

**ИНФОРМАЦИОННЫЙ
БЮЛЛЕТЕНЬ № 82**

В номере

Пропаганда безопасности дорожного движения
Дорожно-патрульная служба
Положительный опыт
Зарубежный опыт



**ГЛАВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

121170, г. Москва,
ул. Поклонная, д. 17

**Председатель
редакционной коллегии:**
В.В. Кузин – заместитель
начальника ГУОБДД МВД России

**Заместитель председателя
редакционной коллегии:**
Д.В. Митрошин – начальник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

Члены редакционной коллегии:
А.И. Горяинов
Т.Ш. Гайнетдинов
О.Н. Занасий
А.Б. Клименко
Л.В. Ребриков
С.А. Фомочкин
С.В. Хранцкевич
С.А. Чипурин

**Секретарь
редакционной коллегии:**
В.Л. Расторгуев

Компьютерная верстка:
А.И. Аверин

Материалы публикуются
в авторской редакции

Подписано в печать 00.05.2023
Формат 60*90 1/16. Объем 2.75 п. л.
Наряд № 3232. Тираж 20 экз.

Отпечатано в ФГКУ «ЭПК МВД России»

Секретарь: тел. (499) 148-09-39

СОДЕРЖАНИЕ

Пропаганда безопасности дорожного движения

В.В. Парахин. О привлечении институтов гражданского общества в реализации социально значимых проектов по профилактике основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма с помощью Фонда президентских грантов..... 4

А.Л. Бредихин, А.В. Панфилец. Организация работы Госавтоинспекции СССР в условиях блокадного Ленинграда 13

Дорожно-патрульная служба

И.И. Гричанина, О.Ю. Моница, Е.А. Туманов. Перспективы применения в строевых подразделениях дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации мобильных программно-технических средств проверки подлинности документов 17

Положительный опыт

Б.А. Завалий. Профильная смена как инструмент воспитания и вовлечения детей в отряды юных инспекторов движения 23

Е.А. Корчагина. Опыт включения регионального образовательного модуля по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в обязательный образовательный курс для будущих родителей на базе родильных домов и женских консультаций 33

Зарубежный опыт

С.А. Пугачева, Н.В. Хисматулина. Дорожно-транспортные происшествия: стратегии и программы по повышению уровня безопасности на дорогах (обзор зарубежной специальной литературы) 36

ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В.В. Парахин,

начальник отделения пропаганды БДД
Управления ГИБДД УМВД России
по Липецкой области,
подполковник полиции

О привлечении институтов гражданского общества в реализации социально значимых проектов по профилактике основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма с помощью Фонда президентских грантов

Вовлечение общественных институтов в решение вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, поддержка инициатив некоммерческих организаций¹ позволяет существенно разнообразить и расширить спектр мероприятий по дорожной безопасности и повысить их эффективность.

В настоящее время в рамках международной повестки неправительственные организации² занимают прочное место в решении проблем безопасности на дорогах в различных странах мира. С успехом реализуется государственная поддержка НПО, прежде всего, за счёт предоставления грантов и субсидий из бюджетов различного уровня (федерального, регионального и муниципального) и выплат из национальных фондов поддержки НПО.

На протяжении длительного времени важную роль в проведении кампаний по дорожной безопасности в международной практике играют НПО. Социальная кампания «Сделаем дороги безопасными», организованная в 2006 году Фондом ФИА³, способствовала коалиции общественных институтов на мировом уровне. Результатом общественных инициатив международных организаций стало создание Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения, который объединил силы институтов гражданского общества на мировой арене.

В Российской Федерации участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движе-

ния предусмотрено Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» (Статья 8), что даёт возможность значительно увеличивать ресурсы государственных программ и проектов, направленных на выполнение задач по снижению аварийности на дорогах России.

Поступательные движения по развитию сектора НКО, стимулирование их активности и повышение результативности деятельности НКО начались с учреждения Президентских грантов. Конкурсы по предоставлению государственной поддержки НКО, участвующим в развитии институтов гражданского общества, проводятся с 2006 года⁴. В период с 2007 по 2016 годы данные конкурсы организовывались различными операторами. В 2017 году в качестве единого оператора был учреждён Фонд президентских грантов⁵, который стал одним из основных институтов развития некоммерческого сектора экономики России.

В настоящее время гранты Президента Российской Федерации выделяются Фондом президентских грантов⁶ в соответствии с Положением о грантах Президента Российской Федерации, предоставляемых на развитие гражданского общества⁷.

Согласно Положению, Фонд проводит конкурсы среди некоммерческих неправительственных организаций не реже 2-х раз в год, в том числе на условиях софинансирования общественных инициатив, поддерживаемых органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Фонд также может учреждать специальные конкурсы, которые проводятся по ограниченному кругу направлений. По срокам реализации проект, представленный на конкурс, может быть стандартным (не более 18 месяцев) или долгосрочным (до трех лет).

Гранты предоставляются некоммерческим неправительственным организациям, реализующим социально значимые проекты и проекты в сфере защиты прав и свобод человека и гражданина, осуществляющим деятельность по одиннадцати направлениям.

⁴ Распоряжение Президента Российской Федерации от 15 декабря 2006 г. № 628-рп «Об утверждении списка некоммерческих организаций, участвующих в развитии институтов гражданского общества» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.07.2022).

⁵ Указ Президента Российской Федерации от 3 апреля 2017 г. № 137 «О Координационном комитете по проведению конкурсов на предоставление грантов Президента Российской Федерации на развитие гражданского общества» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.07.2022).

⁶ Далее – «Фонд».

⁷ Указ Президента Российской Федерации от 30 января 2019 г. № 30 «О грантах Президента Российской Федерации, предоставляемых на развитие гражданского общества» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.07.2022).

¹ Далее – «НКО».

² Далее – «НПО». В международной теории и практике понятия «некоммерческая организация» и «общественное объединение» не применяются. Данные структуры получили названия «неправительственные организации».

³ «Международная федерация автомобилистов».

Некоммерческой является организация, не имеющая в качестве основной цели своей деятельности извлечение прибыли и не распределяющая полученную прибыль между участниками⁸.

В 2010 году в российское законодательство было введено понятие «социально ориентированная некоммерческая организация»⁹. Это некоммерческая организация, созданная в предусмотренных Федеральным законом «О некоммерческих организациях» формах (за исключением государственных корпораций, государственных компаний и общественных объединений, являющихся политическими партиями) и осуществляющая деятельность, направленную на решение социальных проблем и развитие гражданского общества, а также виды деятельности, предусмотренные ст. 31.1 данного Федерального закона.

Фонд президентских грантов предоставляет возможность не только профильным некоммерческим неправительственным организациям повысить эффективность своей деятельности по безопасности дорожного движения, но и другим некоммерческим организациям принять участие в реализации своих проектов в данном направлении. Таким образом, для получения синергического эффекта от мероприятий по дорожной безопасности на региональном уровне целесообразно налаживать партнёрские отношения с такими организациями и другими возможными многосторонними партнёрами.

Мониторинг материалов более пятидесяти проектов по различным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, представленных за последние пять лет некоммерческими неправительственными организациями из 25 субъектов Российской Федерации¹⁰ в Фонд президентских грантов, показал, что общественные институты проявляют инициативу в активном участии в проведении мероприятий по дорожной безопасности. Причём, необходимо отметить, что некоммерческий сектор по своему составу был весьма разнороден. Заявки на участие в конкурсе подавали как профильные организации (25%), чья уставная деятельность напрямую связана с вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, так и непрофильные

организации (75%), чья уставная деятельность больше направлена на оказание услуг в сфере спорта, здравоохранения, образования, правоправедения, социальной и молодёжной политики.

Грантовая направленность проектов охватила практически весь предусмотренный Указом Президента и возможный для реализации перечень видов деятельности. Наиболее востребованным для общественных инициатив по дорожной безопасности стало направление «Поддержка семьи, материнства, отцовства и детства» (30%), на втором месте – «Поддержка проектов в области науки, образования, просвещения» (18%), на третьем – «Охрана здоровья граждан, пропаганда здорового образа жизни» (16%). Далее из имеющихся направлений последовательно НКО были выбраны «Социальное обслуживание, социальная поддержка и защита граждан» (12%), «Защита прав и свобод человека и гражданина, в том числе защита прав заключённых» (10%), «Развитие институтов гражданского общества» (8%), поддержка молодёжных проектов, реализация которых охватывает виды деятельности, предусмотренные статьёй 31.1 Федерального закона «О некоммерческих организациях», (4%) и «Охрана окружающей среды и защита животных» (2%).

Кроме широкого диапазона направлений деятельности, разнообразной была и тематическая направленность представленных проектов. Абсолютное большинство разработанных проектов (более 70%) было связано с профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма и обучением несовершеннолетних основам дорожной безопасности. Отдельные заявки были направлены на предоставление субсидий для реализации кампаний по пропаганде использования детских удерживающих устройств и световозвращающих элементов. Реализацией задач ряда проектов, разработанных НКО, была охвачена правоприменительная деятельность, выраженная в виде информирования Госавтоинспекции активными гражданами о грубых нарушениях водителями Правил дорожного движения, в том числе – в вечернее и ночное время, а также в виде оказания содействия при оформлении дорожно-транспортных происшествий и разъяснении действующего законодательства в этом вопросе. Вызывает интерес тематика проектов, связанная с совершенствованием качества подготовки кандидатов в водители, в том числе лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Однако следует отметить, что победителями конкурса Фонда президентских грантов стали не более 10% из всех участников, направивших свои заявки на реализацию проектов по вопросам безопасности дорожного движения. Основной причиной отказа в получении гранта были типичные ошибки соискателей при подаче заявки. И поэтому правильная разработка проекта и оформление заявки являются одними из важнейших этапов на пути к получению гранта.

⁸ Статья 2 Федерального закона Российской Федерации от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» и Пункт 1 Статьи 50 Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ.

⁹ Статья 2.1 Федерального закона Российской Федерации от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях».

¹⁰ Республика Башкортостан, Республика Калмыкия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Мордовия, Республика Татарстан, Республика Хакасия, Алтайский край, Архангельская область, Белгородская область, Иркутская область, Кемеровская область, Краснодарский край, Красноярский край, Липецкая область, Ленинградская область, Московская область, Новосибирская область, Ростовская область, Самарская область, Свердловская область, Тверская область, Тульская область, Челябинская область, г. Москва.

Среди победителей следует выделить проект «Юный знаток ПДД», подготовленный Красноярской региональной общественной организацией¹¹ «Краевое общество по защите прав автовладельцев» и направленный на приобретение знаний и формирование практических навыков в области безопасного поведения на дорогах у учеников начальных классов.

Заслуживают внимания 2 социально значимых проекта из Краснодарского края, которые также стали победителями конкурса. Это проект по обучению детей Правилам дорожного движения «Безопасность юного пешехода», подготовленный Краснодарской РОО «Патриотический центр «Безопасная страна», и проект по обучению правилам использования средств индивидуальной мобильности, подготовленный частным образовательным учреждением дополнительного профессионального образования¹² специалистов автомобильного и электрического транспорта «Универсал».

Автономная НКО «Поддержки и развития молодёжных инициатив в области образования, культуры и спорта Арт-Среда Баганского района Новосибирской области» подготовила проект «Дети. Зебра. Светофор», направленный на организацию образовательного процесса по обучению детей Правилам дорожного движения с использованием автогородка. Проект «Автогородок – Азбука ПДД» частного образовательного учреждения ДПО «Саранский дом науки и техники Российского Союза научных и инженерных объединений», направленный на обучение детей безопасному поведению на дороге, в ходе которого будет создан и оборудован специализированный учебный комплекс на территории автодрома.

Наибольшего успеха добилось Тверское региональное отделение общероссийской общественной организации «Ассоциация юристов России», которое 2 года подряд получало грант на реализацию проекта «Хищные дороги». Проект предусматривал мероприятия по правовому просвещению молодежи в возрасте от 16 до 22 лет в сфере безопасности дорожного движения.

Следует подчеркнуть, что механизмы взаимовыгодного сотрудничества Госавтоинспекции и НКО по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения на протяжении многих лет с успехом реализуются в Липецкой области, где используется многоканальная система финансирования за счёт бюджетов различных уровней.

В течение последних 3 лет в Липецкой области в рамках Фонда президентских грантов реализованы два социально значимых проекта по профилактике основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма. Так, проект «ТРЕЗВЫЙ ПУТЬ» – трезвый водитель, безопасность на дороге!»¹³ был направлен на профилактику и предупреждение случаев

управления транспортными средствами водителями в состоянии опьянения. Другой проект, «Два колеса»¹⁴, был посвящен обучению юных и молодых водителей безопасному вождению мототранспорта и предупреждению правонарушений среди мотоциклистов.

Кроме того, следует дополнить, что уже более двадцати лет ежегодно Липецкая региональная общественная детско-юношеская организация «Союз юных инспекторов движения» за счёт грантовой поддержки реализует социально значимые проекты по безопасности дорожного движения. Наиболее известны такие социальные проекты и кампании, как «Волонтерский центр по безопасности дорожного движения «Дороги безопасности», «Ярмарка социальных проектов по дорожной безопасности «Вектор дорожной безопасности», «Молодёжь за автотрезвость», «Лотерея вежливости», «Живые знаки», экспресс-тесты «Живи по правилам», КВН «Дорожная безопасность» и другие.

В проекте «Трезвый путь – трезвый водитель» социальная активность граждан была выражена в их объединении против одного из наиболее опасных вида нарушений Правил дорожного движения – управления транспортными средствами после употребления водителями алкоголя и наркотиков.

Главным исполнителем проекта «Трезвый путь – трезвый водитель» выступила Липецкая областная общественная организация «Родители – против наркотиков», а ключевыми партнёрами стали Госавтоинспекция Липецкой области и Государственное учреждение здравоохранения «Липецкий областной наркологический диспансер».

Центральным элементом проекта стала обучающая программа по профилактике нетрезвого вождения среди посетителей учреждений здравоохранения, которые проходили медицинский осмотр, необходимый для получения водительского удостоверения. Семинары и тренинги также прошли в автошколах, образовательных организациях и профессиональных учебных заведениях. Занятия по предотвращению нетрезвого вождения с элементами тренинга проводили врачи-наркологи, психологи, сотрудники ГИБДД и обученные волонтеры.

Образовательный модуль включал в себя использование специальных VR-очков, симулирующих состояние алкогольного опьянения, которые были приобретены в рамках выделенных денежных ассигнований на реализацию проекта. Очки помогали разъяснить целевой аудитории, как алкоголь изменяет привычные функции, реакции и действия человека. В ходе проведения более ста семинаров-тренингов было обучено более 2 тыс. водителей и кандидатов в водители, среди которых были мужчины и женщины.

В рамках проекта были созданы тематические аудио-видеоролики социальной рекламы, которые затем в течение года транслировались на региональ-

¹¹ Далее – «РОО».

¹² Далее – «ДПО».

¹³ Далее – «проект «Трезвый путь – трезвый водитель»».

¹⁴ Далее – «проект «Два колеса»».

ных каналах телевидения и радио. Также были подготовлены и распространены листовки общим тиражом 3 тыс. экземпляров, изготовлены специальные стенды с логотипом проекта и организаций, осуществляющих его реализацию, а среди участников проекта – распространена сувенирная продукция.

В целях повышения осведомленности населения о рисках, связанных с вождением в состоянии опьянения, были организованы акции «Дежурный водитель» и «Ночь без ДТП». Особенность этих мероприятий заключалась в том, что в тот момент, когда люди должны были сделать выбор, пить или не пить алкоголь, садиться за руль в нетрезвом состоянии или нет, предоставлялась информация о преимуществах использования выбранного среди друзей «дежурного водителя» и вызова специального такси, чтобы безопасно доехать домой. В предпраздничные и выходные дни в ресторанах и барах в вечернее время распространялись специальные листовки с информацией о воздействии алкоголя на человеческий организм и возможных последствиях вождения автомобиля в нетрезвом виде, а также давались рекомендации добраться домой на такси либо поехать с трезвым другом.

Мероприятия проекта были поддержаны представителями общественных институтов, в том числе волонтерских, молодежных и казачьих формирований («Совет лидеров молодежи», «Союз ЮИД» и др.). Так, при проведении акции «Я не пью за рулем» волонтеры общественных организаций совместно с сотрудниками Госавтоинспекции выходили на дежурство на дорогу. В ходе мероприятий они раздавали тематические листовки и наклейки. Многим водителям предлагалось в качестве подарков получить специальные рамки для крепления государственных регистрационных номеров автомобилей, на которых имелась надпись в виде рекламного сообщения «Я не пью за рулем». Параллельно пропагандистской работе инспекторами ДПС проводилась наглядная правоприменительная деятельность, направленная на выявление водителей, управляющих транспортом с признаками опьянения. Подобные мероприятия приурочивались к памятным датам «День трезвости», «День автомобилиста», «День памяти жертв ДТП» и другим. Эта работа широко освещалась в средствах массовой информации.

Финансирование мероприятий осуществлялось за счёт средств, выделенных Фондом президентских грантов Липецкой областной общественной организации «Родители – против наркотиков», ставшей победителем социально значимых проектов. Размер федерального гранта составил 1 млн 723 тыс. рублей, объём софинансирования привлечённых средств на различные услуги – 802 тыс. рублей.

При разработке проекта и в ходе его реализации было проведено социологическое исследование среди 3 тысяч участников дорожного движения. По результатам анкетирования было установлено, что большинство респондентов выразило положительное отношение к проведенным занятиям и изменило свое отношение к вопросу безопасного вождения автомобилей в лучшую сторону.

В течение реализации проекта (15 месяцев) в сочетании с другими программами был проведен комплекс разнообразных информационно-пропагандистских, просветительских и правоприменительных мероприятий, которые в определенной степени способствовали снижению уровня смертности и травматизма на дорогах с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения. Так, по результатам 2021 года количество дорожно-транспортных происшествий из-за нарушений Правил дорожного движения водителями транспортных средств с признаками опьянения сократилось на 33%, а число погибших и получивших травмы людей – на 25% и 35%, соответственно.

Липецкая областная общественная организация «Родители – против наркотиков» стала победителем регионального конкурса «Лучшая некоммерческая организация» за высокий уровень организации и проведения социально значимого проекта «Трезвый путь – трезвый водитель».

В проекте «Два колеса» гражданская инициатива была направлена на защиту прав такой отдельной категории участников дорожного движения, как несовершеннолетние мотоциклисты.

Социально значимый проект «Два колеса» был реализован Липецкой региональной спортивной общественной организацией «Федерация мотоциклетного спорта» при поддержке Госавтоинспекции области.

В рамках проекта была проведена серия специальных занятий в кружке «Мотошкола» с будущими и имеющими право на управление мотоциклами. На практических занятиях отработывались первоначальные навыки и основы вождения мотоциклетной техникой. Также в рамках проекта прошел теоретический курс Правил безопасности дорожного движения. Инструкторы, делясь знаниями и умениями в классах и на специальном полигоне, бесплатно обучали желающих искусству безопасного вождения мотоцикла, чтобы ученики начали более умело и безопасно управлять мототехникой. В общеобразовательных организациях и автошколах со школьниками старшего возраста и курсантами были проведены занятия об опасностях и рисках управления мотоциклами, об ответственности несовершеннолетних и их родителей или законных представителей за незаконное передвижение на мототехнике, о важности правильного использования мотоциклистами средств пассивной безопасности и защиты. Также, были организованы специальные соревнования и конкурсы.

Проект поддержали лидеры байкерского движения и мотосообществ региона, которые записали видеобращения к мотоциклистам с призывами о соблюдении мер дорожной безопасности и использовании средств защиты. Данные обращения транслировались в сети Интернет, на телевидении и радио.

Кроме того, представители таких общественных формирований и мотоклубов, как «Ночные волки», «Русские мотоциклисты» и «MC 48 RUS», совместно с сотрудниками Госавтоинспекции участвовали в целенаправлен-

ном патрулировании на территории микрорайонов и жилых зон, где в наибольшей степени распространено движение мотоциклистов, в том числе среди несовершеннолетних. В ходе мероприятий известные в регионе байкеры в присутствии представителей СМИ личным примером показывали и демонстрировали важность использования мотошлемов и других средств пассивной безопасности и защиты. Одновременно инспекторы ДПС проводили надзорную деятельность за соблюдением Правил дорожного движения среди мотоциклистов. Совместные бригады, сформированные из сотрудников Госавтоинспекции, лидеров байкерских организаций и представителей СМИ, посещали колледжи и техникумы, где они проводили просветительскую работу, демонстрируя средства защиты. Они убеждали несовершеннолетних и их родителей о необходимости получения знаний Правил дорожного движения и навыков управления мототранспортом, которые следует приобретать после прохождения специального обучения и получения водительского удостоверения.

Мероприятия проекта «Два колеса» реализовывались в течение полутора лет за счёт средств, выделенных Фондом президентских грантов Липецкой региональной спортивной общественной организации «Федерация мотоциклетного спорта» в размере 2 млн 964 тыс. рублей.

По итогам мероприятий было выявлено, что уровень знаний основ дорожной безопасности среди обучающихся мотоциклистов повысился, что непосредственно повлияло на их уважительное отношение к безопасной езде на мототранспорте.

Имеющийся российский и зарубежный опыт по вовлечению институтов гражданского общества и улучшению системы безопасности на дорогах следует тщательно анализировать, отбирая лучшие практики в этом направлении деятельности и внедряя их.

Проектная деятельность НКО по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения может быть успешна в том случае, если она имеет методическое обоснование, информационное, консультационное и организационное сопровождение указанной деятельности.

Очень важно, чтобы при разработке и реализации проекта использовался системный подход и весь арсенал методов управления проектной деятельностью. Необходимо также учитывать все элементы социального и маркетингового проектирования. Идея, цели и задачи, механизм реализации проекта должны быть обоснованы и взаимосвязаны – только в этом случае социально значимый проект может стать результативным.

Реализация институтами гражданского общества социально значимых проектов по профилактике основных факторов риска дорожно-транспортного травматизма, в том числе за счёт Фонда президентских грантов, имеет существенное значение в эффективной государственной политике в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

А.Л. Бредихин,

доцент кафедры истории государства и права
Санкт-Петербургского университета МВД России,
кандидат юридических наук

А.В. Панфилец,

доцент кафедры истории государства и права
Санкт-Петербургского университета МВД России,
кандидат исторических наук,
доцент, профессор Академии военных наук,
член-корреспондент Академии военно-исторических наук

Организация работы Госавтоинспекции СССР в условиях блокадного Ленинграда

С ростом городов и народонаселения страны Советов, росло и количество автотранспорта на дорогах, а значит росло и количество дорожных происшествий. Так, только за два года с 1930 г. по 1932 г. число аварийных случаев возросло с 694 до 1300 случаев¹. Сначала, в 1932 году, в Ленинграде, как и в других больших городах, создается Отдел по регулированию уличного движения², однако этого оказалось недостаточно. Тогда организуется государственная автомобильная инспекция³: сначала в Центральном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, а затем в конце 1935 года ее передают в Главное управление рабоче-крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел СССР^{4,5}. 3 июля 1936 года выходит Постановление Совета народных комиссаров Советского Союза № 1182, утвердившее «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР». В Постановлении были определены основные задачи ГАИ и предметы ее ведения. В настоящее время 3 июля является профессиональным праздником ГИБДД МВД России. Продолжающийся процесс реформирования сегодняшнего ГИБДД, говорит об актуальности изучения исторического опыта деятельности Госавтоинспекции и, прежде всего, в экстремальных условиях войны, а в Ленинграде еще и в блокаду.

¹ Отдел архивной информации Информационного центра ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 34. Л. 55.

² Далее – «ОРУД».

³ Далее – «ГАИ».

⁴ Далее – «НКВД».

⁵ Медведев А.М. Обеспечение безопасности уличного движения органами внутренних дел в Ленинграде и Ленинградской области 1936–1945 гг. (Исторический аспект): дис. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета МВД России. 1998. С. 14.

22 июня 1941 года грянула так ожидаемая и так неожиданная для руководства страны Великая Отечественная война. В первый же день было введено в действие несколько законов: «О военном положении», «О местностях, объявленных на военном положении», «О военных трибуналах» и другие⁶. По закону «О военном положении» ГАИ и ОРУД, как милицейские структуры, подчинялись Военному Совету Ленинградского фронта. Количество решаемых этими подразделениями задач стремительно возрастало по мере продвижения врага к Ленинграду. Так, сотрудники ГАИ и ОРУД совместно с оперативными службами Ленинградской городской милиции⁷ и Управления НКВД по Ленинградской области осуществляли проверки транспортных средств для предотвращения проникновения в город-фронт шпионов, диверсантов, бывших заключенных и других социально-вредных элементов. Сначала на контрольно-пропускных пунктах и заставах, а затем уже на организованной второй заградительной линии по южному обводу города, когда необходимо было выставлять дополнительно двадцать пикетов ГАИ⁸. Сотрудники этих подразделений, как и все ленинградцы, уходили на фронт, пополняли ряды строевых подразделений, диверсионных и партизанских отрядов, истребительных батальонов⁹.

С установлением немецко-финской блокады 8 сентября 1941 года остро встал вопрос со снабжением осажденного города продовольствием и всем необходимым, поскольку в Ленинграде оказались в блокаде более 2,3 млн человек, из них 400 тыс. детей¹⁰. Уже 19 сентября Военный Совет Ленфронта принимает решение об организации автотранспортной дороги через Ладожское озеро¹¹. В голодном и холодном Ленинграде жители окрестили ее «Дорогой жизни», которая имела название «Военно-автомобильная дорога – 101»¹². Она проходила по южной акватории Ладожского озера, связывая береговые поселки Кобона и Кокарево. Грузы по ВАД101 доставлялись в Ленинград как автомобилями, так и по железной дороге. Этим же путем шла эвакуация горожан и доставка на Большую Землю вооружения,

⁶ Сборник указов, постановлений, решений, распоряжений и приказов военного времени. 1941–1942 гг. 1942. С. 1823.

⁷ Далее – «ЛГМ».

⁸ Панфилец А.В. Органы и войска НКВД на Северо-Западе СССР в годы Великой Отечественной войны: монография. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. С. 99.

⁹ Отдел архивной информации Информационного центра ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 78. Л. 588589.

¹⁰ Фролов М.И. Блокада. Битва за Ленинград. Мифы. Легенды. Реальность. М.: АСТ. 2014. С. 171.

¹¹ Павлов Д.В. Ленинград в осаде. 1985. С. 187.

¹² Далее – «ВАД101».

изготавливаемого ленинградцами¹³. Сотрудники ГАИ и ОРУД на «Дороге жизни» несли службу вахтовым методом, осуществляя безопасность движения, организацию ремонта автотранспорта, выявление повреждения льда от артобстрелов и бомбежек, а также кражи грузов совместно с сотрудниками Отдела по борьбе с хищениями социалистической собственности и уголовного розыска.

Сотрудники Госавтоинспекции и ОРУД стойко переносили, как и все ленинградцы, холод, голод, болезни и физические и эмоциональные нагрузки. Снижалась реакция пешеходов и водителей, что серьезно осложняло дорожную обстановку в городе-фронте, в особенности в «смертное время», в зиму 1941–1942 гг.¹⁴. Отсутствие электричества заставило сотрудников ГАИ изобрести аккумуляторный светофор, а дефицит горючего – газогенераторы на автомобили. Штат сотрудников ГАИ насчитывал 149 человек, а ОРУД – 120. Этим немногочисленным составом предстояло выполнять чрезвычайно сложные и многочисленные задачи военного времени. Государственная автомобильная инспекция все усилия сосредоточила на проведении мобилизации автомобильного транспорта, мототранспорта и тракторов для Красной Армии, предварительно осматривая их на техническую исправность¹⁵.

С первой блокадной зимы тяжело возвращались к жизни и сотрудники милиции. Так, понадобился специальный приказ начальника ЛГМ Е.С. Грушко в апреле 1942 г. «Об усилении борьбы с нарушениями правил уличного движения», где он потребовал от постовых милиционеров, сотрудников ГАИ и ОРУД установить железный революционный порядок на улицах и площадях блокадного города, для чего к 1 мая тщательным образом необходимо было проработать правила уличного движения, список улиц, закрытых для движения транспорта, и образцы действующих пропусков¹⁶. И все же порядок на улицах установился уже благодаря принятию 6 июля 1943 г. новых «Правил уличного движения в г. Ленинграде, Колпине и Кронштадте»¹⁷. При использовании автотранспорта в преступных целях, не подчиняющегося приказу сотрудника ГАИ или ОРУД об остановке, разрешалось применять оружие, с последующим расследованием о пра-

¹³ Ковальчук В.М. Ленинград и Большая Земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. 1975. С. 4155.

¹⁴ Пономарев Л.И. Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. 1987. С. 61.

¹⁵ Панфилец А.В. Указ. соч. С. 33, 60, 67.

¹⁶ Отдел архивной информации Информационного центра ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 87. Л. 140.

¹⁷ Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга. Ф. 7384. Оп. 17. Д. 910. Л. 3.

вильности его применения¹⁸. Также предпринимались усилия для изъятия брошенного автотранспорта с улиц города, о чем руководство ЛГМ дало предписание с разъяснениями начальнику ГАИ, старшему лейтенанту милиции, от января 1942 года¹⁹.

Сотрудники ГАИ и ОРУД стойко перенесли все тяготы военного времени и тяжелейшие условия блокады Ленинграда и с честью выполнили свой служебный долг. Ленинградскую милицию в августе 1944 г. наградили орденом Красного Знамени, в чем несомненно есть и вклад сотрудников Госавтоинспекции и Отряда по регулированию уличного движения.

ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНАЯ СЛУЖБА

И.И. Гричанина,
советник отделения организации дорожно-патрульной службы
отдела дорожно-патрульной службы
ГУОБДД МВД России

О.Ю. Моница,
ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
полковник полиции

Е.А. Туманов,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
подполковник полиции

Перспективы применения в строевых подразделениях дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации мобильных программно-технических средств проверки подлинности документов

Современные компьютерные технологии и специальное оборудование позволяют преступникам осуществлять подделку документов, необходимых для участия в дорожном движении, на очень высоком технологическом уровне, близком к типографскому и применяемому на предприятии-изготовителе, либо вносить в них изменения.

Для проверки подлинности указанных документов, как правило, осуществляется их сверка с эталонными образцами (шаблонами) существующих документов и имеющимися в них элементами защиты, а также проверка на соответствие данных учетам ФИС ГИБДД-М¹.

В 2022 году сотрудниками Госавтоинспекции территориальных органов МВД России выявлено более 1,8 тыс. поддельных регистрационных документов и свыше 6,8 тыс. поддельных водительских удостоверений. За последние три года (2020–2022 гг.) среднегодовой прирост данных показателей составил 2,3% и 10,3%, соответственно.

¹⁸ Отдел архивной информации Информационного центра ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 89. Л. 90.

¹⁹ Там же. Ед. хр. 88. Л. 9.

¹ Специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции, введено в эксплуатацию приказом МВД России от 5 февраля 2016 г. № 60.

В соответствии со статьей 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», должностные лица при осуществлении федерального государственного надзора имеют право: проверять документы, удостоверяющие личность граждан, документы на право пользования и управления транспортными средствами, документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, использовать информационные системы, видео- и аудиотехнику, кино- и фотоаппаратуру, а также другие технические и специальные средства, не причиняющие вреда жизни и здоровью граждан, а также окружающей среде; вести и использовать банки данных оперативно-справочной, криминалистической, экспертно-криминалистической, розыскной и иной информации о лицах, предметах и фактах.

Основания для проверки документов приведены в пунктах 106–108 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения². Порядок проверки документов определен пунктами 112–114 Административного регламента.

Также, согласно пункту 112 Административного регламента, в случае необходимости при проверке документов в том числе могут применяться технические средства выявления признаков подделки.

Результаты опроса подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном уровне³ показали, что в настоящее время строевыми подразделениями ДПС Госавтоинспекции эксплуатируется 589 ед. приборов проверки подлинности документов, что составляет 5,8% от норм положенности (10159 ед.)⁴.

Данные технические средства в основном являются неавтоматизированными (ручными) просмотровыми (простыми и комбинированными) приборами проверки подлинности документов, позволяющими проверять основные защитные признаки документов в видимом спектре и в ультрафиолетовом диапазоне.

При их использовании решение о подлинности документа принимается сотрудником ДПС самостоятельно, а правильность решения во многом зависит от его квалификации и опыта (коррупционная составляющая, посягающая на официальный документооборот в сфере безопасности дорожного движения).

² Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Далее – «Административный регламент».

³ Письмо ГУОБДД МВД России от 20 апреля 2022 г. № 13/нц-3540.

⁴ Подпункт 4.22 Приложения № 8 к Приказу МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157.

С целью минимизации влияния человеческого фактора и с учетом форм и методов несения службы нарядами ДПС, перспективным полагается применение мобильных программно-технических средств проверки подлинности документов. Указанные технические средства позволяют проводить экспресс-исследования документов, подключаются к компьютеру (в том числе планшетному либо иному мобильному устройству) и имеют специальное программное обеспечение.

В ходе научно-исследовательской работы «Опыт и перспективы применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции программно-технических средств проверки подлинности документов с организацией доступа к ФИС ГИБДД-М», проведенной ФКУ «НЦ БДД МВД России» в 2022 году, осуществлен мониторинг рынка специальных технических средств данной категории с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на соответствие основным требованиям, предъявляемым к перспективному образцу:

- возможность подключения к планшетному компьютеру (мобильному устройству);
- возможность автоматизации процесса ручного ввода информации с документов (считывание и распознавание для автоматической проверки по розыскным и специализированным учетам, регистрации учетных данных на граждан иностранных государств, участвующих в дорожном движении в Российской Федерации);
- возможность визуализации текстовой и графической информации на планшетном компьютере (мобильном устройстве);
- возможность информационного взаимодействия с ФИС ГИБДД-М.

На сегодняшний день единственное наиболее полное решение для проверки подлинности документов предлагает ЗАО «Регула», Республика Беларусь – аппаратно-программный комплекс «Регула», модель 1120 (1120.1) (*Рисунок 1*), который при сравнительно невысокой стоимости, малых габаритных размерах и весе (150 гр.) обеспечивает комплексную проверку подлинности документов, в том числе по формам (шаблонам) существующих документов и имеющимся в них элементам защиты.

Данный комплекс представляет собой съемный мобильный аутентификатор (средство, используемое для подтверждения личности пользователя) документов, который прикрепляется к тыльной стороне любого мобильного устройства (смартфон или планшетный компьютер), подключается к нему по Bluetooth® LE и синхронизируется с камерой мобильного устройства.

Основное назначение аутентификатора:

- обеспечение ультрафиолетовой подсветки документов для визуализации имеющихся в них элементов защиты и оценка их соответствия эталонным образцам (шаблонам) существующих документов;



Рисунок 1. Мобильный аутентификатор «Регула», модель 1120

- считывание информации, содержащейся в RFID-чипе (при его наличии) документа, и ее сверка с распознанными текстовыми данными документа (проверка соответствия электронных и текстовых данных документа).

Результаты обработки документа аутентификатором используются должностным лицом при принятии решения о наличии в проверяемом документе признаков подделки, так как элементы защиты, визуализируемые с помощью ультрафиолетовой подсветки, и информация, получаемая из RFID-чипа (при его наличии), являются только частью элементов защиты документа.

Аутентификатор поставляется с комплектом разработки программного обеспечения SDK «RegulaDocumentReader», которое интегрируется в мобильное приложение устройства (смартфон или планшетный компьютер), что позволяет проводить сканирование и распознавание любых типов документов с использованием встроенной камеры устройства.

Программное обеспечение SDK «RegulaDocumentReader»:

- извлекает данные из визуальной и машиносчитываемой зоны документа, штрихкода, RFID-чипа и выполняет перекрестное сравнение и лексический анализ полученной информации;

- декодирует различные форматы штрихкодов 1D и 2D, такие как PDF417, QR-код и код Aztec, идентифицирует тип документа, автоматически определяя страну выдачи документа, тип и серию (на сегодняшний день поддерживается более 10 тыс. документов из 248 стран и территорий);

база документов систематически дополняется и актуализируется; предусмотрено добавление дополнительных документов по запросу);

- осуществляет проверку документов, в том числе удостоверяющих личность, на подлинность, в том числе проверяет видимые функции безопасности в идентификационном документе, а также обнаружение невидимых функций безопасности в документе ID, таких как ультрафиолетовые шаблоны для определения подлинности и действительности;

- осуществляет аутентификацию электронного документа, считывая данные с чипов RFID, встроенных в электронные документы (ePassport, eID и eDL) через NFC, и выполняет все необходимые аутентификации (CA, AA, TA, PA).

Фотографирование, распознавание и контрольная выверка полученных данных занимает около 20 секунд (**Рисунок 2**).



Рисунок 2. Распознавание типа документа и проверка на подлинность при помощи мобильного аутентификатора документов «Регула», модель 1120

Б.А. Завалий,

преподаватель кафедры административного права
и административной деятельности органов внутренних дел
Уральского юридического института МВД России

**Профильная смена как инструмент воспитания и вовлечения детей
в отряды юных инспекторов движения**

Государственные и муниципальные органы ведут широкую работу по повышению качества и безопасности отдыха и оздоровления детей¹. В последнее десятилетие одной из самых популярных форм организации отдыха в летний период стали профильные смены, которые явились площадками для реализации педагогами максимально комфортного для отдыхающих социально-образовательного пространства.

Организация профилактической работы по безопасности дорожного движения² с детьми во время каникул в организациях отдыха и оздоровления детей, в том числе действующих на базе образовательных организаций, входит в часть служебной деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения³, направленной на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма⁴.

В раннем возрасте несовершеннолетним необходимо закладывать прочные основы культуры безопасного поведения на дорогах. Процесс образования и воспитания детей в данном направлении должен быть непрерывным, так как его целью является формирование и закрепление устойчивых стереотипов безопасного поведения на дорогах, последовательного углубления знаний Правил дорожного движения⁵.

Несовершеннолетние – наиболее уязвимые участники дорожного движения. Повышение защищенности от дорожно-транспортных происше-



Рисунок 3. Считываемые зоны документа

Производитель отмечает также возможность внесения в базу дополнительных образцов печатных документов.

Стоимость аутентификатора «Регула», модель 1120(1120.01), составляет :

- с демонстрационной версией программного обеспечения SDK «RegulaDocumentReaderDemo» – 18,5 тыс. руб.;
- с программным обеспечением SDK «RegulaDocumentReader» – 39 тыс. руб.

В демонстрационной версии программного обеспечения «RegulaDocumentReaderDemo» результаты обработки документов отображаются непосредственно в окне приложения, без возможности дальнейшего сохранения и передачи данных (автономная работа). Интеграция с другим программным обеспечением невозможна.

Программное обеспечение SDK «RegulaDocumentReader» имеет интерфейс для передачи полученных данных во внешнюю среду. Для реализации функции отправки данных в ФИС ГИБДД-М или иной сервис единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России необходимо выполнить дополнительную программную интеграцию для взаимодействия систем между собой.

Иных готовых продуктов, в значительной степени отвечающих требованиям Госавтоинспекции, в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» и в беседах с экспертами не обнаружено.

¹ Федеральный закон Российской Федерации от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.07.2022).

² Далее – «БДД».

³ Далее – «ГИБДД».

⁴ Приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Далее – «ДДТТ».

⁵ Далее – «ПДД».

ствий⁶ и их последствий именно этой категории является одним из основных направлений реализации Стратегии БДД в Российской Федерации на 2018–2024 годы⁷. Стратегия является основой в реализации государственной политики в области БДД на всех уровнях: федеральном, региональном, муниципальном, а также – на межотраслевых уровнях. В рамках Стратегии принято решение по проведению мероприятий, направленных на организацию работы по привитию детям навыков безопасного участия в дорожном движении и вовлечению их в деятельность отрядов юных инспекторов движения⁸. В связи с этим в 2019 году была разработана Концепция информационно-пропагандистского проекта⁹ по данному направлению, которая содержит рекомендации по системе эффективности работы, организации, на базе которой действует отряд ЮИД.

Отряды ЮИД – добровольные объединения школьников, которые создаются для применения усвоенных ими знаний ПДД; воспитания у них чувства ответственности, культуры участника дорожного движения, профессиональной ориентации; широкого привлечения детей к организации пропаганды правил безопасного поведения на улицах и дорогах среди дошкольников, учащихся младших и средних классов общеобразовательных учреждений.

Во взаимодействии с Управлением образования администрации Кыштымского городского округа Челябинской области было достигнуто соглашение о проведении профильной смены ЮИД в муниципальном загородном лагере «Волна». В целях эффективного проведения профилактической работы по данному направлению на должность старшего воспитателя был направлен инспектор по пропаганде БДД отдела ГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Кыштымский» Челябинской области, автор данной работы.

При подготовке программы профильной смены¹⁰ – «Школа светофорных наук»¹¹ инспектор объединила свой опыт активного пионерского детства, педагогическое образование, а также опыт работы в инспекции по делам несовершеннолетних и стаж службы в занимаемой должности.

Необходимо отметить, что Программа с трехлетним сроком реализации была представлена к обсуждению в орган, осуществляющий управление в сфере образования в Кыштымском городском округе. Внесенные в нее дополнения и предложения добавили свои коррективы в календарно-темати-

⁶ Далее – «ДТП».

⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.07.2022).

⁸ Далее – «ЮИД».

⁹ URL: <https://xn--d1ahba2alia5i.xn--p1ai/> (дата обращения: 03.07.2022).

¹⁰ Далее – «Программа».

¹¹ Далее – «Школа».

ческий план профильной смены ЮИД¹², который включил в себя следующие этапы:

1. Заезд и размещение участников смены (формирование отрядов по возрастам; организация самоуправления в отрядах; подготовка к праздничному концерту, посвященному открытию профильной смены; план-задание отрядам; проведение анкетирования и входящего контроля знаний по ПДД);

2. Начало работы Школы (инструктажи безопасности; подготовка к открытию и торжественная церемония открытия профильной смены);

3. Первый блок – «ЮИДовец – это звучит гордо» (беседы на тему «ЮИДовское движение в Челябинской области: вчера, сегодня, завтра»; занятия по теме «Основы организации и проведения агитаций и пропаганды БДД»; мастер-класс «Пресс-центр ЮИД»; конкурс плакатов и рисунков по БДД на тему «Дорога глазами детей»; мастер-класс проведения флэшмоба «Пристегнись и улыбнись!»);

4. Второй блок – «Соблюдая ПДД» (занятия по ПДД для пешеходов; игровой тренинг по ПДД; мастер-класс «Основы оказания первой помощи при ДТП»; конкурс агитбригад «Зеленый огонек»; конкурс рисунка «Несуществующий дорожный знак» (с приложением презентации в виде пояснения);

5. Третий блок – «Мы – юные помощники ГИБДД» (беседы-встречи с сотрудниками ГИБДД – «На страже безопасности дорог»; мастер-класс «Сигналы регулировщика»; круглый стол с начальником ГИБДД – «Культурный человек на дороге – кто он?»; Смотр-конкурс «Юные регулировщики движения»; конкурс разных жанров «ГИБДД, с днем рождения!» (на оригинальность исполнения (выполнения): стихи, проза, обращение, рисунок, подделка, коллаж, презентация и др.); фотосессия «Мы – юные помощники ГИБДД»; конкурс «Мисс очаровательная ГАИчка»);

6. Четвертый блок – «Мой друг – велосипед» (занятия с юными велосипедистами; мастер-класс «Фигурное вождение велосипеда»; беседа-рефлексия «ЮИДовцы встречают друзей»; развлечение «Найди клад, соблюдая ПДД»; развлечение «Путешествие по сказочной стране «БезДТПландия»);

7. Соревнования «Безопасное колесо» (станции «Зеленый свет наших побед» (основы ОБЖ, фигурное вождение велосипеда и др.); контрольный срез знаний по ПДД (тестирование и анкетирование);

8. Завершение работы Школы (торжественная церемония закрытия профильной смены; награждение победителей и активистов смены; праздничный концерт).

Экспериментальная площадка педагогики каникул под названием «Школа светофорных наук» начала свою работу в начале лета 2014 года. Целевой аудиторией профильной смены стали 200 детей, часть из которых являлась представителями школьных команд ЮИД, которые в течение

¹² Далее – «План».

учебного года вели активную работу по профилактике дорожных аварий во взаимодействии с Госавтоинспекцией. Продолжительность профильной смены составила 14 дней. Среди представленных команд были кадеты, образовательная программа курса которых была выстроена по направлению БДД и при участии Госавтоинспекции города Кыштымы. Масштабные мероприятия по профилактике дорожно-транспортного травматизма¹³, проводимые в округе, не проходили без участия кадетов ЮИД. Соревновательный дух юных помощников ГИБДД привел к желанию получать новые знания в вопросах безопасности на дороге.

Профильная смена стала школой подготовки ЮИД, где совместными усилиями Управления образования муниципалитета и Госавтоинспекции велась целенаправленная и скоординированная деятельность по развитию концептуально обоснованного системного подхода к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Как справедливо отмечает Р. З. Хусаинова (2021), во время профильной смены «досуг детей и взрослых нацелен на формирование и развитие творческого потенциала детей и взрослых, удовлетворение их личностных потребностей в интеллектуальном, нравственном и физическом совершенствовании, развитие культуры здорового и безопасного образа жизни, укрепление здоровья, а также на рациональное использование их свободного времени»¹⁴.

Опыт организации и проведения профильной смены позволил выделить ряд значимых аспектов, существенно влияющих на ожидаемую эффективность. Так, еще на этапе подготовки стоит уделить особое внимание подбору педагогического коллектива. Орган местного самоуправления, осуществляющий руководство в сфере образования, ввиду заинтересованности в проекте может оказать содействие в подборе команды педагогов, которые будут главными помощниками инспектора в работе смены. При этом необходимо озаботиться вопросами надлежащего обеспечения педагогов методическими материалами.

Целесообразным видится проведение организационных собраний и коллективное выстраивание содержательной части Программы, ее адаптация под условия пребывания в загородном лагере и проработка, в том числе с учетом изменения уровня сложности и доли участия самих воспитанников, степени их включенности в социально-педагогическую деятельность ближе к окончанию Программы¹⁵.

Особое внимание необходимо уделить взаимодействию с законными представителями (родителями) детей: максимальному доведению до них всех значимых организационных моментов, разъяснению условий пребывания на смене, ознакомлению с насыщенной Программой и Планом и т. д.

В целях привития необходимых навыков поведения на дороге видится обоснованным использование различных педагогических технологий и методик. В частности, нами использовалась методика известного советского педагога А. С. Макаренко, который утверждал, что воспитание личности в коллективе и через коллектив – главная задача воспитательной работы¹⁶. Юные инспекторы учились работать в команде, поддерживать друг друга и помогать своим товарищам, изучая основы ПДД не только в роли пешехода и пассажира, но и будущего водителя. Дети были сориентированы на полное взаимодействие в команде. Для отрядов ЮИД это немаловажный составляющий фактор успеха их деятельности по профилактике ДТП, в том числе с участием детей. Любое мероприятие, задание, событие в жизни лагеря – это каждодневный труд, дающий возможность достичь успеха всей команде, начиная с количества присутствующих на зарядке, заканчивая вручением на вечерней линейке переходящего кубка ЮИД.

На начальном этапе обучения в Школе небольшая часть захвативших на смену школьников не имела никаких ярко выраженных склонностей к какой-либо деятельности или никак их не проявляла. Команде педагогического коллектива пришлось собирать их по крупицам, подпитывать своими идеями, вдохновлять. Ребенок, являясь частью коллектива, учится взаимодействию с другими. Это помогает ему адаптироваться в социуме, почувствовать себя его частью. Мы успешно справились с этой задачей, связав детей бытовыми, деловыми и дружескими целями. Такое взаимодействие позволило также развить личность и индивидуальность каждого, пусть даже в такой короткий двухнедельный срок. Команда воспитателей и вожатых ставили цели коллективу, который поэтапно к ним шел, а каждый ребенок осознавал вклад в этот общий процесс. Такое воспитание, на наш взгляд, является ориентиром на природные задатки, подготавливает ребенка к жизни в реальном мире, где он больше не будет исключительным и единственным, где ему понадобится завоевать свой статус.

Еще одной эффективной технологией в контексте слов А. С. Макаренко о том, что «каждый ребенок должен включаться в систему реальной ответственности и в роли командира, и в роли рядового»¹⁷, было разделение детей на «мини-отряды» ЮИД, в которых были выбраны командиры и их помощники, распределены роли сценаристов, художников, артистов, журналистов, спортсменов, что позволило задействовать каждого ребенка с уче-

¹³ Далее – «ДТТ».

¹⁴ Хусаинова Р. З. Социально-культурная деятельность в подготовке юных инспекторов // Современный ученый. 2021. № 3. С. 93.

¹⁵ Васильева Е. В. Юные инспекторы дорожного движения // Международный журнал экспериментального образования. 2016. № 6–1. С. 109.

¹⁶ Макаренко А. С. Лекции о воспитании детей. Минск. 1978. 96 с.

¹⁷ Макаренко А. С. Педагогическая поэма. М.: ИТРК. 2003.

том его интересов. Тщательным образом коллективно продумывались название отряда, эмблема, уголок безопасности и достижений, песня, девиз. «Бортовой журнал» повествовал о каждом прожитом дне команды юных помощников Госавтоинспекции.

Участники отрядов ЮИД всего за несколько дней зарекомендовали себя с лучшей стороны, являясь активными, целеустремленными и легко обучаемыми детьми. Это позволило педагогическому коллективу профильной смены во главе со страшим воспитателем организовать День самоуправления, доверив управление воспитанникам. Ребята правильно оценили уровень ответственности и оправдали доверие взрослых.

Стоит отметить целесообразность привлечения детей к труду. ЮИДовцы выполняли трудовые обязанности сначала с интересом, а после – с усердием и ответственностью. Распределение обязанностей между членами отряда, несложные поручения, выполнение которых ребята должны контролировать сами, – лучшие способы научить детей ответственности и приучить их жить своим умом. Настоящий «ЮИДовец – это организатор, художник, актер, музыкант, журналист, режиссер, звукооператор, оформитель, т. е. данное движение, учит детей развиваться всесторонне, но прежде всего это – знаток ПДД»¹⁸.

Отметим, что треть ребят на смене были сиротами или оставшимися без попечения родителей. Это особая категория воспитанников, которые, как показывает практика работы с ними, привыкли чаще всего потреблять, брать безвозмездно. Но, находясь в коллективе, где перед всеми стояла одна цель – стать лучшим отрядом, они совершенно забывали о своем статусе, выполняя свои обязанности и участвуя в жизни лагеря наравне с остальными. Грамотные действия педагогов, несомненно, будут являться залогом дисциплины, которую будут поддерживать сами дети в своем коллективе.

Индивидуальный подход, безусловно, нужен для развития умственных и творческих способностей, но труд, дисциплина и умение брать на себя ответственность тренируют и волю. Ребята зачислили себя в ряды ЮИД, сделав этот выбор осознанно. Они с удовольствием принимали участие в мероприятиях (акциях) по профилактике ДТТ в округе: Глобальная Неделя безопасности, акции «Внимание – дети!» (в период школьных каникул), «Шлем – всему голова» (профилактика ДТТ с мототранспортом), «Добрая ладошка» (пять ПДД прохожим), «Пристегни самое дорогое» (перевозка детей), «С заботой о поколении героев» (ко Дню Победы), «Засветись» и «Волшебство отражения» (применение световозвращающих элементов), «Поделись теплом своей руки» (ко Дню слепого человека), «Безопасное ко-

¹⁸ Букаев Н.М., Бояршинов А.Л., Данилов Ю.А. Роль юных инспекторов дорожного движения в профилактике ДТТ с участием подростков // Труды Оренбургского института (филиала) Московской государственной юридической академии. 2021. № 3 (49). С. 65.

лесо» (соревнования велосипедистов) и многие другие. Все это определенно выделяло их из среды обычных школьников во время учебного года.

Все события профильной смены так или иначе были связаны с темой безопасного поведения на дорогах, изучением ПДД, дорожных знаков, транспортной культуры, улично-дорожной сети, а также взаимодействием с заинтересованными общественными организациями и ведомствами.

Очередной практической рекомендацией в данном случае может служить необходимость разработки «маршрутных листов» с заданиями на каждый день, которые будут включать в себя викторины, конкурсы, встречи, уроки безопасности, спортивные состязания, вечерние мероприятия.

Команде воспитателей и вожатых стоит выстраивать распорядок дня детей таким образом, чтобы максимально использовать предоставленное время. Для этого необходимо заранее подготовить и проработать вопросы организации тематических музыкальных и библиотечных часов, игровых пауз, квестов по ПДД и т.д.

Объем публикации не позволяет в полной мере раскрыть методику проведения конкретных мероприятий, но вместе с тем стоит подчеркнуть целесообразность творческого подхода. Так, М. А. Добровольская предлагает при организации занятий с отрядом ЮИД следующие методы: практический, наглядный, словесный, работа с книгой, видеоматериал, проблемная ситуация; в воспитании – методы формирования сознания личности, методы организации деятельности и формирования опыта общественного поведения, методы стимулирования поведения и деятельности¹⁹.

И. П. Горелов, в свою очередь, подчеркивает эффективность использования компьютерных технологий (видеоролики по ПДД, презентации), наглядных материалов (плакаты, рисунки, схемы), учебно-методических и наглядных пособий по ПДД²⁰.

К примеру, одним из мероприятий, вызвавших живой интерес, была игра «Найди виновника дорожно-транспортного происшествия». На общем сборе всех отрядов была объявлена легенда о том, что вблизи лагеря произошло ДТП с пострадавшими, водитель – виновник аварии – скрылся с места происшествия. Командам были предложены маршрутные листы, следуя по которым, ребята выполняли задания из области БДД. Успешное решение заданий гарантировало приближение к разгадке, а ошибки, в свою

¹⁹ Добровольская М.А. Практико-ориентированный аспект занятий объединения юных инспекторов движения как фактор формирования метапредметных УУД учащихся // Преемственность в образовании. 2021. № 28 (3). С. 339.

²⁰ Горелов И.П. Реализация программы «Юные инспекторы дорожного движения» // Формирование культуры безопасности жизнедеятельности у участников образовательного процесса: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с международным участием (Ртищево, 6–7 февраля 2014 г.) // под ред. А. В. Видулова, Н. В. Тимушкиной. Ртищево: Саратовский источник. 2014. С. 61.

очередь, приводили к необходимости прохождения дополнительных испытаний. Главной задачей игроков было максимально быстро закончить свой маршрут, получить все элементы фото, побыв в роли экспертов-криминалистов, собрать все части в единую фотографию, после чего найти похожего человека на территории лагеря и доставить в пункт под названием «отдел ГИБДД». Вымышленным виновником дорожной аварии был дворник. Стоп-игра объявлялась после того, как командиры отрядов докладывали о выполнении всех заданий независимо от доставления «виновника ДТП» одной из команд в предназначенный для этого пункт. На общем сборе отрядов подводились итоги с обсуждением положительных и отрицательных аспектов при выполнении заданий.

Одним из событий в любой смене загородного лагеря должно быть нечто необыкновенное. Дети ждут чудес в любом возрасте. Почти мистическим стало мероприятие, которое было организовано при поддержке руководства Госавтоинспекции и органов местного самоуправления: в полночь сотрудники ГИБДД доставили на эвакуаторе автомобиль, побывавший в ДТП, и установили его так, словно на территории лагеря случилась дорожная авария с наездом на дерево. Накануне в течение дня по лагерю была запущена легенда о том, что вожатые вечером хотят выехать в город Кыштым, а руководство профильной смены эту поездку им не одобряет. В лагере состоялся подъем «личного состава» профильной смены (кроме младшего отряда) «по тревоге», где было установлено отсутствие вожатых. Поиск вожатых не затянулся, потому что их обнаружили вблизи автомобиля, побывавшего в ДТП. Травмы нарушителей дисциплины, самостоятельно покинувших лагерь, были удачно симулированы медицинским персоналом лагеря накануне позднего подъема: забинтованные руки, ноги, голова. Так называемые участники ДТП перевоплотились в жертвы и признались, что покинули лагерь без разрешения руководства и по пути обратного следования нарушили нормы безопасного вождения. Это стало причиной того, что не справились с управлением автомобиля и совершили наезд на дерево. Легенда выглядела правдоподобно, поэтому педагогический коллектив незамедлительно пояснил отдыхающим детям, что ДТП инсценировано и история выдумана. Вожатые, обладая актерским мастерством, наглядно показали, что неоправданный риск может привести к трагедии. Следующий день был посвящен разбору ситуации: управление транспортным средством возможно только при наличии водительского удостоверения, в трезвом состоянии, внимательности и сосредоточенности на дороге. Прибывшая в лагерь на служебном автомобиле команда сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, поэтапно продемонстрировала ребятам, каким образом она работает на месте ДТП: распиливание железа, если зажат человек;

тушение пожара в случае возгорания; оказание первой помощи пострадавшим и др.

По окончании смены выпускникам Школы были вручены удостоверения ЮИД. С полной уверенностью хочется отметить, что им были интересны все проводимые мероприятия, в число которых также вошли:

- наблюдение в реальности на территории лагеря, как служебная собака вместе с полицейским ищет «похищенного» человека (легенда о похищении вожатого);
- участие в «Битве хоров» на лучшую патриотическую песню;
- инсценировка сказки, сюжетная линия которой – «дорожные ловушки»;
- роль журналиста с репортажем с места события: после мастер-класса профессионалов, журналистов газеты «Кыштымский рабочий» и ведущих радио Шансон-Кыштым;
- исполнение гимна России а капелла;
- игра в футбол, где команда соперников – действующие сотрудники ГИБДД;
- просмотр детского фильма «Финист – ясный Сокол» с заданием изучить детали событий происходящего, находясь в роли следователя и запоминая факты, чтобы быть готовыми ответить на вопросы, а после – в режиме реальности встреча с героем сказки, исполнителем главной роли – Вячеславом Константиновичем Воскресенским (был приглашен гостем в лагерь), с возможностью задать ему вопросы, в том числе об отношении к нарушителям ПДД, и сфотографироваться на память;
- наглядное изучение в режиме реального времени оборудования кареты скорой помощи и получение квалифицированной консультации об оказании первой помощи от профессионалов своего дела – медиков (были приглашены в рамках программы обучения ЮИД);
- подготовка сценария лучшего агитационного мероприятия ЮИД и его апробирование;
- фигурное вождение велосипеда и демонстрация знаний ПДД;
- танец с вожатыми в теме «ДПС – надежные ребята» (использовались элементы экипировки (формы) сотрудников Госавтоинспекции);
- квест по дорожным знакам;
- игра в зарницу с применением знаний в области дорожного движения;
- рукописное письмо маме (бабушке или любому близкому человеку) с просьбой не беспокоиться, когда гуляет на улице, потому что многое узнал о дорожной безопасности, а также слова благодарности от собственного лица, бывшего первоклассника, за обучение безопасного маршрута «Дом-Школа-Дом»;
- макет памятки-обращения к участникам дорожного движения;
- поиск «пропавшего» светофора по подсказкам ПДД;

- сборка/разборка учебной винтовки;
- обучение строевому шагу для участия со своей школьной командой ЮИД в парадном строю ко Дню Победы.

Указанные мероприятия профильной смены ЮИД, на наш взгляд, позволяют сделать отдых детей полезным, интересным и познавательным, увлечь их темой БДД, транспортной культурой и профилактикой ДТТ. Как справедливо отмечает Р. В. Деньгуб, «системный эффект работы объединения ЮИД предполагает и дальнейшее снижение уровня ДДТТ, сохранение жизни и здоровья детей путем планомерного обучения детей и родителей безопасному поведению на дорогах, повышения транспортной культуры, воспитания поколения грамотных, дисциплинированных и законопослушных участников дорожного движения»²¹.

Планируемый результат по окончании смены был достигнут, однако в прогнозах также стояла задача организовывать данную летнюю оздоровительно-познавательную кампанию для ЮИД ежегодно, так как реализация Программы планировалась на три года. Огромный интерес детей и педагогов, увлеченность процессом проводимых в период смены мероприятий положили начало традиции. Профильная смена ЮИД продолжает свою работу и в настоящее время.

Соревновательный дух юных помощников ГИБДД быть лучшими среди ЮИД привел к желанию получать новые знания и опыт работы по данному направлению деятельности. Количество команд ЮИД в образовательных организациях округа увеличилось. С инициативой создать отряд такого назначения выступили родители дошкольников двух детских садов. Правила дорожного движения каникул не знают, поэтому при взаимодействии с Госавтоинспекцией ЮИД широко развернул в округе пропагандистскую деятельность в виде различных акций и мероприятий.

Профилактика и предупреждение ДДТТ – деятельность многоплановая, систематическая, целенаправленная и скоординированная, при этом ее субъектами выступает не только Госавтоинспекция, но и иные государственные ведомства, общественные объединения и организации, органы местного самоуправления, что позволяет в полной мере реализовать проектный подход²² в организации деятельности ЮИД.

²¹ Деньгуб Р.В. Формирование гражданской ответственности подростков посредством включения их в школьное объединение «Юные инспекторы движения» // Молодой ученый. 2021. № 2 (344). С. 183.

²² Парахин В.В. Развитие деятельности отрядов юных инспекторов движения через реализацию социально значимых проектов по безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 333.

Е.А. Корчагина,
инспектор отдела ОАРИПБДД
УГИБДД ГУ МВД России
по Красноярскому краю,
старший лейтенант полиции

Опыт включения регионального образовательного модуля по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в обязательный образовательный курс для будущих родителей на базе родильных домов и женских консультаций

Красноярский край на протяжении четырех лет (2018–2021) участвовал в федеральном проекте «Детство безопасности», три года из которых (2019–2021) проект реализовывался в соответствии с указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и реализацией Стратегии безопасности дорожного движения до 2024 года, во исполнение национального проекта «Безопасные качественные дороги» и федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

В Красноярском крае проект реализовывался на базе Красноярского краевого клинического центра охраны материнства и детства. В 2021 году его поддержал Красноярский межрайонный родильный дом № 5 и Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Красноярский краевой центр охраны материнства и детства № 2» города Ачинска. За это время медицинские сотрудники этих учреждений несколько раз в неделю проводили тренинги по теме установки и использования сертифицированных детских удерживающих устройств, соблюдения «детского режима» на дороге (оптимальный скоростной режим, аккуратное вождение), а также обучали правилам перехода проезжей части дороги с коляской. Занятия проходили на специализированном демонстрационном оборудовании с заинтересованной аудиторией из числа родильниц. Каждая из участниц смогла на практике отработать на тренажере навык установки автолюльки в автомобиль и делать это правильно уже в первую поездку малыша из родильного дома домой.

Проект показал высокую эффективность и с точки зрения аварийности с участием несовершеннолетних пассажиров. В 2021 году удалось достичь самых низких показателей аварийности с участием детей пассажиров. Всего было зарегистрировано 106 ДТП (-29%, -43 ДТП), в которых на 91% сократилось количество смертельных случаев (с 11 до 1 ребенка). При этом на 20% сократилось количество нарушений Правил дорожного движения, допускаемых водителями при перевозке несовершеннолетних.

С учетом вышеизложенного, на заседание краевой комиссии по безопасности дорожного движения в конце 2021 года был вынесен вопрос про-

должения реализации проекта. По его результатам было принято решение трансформировать проект и реализовать его не в перинатальных центрах региона (где часто находятся женщины, имеющие сложности со здоровьем, в силу которых им сложно участвовать в тренингах), а на базе «Школ материнства» при женских консультациях, посещение которых рекомендуется всем женщинам, вставшим на учет по беременности и родам.

Созданные на базе женских консультаций школы активно проводят воспитание, обучение и выработку навыков правильного поведения в период беременности, родов, послеродового периода, вплоть до первого года жизни ребенка. Обучение направлено на повышение медицинской грамотности родителей и их общей гигиенической культуры.

Такие школы имеют современное оснащение, в том числе теле- и аудиоаппаратуру, и активно используют демонстрационные материалы, наглядные пособия и технические средства.

В ходе рабочих встреч с органами здравоохранения региона были определены 12 медицинских лечебно-профилактических учреждений в городе Красноярске, которые оказывают помощь женщинам в период беременности (женские консультации) и реализовывают образовательные модули «Школа материнства», «Школа будущих мам» для женщин, состоящих на учете по беременности и родам.

Для обучения персонала было предложено воспользоваться методическими материалами федерального проекта «Детство безопасности», а также организовать онлайн презентацию при участии тренеров федерального проекта.

Однако уже на этапе планирования Госавтоинспекция столкнулась с трудностями наличия демонстрационного оборудования для проведения занятий (автолюлек). С учетом того, что краевой бюджет на текущий год уже был сформирован, было принято решение при поддержке Уполномоченного по правам ребенка в Красноярском крае обратиться к общественной организации «Совет отцов» Красноярского края. Ранее данная организация при поддержке Госавтоинспекции края организовала за счет грантовых средств прокат детских автолюлек. Учитывая тот факт, что позиции гранта, за счет которых приобретались автолюльки, позволяли их использовать в некоммерческом образовательном процессе, то общественная организация передала по договору дарения в медицинские организации 12 автолюлек, которые ранее не участвовали в прокате и были в резерве.

Сотрудниками Госавтоинспекции совместно с представителями органов здравоохранения 6 апреля 2022 года было проведено обучающее занятие по правилам перевозки детей для медицинского персонала – специалистов «Школ материнства».

В 2022 году в рамках регионального проекта «Детство безопасности» в «Школах материнства» в г. Красноярске состоялся 651 тренинг, в котором

приняло участие 5182 человека. С начала 2023 года уже проведено 64 тренинга, участниками которых стало 1408 женщин. Таким образом, в сравнении с ранее проводимой в перинатальных центрах в рамках федерального проекта работой охват аудитории увеличился более чем в шесть раз.

По результатам реализации проекта на базе «Школ материнства» можно дать следующие рекомендации:

1. К занятиям в «Школе материнства» должны привлекаться женщины уже с первого триместра беременности, желательно с будущими отцами или близкими родственниками, так как очень часто решение о покупке детского удерживающего устройства или отказа от его приобретения принимается, когда женщина еще находится в родильном доме.

2. Тематика тренинга по безопасной перевозке детей должна быть включена в специально проработанное расписание с темами всего курса «Школ материнства», что позволит женщинам подготовить интересующие вопросы к специалистам или даже принести свое детское удерживающее устройство для консультации.

3. Для проведения занятий с беременными женщинами желательно формировать группы не более 10–15 человек, стараясь объединять женщин с одинаковыми сроками беременности.

4. Сотрудники Госавтоинспекции должны оказывать постоянную методическую поддержку медицинским организациям в реализации тренингов. А в случае смены медицинского специалиста, проводящего занятия, провести совместное занятие, нацеленное на оказание последнему практической помощи (его стажировки в демонстрационном занятии и обучении).

В конце 2022 года на комиссию по безопасности дорожного движения был вынесен вопрос реализации регионального проекта «Детство безопасности» в крупных территориальных образованиях края.

В настоящий момент прорабатывается вопрос участия общественных организаций в приобретении демонстрационного оборудования, а также внесено предложение в Правительство Красноярского края о приобретении автолюлек для «Школ материнства» за счет средств национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Кроме того, при содействии краевого Агентства печати и массовых коммуникаций Красноярского края были заложены средства на производство печатной продукции (брошюр и плакатов), которые позволят Министерству здравоохранения региона обеспечить «Школы материнства» крупных районных центров минимальным объемом наглядной информации для проведения занятий уже в 2023 году.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

С.А. Пугачева,

старший преподаватель кафедры иностранных языков
Санкт-Петербургского университета МВД России

Н.В. Хисматулина,

старший преподаватель кафедры иностранных языков
Санкт-Петербургского университета МВД России

Дорожно-транспортные происшествия: стратегии и программы по повышению уровня безопасности на дорогах (обзор зарубежной специальной литературы)

В настоящее время проблема дорожно-транспортных происшествий¹ является одним из наиболее важных вопросов здравоохранения и социальной политики стран во всем мире. По статистике, ДТП со смертельным исходом происходит в среднем каждые 50 секунд, а травмы участники дорожного движения получают каждые 2 секунды². По данным отчета Всемирной организации здравоохранения³, каждый год на дорогах гибнет около 1,35 млн человек, 20–50 млн – получают тяжелые травмы, большинству из которых требуется длительное и дорогостоящее лечение. ДТП, помимо личных утрат и страданий, вызывают огромные социальные и экономические потери, поглощающие 13% валового внутреннего продукта большинства стран⁴. Очевидно, что повышение безопасности дорожного движения требует постоянных усилий по разработке новых методов и программ, в противном случае, по прогнозу ВОЗ, без принятия надлежащих мер в ближайшие годы смертность на дорогах может достигнуть 1,9 млн человек ежегодно⁵.

Разработка программ в стратегии по профилактики ДТП и повышению безопасности на дорогах как на местном, национальном уровне, так и в мировом масштабе, основывается на выявлении наиболее частых причин ДТП. Следует отметить, что аварийность была предметом анализа с самого начала развития автомобилизации. В 1902 году широкой публике был пред-

ставлен первый отчет о дорожном инциденте с участием транспортного средства⁶ с силовым агрегатом⁷. В 1903 году Дитрих составил первый судебно-медицинский отчет относительно физических травм пострадавшего от наезда механического транспортного средства⁸. Первые упорядоченные статистические данные об уровне аварийности были получены к концу 1908 года Циммером, который проанализировал все дорожные инциденты, произошедшие в Германии в период с 1904 по 1907 годы⁹. В 1924 году были опубликованы более глубокие исследования, фиксирующие значительный рост количества ДТП. В этих публикациях с научных позиций исследовалась не только так называемая эпидемиология рассматриваемого явления, то есть причины его возникновения и закономерности распространения, но и дополнительно предлагалось описание характерных травм пострадавших в ДТП с попыткой выявления механизмов их возникновения¹⁰. В 1937 году Стрейт опубликовал отчет, в котором предложил возможность снижения травматизма у участников ДТП посредством модернизации конструкции ТС на основе принципа здоровье-сбережения человека¹¹. В этой же логике Надер в своих исследованиях критиковал американскую автомобильную промышленность за игнорирование в значительной степени многих изобретений, улучшающих активную и пассивную безопасность ТС, и за продвижение идеи приоритета внешней привлекательности автомобиля, которая приносила доход, но была губительна для водителя ТС при его эксплуатации (так, например, рулевое управление и приборные панели внутри автомобилей с отделкой в хроме и блестящей эмали, отражая солнечный свет и фары встречных транспортных средств, вызывали ослепление водителя)¹².

Во второй половине 20-го века стала окончательно очевидна прямая зависимость роста числа жертв ДТП от стремительного повсеместного развития автомобилизации, что, несомненно, вызвало широкий общественно-научный интерес к проблемам, связанным с безопасностью дорожного

⁶ Далее – «ТС».

⁷ Schmidt C. W. et al. Characteristics of drivers involved in single-car accidents: A comparative study // Archives of general psychiatry. 1972. Т. 27. №. 6. с. 800–803.

⁸ Larsson P., Dekker S. W. A., Tingvall C. The need for a systems theory approach to road safety // Safety science. 2010. Т. 48. №. 9. с. 1167–1174.

⁹ Zimmer S. D. Über Automobilverletzungen // Deutsche Zeitschrift für Chirurgie. 1908. Т. 95. №. 9. с. 157–169.

¹⁰ Schmidt C. W. et al. Characteristics of drivers involved in single-car accidents: A comparative study // Archives of general psychiatry. 1972. Т. 27. №. 6. с. 800–803.

¹¹ STRAITH C. L. Automobile injuries: clinical lecture at Atlantic City session // Journal of the American Medical Association. 1937. Т. 109. №. 12. с. 940-945.

¹² Chan C. C. The state of the art of electric, hybrid, and fuel cell vehicles // Proceedings of the IEEE. 2007. Т. 95. №. 4. с. 704–718; Nader R. Unsafe at any speed: the designed in dangers of the American automobile // American Journal of Public Health. 2011. Т. 101. с. 254–256.

¹ Далее – «ДТП».

² Goniewicz M. et al. Pattern of road traffic injuries in Lublin County, Poland // Central European journal of public health. 2012. Т. 20. №. 2. С. 116.

³ Далее – «ВОЗ».

⁴ URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата обращения: 21.08.2022).

⁵ Там же.

движения, привело к глубоким исследованиям и заложило основу теоретическим основаниям современных стратегий и программ повышения безопасности на дорогах. В 1972 году Уильям Хэддон, американский ведущий специалист в области безопасности дорожного движения, пионер данного направления, врач и инженер по образованию, предложил конкретный аналитический инструмент, способствующий определению факторов, связанных с ДТП. Эта модель, получившая название «Матрица Хэддона» (**Таблица**), визуально представляет взаимодействие между такими тремя факторами, как человеческий фактор, условия окружающей среды и состояние транспортного средства, и рассматривает на разных отрезках временной ленты события до происшествия, во время происшествия и после происшествия ДТП¹³.

Применение матрицы Хэддона на практике привело к прогрессу в понимании человеческого поведения, связанного с дорожным движением, а также к распознаванию факторов, которые оказывают влияние на количество и тяжесть телесных повреждений. По утверждению исследователей, человеческий фактор занимает первое место среди причин несчастных случаев и в наибольшей степени влияет на возникновение дорожно-транспортных происшествий. Данные выводы подтверждаются экспертами Европейской программы оценки дорожного движения, согласно которой человеческий фактор способствует возникновению 90–95% ДТП; условия дороги и окружающей среды – 28–35%; состояние самого транспортного средства – 8–10%¹⁴. Кроме того, в исследованиях подчеркивается, что, несмотря на уникальность предпосылок и характера каждой аварии, с годами причины ДТП изменились лишь в незначительной степени¹⁵.

Выявленные Хэддоном факторы ДТП определили широкий круг участников, представляющих различные группы интересов, и обусловили необходимость комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения. Как следствие, было проработано и внедрено множество стратегий и программ, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение травматизма в момент самой аварии и уменьшение масштабов телесных повреждений после аварии.

¹³ Haddon Jr W. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based // American journal of public health and the Nations health. 1968. Т. 58. №. 8. с. 1431–1438.

¹⁴ URL: <https://eurorap.org/> (дата обращения: 21.08.2022).

¹⁵ Goniewicz M. et al. Pattern of road traffic injuries in Lublin County, Poland // Central European journal of public health. 2012. Т. 20. №. 2. С. 116; Haddon Jr W. Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy // Public health reports. 1980. Т. 95. №. 5. С. 411; Richter E. D. et al. Speed, road injury, and public health // Annu. Rev. Public Health. 2006. Т. 27. с. 125–152; Reddy KS. The essentials of forensic medicine and toxicology // J Punjab Acad Forensic Med Toxicol. 2005. №. 5. с. 53–57.

Матрица Хэддона

Фаза	Фактор		
	Человеческий фактор	Транспортное средство	Окружающая среда
До происшествия Предупреждение ДТП	уровень подготовки; знание ПДД; степень соблюдения правил дорожного движения (скоростной режим, уровень алкоголя в крови, использование ремней безопасности и т.д.); актуальное состояние здоровья (усталость, сон); исполнение регулятивных и профилактических функций транспортной полиции	метод эксплуатации; техническое состояние; прохождение технического осмотра	проектирование дорог – конструктивные особенности и разметка дороги; состояние дорожной инфраструктуры; освещение; погодные условия; ограничения скорости; условия для пешеходов (специальные сооружения и устройства)
Во время происшествия Предупреждение травматизма в момент ДТП	возраст; пол; состояние здоровья (хронические болезни); механизм повреждений	современное оборудование для обеспечения активной и пассивной безопасности; размер/ габариты ТС	наличие зон безопасности (обочины; острова безопасности и т.п.); дорожные объекты, предотвращающие аварии
После происшествия Сохранение жизни и снижение риска развития недееспособности	навыки оказания первой помощи свидетелями и участниками ДТП; состояние здоровья пострадавших; тяжесть травм	доступ к пострадавшим; риски при ДТП (возгорание, взрыв и т.п.)	система оповещения; работа медицинских служб; взаимодействие между службами спасения; наличие пробок на дорогах; доступность оборудования, места для реабилитации и лечения

1. Стратегии предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Сокращение числа ошибок, совершаемых участниками дорожного движения, посредством просвещения в рассматриваемой области (пропагандистские кампании, социальные рекламы, образовательные программы, программы по ликвидации дорожной безграмотности для пешеходов, велосипедистов, водителей самокатов, курсы повышения квалификации для водителей старшего возраста и т.п.) может способствовать изменению поведения на дороге, поскольку повышение осведомленности неизменно приводит к осмотрительности и внимательности, стремлению к личной безопасности и безопасности окружающих, соблюдению этики дорожного поведения, снижению числа смертей и тяжких телесных повреждений. Личная ответственность водителя важна и по отношению к самому транспортному средству – своевременному прохождению ТО, не превышение предельных значений технических характеристик и т.п.

ВОЗ выделяет 5 факторов риска, также входящих в область личной ответственности человека-водителя, которые дополнительно могут и должны быть решены законодательно, – скорость, алкоголь, непристегнутые ремни безопасности, неиспользование детских кресел, отказ от защитных шлемов велосипедистами и мотоциклистами. Надлежащее правовое регулирование также видится ключом предупреждения дорожно-транспортных проис-

шествий. Однако на данный момент, как отмечает ВОЗ, полным спектром правовых норм, касающихся ограничения скорости на опасных участках дорог или в густонаселенных районах, вождения в состоянии алкогольного опьянения, обязательного пристегивания водителя и всех пассажиров автомобиля (использование ремней безопасности снижает риск смерти среди пассажиров на переднем сиденье на 40–65%, а среди пассажиров на заднем сиденье – на 25–75%), использования специальных детских сидений безопасности (использование средств защиты детей может снизить смертность младенцев более чем на 70% и маленьких детей на 54% в случае дорожно-транспортного происшествия) и защитных шлемов (ношение качественных защитных шлемов может снизить риск смерти в ДТП почти на 40%, а риск тяжелых травм – более чем на 70%), обладают только 15% стран¹⁶.

К стратегиям предупреждения ПДД отнесем и разработку концепции безопасности самого транспортного средства: внедрение звуковых напоминаний о пристегивании ремней безопасности, звуковых сигналов при превышении допустимых ограничений скорости, световых сигналов при попадании объектов в слепую зону, круговой системы видеокамер, позволяющих создать цифровые подсказки при парковочных маневрах и т.д.

В обеспечении безопасности дорожного движения исследователи особо отмечают политику в области землеустройства и градостроения. Критическое значение в современном мире приобретает грамотное проектирование и строительство дорог в соответствии с их назначением (автомагистрали, дороги в населенном/ненаселенном пунктах); строительство элементов дорожной инфраструктуры, обеспечивающих соблюдение скоростных ограничений (например, кольцевые развязки, острова безопасности, «лежачие полицейские») и направляющих дорожное сообщество в следовании безопасного пути на дорогах; продуманная система освещения; требование использования светоотражающих элементов в изготовлении дорожных знаков или пешеходной разметки и т.п.

2. Стратегии предупреждения травматизма в момент дорожно-транспортного происшествия.

Момент аварии, как правило, скоротечен. Человеческий фактор является в скорости принятия адекватного ситуации решения. В некоторых теоретических обоснованиях встречаются предложения о дополнительной нагрузке автошкол по организации факультативных обучающих курсов по скоростному вождению, которые способствовали бы отработке «чтения» дороги и навыков по поиску оптимального решения в критические моменты. Тем не менее, заметим, что основное позитивное значение в момент аварии исследователи приписывают конструктивным решениям самого

¹⁶ URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата обращения: 21.08.2022).

транспортного средства – наличие ремней, подушек безопасности, соответствующих геометрии тела сидений, подголовников и т.п.

3. Стратегии в сохранении жизни и снижении риска развития недееспособности после дорожно-транспортных происшествий.

Негативные последствия дорожно-транспортных происшествий могут быть уменьшены с помощью своевременного оказания первой помощи, беспрепятственного прибытия специализированного транспорта и экстренного лечения пострадавших. Эффективная система неотложной медицинской помощи, основанная на четко продуманной цепочке спасения, может спасти многих жертв дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, по данным ВОЗ, для улучшения медицинской помощи после несчастных случаев следует организовать курсы повышения квалификации по оказанию первой помощи для всех участников дорожного движения, повысить качество сотрудничества спасательных служб, а также системы оповещения о несчастных случаях. Желательно, чтобы различные телефонные номера для экстренных вызовов были объединены в один единый номер или в несколько региональных номеров¹⁷.

Подводя итог, отметим, что во всем мире, несмотря на уровень развития автомобилизации той или иной страны, существует необходимость в повышении безопасности дорожного движения, а также в снижении количества и тяжести травм, возникающих в результате дорожно-транспортных происшествий. Для достижения этой цели необходимо рассматривать проблему аварийности как неотложную проблему, требующую сотрудничества законодателей, экспертов и профессионалов из исследовательских центров и университетов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения и управления дорожным движением, спасательных служб, полиции и средств массовой информации. Незаменимым инструментом для эффективного предотвращения травматизма, связанного с несчастными случаями, является принятие системного подхода, состоящего из следующих элементов: выявление проблемы, формулирование целей, подготовка стратегий и программ и мониторинг предпринятых действий. Стратегии и программы повышения безопасности дорожного движения должны охватывать в первую очередь следующие действия: предотвращение аварий, снижение травматизма, являющегося следствием аварий, уменьшение последствий аварий путем улучшения медицинской помощи после несчастных случаев.

¹⁷ URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата обращения: 21.08.2022).

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК