (RSA) and the Center for Strategic Studies - Region (CSR-Region), "Use of engineering controls on vehicles engaged in socially important transportation, in the Russian Federation in the Republic of Tatarstan. The experience of alkozamkov and satellite navigation. Reviewed proposals for legal regulation of TSC in Russia, a change of administrative law governing this sphere.

**Ключевые слова:** технические средства контроля, алкозамок, аппаратура спутниковой навигации, школьный автобус, социально важные перевозки.

**Key words:** engineering controls, alkozamok, satellite navigation equipment, school bus, socially important transportation.

Уровень безопасности дорожного движения в Российской Федерации в настоящее время нельзя признать удовлетворительным. В 2010 году на российских дорогах погибло 26 567 человек, что сопоставимо с количеством погибших в ДТП во всей Европе. По количеству погибших на 1 млн населения Россия в 3-5 раз уступает наиболее развитым странам Западной Европы, Японии и Австралии. По сравнению со странами Восточной Европы (Польша, Венгрия, Чешская республика) количество погибших на 1 млн населения в России выше примерно в два раза. По этому показателю Россия уступает также странам БРИК и соответствует лишь развивающимся странам Латинской Америки, Азии и Африки. Эти показатели говорят о необходимости принятия кардинальных мер, направленных на предотвращение ДТП и снижения смертности на дорогах.

В последние годы очень серьезные шаги в этой сфере были сделаны Правительством и Президентом России, когда стартовала Федеральная программа «Повышение безопасности дорожного движения 2006-2012 гг.». В результате аварийность на дорогах страны начала снижаться. Однако нельзя останавливаться на достигнутом, от мер общего характера, таких, как ужесточение наказаний за нарушения правил дорожного движения и повышение контроля за дорожным движением за счет применения средств фотовидеофиксации, действующих в автоматическом режиме, следует переходить к мерам, направленным на определенные группы участников движения.

В 2009–2010 гг. Российским союзом автостраховщиков (РСА) и Центром стратегических разработок – Регион (ЦСР-Регион) совместно с правительствами трех

субъектов РФ: Московской и Ивановской области, а также Республики Татарстан при участии Госавтоинспекции, Транспортной инспекции и других органов исполнительной власти указанных субъектов в сфере транспорта, здравоохранения, образования и безопасности начата совместная реализация проекта «Использование технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки, в субъектах Российской Федерации».

Целью проекта является повышение безопасности дорожного движения на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки. Задачами проекта были выделение лучшей российской и зарубежной практики использования технических средств контроля, проведение испытаний этих устройств в условиях, максимально приближенных к реальным, и подготовка предложений по совершенствованию российской нормативной основы, создающих условия для внедрения лучших образцов ТСК на российских автотранспортных предприятиях.

Проект был реализован в несколько этапов.

Этап 1. Анализ российского и зарубежного опыта и нормативно-правовой основы применения ТСК.

Этап 2. Подготовка методики проведения практических исследований.

Этап 3. Техническая подготовка проведения практических исследований, выбор поставщиков и автотранспортных предприятий и организация взаимодействия с ними.

Этап 4. Организация проведения и мониторинг практических исследований, анализ и оценка полученных результатов.

Этап 5. Разработка предложений по со-

вершенствованию нормативной основы использования ТСК в РФ.

Проведенным анализом используемых в странах с развитой автомобилизацией специальных технических средств контроля было отобрано несколько видов ТСК, которые зарекомендовали себя с положительной стороны. В настоящей работе рассматриваются четыре разновидности таких устройств: алкозамки, аппаратура спутниковой навигации, бортовые регистраторы и видеорегистраторы. Эти устройства направлены на сокращение количества нарушений, которые являются основными причинами смертности и травматизма в ДТП в России: управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, превышении скорости, а также непредоставление права проезда автомобилям скорой помощи, несоблюдение водителями режима труда и отдыха. Кроме того, все перечисленные технические средства контроля применяются на транспортных средствах, осуществляющих социально значимые перевозки, – автобусах городских, пригородных и междугородных маршрутов, школьных автобусах и автомобилях скорой медицинской помощи. Выбор этих транспортных средств обусловлен их высокой социальной значимостью и высоким вниманием общества к любым чрезвычайным ситуациям с их участием, в том числе дорожно-транспортным происшествиям. Следует отметить, что история развития этих технических устройств различна. Широко применяются бортовые регистраторы, наиболее распространенным видом которых являются тахографы. В странах Евросоюза их использование обязательно при осуществлении социально важных перевозок на междугородных и международных линиях. Десятки научных исследований влияния бортовых регистраторов на безопасность дорожного движения свидетельствуют об уменьшении на 20-30% количества ДТП с участием транспортных средств, на которых они уста-

новлены. В настоящее время в развитых странах осуществляется переход на цифровые тахографы.

Алкозамки активно применяются на протяжении последних 20 лет, однако география их использования пока достаточно узкая и включает в себя, в первую очередь, США, Канаду и Швецию. В этих странах проведено достаточное количество научных исследований, свидетельствующих об эффективности использования алкозамков в рамках предотвращения управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

Аппаратура спутниковой навигации представляет собой одно из наиболее многообещающих технических средств контроля с точки зрения разнообразия выполняемых функций и возможностей. С помощью аппаратуры спутниковой навигации можно в режиме реального времени контролировать маршруты движения ТС, режим труда и отдыха водителей, осуществлять диспетчерскую оптимизацию работы автотранспортных предприятий, осуществлять контроль скорости движения ТС. В Европейском союзе активно пропагандируется система e-call, позволяющая определять через спутник местонахождение ТС, попавшего ДТП, и автоматически информирующая службу спасения в случаях, когда участники ДТП не способны это сделать.

Видеорегистраторы применяются в странах с развитой автомобилизацией для фиксации нарушений в отношении ТС, выполняющих социально важные перевозки, с последующей передачей материалов в правоохранительные органы.

Изучение существующей международной практики и российского опыта использования ТСК позволило выявить лучшие подходы и определить проблемы внедрения технических средств контроля в России. Анализ собранных данных предоставил организаторам образец реализации практических испытаний, позволил разра-

ботать методику практических испытаний, сделать первичные выводы и подготовить в виде гипотез предложения, касающиеся реализации государственной политики для создания условия внедрения ТСК в России за счет совершенствования нормативно-правовой и нормативно-технической основы, а также административных механизмов.

В процессе настоящего исследования были проанализированы две крупные категории российских нормативно-правовых актов: акты общего характера, определяющие правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, и акты, непосредственно регулирующие применение ТСК.

Целью изучения актов, регулирующих основы обеспечения безопасности дорожного движения, было определение того правового поля и правовых ограничений, в рамках которых предстоит реализовывать любые законодательные инициативы в части применения ТСК. Среди значимых для целей настоящего исследования выводов по результатам анализа актов этой категории можно упомянуть вывод о том, что в соответствии с Федеральным законом «О персональных данных» применение ТСК, не основанных на принципах фото-, кино- или видеосъемки, например, «алкозамков» и аппаратуры спутниковой навигации, возможно только на основании федерального закона.

Из всех технических средств контроля, являющихся объектами настоящего исследования, действующее российское законодательство непосредственно регулирует только применение тахографов. Однако многие нормы действующего законодательства посвящены прообразам или аналогам ТСК, выступающим объектами настоящего исследования, и могут использоваться либо должны учитываться при разработке предложений об обязательном оснащении ТСК транспортных средств, осуществляющих социально важные перевозки.

Действующее российское законодательство не содержит норм, посвященных бортовым видеорегистраторам, однако оно детально регламентирует применение «работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки». В частности, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях решена такая принципиальная для применения видеорегистраторов проблема, как перенос ответственности за правонарушения, зафиксированные автоматическими средствами фотовидеофиксации, с водителей на собственников транспортных средств. В противном случае необходимость идентификации лица водителя на фотографии сделала бы применение камер неэффективным.

Принципиальное различие между применяемыми в настоящее время камерами и видеорегистраторами состоит в том, что установку и обработку данных первых осуществляют сотрудники Госавтоинспекции, тогда как видеорегистраторы располагаются внутри транспортного средства, осуществляющего социально важные перевозки. Вследствие этого в процессе подготовки предложений об обязательном оснащении видеорегистраторами ТС, осуществляющих социально важные перевозки, потребуется дополнительная проработка процедур передачи данных от перевозчика органам, уполномоченным составлять протоколы по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

В настоящее время российское законодательство не содержит норм, посвященных собственно алкозамкам. Однако поскольку в основе алкозамка лежит устройство, определяющее концентрацию паров алкоголя в выдыхаемом водителем воздухе, давно применяемое в отечественной практике, в целях настоящего исследования нельзя игнорировать нормы действующего



законодательства, регулирующие порядок применения алкотестеров.

В процессе исследования не обнаружено международных соглашений, устанавливающих обязательства России по применению аппаратуры спутниковой навигации и бортовых регистраторов на транспорте при осуществлении социально важных перевозок.

Анализ действующего российского законодательства приводит к выводу, что использование глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах обеспечения безопасности дорожного движения только начинается. Вместе с тем с 1 января 2011 года вступает в силу ч. 1 ст. 4 Федерального закона «О навигационной деятельности», которая предусматривает обязательное оснащение средствами навигации транспортных, технических средств и систем, перечень которых определяется органами власти и местного самоуправления в соответствии с их полномочиями, в том числе и в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров, специальных и опасных грузов.

Анализ зарубежного законодательства и международных соглашений также демонстрирует неравномерность распространения, а значит – и нормативного регулирования использования ТСК различных видов. Юридически обязательным во всех европейских странах в настоящее время является только применение тахографов в международных грузовых и пассажирских перевозках, что предписано Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Широко распространены в мире также средства фотовидеофиксации, однако преимущественно в качестве средства внешнего контроля, состоящего на вооружении дорожной полиции, а не в качестве бортовых

видеорегистраторов, устанавливаемых внутри ТС. Алкозамки применяются главным образом в Новом Свете и, как правило, на добровольных началах. Аппаратура спутниковой навигации для целей контроля за безопасностью дорожного движения пока используется крайне редко.

*Результаты практических испытаний, выводы и предложения по совершенствованию нормативно-правовой основы применения технических средств контроля*

#### **Алкозамки**

Испытания алкозамков, проведенные в Республике Татарстан и Московской области, позволили провести анализ качественных и количественных параметров, которые необходимо учитывать при внедрении данной технологии в России.

Работы по оснащению транспортных средств в Республике Татарстан проводились в 3 этапа:

I этап – опытная установка 25 алкозамков 4-х поставщиков и эксплуатация в период февраль – май 2010 года;

II этап – установка и эксплуатация 189 алкозамков 2-х поставщиков в период с июля по настоящее время;

III этап – снятие информации с алкозамков и передача поставщикам для обработки снятой информации.

По результатам I этапа были внесены коррективы по оптимальным настройкам алкозамков (продув при первоначальном запуске двигателя и дополнительные продувы на маршруте при остановке автобуса не менее 1 часа), подготовлены упрощенные инструкции.

На II этапе была осуществлена массовая установка алкозамков в основном двух поставщиков – ООО «Алкотектор» г. Санкт-Петербург (участвовал также на I этапе) и ООО «НПП УМПЭКС» г. Москва (подключился на II этапе), на 20 уже установленных алкозамках поставщиками были прошиты новые настройки.

Испытания показали, что проблема управления ТС после употребления ал-

коголя крайне актуальна при перевозке детей школьными автобусами. Как правило, данный вид перевозок осуществляется в сельской местности, а школьные автобусы хранятся в местах, не имеющих условий для осуществления полноценного предрейсового и послерейсового медицинского осмотра.

Алкозамками было зафиксировано достаточно большое количество случаев управления школьными автобусами в состоянии алкогольного опьянения. Эти данные позволили оценить частоту таких нарушений в масштабах России – ежедневно в среднем 400 водителей садятся за руль школьного автобуса нетрезвыми, а в год происходит около 100 000 таких нарушений.

Установка алкозамков на транспортные средства, выполняющие социально важные перевозки, позволит снизить общее количество ДТП с их участием оценочно на 4% (включая ДТП с пострадавшими и с материальным ущербом), ДТП с летальным исходом с участием ТС, оснащенных алкозамками, – оценочно на 25%.

В этой связи в Республике Татарстан было принято решение первоначально установить на школьных автобусах, учитывая общественное значение перевозок детей и необходимость постепенно приучать граждан к осознанию общественной пользы от применения алкозамков. Впоследствии алкозамками необходимо оснащать другие разновидности транспортных средств, осуществляющих социально важные перевозки (автобусы, маршрутные такси и т.д.).

В процессе эксплуатации были выявлены следующие закономерности, свойственные всем типам алкозамков:

алкотестеры при пониженных температурах (уже от +5 до 0 градусов и соответственно ниже) требуют прогрева, как следствие долгая пауза перед прохождением теста, что вело к срыву расписания и провоцировало водителя на запуск без теста (получался замкнутый круг – чтобы

обогреть салон и согреть алкотестер, надо запустить двигатель, а его не дает запустить алкотестер);

аналогично проблемы были при температурах выше 25 градусов, водители вынуждены были прятать, забирать в прохладные помещения алкотестеры для защиты от перегрева;

слабая защита алкозамков при запуске двигателя, вследствие чего наблюдались сбои по настройкам алкозамков;

в процессе движения ряд алкозамков давал сбои в движении (постоянный работающий зуммер, некорректные меню), т.е. жесткие условия эксплуатации в наших условиях (вибрация, запыленность, нестабильное напряжение бортовой сети) приводили к нестабильной работе.

В процессе эксплуатации данные замечания были доведены до разработчиков и основные недостатки устранены.

Одним из перспективных направлений дальнейшего внедрения алкозамков является интегрирование их в систему спутниковой навигации ГЛОНАСС, которая позволит диспетчеру осуществить проверку состояния водителя в on-lain режиме. В Республике Татарстан прошли успешные испытания интегрированной системы на школьных автобусах, а также на дорожно-строительных машинах. В настоящее время в Республике Татарстан осуществляется подключение к единому диспетчерскому центру «ГЛОНАСС+112» спутниковых систем навигации и в течение 2011 года планируется осуществить подключение алкозамков, установленных на школьных автобусах к данному центру.

В целях оснащения школьных автобусов алкозамками предлагаются поправки в технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720, в части требований к транспортным средствам для перевозки детей. Рабочее место водителя такого транспорт-

ного средства должно быть оборудовано алкозамком. При этом данное устройство должно обеспечивать блокировку запуска двигателя при определении абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе, запись даты, времени и результата измерения.

Как показал социологический опрос, внедрение алкозамков вызовет, в целом, позитивную реакцию общества. В то же время часть водителей в самом начале эксплуатации могут испытывать первоначальное раздражение от данной меры и скепсис, которые уже через 1-2 недели обычно проходят.

Для повышения эффективности процесса внедрения алкозамков были разработаны поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях, предусматривающие новый состав правонарушения – управление в состоянии опьянения транспортным средством, оборудованным алкозамком. За совершение такого правонарушения предусматривается наказание в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от 2 до 3 лет.

Финансировать установку алкозамков целесообразно за счет Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения», продление которой запланировано на 2013–2020 годы. Закупка и установка алкозамков занимает около 70% расходов на их применение. Расходы на техническое обслуживание, ремонт и поверку алкозамков, а также на снятие данных предлагается финансировать из местных бюджетов, что составляет не более 4 тыс. рублей на каждую школу.

В качестве нормативной основы для передачи школамкупаемых в рамках Федеральной целевой программы алкозамков разработан проект соответствующего постановления Правительства РФ. Данное оборудование, которое будет приобретаться Министерством внутренних дел РФ, подлежит передаче субъектам Российской

Федерации, а при необходимости, и муниципальным образованиям для дальнейшего использования школами при эксплуатации автобусов.

Кроме того, предлагается приказом Министерства внутренних дел РФ поручить дирекции по управлению федеральной целевой программой в области безопасности дорожного движения обеспечить разработку проекта технического регламента для алкозамков. Этим же приказом должно быть утверждено техническое задание на разработку технического регламента.

### **Видеорегистраторы**

Результаты испытаний позволили сделать ряд важных выводов относительно будущего внедрения данного технического средства контроля. Эксперимент с использованием видеорегистраторов в Московской области и Республике Татарстан показал неоднородность условий движения автомобилей скорой медицинской помощи в различных городах и регионах России. Самая высокая частота нарушений была зарегистрирована в Подмоскowie – в среднем 1 раз за 43 вызова (раз в 2-3 дня), существенно меньше в Казани – 1 раз за 132 вызова (раз в 8-9 дней), и реже всего в Иваново – 1 раз за 281 вызов (17-18 дней). Как видно, степень актуальности этой проблемы для медиков разных городов различна. Объективно определить ее возможно лишь после проведения в каждом городе пилотных испытаний, что сделать совсем не просто. Результаты исследования показывают, что опрос сотрудников скорой медицинской помощи в целом может позволить сделать оценку необходимости применения видеорегистраторов.

Именно заинтересованность медиков в установке видеорегистраторов с учетом ограниченных знаний органов власти о загруженности дорог в каждом из населенных пунктов должна стать основанием для решения об их установке. Но даже при условии заинтересованности в установке ТСК для станции скорой медицинской по-

мощи видеорегистраторы – обременение, не связанное с выполнением основных обязанностей. В то же время, применение видеорегистраторов требует реализации целого комплекса технических и организационных решений, куда входят процессы видеофиксации, снятия данных, обработки данных, передачи данных в ГИБДД и хранения данных. Поэтому для эффективного применения этих устройств они должны быть просты в эксплуатации, процесс их применения должен быть максимально автоматизирован и увязан с работой информационной системы автоматической фотовидеофиксации регионального ГИБДД с тем, чтобы максимально упростить требования по эксплуатации для ССМП.

Частота нарушений выезда, остановки и стоянки на полосах, выделенных для движения общественного транспорта, существенно выше, чем нарушения по отношению к автомобилям скорой медицинской помощи. В Казани один автобус с видеорегистратором может фиксировать порядка 500 нарушений в год.

Внедрение видеорегистраторов позволит с достаточно высокой эффективностью фиксировать нарушения, связанные с непредоставлением права преимущественного проезда автомобилям скорой помощи и несанкционированным выездом на полосы для общественного транспорта.

Мера обещает быть популярной как среди населения, так и среди профессиональных водителей. Как считают большинство опрошенных, видеорегистраторы повысят безопасность передвижения автомобилей скорой помощи, заставив участников дорожного движения уступать им дорогу, и уменьшит количество случаев несанкционированного выезда на полосы для общественного транспорта.

Практические испытания видеорегистраторов на общественном транспорте показали большую актуальность проблемы в российских условиях.

В случае внедрения этой технологии в мегаполисах страны можно ожидать не только серьезного сокращения нарушений и повышения безопасности дорожного движения, но и значительного улучшения транспортной проблемы в крупных населенных пунктах. Поэтому применение видеорегистраторов является необходимым условием для успешного развития общественного транспорта в крупных городах России. Для достижения бюджетной эффективности и стимулирования их внедрения требуется увеличение минимального размера штрафа до 1–1,5 тыс. руб.

Использование видеорегистраторов на автомобилях скорой медицинской помощи может быть эффективным с бюджетной точки зрения только в районах крупнейших городских агломераций с большой загруженностью дорожной сети (Москва, Московская область, Санкт-Петербург). Но это возможно лишь при условии серьезного увеличения штрафов за фиксируемые ими правонарушения до 1–1,5 тыс. рублей. В остальных субъектах федерации расходы на применение видеорегистраторов будут существенно превышать доходы от их использования.

В связи с вышеизложенным, в Кодекс РФ об административных правонарушениях предложены поправки, предусматривающие увеличение размера административного штрафа за совершение таких правонарушений, как движение (остановка, стоянка) на полосе, выделенной для движения маршрутных транспортных средств, а также непредоставление преимущества в движении транспортных средств некоторым оперативным службам.

Нуждаются в дополнительной проработке административно-технические аспекты предоставления материалов, полученных с помощью видеорегистраторов, в органы ГИБДД, их обработка органами ГИБДД и выписка постановлений. Основной сложностью является незаинтересованность автотранспортных предприятий и станций

скорой медицинской помощи в администрировании работ по эксплуатации устройств, так как это не относится к их прямым обязанностям. Кроме этого, необходимо оснащать видеорегистраторы модулями спутниковой навигации для определения местоположения нарушения, которые должны являться средствами измерения, чтобы их показания смогли быть использованы при наказании нарушителя.

В целях сокращения нарушений ПДД в отношении автомобилей скорой помощи и несанкционированного выезда на полосы для общественного транспорта установка видеорегистраторов должна сопровождаться информационно-разъяснительной работой. Участники дорожного движения, во-первых, должны быть осведомлены о ведущемся наблюдении, и, во-вторых, понимать значения предпринимаемой меры с точки зрения снижения числа ДТП и сокращения времени прибытия скорой помощи, что может спасти жизни многих людей.

#### **Аппаратура спутниковой навигации**

Теоретически благодаря АСН возможно выявлять превышение максимально допустимой скорости, установленной на данной участке дороги, выезд на встречную полосу движения, проезд под запрещающие знаки. Однако для этого необходимо наличие карты с актуальными данными о расположении знаков дорожного движения, но таких карт на практике пока не существует. Поэтому в ходе испытаний АСН могли фиксировать лишь превышение уровня максимальной скорости, который был установлен в программном обеспечении на уровне 70 км/ч. Данные АСН также показывали среднюю скорость движения, время и длительность остановок.

Эффективность применения АСН значительно различается по отношению к условиям движения транспортного средства. В ходе практических испытаний аппаратуры спутниковой навигации в Московской области фикси-

ровалось немногим меньше одного случая нарушения скоростного режима в день на каждое ТС, в Республике Татарстан примерно один случай в 2 дня, в Ивановской области – 1 случай в 3 дня. Различия в статистике были обусловлены разным характером движения автобусов – в первом регионе они ездили по пригородным маршрутам, в другом – по междугородним, а в третьем – по городским.

Эксперимент с установкой аппаратуры спутниковой навигации на транспортных средствах, выполняющих социально важные перевозки в Московской области и Республике Татарстан, позволил сделать следующие выводы.

АСН является многообещающей технологией, повышающей безопасность и качество социально важных перевозок за счет контроля действий водителя и возможностей по выбору оптимальных маршрутов. Применение АСН позволило снизить частоту нарушений скоростного режима на 17%.

Оснащение АСН транспортных средств, выполняющих социально важные перевозки, при правильном обращении приведет оценочно к снижению общего количества ДТП с их участием на 25-30%. Уменьшение количества ДТП с летальным исходом может быть еще более значительным.

Применение АСН на автобусах междугородних и пригородных маршрутов оказалось эффективнее, чем на городских маршрутах.

В то же время использование АСН с технической точки зрения может быть затруднено при осуществлении междугородних перевозок в удаленных районах из-за ограничений технического характера – недостатками покрытия сети мобильной связи и низким качеством карт.

Для повсеместного внедрения технологии необходимо стандартизовать требования к данным, получаемым АСН, для этого эти технические средства должны быть признаны средствами измерения.



С учетом изложенного, предлагается приказом Министерства внутренних дел РФ поручить дирекции по управлению федеральной целевой программой в области безопасности дорожного движения обеспечить разработку проекта технического регламента для аппаратуры спутниковой навигации. Этим же приказом должно быть утверждено техническое задание на разработку технического регламента.

Внедрение АСН встретит положительную реакцию общества, однако среди участников социологического исследования значительна доля тех, кто считает, что внедрение АСН должно быть не обособленным, а сопровождаться другими мерами по повышению БДД.

Другая сторона развития АСН – повышение контроля государства за гражданами – может рассматриваться как ограничение гражданских прав и свобод, однако же опросы показывают, что российское общество пока не испытывает таких настроений в отношении социально важных перевозок. Поэтому повсеместное внедрение этих средств контроля следует начинать с общественного транспорта и автомобилей спасательных служб и скорой медицинской помощи, чтобы постепенно приучать участников дорожного движения к мысли о необходимости установки аппаратуры спутниковой навигации на все категории транспортных средств.

Анализ данных, предоставленных поставщиками, показал, что применение АСН приводит к снижению расходов автотранспортных предприятий на 3-20% в зависимости от специфики работы и имеющихся маршрутов.

Источником финансирования расходов по применению аппаратуры спутниковой навигации должны стать бюджеты автотранспортных предприятий, которые заинтересованы в установке этого оборудования.

Существует угроза монополизации рынков аппаратуры спутниковой

навигации, которая может привести к удорожанию стоимости применения АСН в 3 раза по сравнению с конкурентным рынком с примерно 0,3 до 1 рубля в пересчете на перевозку одного пассажира. Это в конечном итоге может затормозить внедрение данной технологии и оказаться чрезмерным бременем на плечах автотранспортных предприятий, которые будут вынуждены тратить на обслуживание АСН дополнительно около 30 млрд рублей в год в масштабах всей отрасли.

Для того чтобы избежать роста стоимости АСН, необходимо стимулировать развитие конкуренции на рынке услуг спутникового мониторинга. В то же время эта деятельность должна регулироваться условиями сертификации АСН как средств измерения, а также лицензированием этих услуг.

В сентябре 2010 г. в технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720, были введены положения, предусматривающие оснащение транспортных средств, включая специальные транспортные средства, категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. При этом порядок оснащения указанной аппаратурой транспортных средств, находящихся в эксплуатации, должен определяться Министерством транспорта РФ по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

В этой связи разработаны поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях, предусматривающие административную ответственность за эксплуатацию транспортного средства с нарушением порядка оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации.

Помимо этого, в технический регламент о безопасности колесных

транспортных средств предложены изменения, касающиеся требований к АСН, а поправки к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения») предусматривают необходимость обеспечить работоспособность АСН, предусмотренной конструкцией транспортного средства.

### **Цифровые тахографы**

Несмотря на то, что нормативно-правовая основа применения этих устройств наиболее проработана, практические испытания цифровых тахографов подняли больше вопросов, чем другие типы технических средств контроля.

Многочисленные технические трудности при внедрении цифровых тахографов сводятся к одной причине – очень высоким требованиям, предъявляемым как к тахографам, так и к транспортным средствам в процессе их применения. Российские тахографы в целом не соответствуют этим требованиям, установка зарубежных аналогов на российских автобусах также усложнена и требует большого объема доработок. В результате тахографы были установлены лишь на двух автобусах в Московской области. Оба они сломались через несколько месяцев испытаний, а данные удалось снять лишь с одного тахографа, к тому же не в полном объеме (Приложение 1).

Цифровые тахографы позволяют автоматизировать процесс обработки данных по сравнению с электромагнитными тахографами, однако снятие и передача данных требует личного присутствия и специального оборудования как от представителей АТП, так и контролирующих органов.

Между тем, единственным бенефициаром эффекта от применения тахографов является общество в целом, интересы ко-

торого призвано защищать государство. АТП не заинтересованы в установке этих устройств, поскольку считают АСН более эффективной альтернативой цифровым тахографам. Поэтому транспортные предприятия будут устанавливать и эксплуатировать их лишь в том случае, если государство установит строгий контроль за применением тахографов, предусматривающий серьезное наказание за нарушение правил эксплуатации и неотвратимостью наказания.

К сожалению, возможности транспортной инспекции не позволяют надеяться на обеспечение ее сотрудниками принципа неотвратимости наказания. Для этого в каждом регионе необходимо проверять тысячи ТС в год, а в штате территориальных управлений Ространснадзора обычно не более десятка человек. Поэтому для усиления контроля за применением тахографов необходимо передать контрольные и надзорные функции в ГИБДД в отношении этих устройств как средства повышения безопасности дорожного движения, но ограничить круг обязанностей Госавтоинспекции контролем ТС с тахографами на автодорогах. А транспортная инспекция должна проводить контролирующие мероприятия по применению цифровых тахографов на территории автотранспортных предприятий.

В будущем необходимо рассмотреть возможность оснащения тахографов приемно-передающими блоками на основе СМС мобильной сотовой связи, по аналогии с АСН. Эта технология позволит резко упростить процесс контроля, при этом многократно усилив его, а также позволит значительно сократить бюджетные расходы.

Согласно п. 8.1 технического регламента о безопасности колесных транспортных средств некоторые транспортные средства, включая автобусы, осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров, подлежат оснащению техническими средствами контроля за соблюдением водителями

режимов движения, труда и отдыха. Данное требование должно применяться к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, с 23 января 2012 года, а порядок оснащения определяется Министерством транспорта РФ по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

В этой связи разработаны поправки в Кодекс РФ об административных

правонарушениях, предусматривающие административную ответственность за эксплуатацию транспортного средства с нарушением правил оснащения тахографами. При этом полномочия по составлению протоколов об административном правонарушении и по привлечению правонарушителей к административной ответственности возлагаются в данном случае на ГИБДД.

*Приложение 1*

*Установленные технические средства контроля и собранные ими данные по субъектам РФ*

№ п/п	Тип ТСК	Тип ТС	Количество установленных ТСК	Объем проанализированных данных
1	Алкозамки	Школьные автобусы	368	21235 дней 28694 теста
2	АСН	Автобусы городских, пригородных и междугородних маршрутов	50	2265 дней 405310,5 км
3	Видеорегистраторы	Автомобили скорой медицинской помощи	8	249 дней 3590 вызовов
		Маршрутные автобусы по выделенным линиям	2	183 дня
4	Цифровые тахографы	Междугородние автобусы	2	28 дней
5	ИТОГО		430	

**Литература**

1. Материалы конференции «Использование технических средств контроля для повышения безопасности дорожного движения при осуществлении социально важных перевозок» Центра стратегических разработок – Регион, 30.11.2011., г. Москва.
2. «Зарубежный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения и практика применения алкозамков в Швеции». Обзорная информация, РСА, Москва, 2009.
3. Стандарт Европейского Комитета по Электротехническим Стандартам (CENELEC) EN 50436-1 – для ограничения водительских прав.
4. Стандарт Европейского Комитета по Электротехническим Стандартам (CENELEC) EN 50436-2 – для общих профилактических мероприятий в сфере безопасности дорожного движения.
5. Бюллетень «Alkolasnytt» («Новое зажигание») № 1/2008 Шведской ассоциации автомобилистов-абстинентов (МНФ).
6. Презентация Министерства транспорта Швеции «Государственные меры по борьбе с нетрезвым вождением».

УДК 656

**ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ  
РАЗВИТИЯ ПРОЦЕССА ОРГАНИЗАЦИИ  
ХРАНЕНИЯ ЗАДЕРЖАННЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**HISTORY AND PROSPECTS  
OF THE PROCESS OF ORGANIZING  
THE STORAGE OF VEHICLES**

*Хасанов Р.Р., директор АНО «Безопасность  
дорожного движения»*

*Khasanov R., Director of the independent  
noncommercial organization «Traffic safety»*

**Аннотация**

Перемещение задержанного транспортного средства, находящегося на участке дороги, на специализированную стоянку является одним из наиболее действенных факторов, способствующих устранению угрозы безопасности дорожного движения. Изучение опыта автономной некоммерческой организации «Безопасность дорожного движения», осуществляющей деятельность по перемещению и хранению автомобилей в республике Татарстан, положительно скажется на эффективности работы подобных служб других регионов России.

**Abstract**

Move the detainee's vehicle, located on the road, on a dedicated parking lot is one of the most powerful factors contributing to the elimination of threat to road safety. The study of experience autonomous nonprofit organization «Road Safety» carrying out activities on the movement and storage of vehicles in the republic of Tatarstan, will positively affect the performance of similar services in other regions of Russia.

**Ключевые слова:** специализированные стоянки; перемещение и хранение, задержанных транспортных средств; законодательная база.

**Key words:** special parking, movement and storage of detained vehicles legislation.

В настоящее время аварийность на автотранспорте справедливо относится к числу острейших социально-экономических проблем, стоящих перед большинством стран современного мира.

К сожалению, данная проблема характерна как для Российской Федерации в целом, так и для Республики Татарстан.

В связи с этим Правительство Российской Федерации приняло Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.» (Постановление №100, от 20 февраля 2006 года). Данная Программа, в частности, предусматривает подготовку проектов нормативных правовых актов и соответствующих регламентов по организации транспортировки транспортных средств. Региональная Программа «Безопасность дорожного движения» реализуется и в Республике Татарстан.

Транспортировка и хранение задержанных транспортных средств на специализированных стоянках является неотъемлемой частью системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Практика показывает, что процессы, связанные с транспортировкой и хранением задержанных транспортных средств, хотя и различные по своей природе, нередко объединяют – как из соображений повышения эффективности работы организации, занимающейся вопросами транспортировки и хранения транспортных средств, так и для оптимизации взаимодействия различных служб и ведомств.

Согласно Закону Республики Татарстан от 17 мая 1993 года № 1864-ХІІ «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, эксплуатации транспорта, содержания дорожно-уличной сети и технических средств организации

движения» и Постановлению Кабинета Министров Республики Татарстан от 31 декабря 1998 года № 814 «Об утверждении Положения о порядке хранения задержанных транспортных средств и перевозимого груза на специальных охраняемых стоянках и плате за их хранение» организацию работы специально охраняемых стоянок для задержанных транспортных средств на территории Республики Татарстан до 2005 года осуществляло Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Татарстан (УГИБДД МВД по РТ) совместно с администрациями городов и районов Республики Татарстан.

Для повышения эффективности этой работы Кабинетом Министров Республики Татарстан 30 декабря 2004 года было принято Постановление №585 «О специализированных стоянках в Республике Татарстан». Указанным Постановлением функции по организации работы специализированных стоянок были возложены на Республиканское государственное учреждение «Безопасность дорожного движения».

Республиканским государственным учреждением «Безопасность дорожного движения» совместно с УГИБДД МВД по РТ, Министерством земельных и имущественных отношений Республики Татарстан, Министерством финансов Республики Татарстан, администрациями городов и районов Республики Татарстан проведена работа по созданию на территории Республики Татарстан 21 специализированной стоянки.

7 мая 2009 года Министерство земельных и имущественных отношений Республики Татарстан на основании проведенного конкурса по выбору организации по оказанию услуг по эксплуатации государственного имущества, обеспечивающего транспортировку и хранение задержанных транспортных средств на территории Республики Татар-

стан, заключило договор безвозмездного пользования специализированными стоянками и автомобилями-эвакуаторами с Автономной некоммерческой организацией «Безопасность дорожного движения» (АНО «БДД»).

В пользовании данной организации находятся 47 специализированных стоянок, расположенных в каждом муниципальном районе Республики Татарстан.

В настоящее время в организации имеется 35 эвакуаторов, распределенных по 19-ти специализированным стоянкам в наиболее крупных муниципальных образованиях: гг. Казани, Набережные Челны, Нижнекамске, Альметьевске и других. В перспективе рассматривается возможность оснащения эвакуационной техникой всех специализированных стоянок в Республике Татарстан.

Согласно постановлению Кабинета Министров РТ от 30.12.2004 г. № 585 «О специализированных стоянках в Республике Татарстан» (с изменением от 12.04.2006 г., 28.07.2008 г.) в целях высвобождения специализированных стоянок от транспортных средств АНО «Безопасность дорожного движения» вправе заключить с собственниками (полномочными представителями собственников) транспортных средств договоры-поручения на утилизацию задержанных машин.

Осуществляя работу по утилизации задержанных транспортных средств, размещенных на специализированных стоянках Республики Татарстан, АНО «БДД» вносит свой вклад в решение транспортных, экологических, санитарно-гигиенических и экономических проблем. Так, за период с 1 января 2009 года по 1 апреля 2011 года по Республике Татарстан сдано на утилизацию со специализированных стоянок 5946 транспортных средств.

Задержание транспортного средства осуществляется по различным основаниям, которые можно объединить в следующие категории:

- задержание как мера обеспечения про-



изводства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения;

- задержание, осуществляемое в рамках уголовного процесса;

- перемещение транспортных средств на специализированные стоянки после ДТП.

Очевидно, что при значительном количестве оснований задержания транспортных средств наличие единой организационной структуры позволяет Госавтоинспекции взаимодействовать со специализированной организацией наиболее оптимально. УГИБДД МВД по РТ и АНО «БДД» разработан совместный регламент, определяющий порядок взаимодействия должностных лиц при задержании машин и их транспортировке на специализированные стоянки.

Четкое определение действий каждого из участников процесса задержания транспортного средства, включающего фактически процесс отстранения водителя от управления по предусмотренным законом основаниям, процесс передачи машины хранителю, транспортировку транспортного средства и собственно хранение, позволяет осуществлять задержание транспортных средств наиболее быстро и качественно. Это, в свою очередь, способствует скорейшему возврату должностных лиц Госавтоинспекции к надзору за дорожным движением.

За период работы АНО «БДД» поставле-

но на спецстоянки организации за различные виды правонарушений более 79 тыс. задержанных транспортных средств (Таблица 1).

От оперативности и слаженности работы должностных лиц Госавтоинспекции и специализированной организации, осуществляющей транспортировку и хранение ТС, нередко зависит возможность осуществления другими участниками дорожного движения предусмотренных законом прав в области дорожного движения (статья 2 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...»).

Наиболее ярко такую зависимость можно проследить, рассматривая эвакуацию ТС с места дорожно-транспортного происшествия. В 2010 году в Республике Татарстан с мест дорожно-транспортных происшествий эвакуировано 2328 транспортных средств, что составляет 6% от общего количества транспортных средств (38542 единицы), помещенных на спецстоянки. Отсутствие четкого законодательного регулирования подобной эвакуации наряду с возложенной на сотрудников Госавтоинспекции обязанностью принимать меры к сохранности транспортного средства, как имущества, поврежденного в результате дорожно-транспортного происшествия, может поставить правоприменителя в тупик.

Такая эвакуация возможна, в частности, в случаях нахождения владельца

*Таблица 1.*

**Задержание транспортных средств за правонарушения**

<b>Причина задержания</b>	<b>2009 год</b>	<b>2010 год</b>	<b>2011 год (январь-апрель)</b>
Нетрезвое состояние водителя	15957	18984	4720
Техническая неисправность ТС	2726	3308	855
Отсутствие документов	4874	6234	1630
ДТП	446	526	109
КТГ (крупнотоннажный груз)	1854	2328	439
ППР (по преступлениям)	1388	2324	745
Парковка ТС под запрещающий знак	4451	4838	658
<b>ИТОГО</b>	<b>31696</b>	<b>38542</b>	<b>9156</b>
<b>Итого 2009-2011</b>	<b>79394</b>		

в беспомощном состоянии, конструктивного разрушения транспортного средства, а также при необходимости проведения в будущем исследований технического состояния транспортного средства, если событие дорожно-транспортного происшествия содержит признаки административного правонарушения.

Исходя из принципов деятельности полиции в Российской Федерации, и с учетом того, что задачами полиции являются, в частности, защита собственности и оказание помощи гражданам, юридическим лицам в защите их прав и законных интересов, в Республике Татарстан разработан и применяется механизм эвакуации поврежденных в результате ДТП транспортных средств, в соответствии с которым формализуется воля владельца транспортного средства на добровольную эвакуацию.

Следует отметить, что действующее законодательство фактически не рассматривает эвакуацию транспортных средств, поврежденных в результате дорожно-транспортного происшествия, в качестве обособленной сферы общественных отношений, хотя необходимость такого законодательного регулирования давно назрела.

Статистика 2010 года показывает, что на каждые 100 машин, поставленных на спецстоянки, 6 машин поставлено в результате ДТП. Данные машины возвращаются владельцам без оплаты за хранение, хотя затраты по их перемещению и хранению в среднем составляют 1,5-2 тыс. рублей.

Равным образом отсутствует четкое законодательное регулирование вопросов, связанных с транспортировкой и хранением транспортных средств, задержанных в рамках уголовного процесса.

В 2010 году в Республике Татарстан было помещено на специализированные стоянки в рамках возбужденных уголовных дел или предварительных проверок 526 транспортных средств. Нужно отметить, что

такие транспортные средства, являющиеся орудиями совершения преступлений и хранящиеся в качестве вещественных доказательств до рассмотрения уголовного дела судом, требуют обычно длительного хранения. Но реализация положений статей 131 и 132 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации об источниках финансирования процессуальных издержек чрезвычайно затруднена.

Отсутствие дифференциации тарифов на хранение транспортных средств, задержанных по различным процессуальным основаниям, приводит к унификации тарифов на основании существующей методики их расчета, что, в свою очередь, нередко ведет к невозможности взыскания сумм, израсходованных на хранение и пересылку вещественных доказательств.

Приведем пример подобного случая: автомобиль «Волга» 1995 года выпуска поставлен на стоянку в 2010 году, сегодня его рыночная цена равна 6-7 тыс. рублей, а расходы на хранение на специализированной стоянке составили 894 тыс. рублей. И таких примеров немало.

Порядок возмещения за счет средств федерального бюджета указанных процессуальных издержек, рассчитанных на основе действующих тарифов, фактически отсутствует.

Подобные сложности возникают и с реализацией положений законодательства об административных правонарушениях в части применения такой меры обеспечения производства, как задержание транспортного средства. Статьей 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) определено, что плата за перемещение транспортного средства, за первые сутки его хранения на специализированной стоянке, за блокировку не взимается. Вместе с тем законодатель не определил источники возмещения данных расходов хранителя. Комплексная реализация позиции законодателя, закрепленной статьей 27.13 КоАП

РФ, предполагает возмещение таких расходов за счет средств соответствующих бюджетов, однако бюджетная система Российской Федерации этого не учитывает (изменения статьи 27.13 КоАП РФ от 1.07.2008 года).

Однако в последнее время ситуация постепенно начинает меняться. Так, в Государственной думе принят Федеральный закон № 69-ФЗ от 21 апреля 2011 года о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ. В частности, в Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» внесены изменения о том, что расходы на перемещение и хранение

задержанного транспортного средства возмещаются лицом, совершившим административное правонарушение, повлекшее применение задержания транспортного средства, с 1 июля 2012 года.

В целом можно сказать, что, несмотря на наличие целого ряда проблем, связанных с функционированием специализированных стоянок, реализуемая в республике модель управления такого рода деятельностью через создание специализированной автономной некоммерческой организации можно признать эффективной. Она вносит значительный вклад в решение важнейшей задачи обеспечения безопасности дорожного движения в республике.

### **Литература**

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (№ 195-ФЗ от 30 декабря 2001 года).
2. Организация транспортировки и хранения задержанных транспортных средств (на примере Республики Татарстан): Методическое пособие / Сост.: Ахмадиева Р. Ш., Галимзянова Р. Ю., Григорьев В. В., Костина Л. Е. и др. // Под общ. ред. Р. Р. Хасанова. – 2-е изд. перераб. и доп. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 404 с.
3. Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 31 декабря 1998 года № 814 «Об утверждении Положения о порядке хранения задержанных транспортных средств и перевозимого груза на специальных охраняемых стоянках и плате за их хранение».
3. Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 30.12.2004 г. № 585 «О специализированных стоянках в Республике Татарстан» (с изменением от 12.04.2006 г., 28.07.2008 г.).
4. Федеральный закон № 69-ФЗ от 21 апреля 2011 года.

**УДК 656.13**

**О ПРАКТИКЕ ОРГАНИЗАЦИИ  
ЗАДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ И ДРУГИХ СТРАНАХ**

**ORGANIZING THE DETENTION  
OF VEHICLES IN THE RUSSIAN  
FEDERATION AND OTHER COUNTRIES**

*Хасанов Р.Р., директор АНО «Безопасность дорожного движения»*

*Khasanov R., Director of the independent noncommercial organization «Traffic safety»*

### **Аннотация**

Принудительная эвакуация и хранение, задержанного транспортного средства на специализированной стоянке является одним из методов, позволяющих увеличить пропускную способность проезжей части улиц и дороги устранить угрозу безопасности

дорожного движения. Применение опыта работы соответствующих служб и ведомств других государств позволит комплексно подойти к решению данного вопроса в нашей стране.

#### **Abstract**

Forced evacuation and storage of the detained vehicle at a special parking area is one of the methods to increase the capacity of the roadway of streets and roads to remove the threat of road safety. Applying the experience of the relevant services and agencies of other states allow an integrated approach to addressing this issue in our country.

**Ключевые слова:** устранение угрозы безопасности дорожного движения; перемещение и хранение транспортных средств; принудительная эвакуация.

**Key words:** addressing the threat of road safety, movement and storage of vehicles, forced evacuations.

Автопарк России ежегодно увеличивается на 1,6-1,8 млн автомобилей, а аварийность на автотранспорте справедливо относится к числу острейших социально-экономических проблем, стоящих как перед Российской Федерацией, так и большинством стран современного мира.

Увеличение пропускной способности автомобильных дорог является одной из приоритетных задач соответствующих служб, поэтому перемещение транспортного средства, находящегося на участке дороги, на специализированную стоянку в целях устранения угрозы безопасности дорожного движения, – один из наиболее действенных рычагов, оказывающих положительное влияние на безопасность дорожного движения.

Задержание транспортного средства может осуществляться по различным основаниям, которые можно объединить в следующие категории:

- задержание как мера обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения;

- задержание, осуществляемое в рамках уголовного процесса;

- перемещение транспортного средства на специализированные стоянки после ДТП.

Каждое государство по-своему подходит к вопросу перемещения и хранения задержанного транспортного средства.

Различны не только методы перемещения транспортных средств, но и само отношение к необходимости совершения подобных действий.

Практика показывает, что процессы, связанные с транспортировкой и хранением задержанных транспортных средств, хотя и различные по своей природе, нередко объединяют – как из соображений повышения эффективности работы организации, занимающейся вопросами транспортировки и хранения транспортных средств, так и для оптимизации взаимодействия различных служб и ведомств.

В России не существует единой организационной структуры, занимающейся перемещением и хранением задержанных автомобилей. Каждое муниципальное образование по-своему подходит к решению данной проблемы.

Во многих регионах деятельность перевозчиков, предоставляющих данные услуги, можно условно разделить на две категории: муниципальные службы перемещения автотранспорта и коммерческие службы эвакуации и технической помощи. Муниципальные службы, как правило, осуществляют принудительную эвакуацию автотранспорта с улиц городов, а также оказывают помощь работникам ГИБДД при эвакуации аварийных автомобилей с места ДТП.

Для решения вопросов перемещения и хранения задержанных ТС в Республике

Татарстан была создана автономная некоммерческая организация «Безопасность дорожного движения». В ведении организации находятся 47 стоянок, расположенных в каждом районном муниципальном образовании республики. На основании Закона РФ перемещение и хранение автомобиля в первые сутки осуществляется бесплатно. В Республике Татарстан, начиная со вторых суток, оплата составляет 78,31 рублей за каждый час хранения легкового автомобиля (мототранспорта – 39,15 рублей, грузового – 156,62 рублей, негабаритного ТС – 234,93 рубля).

Интересен опыт работы в данной области других государств.

Например, в Киеве (**Украина**) принудительным перемещением неправильно припаркованных или брошенных автомобилей занимается компания «Киевдорсервис», взимающая за свои услуги определенную плату. Каждый километр перевозки автомобиля с помощью эвакуатора обходится в 6,26 гривны (21,6 руб.), первые сутки хранения автомобиля на парковке предприятия – в 17,10 гривны (58,99 руб.), каждые последующие – в 10,00 гривны (34,5 руб.). В случае появления владельца автомобиля до прибытия последнего на парковку предприятия оплата услуг составляет половину стоимости перемещения.

В Минске (**Белоруссия**) органы автоинспекции и коммунальные службы на улицах и во дворах устанавливаются знаки «Остановка запрещена» и «Стоянка запрещена», наносится специальная разметка. В случае нарушения машина подлежит административному задержанию, а ее владелец – лишению водительских прав до уплаты штрафа. Задержанное транспортное средство подлежит эвакуации на штрафную стоянку, с которой может быть забрано владельцем в тот же день до 17 часов. Дальнейшее пребывание автомобиля на такой стоянке обходится в 45 тыс. белорусских рублей в сутки (407,83 российских рублей), к которым прибавляется отдельная сумма за каждый дополнительный час.

В **Эстонии** в 2006 г. были приняты новые правила принудительной эвакуации автомобилей. Машины перемещаются не по одной, а сразу по несколько штук. Причина принятия такого решения кроется в желании городских служб максимально сэкономить на этой операции (эвакуация одного автомобиля обходится городской казне примерно в 1 тыс. крон (2 523 рубля), а применение новой технологии позволит сократить эту сумму в три раза). Особенность работы эвакуационной службы г. Таллина состоит в том, что кран поднимает автомобиль и наносит, таким образом, автомобилю механические повреждения. Последнее, по мысли законодателей, и должно послужить наказанием автовладельцу: согласно заявлению подключившихся к проекту страховых компаний помятый корпус не является страховым случаем.

В **Дании** в разд. 17 «Наказание, санкции за нарушение Правил дорожного движения» действующего Закона о дорожном движении 1976 г. включена ст. 123, устанавливающая, что полиция имеет право убрать с дороги и поместить на специальную стоянку:

- любое транспортное средство, поставленное на стоянку в нарушение действующих правил;
- любое транспортное средство, имеющее серьезные технические неисправности;
- любое транспортное средство, не прошедшее регистрацию и оставленное на дороге без регистрационных знаков.

Транспортное средство эвакуируется с дороги на стоянку, указываемую полицией, в случае, если водитель отсутствует. соответствии с ч. 2 ст. 123 Закона водитель оплачивает расходы по транспортировке и хранению транспортного средства на специальной стоянке. Если водитель неизвестен, расходы оплачивает владелец транспортного средства, за исключением случаев, когда доказано, что водитель завладел транспортным сред-



твом неправомочным путем.

Полиция обязана проинформировать владельца о задержании транспортного средства и о местонахождении стоянки, на которую оно помещено. Она уведомляет владельца о времени, в течение которого ему надлежит забрать свое транспортное средство, а также о том, что по истечении указанного срока транспортное средство, не затребованное владельцем, продается для покрытия расходов полиции.

При отсутствии информации о владельце задержанное транспортное средство продается через две недели после его помещения на специальную стоянку. Средства от продажи, оставшиеся после компенсации расходов (включая затраты на продажу), поступают в королевскую казну. В течение одного года владелец транспортного средства имеет право потребовать возвращения ему этой суммы.

В соответствии с ч. 5 ст. 123 Закона правила эвакуации транспортных средств по распоряжению полиции, информирования владельцев, оплаты расходов по хранению и продаже задержанных транспортных средств разрабатываются и утверждаются Министерством юстиции.

Надзор за соблюдением правил остановки и стоянки транспортных средств полностью или частично осуществляют подразделения так называемой парковочной полиции, входящей в состав полицейских сил страны. В соответствии со ст. 122 Закона территорию их деятельности, полномочия и порядок работы устанавливает специальными правилами Министерство юстиции.

**В Норвегии** в соответствии с § 37 Закона о дорожном движении 1965 г. (с принятыми к настоящему времени поправками) полиция имеет право потребовать убрать с дороги, а при необходимости – произвести задержание транспортного средства, поставленного на стоянку в нарушение правил или таким образом, что оно создает помехи для дорожного движения, снегоуборочных или иных дорожных работ, а также

оставленного в местах частного или общественного владения, что приводит к неудобствам для владельца или пользователя собственностью.

Владелец задержанного транспортного средства уведомляется заказным почтовым отправлением о месте нахождения транспортного средства. Транспортное средство, не возвращенное владельцу, продается по истечении трех месяцев с момента задержания. Если имя и адрес владельца неизвестны, сообщение о задержании транспортного средства публикуется в средствах массовой информации. Когда оставленное на дороге транспортное средство по своему техническому состоянию не подлежит восстановлению, оно идет на металлолом без уведомления владельца.

Для возврата своего транспортного средства владелец обязан оплатить расходы на его эвакуацию и содержание на специальной стоянке.

**В Швеции** действует специально принятый Закон об эвакуации транспортных средств, дающий право полномочным органам производить задержание и помещение на специальную стоянку транспортных средств, оставленных на дороге в нарушение правил стоянки или препятствующих нормальному движению в случаях, когда их владелец не может быть немедленно найден.

Закон содержит положение о том, что расходы, связанные с задержанием, транспортировкой и содержанием транспортного средства на специальной стоянке для задержанных транспортных средств, оплачивает его владелец.

**В Японии** порядок задержания и помещения транспортных средств на специальные стоянки полностью регламентирован ст. ст. 51, 51-2 и 51-3 Закона о дорожном движении 1965 г. (с послед. изм. и доп.). В соответствии со ст. 51 Закона полицейский имеет право изменить способ парковки автомобиля или убрать его с дороги в случае нарушения водителем

лем правил стоянки транспортных средств. Закон устанавливает, что полицейский в отсутствие водителя может переместить транспортное средство на расстояние, не превышающее 50 м от места его первоначального нахождения. Составляется протокол о произведенном перемещении, который передается начальнику полицейского участка. Если же на таком расстоянии удобного места для стоянки транспортного средства нет, об этом также докладывается начальнику полицейского участка, который и принимает решение о задержании транспортного средства и эвакуации его на специальную стоянку.

Начальник обязан принять меры по обеспечению сохранности транспортного средства и немедленному уведомлению его владельца. В письменной форме владельцу сообщаются время и место задержания транспортного средства, место его нахождения, точная сумма, причитающаяся с владельца за транспортировку и содержание на стоянке его транспортного средства, крайний срок оплаты. При неуплате указанной суммы в отведенный срок, в том числе и неполной уплате, начальник полицейского участка направляет владельцу напоминание, устанавливает новый срок, а также сообщает, что на оставшуюся сумму долга владельца начисляются проценты из расчета 14,5% в год. В случае вторичной неуплаты взимание долга будет таким же, как и взимание налогов с неплательщиков.

Через шесть месяцев после задержания транспортное средство переходит в собственность префектуры, в чьей юрисдикции находится полицейский участок. То же касается и груза транспортного средства. Как правило, невостребованное транспортное средство продается, причем начальник полиции имеет право продать автомобиль (когда затраты на его хранение превышают его цену) через три месяца после задержания.

В соответствии со ст. 51-3 Закона непосредственно эвакуацией транспортных

средств и содержанием их на охраняемой стоянке полностью или частично могут заниматься фирмы, получившие лицензию от комиссий по безопасности дорожного движения префектур. Такие фирмы обязаны подчиняться распоряжениям комиссий. Комиссии имеют право лишить их лицензии в случае неповиновения ее законным распоряжениям. Закон устанавливает ответственность руководителя и персонала фирм за разглашение тайны, ставшей им известной в связи с эвакуацией и содержанием на стоянке задержанного транспортного средства. Разглашение тайны влечет ответственность в виде тюремного заключения с тяжелыми работами на срок до одного года или штрафа в размере до 100 тыс. йен (33675,5 рублей).

В некоторых случаях автомобили, поставленные на стоянку в нарушение действующих правил, не эвакуируются на специальные площадки, а блокируются на месте нарушения. В соответствии со ст. 51-2 Закона о дорожном движении комиссии по безопасности дорожного движения префектур вправе объявлять ограниченные участки дорог зонами, где в качестве меры пресечения нарушений транспортные средства, поставленные на стоянку в нарушение правил, иммобилизируются блокираторами колес на срок до 24 часов. Транспортные средства при этом никуда не перемещаются. На видную часть автомобиля (чаще всего лобовое стекло) помещается извещение о произведенной блокировке. Самостоятельное снятие или порча блокиратора, а также порча посторонним лицом извещения, оставленного на автомобиле, влекут ответственность в виде штрафа. Для снятия блокиратора до истечения 24 часов водитель обязан обратиться к начальнику полицейского участка.

В **Великобритании** транспортные средства, поставленные на стоянку в нарушение действующих правил, эвакуируются на специальные стоянки частными фирмами, заключившими контракт с подразделениями

ми полиции. Они возвращаются владельцу после уплаты штрафа за нарушение правил стоянки и оплаты буксировки и хранения эвакуированного транспортного средства. Стоимость эвакуации – 105 фунтов стерлингов (4 818,26 рублей). За каждый день нахождения транспортного средства на специальной стоянке с владельца взимается 12 фунтов стерлингов (550,66 рублей).

В **Германии** решение о задержании неправильно запаркованного транспортного средства принимается в зависимости от оценки опасности конкретного нарушения. В то же время задержанию и эвакуации подлежат транспортные средства водителей-неинвалидов, оставленные на специальной стоянке для транспортных средств инвалидов. Транспортные средства, поставленные на стоянку в зоне действия

знака «Стоянка запрещена», эвакуируются в срочном порядке.

Существенно отличается практика работы в рассматриваемой области дорожных служб Рио-де-Жанейро (**Бразилия**). Последние не взимают штрафов с автовладельцев и не эвакуируют автомобили, но приклеивают на лобовое стекло автомобиля-нарушителя плакат с надписью «Здесь стоянка запрещена!». Суть наказания состоит в том, что используемый клей очень плохо поддается отскабливанию или иному внешнему воздействию.

Проблемы высвобождения улиц от транспорта, мешающего пропускной способности существуют во всех странах, решаются на местах по-разному, но цель едина – устранение угрозы безопасности дорожного движения.

### Литература

1. [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org) официальный сайт IRTAD (Международный транспортный форум).
2. [www.oblstop.ru](http://www.oblstop.ru) – официальный сайт организации ЗАО «Единый областной оператор специализированных стоянок» г. Москва.
3. [www.gibddspb.ru](http://www.gibddspb.ru) – официальный сайт Управления Госавтоинспекции ГУВД по г. Санкт-Петербург и Ленинградской области.
4. [www.fcr-pbdd.ru](http://www.fcr-pbdd.ru) – официальный сайт Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

УДК 377.1

**ОБУЧЕНИЕ ВОСПИТАТЕЛЕЙ ДОУ И УЧИТЕЛЕЙ НАЧАЛЬНЫХ КЛАССОВ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН ОСНОВАМ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ДОРОГАХ В СИСТЕМЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

*Ахмадиева Р.Ш., к.п.н., доцент, директор ГУ «НЦ БЖД»; Бикмухаметов Д.Р., начальник отдела пропаганды БДД УГИБДД МВД по РТ Шайдуллин И.Я., к.п.н., доцент, ректор МИПК СНПО*

**THE SYSTEM OF TRAINING TEACHERS AND PRESCHOOL TEACHERS OF ELEMENTARY SCHOOL RT BASICS OF LIFE SAFETY ON THE ROADS IN THE SYSTEM OF ADDITIONAL VOCATIONAL TRAINING**

*Ahmadieva R., Ph.D., Associate Professor, Director of the state institution "Scientific centre of children safety"; Bikmuhametov D., chief of the department of traffic safety propaganda TPD MIA on RT; Shaydullin I., Ph.D., associate professor, rector of the International institute of improvement of professional skill for the experts of initial vocational education*

**Аннотация**

Статья посвящена проблеме подготовки педагогов, компетентных в сфере безопасности жизнедеятельности на дорогах в системе дополнительного профессионального образования. Подготовка педагогов осуществляется на основе модульно-компетентностного подхода и включает: использование компьютера в процессе обучения, интегрированные уроки, инновационные методики преподавания ПДД. В статье раскрыты современные требования к образовательному процессу как в области безопасности жизнедеятельности на дорогах, так и в области применения инновационных технологий обучения.

**Abstract**

The article deals with the preparation of teachers competent in the field of life safety on the roads in the system of additional vocational education. The training of teachers is based on modular competence-based approach and includes: computer use in the process of learning, integrated lessons, innovative methods of teaching the SDA. The article deals with the modern requirements to the educational process both in terms of life safety on the roads and in the application of innovative learning technologies.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, участник дорожного движения, правила дорожного движения, методика обучения, инновационные технологии.

**Key words:** traffic safety, road traffic injuries, road users, traffic rules, teaching methodology, innovative technologies.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, в т.ч. и детского, является ключевым звеном в системе мероприятий, направленных на повышение безопасности всех участников дорожного движения. В Указе Президента РФ от 22 сентября 2006 года № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» указано на необходимость принять неот-

ложные меры, направленные «на создание системы образования и информационно-пропагандистского обеспечения в области безопасности дорожного движения».

К сожалению, на сегодняшний день большинство воспитателей дошкольных образовательных учреждений, педагогов общеобразовательных школ и системы дополнительного образования не имеют соответствующей подготовки

для обучения детей и подростков основам безопасности дорожного движения.

Основной акцент в процессе обучения делается не столько на безопасное поведение учащихся на улицах и дорогах, сколько на увеличение объема знаний с излишней детализацией, например, устройства велосипеда, изучение видов перекрестков, трудных для осмысления жестов регулировщика, перечня имеющихся дорожных знаков для водителей и т.д. Педагоги часто перегружают школьников информацией о дорожных знаках и заучиванием их названий, без моделирования конкретных дорожных ситуаций и «привязки» к ним дорожных знаков.

При проведении занятий по правилам дорожного движения педагоги часто используют выпускаемую без соответствующей экспертизы методическую литературу. Дословная трактовка правил дорожного движения на недоступной младшим школьникам дорожной лексике, требующей от них абстрактного мышления, затрудняет их обучение и воспитание. При проведении занятий с дошкольниками воспитатели, как правило, используют устаревшую методическую литературу по правилам дорожного движения. В художественной литературе, сказках, стихах, сценариях спектаклей, написанных для дошкольников, также достаточно много ошибок по правилам дорожного движения. Во многом ошибки в учебно-методических и наглядных пособиях обусловлены еще и неграмотным изображением художниками дорожной ситуации, с нагромождением мелких отвлекающих деталей и лишних предметов.

В Республике Татарстан благодаря усилиям И.А. Халиуллина, Р.Н. Минниханова, А.Н. Сахарова, Р.Ш. Ахмадиевой и других ученых были разработаны впервые в Российской Федерации региональные стандарты обучения ПДД школьников (1995 год) и учебные пособия для обучения детей дошкольного и школьного возраста правилам безопасно-

го поведения на дорогах. Это позволило Управлению ГИБДД МВД по РТ, совместно с Министерством образования и науки Республики Татарстан, ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ», ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей» впервые в Российской Федерации создать систему подготовки специалистов по безопасности жизнедеятельности на дорогах в системе дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) [3].

Курсы повышения квалификации «Инновационные методики преподавания правил дорожного движения» для учителей начальных классов общеобразовательных школ Республики Татарстан функционировали в Межрегиональном институте повышения квалификации специалистов начального профессионального образования Министерства образования и науки РФ с января 1998 года по январь 2011.

С 2005 года в соответствии с Программой безопасности дорожного движения в Республике Татарстан институт проводил аналогичные курсы повышения квалификации в области обучения детей ПДД для работников дошкольных образовательных учреждений.

Целью курсов повышения квалификации являлось оказание содействия работникам образовательных учреждений в вопросах эффективного использования современных образовательных и информационных технологий в процессе подготовки к уроку и во внеурочной деятельности в сфере обучения основам безопасности жизнедеятельности детей.

За весь период обучения (с января 1998 по январь 2011 года) повышение квалификации прошло свыше пяти тысяч педагогов Республики Татарстан (5128 человек), среди них:

– учителей начальных классов – 3053,



что составляет свыше 25 % от общего состава преподавателей начальной школы республики;

– воспитателей дошкольных образовательных учреждений – 2075 (более 10 % от общего состава воспитателей республики).

В институте была создана база данных слушателей, прошедших обучение по программе «Инновационные технологии обучения правилам дорожного движения». Она позволяла не только отслеживать профессиональный рост обучившихся, но и подбирать индивидуальные схемы работы со слушателями, приезжавшими на эти курсы не в первый раз. База данных дает возможность следить за составом педагогов, преподающих ПДД.

Выявлено, что среди них:

- более 60 % составляют преподаватели до 35 лет, что позволяет надеяться на их долгосрочную и плодотворную работу;

- около 50 % имеют высшую и первую квалификационные категории, что свидетельствует о высоком уровне преподавания ПДД;

- более 40 % повысили свой квалификационный разряд после обучения на наших курсах, что доказывает их эффективность.

Интегративные учебные планы были составлены в соответствии с региональным стандартом обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, с учетом специфики работы слушателей и пожеланий практиков, методистов и руководителей образовательных учреждений и включали в себя следующие разделы:

- инновационные технологии обучения ПДД – 38%;

- основы профилактики ДДТТ – 22 %;

- проблемы контроля уровня усвоения знаний по ПДД – 10 %;

- создание дидактических пособий по ПДД с использованием компьютера – 18%;

- методика преподавания курса «Технология» – 12 %.

Программа была рассчитана на 108 часов, т.е. на три недели обучения, и ее освоение завершалось получением свидетельства о повышении квалификации, которое учитывалось при аттестации на первую и вторую квалификационные категории.

Для каждой группы слушателей организовывалось не менее пяти выездных занятий в различных школах и дошкольных образовательных учреждениях г. Казани и близлежащего Зеленодольского района, имеющих большой педагогический опыт в разработке и проведении занятий по изучению ПДД и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Они были полезны не только тем педагогам, которые посещали занятия, но и работникам тех образовательных учреждений, которые их готовили, так как такая подготовка стимулирует творческий и профессиональный рост педагогов.

Используются различные методы активизации процесса обучения, среди них деловые игры, практические и выездные занятия, а также подготовка и защита творческих проектов.

Отчетный творческий проект содержал мультимедийную презентацию методической разработки урока или занятия по ПДД с использованием инновационных педагогических технологий. Такая работа ориентировала слушателя на повседневную творческую деятельность, постоянное самосовершенствование и самообразование. По окончании курсов повышения квалификации проводилась защита проектов с участием представителей УГИБДД МВД по РТ и ГУ «НЦБЖД», что позволяло определить качество подготовки обучившихся.

Лучшие работы слушателей принимали участие в конкурсе «Педагогическая копилка», который проводился институ-

том один раз в год совместно с УГИБДД МВД по РТ и ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей». По результатам этого конкурса издавался сборник курсовых работ слушателей, который содержит обобщение передового педагогического опыта по преподаванию ПДД в школе и дошкольных образовательных учреждениях.

Еще одной обязательной формой итоговой аттестации слушателей являлось изготовление дидактического материала по ПДД. Слушатели имели возможность не только познакомиться с последними методическими разработками в этой области на лекциях по технологии, но и изготовить на практических занятиях наглядные пособия и раздаточный материал, который они в дальнейшем могут использовать на занятиях по ПДД в своих ДОУ и школах.

В связи с широким внедрением информационных технологий в процесс обучения и компьютеризации образовательных учреждений Республики Татарстан в учебные планы подготовки слушателей обязательно входил раздел «Использование компьютера в процессе обучения».

Обучение рассчитано на 24 учебных часа и включало в себя освоение компьютера и приобретение навыков создания компьютерных презентаций. Слушатели имели доступ в Интернет. Преподавателями и методистами института собрана богатая коллекция иллюстрационных материалов по ПДД, что облегчало слушателям процесс поиска необходимой информации. Для желающих в вечернее время были организованы дополнительные занятия на компьютерах, что позволяло слушателям получать справку об окончании компьютерных курсов, необходимую для аттестации.

Созданные слушателями курсов электронные презентации, записанные на диски, дают хорошую основу учебно-методического обеспечения, что позволяло

педагогу по приезде домой более эффективно проводить занятия. Подготовленные с помощью компьютера материалы могут быть использованы как дидактические раздаточные пособия при формировании и контроле знаний и навыков безопасного поведения на дорогах.

Пятилетний опыт института в создании мультимедийных презентаций слушателями методических разработок для проведения занятий и внеклассных мероприятий позволил МИПК СНПО совместно с УГИБДД МВД РТ, Министерством образования и науки РТ, ГУ «Дирекцией финансирования научных и образовательных программ БДД РТ», ГУ «НЦБЖД» в 2009 году организовать на своей базе республиканский конкурс «ПДД-XXI век» с целью активизации деятельности образовательных учреждений по обучению безопасности жизнедеятельности на дорогах. К сожалению, лишь 30% из 108 представленных участниками работ относились к методическим разработкам для начальной школы, что свидетельствует о необходимости применения новых форм обучения и разработки содержания интегративных уроков с элементами ПДД в начальной школе в условиях минимума времени, отводимого на обучение основ безопасности жизнедеятельности на дорогах.

Одним из основных результатов деятельности системы дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) является устойчивое снижение детского дорожно-транспортного травматизма. Так, за период с 2001 по 2010 годы отмечено устойчивое снижение доли ДТП по вине детей с 44 % до 28 %.

Необходимо отметить, что процесс дополнительного профессионального образования работников образовательных учреждений Республики Татарстан по программе «Инновационные методики преподавания правил дорожного движения в начальной школе и дошкольных образовательных учреждениях

Республики Татарстан» был организован эффективно и учитывал современные требования к образовательному процессу как в области основ безопасности жизнедеятельности на дорогах, так и в области применения инновационных технологий обучения. Однако необходимо активизировать и другие направления дополнительного профессионального образования.

### **Литература**

1. Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». – Казань, 2007. – 163 с.
3. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: Метод. пособие/ Под общей ред. В.Н. Кирьянова. – М., 2007. – 59 с.
4. Организация и проведение мероприятий по профилактике ДДТТ в РТ / Под общей ред. Р.Н. Минниханова и И.А. Халиуллина. – Казань, 2006. – 196 с.
5. Ахмадиева Р.Ш., Бикчантаева С.А., Валиев М.Х., Воронина Е.Е. и др. Обучение младших школьников правилам безопасного поведения на дороге / Сост.: Р.Ш. Ахмадиева, С.А. Бикчантаева, М.Х. Валиев, Е.Е. Воронина и др. / Под общей ред. Р.Н. Минниханова, Д.М. Мустафина. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 464 с.
6. Ахмадиева Р.Ш. Подготовка специалиста к обеспечению безопасности жизнедеятельности детей на дорогах в системе педагогического образования: Монография / Науч. редактор Мухаметзянов И.Ш. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 372 с.

*Алханов Адель Вилевич*, начальник отдела дорожной инспекции и организации движения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Алханова Римма Рушановна*, старший преподаватель кафедры экономики Казанского Государственного технологического университета;

*Ахмадиева Роза Шайхайдаровна*, кандидат педагогических наук, доцент, директор ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»;

*Ватютов Виктор Геннадьевич*, подполковник милиции, инженер-программист отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Галич Игорь Викторович*, начальник организационно-аналитического отдела ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан»;

*Галимзянова Резеда Юсуповна*, старший научный сотрудник отдела безопасности дорожного движения ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»;

*Галявиев Ильяс Файласович*, заместитель начальника контрольно-профилактического отдела Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Галлямов Ислам Ибрагимович*, директор ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан»;

*Григорьев Владимир Вениаминович*, майор милиции, старший инспектор отдела административно-правоприменительной деятельности Управления Государственной инспекции безопасности дорожного

движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Даутов Ринат Абдуллович*, полковник милиции, начальник отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Идрисов Ринат Хаварисович*, заместитель начальника отдела дорожной инспекции и организации движения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Калимуллин Ильгам Исламович*, начальник отдела административно-правоприменительной деятельности Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Кузьмин Александр Викторович*, начальник организационно-аналитического отдела Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Мансуров Ришат Талгатович*, директор Республиканского государственного учреждения «Безопасность дорожного движения»;

*Матвеев Юрий Владимирович*, подполковник милиции, инженер-программист отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Минниханов Рифкат Нургалиевич*, доктор технических наук, профессор, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Республике Татарстан;

*Мусин Владимир Иванович*, доцент кафедры «Организация безопасности движения» Казанского государственного

архитектурно-строительного университета;

*Рамазанов Радик Вахитович*, и.о. заместителя начальника Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан, начальник отдела технического надзора и регистрационной работы, кандидат технических наук;

*Разумнов Александр Викторович*, начальник отдела дорожно-патрульной службы и розыска Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Сафин Ильгам Галлямутдинович*, подполковник милиции, инженер-программист отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Сафиуллин Александр Сергеевич*, старший лейтенант милиции, старший инспектор по исполнению административного законодательства Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения Управления Государственной инспекции безопасности

дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Шайхаттаров Ренат Ансарович*, старший лейтенант милиции, инженер-программист отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Шигин Леонид Борисович*, кандидат технических наук, подполковник милиции, старший инженер-программист отдела информационного обеспечения Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан;

*Хасанов Рустам Радифович*, директор Автономной некоммерческой организации «Безопасность дорожного движения»;

*Храмов Эдуард Федорович*, начальник отдела информационного обеспечения Республиканского государственного учреждения «Безопасность дорожного движения».

*Якимов Александр Юрьевич*, советник президента Российского союза автостраховщиков по вопросам безопасности дорожного движения, заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор.



### 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).

Опционально – другие библиотечно-библиографические предметные классификационные индексы.

#### 6. Список литературы

Пристатейные ссылки и (или) списки пристатейной литературы следует оформлять по ГОСТ 7.0.5-2008. Библиографическая ссылка. Общие требования и правила.

#### Примеры оформления ссылок и списков литературы

*Статьи из журналов и сборников:*

Адорно Т.В. К логике социальных наук // *Вопр. 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 заголовки не применяют (ГОСТ 7.80-2000).

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 точки и тире, разделяющий области библиографического описания, заменять точкой.

Философия культуры и философия науки: проблемы и гипотезы: Межвуз. сб. науч. тр. / Сарат. гос. ун-т; [под ред. С.Ф. Мартыновича]. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1999. – 199 с.

Допускается не использовать квадратные скобки для сведений, заимствованных не из предписанного источника информации.

Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 494 с.

Заголовок записи в ссылке может содержать имена одного, двух или трех авторов документа. Имена авторов, указанные в заголовке, не повторяются в сведениях об ответственности. Поэтому:

Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 494 с.

Если авторов четыре и более, то заголовок не применяют (ГОСТ 7.80-2000).

#### *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.

#### *Аналитические обзоры:*

Экономика и политика России и государств ближнего зарубежья: аналит. обзор, апр. 2007 / Рос. акад. наук, Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: ИМЭМО, 2007. – 39 с.

#### *Патенты:*

Патент РФ № 2000130511/28, 04.12.2000.

Еськов Д.Н., Бонштедт Б.Э., Корешев С.Н., Лебедева Г.И., Серегин А.Г. Оптико-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?nomers=366> (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).