

МВД России
Санкт-Петербургский университет

И. С. Лаврентьева

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО УКРЕПЛЕНИЮ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ,
ПРОФИЛАКТИКЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПРОПАГАНДЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Монография

Санкт-Петербург
2024

УДК 342.9
ББК 67.401
Л13

Лаврентьева, И.С.

Л13 Деятельность по укреплению дорожно-транспортной дисциплины, профилактике правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения: монография. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2024. – 116 с.

ISBN 978-5-91837-950-9
EDN: AZHNXG

В монографии рассмотрена система обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения, а также организация, правовое регулирование, закономерности и проблемы пропагандистской деятельности в сфере безопасности дорожного движения, воспитательно-правовой и организационно-управленческий аспекты этой деятельности.

Данное издание представляет интерес для научно-педагогических работников, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России и других образовательных учреждений и практических работников в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

УДК 342.9
ББК 67.401

Рецензенты:

Гришин А.В., кандидат юридических наук, доцент
(Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова);

Чичёнов А.В., кандидат юридических наук
(Белгородский юридический институт МВД России им. И.Д. Путилина);

Кондрашов И.В., начальник отдела Госавтоинспекции
УМВД России по Красногвардейскому району г. Санкт-Петербурга

ISBN 978-5-91837-950-9

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2024

Оглавление

Введение.....	4
1. Государственная политика в сфере безопасности и состояние аварийности.....	6
2. Социальные факторы и условия девиантного поведения в сфере дорожного движения.....	10
3. Общие и частные вопросы превентивной деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	23
4. Особенности и отдельные формы деятельности по укреплению дорожно-транспортной дисциплины, профилактике правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения.....	45
5. Обеспечение безопасного пешеходного движения и пропаганда безопасного поведения на дорогах.....	63
6. Взаимодействие госавтоинспекции с субъектами системы обеспечения безопасности дорожного движения.....	88
Заключение.....	99
Приложение.....	108

ВВЕДЕНИЕ

Правоохранительные органы обеспечивают выполнение функций по реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, достижения национальных стратегических целей устойчивого развития, осуществлению надзора за дорожным движением и соблюдением законодательства в области безопасности дорожного движения. Превентивная направленность правоохранительной деятельности является актуальным вопросом, поскольку прямо влияет на общественную безопасность. Деятельность по обеспечению общественной безопасности в сфере дорожного движения осуществляется с активным применением различных профилактических мер. В условиях значительного роста информационных потоков активно используются возможности пропаганды. Несмотря на очевидную важность научного осмысления комплекса проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, степень их разработанности пока остается явно недостаточной.

В ходе научно–исследовательской работы проведено монографическое исследование общественных отношений в сфере профилактики правонарушений и пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел.

В ходе научно–исследовательской работы были решены задачи по изучению и обобщению информации в рамках поставленной цели, выявлены особенности деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел по профилактике правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения.

Объект исследования: общественные отношения в сфере профилактики правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел.

Цель работы: систематизировать доступные материалы, выявление особенностей деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел по профилактике правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения, подготовить монографию.

В процессе работы были применены эмпирические и теоретические методы исследования. Методологическую основу исследования

составили диалектический, формально-логический, историко-правовой, сравнительно-правовой, статистический, системно-структурный методы научного познания.

Результаты и новизна исследования заключаются в том, что на основании проведенного исследования комплексно раскрываются вопросы профилактики правонарушений и пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел и создана монография.

Область применения результатов и рекомендации по внедрению. Результаты исследования предполагается использовать в системе профессиональной и служебной подготовки личного состава, в системе высшего образования в образовательных организациях МВД России, в научной сфере. Монография может быть использована в проведении научных исследований и в процессе обучения курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России.

Реализация результатов исследования предполагается путем внедрения монографии в научную деятельность и в образовательный процесс Санкт-Петербургского университета МВД России.

Теоретическая и практическая значимость. Теоретическая и практическая значимость работы заключается в создании монографии по актуальному вопросу деятельности подразделений органов внутренних дел. Результаты исследования имеют теоретическое значение для изучающих деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения и проводящих научное исследование по теме. Практическое значение заключается в создании образовательных условий освоения учебных дисциплин.

В ходе научно-исследовательской работы были решены задачи по изучению и обобщению информации в рамках поставленной цели, выявлены особенности деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения органов внутренних дел по профилактике правонарушений и пропаганде безопасности дорожного движения.

1. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ И СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ

Безопасность дорожного движения является составной частью государственной политики в вопросах сохранения жизни и здоровья, улучшения демографической ситуации в стране и одновременным ориентиром требуемого уровня отношений в сфере транспорта, а также его эксплуатации. Безопасность дорожного движения предусматривает наличие постоянного процесса его обеспечения и повышения с учетом системного подхода и эффективной системы управления безопасностью дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач государственного управления.

Среди национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, определенных в указе Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», поставлена цель — создание комфортной и безопасной среды для жизни. Одним из показателей, характеризующих достижение этой национальной цели, является повышение уровня безопасности дорожного движения. Определены конкретные результаты - снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий по сравнению с показателем 2023 года в 1,5 раза к 2030 году и в 2 раза к 2036 году. В 2023 году по итогам года в соответствии с официальными статистическими данными 14504 человека погибли в результате дорожно-транспортных происшествий¹.

Повышение уровня безопасности дорожного движения напрямую влияет на содержательную сторону общественных отношений в области безопасности дорожного движения. В сегодняшних условиях перед государством стоит важнейшая задача — обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, что требует разработки действенных и обоснованных мер для сдерживания уровня аварийности и начала устойчи-

¹ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Министерства внутренних дел / ГИБДД России. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 01.12.2024).

вого процесса повышения безопасности движения на российских дорогах¹.

Безопасность дорожного движения не может быть обеспечена без наличия специально созданной системы органов государственной власти и общественных организаций, а также соответствующей законодательной и ведомственной базы, регламентирующей, цели, задачи и правовой статус участвующих в обозначенных отношениях сторон, а также выработки сил и средств для ее обеспечения и повышения. Об этом свидетельствует мировой опыт. В настоящий период государством обеспечивается формирование и функционирование организационно-правовых основ в области безопасности дорожного движения.

Главенствующая роль в решении задач по снижению смертности и травматизма в результате использования автотранспорта принадлежит руководству страны. Деятельность государственных органов по обеспечению дорожного движения и предупреждению дорожных происшествий с тяжелыми последствиями имеет особую значимость. Профилактика дорожно-транспортных происшествий является приоритетным направлением правоохранительной деятельности нашего государства и осуществляется уполномоченными на то органами. Координатором рассматриваемого направления деятельности является Министерство внутренних дел Российской Федерации, в целом, и Госавтоинспекцией, в частности. Соответственно, поиск оптимальных путей эффективной реализации указанного направления деятельности является крайне актуальным и востребованным на сегодняшний день.

Обеспечение безопасности дорожного движения реализуется комплексно. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» федеральный государственный надзор, а также осуществление специальных разрешительных функций в области безопасности дорожного движения возложен на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекцию). Основными задачами дан-

¹ Афонин В. В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения. // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – №2. – С. 51.

ного подразделения органов внутренних дел являются, во-первых, обеспечение соблюдения российского законодательства по вопросам безопасности дорожного движения всеми физическими и юридическими лицами, во-вторых, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

За последние несколько десятилетий в нашей стране была проделана колоссальная работа по снижению дорожно-транспортной смертности и травматизма. Большое число мероприятий было реализовано в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Отмечается достижение целевых показателей федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в целом по стране. Транспортный риск, который показывает число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств, составил 2,36, при этом целевой ориентир составлял не более 2,4. Показатель социального риска, определяемого как число погибших в ДТП на 100 тыс. населения, при прогнозном значении не более 9,94 составил в 2023 году 9,91. Снизилась и тяжесть последствий. В происшествиях погибло 8 человек на каждые 100 пострадавших. Вместе с тем повышение безопасности дорожного движения остается актуальной задачей. В отдельных регионах не достигнуты установленные соглашениями с МВД России региональные показатели социального риска в 40 субъектах РФ, транспортного риска – в 36 субъектах РФ.

На фоне ежегодного в течении последних десяти лет снижения числа погибших в дорожных происшествиях в 2023 году на территории Российской Федерации произошел рост основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Так в 2023 году 14 504 человек погибло, 166 500 человек получили травмы различной степени тяжести, по сравнению с предыдущим годом общее количество таких дорожно-транспортных происшествий, увеличилось на 4,5%, число погибших в них – на 2,3%, раненых – на 4,3%.

В опубликованном Научным центром безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации информационно-аналитическом обзоре об аварийности указаны регионы, в которых произошло значительное увеличение числа погибших¹.

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. – М., 2024. С. 4.

По сравнению с 2022 году рост числа жертв увеличилось на +92,2% в Республике Калмыкия, на +72,3% в Республике Карелия, на +43,8% в Ярославской области, на +43,9% в Ивановской области, на +41,5% в Республике Хакасия, на +38,3% в Республике Тыва.

При рассмотрении вопроса об организации системных мероприятий предупреждающих дорожные происшествия следует выделять факторы, влияющие на их возникновение.

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ определяет дорожное движение как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» определяет основные направления обеспечения дорожной безопасности.

Дорожная безопасность является проблемой глобальной, затрагивающей все страны. В Докладе о глобальном состоянии безопасности дорожного движения за 2023 год ООН сказано, что число ежегодных смертей в результате дорожно-транспортных происшествий немного снизилось и составило 1,19 миллиона. В докладе говорится, что усилия по повышению безопасности дорожного движения приносят свои плоды и что при применении проверенных мер можно значительно сократить число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на это, цена, которую приходится платить за мобильность, остаётся слишком высокой. Дорожно-транспортные происшествия остаются основной причиной смертности среди детей и подростков в возрасте от 5 до 29 лет. Более половины смертельных случаев происходит с пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Для достижения глобальной цели по сокращению смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум вдвое к 2030 году необходимы срочные меры.

¹ Здесь и далее – все нормативные правовые акты приводятся по данным официального интернет-портала правовой информации pravo.gov.ru (дата обращения: 01.12.2024).

2. СОЦИАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ И УСЛОВИЯ ДЕВИАНТНОГО ПОВЕДЕНИЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Участие в дорожном движении можно в полной мере рассматривать как социальное взаимодействие. Человек, выходит/ выезжает на улицу, на дорогу с целью удовлетворения или реализации своих интересов, жизненных потребностей, требующих перемещения в другую пространственную точку (в школу, магазин, на работу, в гости и т.п.). Рассматривая дорожное движение как социальное взаимодействие представляется необходимым рассмотреть вопрос девиантного поведения отдельного индивидуума.

Девиантное поведение (лат. *deviatio*-отклонение) поведение, которое не согласуется с нормами, не соответствует ожиданиям группы или всего общества. Девиантное поведение в соответствии с определением Змановской Е.В. - это устойчивое поведение личности, отклоняющееся от общепринятых, наиболее распространённых и устоявшихся общественных норм¹. Девиантное поведение может быть как негативным, так и позитивным. Позитивная девиация — это поведение, приносящее обществу благо, но всё равно отклоняющееся от общепринятых норм. Негативная девиация — это поведение личности, отклоняющееся от общепринятых в результате которого причиняется ущерб обществу или самой личности, нарушаются охраняемые общественные отношения либо воспринимается как вредные последствия.

Социальное взаимодействие, как отмечено Козыревым Г. И. предполагает «скоординированность и взаимное дополнение совместной деятельности. Поэтому важнейшими компонентами социального являются взаимность ожиданий и предсказуемость поведения личности или группы. Отсутствие предсказуемости в деятельности и поведении людей ведет общество к дестабилизации и регрессу.»². Именно для дорожного движения существует прямая зависимость

¹ Змановская Е.В. Девиантология: (Психология отклоняющегося поведения): Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. – 2-е изд., испр. – М.: Издательский центр «Академия», 2004 – 288 с. ISBN 5-7695-1782-4

² Козырев Г. И. Основы социологии и политологии: учебник. — М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2008. - 240 с.. С.4

безопасности от скоординированности действий участников в соответствии с ожидаемым выполнением правил дорожного движения. .

Нормативная девиация представляя рассогласование позиций, укладываемых в юридические, социальные и психологические нормы [6]. В этом определении основной акцент делается на термине рассогласование, который в данном контексте означает дистанцирование и характеризует объективную степень девиации.

Определенные общественные отношения регулируются правовыми нормами и при отклонении в поведении от этих норм в социологической теории называется нормативной девиацией. В обществе существуют определенные нормы поведения участников дорожного движения, за соблюдением которых установлен социальный контроль.

Создание безопасной среды в дорожном движении связано не только с общей и профессиональной компетентностью участников дорожного движения. Большое значение имеют усвоенные и поддерживаемые участниками дорожного движения ценностно-нормативные образцы поведения на дороге с социально-ответственным отношением к другим участникам дорожного движения.

В настоящее время общество нуждается в адекватных формах и методах воспитания и обучения участников дорожного движения и разработке новых подходов, которые в совокупности будут способствовать формированию участников социально ориентированного поведения участников дорожного движения. Социально ориентированный участник дорожного движения – это участник, мотивированный на сохранение безопасности и минимизации рисков¹.

Для достижения этой цели необходимо определить основные причины правовых отклонений, возникающие в действиях участников дорожного движения.

По справедливому замечанию Ж. Годфруа, вопрос «Какое поведение можно считать нормальным?» является центральным для объяснения человеческого поведения, в том числе отклоняющегося². В строгом смысле определение понятий «нормальное» / «аномальное» поведение затруднено, а границы между ними весьма размыты.

¹ Е.А. Пруцкова. Понятие и правовое регулирование девиантного поведения.

² Годфруа Ж. Что такое психология. – М., 1992 С..126.

К социально-демографическим факторам, влияющим на девиантное поведение в сфере дорожного движения относятся пол, степень урбанизации и уровень субъективного дохода. Например, агрессивный стиль вождения с доминированием и демонстрацией превосходства чаще проявляется у мужчин, у жителей мегаполисов и крупных городов, а также у более состоятельных водителей. Частота и продолжительность контактов с девиантными образцами влияют на интенсивность формирования девиантных ценностей. Имеет значение и возраст индивида. ¹

К условиям, влияющим на девиантное поведение в сфере дорожного движения относят экстремальные факторы. Это неблагоприятные условия дорожного движения, вынуждающие человека к нарушению норм и правил. ¹

Выделяют факторы, благоприятствующие девиантному поведению. К ним относятся время суток, день недели и время года, а также обстоятельства «места и времени» (наличие других участников дорожного движения и их стиль поведения, плотность транспортного потока и т. п.).

Становление социального контроля, в том числе и в сфере безопасности дорожного движения, происходит в процессе развития форм и способов воздействия, применяемых социальными группами для регулирования поведения их членов.

Все формы социального контроля в сфере дорожного движения направлены в первую очередь на тех индивидов, чье поведение в отрицательную сторону отклоняется от групповых норм поведения на дорогах.

И. Вингендер отмечает, что в большинстве случаев отклоняющимися «считаются те формы поведения, которые резко отличаются от средних, привычных для данного общества, культурно зафиксированных в его истории, впитанных и благодаря всему этому толерантно воспринимаемых членами общества проявлений или же по какой-то причине оказываются особо порочными, вредными для всего общества» [1, с. 15]

Общество в процессе своего функционирования выработало ряд мер воздействия на своих членов, способов убеждения и внушения, поощрения и наказания, побуждения и принуждения с целью упорядочения поведения людей в условиях интенсивного дорожного движения. Формы социального контроля реализуются в качестве запре-

тов, наказаний и кары, а также предписаний, рекомендаций, стимулов.

Наблюдение распределения показателей аварийности по временным показателям за несколько лет показывает, что их уровень стабильно различен в зимние и летние месяцы. Наибольшее число происшествий случаются в период с июля по октябрь, а наименьшее число погибших и раненых – в период с февраля по апрель.

Согласно аналитическим исследованиям Научного центра безопасности дорожного движения исследованиям МВД России¹ наибольшее количество ДТП регистрировалось в пятницу (15,7%) и субботу (14,7%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу и воскресенье. Наибольшим значением тяжести последствий (9,1) характеризуются воскресенья.

Более четверти ДТП происходит в вечернее время суток с 16:00 до 20:00 часов. Однако наиболее аварийно-опасное время суток различно для различных времен года. С апреля по сентябрь пик аварийности в вечернее время (с 16:00 до 22:00). В зимние месяцы (ноябрь – февраль) – это утренние часы с 07:00 до 09:00.

В опубликованных информационно-аналитических обзорах об аварийности и правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения содержатся обобщенные аналитические сведения о состоянии безопасности движения² в 2023 году

Следует отметить высокий уровень административных правонарушений в сфере дорожного движения. По итогам 2020 года выявлено 167,2 млн. административных правонарушений, что выше аналогичного периода прошлого года более, чем на 15,7 %. Вместе с тем 13% или 21,6 млн. административных правонарушений выявлено сотрудниками полиции без применения автоматических средств фикса-

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 154 с. 4.

² Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.

ции административных правонарушений¹. В 2023 году количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения составило 240,1 млн. ., что по сравнению с 2020 годом больше на 43,6 % Непосредственно сотрудниками полиции в 2023 году возбуждено 19,1 млн. дел об административных правонарушениях в сфере БДД (8% от общего числа), что на 11,6 % меньше, чем в 2020 году.

Детальный анализ состояния аварийности позволяет выявлять имеющие риски для безопасного участия в дорожном движении населения. Для того, чтобы оценить масштабы проблемы безопасности движения, необходимо сопоставить приведенные статистические данные с некоторыми иными показателями.

Наиболее распространенные виды дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают и получают травмы люди - это столкновение транспортных средств, наезд на пешехода и съезд с дороги. В 2023 году столкновения составили 44,3%, от общего числа ДТП. Более четверти всех происшествий это наезды на пешехода (в 2023 -26,4%, или 34 944). Почти каждое десятое происшествие – это съезд с дороги (в 2023 -10,5%, или 13 869), одновременно данное происшествие характеризуется и наибольшей тяжестью последствий (10,6), превышая даже тяжесть последствий при наезде на пешехода. При съезде с дороги в 33% случаях были допущены нарушения скоростного режима.

В общей структуре видов дорожных происшествий в 2023 году увеличилось число опрокидываний транспортного средства на 30,8%.

При этом самым многочисленным видом происшествий с участием пешеходов является наезд на пешехода.

Подавляющее число происшествий с пострадавшими связаны с нарушениями правил дорожного движения водителями транспортных средств (почти 90%). В 2023 году нарушения водителей явились причиной 88% от общего количества ДТП, нарушения пешеходов допущены в 9,4 % случаях. Одновременно в 3,9% были выявлены технические неисправности транспортного средства либо факты эксплу-

¹ Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации по итогам 2020 года // Научный центр безопасности дорожного движения URL: <http://нцбдд.мвд.рф/>.(дата обращения: 26.08.2021).

атации транспортного средства осуществлялась при наличии запрещающих условий. В 29,9 % происшествиях были установлены недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улиц и дорог.

Большинство происшествий ($\frac{3}{4}$) происходит на территории городов и населенных пунктов.

При этом тяжесть последствий выше на дорогах вне населенных пунктов – более 50 % от общего числа погибших.

Почти половина (46,4%, или 61 399) ДТП произошла на перегонах (участках, не имеющих объектов УДС), на эти происшествия приходится почти три четверти (72,4%, или 10 500) погибших. Данные происшествия характеризуются одним из наиболее высоких показателей тяжести последствий – 11,6.

Почти 30% ДТП зарегистрировано на перекрестках, из них в подавляющем большинстве (две трети) – это нерегулируемые перекрестки неравнозначных дорог. По видам происшествий на перекрестках более 60% приходится на столкновения.

В 2023 году отмечено значительное увеличение происшествий на тротуарах и пешеходных дорожках (+110,9%) и на территории пешеходных зон (+98,5%), на остановках общественного транспорта на 13,9%). На АЗС выросло число происшествий с пострадавшими на 24,3%

Девять из десяти ДТП произошли из-за нарушений допущенных водителями водителями ТС. Всего совершено 116 614 таких ДТП ()

Необходимость повышения уровня подготовки водителей как направление обеспечения безаварийной езды не вызывает сомнений. Обращает на себя внимание существующая проблема качества подготовки водителей. По итогам 2021 года по вине водителей, чей стаж составляет менее двух лет, в дорожно-транспортных происшествиях погибло 680 и ранено более 9 тысяч человек¹. В 2022 продолжилась тенденция на снижение аварийности по вине малоопытных водителей. Однако в 2023 году на фоне сокращения на 4,8% (2,18 млн) числа таких водителей увеличилось количество происшествий совершенных ими. В 2023 году количество ДТП увеличилось на 3,2%. число погибших составило 736, а число раненых 11 409 человек.

¹ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, С.64.

Основной причиной, по которой происходят дорожно-транспортные происшествия (исходя из данных статистики) являются нарушения правил дорожного движения (ПДД). До 90% всех ДТП происходит именно по этой причине. Нарушения ПДД принимают всеобъемлющие масштабы, а число лиц, привлеченных в 2020 году к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, достигло 1053680 человек¹.

На заседании Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, которая была проведена в апреле 2021 года под предательством заместителя премьера Правительства Российской Федерации М. Хуснуллина было проанализировано состояние аварийности в нашей стране и определены проблемные точки, требующие определения методологии их разрешения. Необходимо обратить внимание на комплексное решение проблемы снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей в состоянии опьянения, по вине водителей, выехавших на полосу встречного движения.

По данным статистической отчетности «Сведения о результатах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пресечению административных правонарушений и осуществлению производства по делам об административных правонарушениях» и «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» в 2023 году возбуждено 247,9 млн (+17%) дел об административных правонарушениях², находящихся в компетенции органов внутренних дел. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, предусмотренных главой

¹ Административные правонарушения // Агентство правовой информации URL: <http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--plai/stats/adm/t/31/s/72> (дата обращения 12.08.2021).

² Данные формы статистической отчетности «Сведения о результатах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пресечению административных правонарушений и осуществлению производства по делам об административных правонарушениях» – Форма «1-АП». Разделы 1, 4, 7. Утверждена приказом МВД России от 20.10.2023 № 777.

12 КоАП РФ, а также по отдельным составам, содержащимся в главах 8, 11, 14, 19, 20 КоАП РФ.3 составило 240,1 млн (+17,6%)¹.

Наиболее опасными по своим последствиям и частоте являются нарушения правил дорожного движения, совершаемые водителями, находящимися в состоянии опьянения.

С выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, связана практически четверть смертельных случаев в дорожном происшествии. Среди практических мероприятия, направленных на снижения указанного риска являются: обустройство дорожных ограждений, направляющих устройств, сигнальных столбиков, световозвращающих элементов, разделительных и шумовых полос, светофорного регулирования, дорожной разметки, дорожных знаков. Применяются и экспериментальные методы – дублирование разметки в зоне действия знаков «Обгон запрещен», горизонтальная дорожная разметка желтого цвета и направляющие устройства из композитных материалов для разделения транспортных потоков встречных направлений².

На рубеже тысячелетий в конце 20 века общество осознало, что автотранспорт, стремительно ставший за несколько десятилетий неотъемлемой частью экономической и социальной жизни, превратился в глобальную проблему. Особое внимание стало уделяться дорожной безопасности не только на уровне отдельных государств, но и на самом высоком международном уровне. С учетом данных об основных причинах смерти и травматизма было признано, что дорожное движение в глобальном масштабе причиняет существенный демографический ущерб. Представителями государств на заседании авторитетной международной организации – Организации объединенных наций было определено, что повышение его безопасности необходимо рассматривать как важное направление международной деятельности. Организация объединенных наций разработала и предло-

¹ Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

² На заседании Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения рассмотрены основные факторы риска совершения ДТП // Правительство России / URL: <http://government.ru/news/41978/> (дата обращения: 07.12.2021).

жила государствам программы и рекомендации по эффективному управлению дорожным движением, для снижения смертности и травматизма.

Проводимая работа в европейских странах в части организации безопасности дорожного движения привела к снижению количества погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) людей.

Как справедливо отмечают исследователи проблем безопасности дорожного движения для обеспечения безопасности дорожного движения требуется внедрение передового опыта и лучших практик, показавших положительный эффект, в том числе зарубежных¹. Например, в таких странах, как Великобритания, Швеция, Япония, Сингапур, Германия и др. количество погибших на сто тысяч населения составляет не более 4-5 человек. Вместе с тем аналогичный показатель в России в два раза выше.

Основными причинами совершения ДТП, где пострадали или погибли люди, в европейских странах являются:

- превышение допустимой скорости движения;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;
- нарушение правил проезда пешеходных переходов и нарушение требований правил дорожного движения пешеходами;
- непредставление преимущества в движении на перекрестках².

Исследуя на примере немецкого опыта принятие мер по повышению безопасности дорожного движения, И.А. Новиков, Е.А. Новописный, Е.А. Ковалёва указывают, что характерной чертой принятых

¹ Зейналов, Ф. Н. К вопросу о разработке основных направлений стратегии безопасности дорожного движения в России на среднесрочный период / Ф. Н. Зейналов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова», 2017. С. 157. С. 157-161.

² Федосеева М.А., Шевцова А.Г. Сравнительный анализ мирового положения стран в области безопасности дорожного движения // В сборнике: Проблемы исследования систем и средств автомобильного транспорта. материалы Международной очно-заочной научно-технической конференции. 2017. С. 263.

западноевропейскими странами мер является разграничение роли государственных органов и общественных организаций, в том числе союза предпринимателей и страховщиков в обеспечении безопасности дорожного движения¹.

Особенностью правовых документов, регламентирующих вопросы правил дорожного движения является достаточно большое количество ограничений, запретов, а также повышенного размера санкций, в особенности в части штрафов за нарушение требований правил дорожного движения. Так, например, одной из основных причин совершения ДТП в отдельных европейских странах (Германия, Великобритания, Франция и др.) является превышение или несоблюдение установленных скоростных ограничений движения транспортных средств. В этой связи законодатель исходит из необходимости:

- законодательного закрепления повышенной ответственности за нарушение скоростного режима, в особенности при значительных превышениях или повторных случаях;

- увеличения количества технических средств фиксации нарушений транспортным средством установленных ограничений скоростного режима;

- пропаганды недопустимости совершения нарушений правил дорожного движения, повышения контроля и бдительности при нахождении на проезжей части, как в качестве водителя, так и иных участников дорожного движения;

- устранения причин и условий, косвенно способствующих совершению ДТП, что выражается в создании необходимого уровня дорожной инфраструктуры и отдельных элементов, позволяющих обеспечить возможность предвидеть опасность совершения ДТП (искусственное освещение, барьерное ограждение, тротуары, отдельно выделенные линии для велосипедистов, светофорные объекты и др.).

Помимо законодательного закрепления требований по соблюдению участниками дорожного движения правил нахождения на проезжей части, а также стандартов в области безопасности дорожного движения, интересным представляется европейский опыт внедрения

¹ Новиков И.А., Новописный Е.А., Ковалёва Е.А. Эмоциональное поведение водителя при управлении автомобилем // В сборнике: Транспорт. Экономика. Социальная сфера (Актуальные проблемы и их решения). Сборник статей IV Международной научно-практической конференции. 2017. С. 27.

новейших систем и технических средств, что, по мнению некоторых авторов, позволяет успешно снижать коэффициент аварийности на участках и количество ДТП¹.

Осуществляемая в Швеции, Нидерландах и других европейских странах программа «Vision Zero» основывается на принципе систематической безопасности. Программа «Vision Zero» применяется с 70-х годов прошлого столетия. Данная программа основывается на принципе систематической безопасности и базируется на пяти принципах: контроль и разделение; функциональная гармония; простительность и стремление к ограничениям; осведомленность².

Рассматривая вопрос о применении комплексного подхода в снижении аварийности необходимо акцентировать внимание на участников дорожного движения. Причиной дорожных происшествий в большинстве случаев является отклонение их действий при участии в дорожном движении от установленных норм и правил. Такое поведение психологи, педагоги называют девиантным. Согласно общему определению девиантное поведение — это отклоняющееся поведение, выражающееся в совершении поступков, которые противоречат нормам социального поведения в том или ином сообществе.

Характеризуя девиантное поведение, выделяют следующие основные типы:

- отклонения в поведении, не являющиеся нарушением общепринятых этических норм;
- отклонения в поведении выражающееся в нарушения общепринятых норм, не являющиеся правонарушениями, но которые, оставшись без внимания, могут привести к правонарушениям;
- отклонения в поведении выражаются в совершении правонарушения, т.е. поведение, нарушающее правовые нормы;

¹ Полосухина М.В., Щеголева Н.В. Применение новейших технических средств и методов для повышения безопасности дорожного движения на примере европейского опыта // В сборнике: Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, инновации. Сборник материалов IV Международной научно-практической конференции. 2019. С. 278-279.

² Зейналов Ф.Н. О применимости шведской программы повышения безопасности дорожного движения «vision zero» к российской действительности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (82). С. 94-95.

- отклонение в поведении, в значительной степени обусловлено патологическими факторами, заболеваниями.

Обусловлено девиантное поведение, во-первых, причинами социально-педагогического характера и, во-вторых, причинами психофизиологического или психобиологического характера, которые возникают в определенный период возрастного развития или проявляются как следствие каких-либо нарушений в физическом или психическом развитии.

Практически всё население принимает участие в дорожном движении как водитель или как пассажир или как пешеход. В таких условиях необходимо, чтобы все в достаточной мере обладали знаниями правил поведения для своей роли в дорожном движении. Необходимо организовать не только получение устойчивых первоначальных знаний, получаемых в детстве для пешеходов и пассажиров, и при обучении водителей, но и постоянное закрепление их на протяжении всей жизни. Знания должны быть получены не только о существующих правилах, но и в области управления поведением на расстоянии до опасности. Человек должен рассматриваться как часть меняющейся обстановки. Каждому должны быть привиты навыки оценки ситуации и безопасных действий и поведения в складывающейся обстановке. Поскольку непредвиденные изменения в поведении одного из участника движения с большим трудом могут быть предугаданы другими участниками дорожного движения, например, такие как смена направления движения, внезапная остановка. Особого внимания требует поведение юных участников дорожного движения. Отсутствие необходимого опыта участия в дорожном движении, отсутствие знаний и особенности психофизиологического развития делают детей наиболее уязвимыми участниками. Детское поведение на дороге должно изучаться и с учетом того, что внимание ребенка направлено преимущественно на единичные объекты, а ориентация в сложной обстановке недостаточна.

Подводя итог, отметим, что современное дорожное движение характеризуется высокой интенсивностью, постоянным увеличением количества автомобильного транспорта, участвующего в движении. За последние десятилетия активная профилактическая деятельность позволила повысить уровень безопасности на дорогах, о чем свидетельствует снижение социального и транспортного рисков. Прделанная работа по внедрению в образовательный процесс вопросов

безопасности дорожного движения и пропагандистская работа привели к повышению уровня правовой грамотности населения. Вместе с тем демографические, экономические и духовно-нравственные ущербы от последствий дорожно-транспортных происшествий всё ещё достаточно значительные.

3. ОБЩИЕ И ЧАСТНЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕВЕНТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

На законодательном уровне определены требования к безопасному дорожному движению. Обращаясь к нормативно-правовой базе, регламентирующей задачи государства в вопросах безопасности дорожного движения, следует указать на федеральный закон «О безопасности дорожного движения», который является одним из центральных правовых документов в области целевого назначения государственной политики в области обеспечения и повышения безопасности дорожного движения. Как отмечает профессор В. И. Майоров, «обеспечение безопасности дорожного движения — комплексная проблема, требующая реализации управленческой деятельности по различным направлениям. Субъектом управления в области обеспечения безопасности дорожного движения является государство в лице органов исполнительной власти. В рамках государства общественные отношения определенным образом упорядочиваются и приобретают содержание налаженной системы, в которой соблюдается баланс интересов всех участников таких отношений»¹.

Одним из принципов обеспечения безопасности дорожного движения является программно-целевой подход. В этой связи законодатель предусмотрел в федеральном законе «О безопасности дорожного движения» статью 10, согласно которой устанавливаются основания и условия действия соответствующих программ, направленных на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) и снижения ущерба от этих происшествий. В свою очередь такие программы могут быть на трех уровнях — федеральном, региональном и местном. Согласно ч. 3 ст. 10 рассматриваемого закона программы любого уровня должны быть финансированы за счет соответствующего бюджета.

Федеральной программой обеспечения безопасности дорожного движения является Стратегия безопасности дорожного движения в

¹ Майоров В. И. К вопросу об основных направлениях государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / в // Современная наука. — 2021. — № 2. — С. 22.

Российской Федерации на 2018-2024 годы, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»¹. Действия Стратегии распространяются на всей территории Российской Федерации. Стратегия, являясь межотраслевым документом стратегического планирования на среднесрочный период, разработана во исполнение подпункта «а» пункта 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 г. № Пр-637ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося в марте 2016 года.

В Стратегии выделены направления ее реализации, которые, по мнению В.И. Майорова, можно рассматривать как приоритетные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее БДД), имеющие критическую важность для повышения безопасности дорожного движения в заданный период (2018-2024 гг.).

К данным направлениям относятся²:

1. изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;
2. повышение защищенности от ДТП и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;
3. совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;
4. совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

¹ Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Российская газета, №15, 25.01.2018. 2. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 (ред. от 19.07.2018) «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Российская газета, № 97 09.05.2018.

² Вопрос направлений Стратегии будут отдельно рассмотрены в рамках второй главы работы

5. совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения;

6. развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Стратегия является результатом проведенного анализа состояния безопасности дорожного движения, имеющихся рисков и угроз для реализации государственной политики, поставленных целей и задач сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения, а также повышения возможностей общественных отношений в сфере дорожного движения для разрешения экономических и иных хозяйственных вопросов¹. Положения Стратегии соотносятся с иными федеральными (национальными) программами в области здравоохранения, образования и др. В свою очередь отдельные направления, предусмотренные Стратегией, лежат в основе региональных и местных программ в области обеспечения БДД.

Стратегия предназначена для формирования у участников правовых отношений в сфере дорожного движения необходимого уровня понимания и осознания потребности соблюдения законодательных и морально-духовных основ безопасного участия в дорожном движении. Для этого определен приоритет применения способов достижения поставленных целей, которые обладают соответствующим инструментарием для реализации перспектив и поставленных ориентиров повышения БДД.

Сущность Стратегии обусловлена пониманием дорожной безопасности как неотъемлемой части действий органов государственной власти всех уровней, органов местного самоуправления, бизнес-сообществ, общественности, а также результатов научных изысканий в обозначенной сфере. В этой связи некоторые авторы сходятся во мнении, что назначение Стратегии реализуется посредством деятельности тех субъектов, основная цель которых сводится к выработке

¹ Анализ Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2023 годы / В. Д. Кондратьев, А. И. Куприянов, А. В. Щепкин [и др.] // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018) : Материалы одиннадцатой международной конференции. В 2-х томах, Москва, 01–03 октября 2018 года / Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. – Москва: Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, 2018. С. 75. С. 73-77.

единой государственной политики в области повышения БДД¹. Развивая сказанное, отметим, что требуется синхронизация работы всех заинтересованных органов и учреждений по отдельным направлениям Стратегии.

Значение Стратегии в том, что она определяет развитие всей государственной политики в области безопасности дорожного движения на период 2018-2024 года. Политика обеспечения безопасности дорожного движения основана на концептуальном подходе к разрешению проблем в области поддержания и повышения уровня БДД. При этом указанные направления Стратегии в большинстве случаев исходят из единого подхода к целям и задачам деятельности государства по вопросам реализации государственной политики в области БДД, применения наиболее эффективных способов и средств, включая материально-духовные ресурсы.

Стратегия предусматривает наличие «обратной связи», согласно которой предусмотрена возможность органов государственной власти, общественных и иных организаций вносить и реализовывать собственные предложения в части повышения БДД. Все это исходит из промежуточного проведения анализа хода реализации Стратегии и оперативного изменения отдельных ее компонентов.

Так, целями Стратегии являются:

1. Повышение безопасности дорожного движения.
2. Стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

При этом в качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Рассуждая над повышением БДД, следует указать, что данное понятие следует отличать от обеспечения БДД, которое связано исключительно с деятельностью органов государственной власти по предупреждению проявления причин совершения ДТП и снижения

¹ Ворошилов, Н. В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г / Н. В. Ворошилов // Муниципалитет: экономика и управление. – 2020. – № 3(32). С. 127. С. 124-139.

тяжести их последствия¹. Повышение БДД требует комплексного подхода, направленного не только на непосредственные причины совершения ДТП, но и на их предпосылки, меры по оперативному устранению последствий, оказания требуемого уровня медицинской помощи и др.

В свою очередь стремление к нулевой смертности к 2030 году означает постепенное, но значительное снижение количества погибших в результате ДТП людей². С этой целью создаются условия для безопасного участия в дорожном движении, в том числе путем предъявления значительно возросших требований к транспортным средствам и организации дорожного движения в целом.

Поставленные цели Стратегии указывают на необходимость принятия достаточно широкого круга действий, как в вопросах повышения безопасности самих дорог, дорожных сооружений, транспортных средств, изменений организации дорожного движения, мониторинга нормативно-правового регулирования общественных отношений в сфере БДД, а также привития неукоснительного соблюдения правил, запретов и ограничений, возникающих в случае участия в дорожном движении. Вместе с тем, как правильно заметил А.Н. Гаврилин, «цели должны быть не только амбициозными, но и достижимыми»³.

¹ Низаметдинов, А. М. К вопросу разработки стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации / А. М. Низаметдинов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова», 2017. С. 260. С. 260-262.

² Говорухина, Ю. В. Стратегия безопасности дорожного движения: постановка проблем / Ю. В. Говорухина // Техника и безопасность объектов уголовно-исполнительной системы: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Воронеж, 23–24 мая 2018 года. – Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2018. – С. 385-386.

³ Гаврилин, А. Н. Направления деятельности МВД России в свете стратегии безопасности дорожного движения / А. Н. Гаврилин // Актуальные проблемы управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Материалы межведомственной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 21 марта 2018 года. –

Для реализации поставленных целей реализуется ряд задач, которые разработчики Стратегии делят на несколько групп, среди которых:

1. Задачи по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения.

2. Задачи по реализации направления, связанного с повышением защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов.

3. Задачи по реализации направления, связанного с совершенствованием улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая работы по организации дорожного движения.

4. Задачи по реализации направления, связанного с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении.

5. Задачи по реализации направления, связанного с совершенствованием системы управления безопасностью дорожного движения.

6. Задачи по реализации направления, связанного с развитием системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Так, первая группа задач, связанных с воздействием на отношение участников дорожного движения к необходимости соблюдения требований законодательства в области БДД, подразумевает работу по нескольким направлениям. Первая группа задач связана с воздействием на изменение и последующее поддержание взглядов о целесообразности и объективной потребности легитимного поведения в качестве участников дорожного движения, понимания сущности и содержания отдельных положений¹.

Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. С. 22. С. 20-25.

¹ Анализ Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2023 годы / В. Д. Кондратьев, А. И. Куприянов, А. В. Щепкин [и др.] // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018): Материалы одиннадцатой международной конференции. В 2-х томах, Москва, 01–

В свою очередь вторая группа задач связана с реформированием методологии профилактической и образовательной работы с населением, которая осуществляется органами государственной власти и общественными организациями в вопросах повышения уровня правовой грамотности населения. Третья группа задач подразумевает повышение доверия и имиджа сотрудников, осуществляющих контрольно-надзорные полномочия в области БДД, а именно сотрудников Госавтоинспекции. В этой связи обеспечивается применение новых способов пропагандистской работы, взаимодействия со средствами массовой информации и т. д.

В свою очередь задачи по повышению защищенности от ДТП и их последствий реализуется посредством:

- осуществления комплекса мер по обеспечению безопасности детей в ходе их участия в дорожном движении;

- совершенствования организации движения пешеходов на улично-дорожных сетях с целью минимизации опасности их движения в условиях высокоинтенсивных транспортных потоков путем использования современных методов анализа, моделирования и прогнозирования;

- комплексного обустройства пешеходных переходов (надземных, подземных, наземных), учитывающих потребности оптимальной организации пешеходного движения, а также обустройства пешеходных переходов необходимым набором технических средств организации дорожного движения с применением инновационных методов и технологий.

Задачи по совершенствованию улично-дорожной сети связаны с разрешением ряда проблем. Так, обеспечивается комплексный и постоянный анализ причин и условий совершения ДТП, в том числе с позиции недостатков в содержании улично-дорожной сети и путей совершенствования организации дорожного движения¹. Применяются инновационные возможности «точечного» устранения обстоятельств,

03 октября 2018 года / Под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. – Москва: Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, 2018. С. 76.

¹ Ворошилов, Н. В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г / Н. В. Ворошилов // Муниципалитет: экономика и управление. – 2020. – № 3(32). С. 128.

которые могут привести к совершению ДТП с погибшими и пострадавшими людьми.

Вместе с тем именно при разрешении такого рода задач реализуется во всех плоскостях взаимодействие надзорных органов в сфере БДД и владельцев дорог, что выражается в принятии решений, направленных, не только на экономическую составляющую, но и на повышение уровня БДД. В такой ситуации характерно внедрение автоматизированных систем управления дорожным движением, направленность на разъединение транспортных и пешеходных потоков, контроль за участниками дорожного движения путем фиксации в автоматическом режиме правонарушений в области БДД.

Задачи по совершенствованию организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении подразумевают:

- совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимыми для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

- совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран с развитой автомобилизацией и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении;

- формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Задачи по совершенствованию системы управления БДД подразумевают направленность на деятельность органов и учреждений, ответственных за реализацию государственной политики в области БДД¹. Так, Стратегия указывает на необходимость анализа и рефор-

¹ Низаметдинов, А. М. К вопросу разработки стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации / А. М. Низаметдинов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Федеральное государственное казенное

мирования полномочия соответствующих органов, форм их взаимодействия с заинтересованными организациями по вопросам БДД.

Другая группа задач указывает на определение ряда проблем в сфере БДД, требующих дополнительных финансовых средств, а также научно-практического исследования с целью выработки оптимальных путей их реформирования и устранения. Отдельной задачей из числа обозначенных в настоящем абзаце является изучение отечественного и зарубежного опыта в вопросах разрешения проблемных вопросов управления в сфере БДД, применения новых организационно-правовых механизмов.

Задачи в сфере развития системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате ДТП, подразумевают¹:

- развитие института оказания первой помощи пострадавшим в ДТП;

- разработка регламентов взаимодействия заинтересованных служб при получении сигнала о возникновении ДТП, о координации действий при выезде на место ДТП и непосредственно на месте происшествия.

- разработка мер по обеспечению бесперебойного движения автотранспорта оперативных служб при выезде на место происшествия. Расширение практики применения авиационной техники для прибытия на место ДТП и доставки пострадавших в лечебные учреждения.

Другими словами, задачи Стратегии, раскрытые выше, доказывают комплексный и практичный характер применяемых мер. При этом задачи соотносятся друг с другом исходя из направлений, регламентированных в самом документе. Каждая задача подразумевает реализацию совокупности действий органов государственной власти и задействованных организаций по вопросам обеспечения и повышения БДД.

В этой связи объективным предполагается реализация мер воздействия на недопустимость нарушения таких основополагающих

образовательное учреждение высшего профессионального образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова», 2017. С. 261.

¹ Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения. // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. №2 – 2016. С. 52.

принципов права, как законность, равенство всех перед законом, а также неотвратимость наказания. В свою очередь, как замечает В.И. Майоров, немаловажное значение для целевого предназначения Стратегии имеет повышение требований к допуску к участию в дорожном движении транспортных средств и водителей, ими управляющих¹.

На сегодняшний день в различных территориальных образованиях и субъектах Российской Федерации действует достаточно большое количество программ в сфере обеспечения и повышения безопасности дорожного движения. Общей чертой таких программ является направленность на устранение причин и условий совершения ДТП, улучшения транспортной ситуации, повышения безопасности и осознанности участвующих в дорожном движении лиц. При этом отличия могут быть сведены к вопросам объема финансирования, особенностей территорий реализации, применяемого диапазона средств и методов и др.

На сегодняшний день в различных территориальных образованиях и субъектах Российской Федерации действует достаточно большое количество программ в сфере обеспечения и повышения безопасности дорожного движения. Общей чертой таких программ является направленность на устранение причин и условий совершения ДТП, улучшения транспортной ситуации, повышения безопасности и осознанности участвующих в дорожном движении лиц. При этом отличия могут быть сведены к вопросам объема финансирования, особенностей территорий реализации, применяемого диапазона средств и методов и др.

Как уже отмечалось выше, Стратегия предусматривает участие в ее реализации различных органов государственной власти, в том числе МВД России. Именно направленность деятельности МВД России в части БДД, указывает на наличие соответствующих ресурсов (сил, средств и др.) для ее обеспечения и повышения. В свою очередь система органов и подразделений, входящих в МВД России предусматривает выделение специальных органов, деятельность которых в первую очередь связана с реализацией контрольно-надзорных полно-

¹ Майоров, В. И. К вопросу об основных направлениях государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Современная наука. – 2021. – № 2. С.23.

мочий, участием в формировании и реализации государственной политики в области БДД.

Роль Госавтоинспекции МВД России в обеспечении безопасности дорожного движения сводится к исполнению вмененных в ее правовой статус прав и обязанностей, с целью:

- защиты жизни и здоровья граждан, а также их прав и законных интересов;

- надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства в области безопасности дорожного движения;

- организации допуска и учета к участию в дорожном движении транспортных средств и водителей их управляющих;

- надзора за эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети и др.

Все это обуславливает определение отдельных направлений деятельности подразделений ГИБДД МВД России на федеральном, региональном и районном уровнях. Такое деление вызвано потребностью распределения ресурсов в виде сил, средств и иного инвентаря для обеспечения системной и эффективной работы по отдельным составляющим обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, по мнению В.В. Головки и И.В. Слышалова к основным направлениям деятельности ГИБДД МВД России следует отнести: надзор за дорожным движением, надзор за безопасным содержанием автомобильных дорог, регистрация и учет автотранспортных средств, прицепов к ним, прием квалификационных экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами и выдача водительских удостоверений, пропаганда безопасности дорожного движения¹. В свою очередь, А.А. Беженцев, рассуждая над полномочиями ГИБДД МВД России в разрезе обеспечения безопасности дорожного движения, определяет направления исходя из обязанностей, которые определяются подразделениями Госавтоинспекции и упол-

¹ Головки, В. В. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения / В. В. Головки, И. В. Слышалов. – Омск : Омская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017. – 273 с.

номоченными сотрудниками¹.

В части реализации подразделениями МВД России всех уровней целей и задач Стратегии посредством деятельности Госавтоинспекции МВД России осуществлено²:

1. Проведение мероприятий профилактического характера, направленных на привитие у участников дорожного движения с учетом их социальных и возрастных особенностей необходимости неукоснительного соблюдения требований в области БДД.

2. Принятие участия во внедрении современных информационно-технологических средств организации дорожного движения, а также несения службы личного состава ГИБДД МВД России по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства в сфере БДД.

3. Проведение аналитической работы по имеющимся рискам и угрозам недостижения показателей, являющихся ориентировками при реализации Стратегии с целью устранения соответствующих причин и условий.

4. Принятие участия в контроле за реализацией эксплуатационных работ по приведению в соответствие дорог и дорожных сооружений (инфраструктуры).

5. Совместно с заинтересованными органами разрешение вопросов снижения детского дорожно-транспортного травматизма.

Так, к основным задачам по реализации направления, связанного с изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения, относятся:

- разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;

¹ Беженцев, А. А. Безопасность дорожного движения / А. А. Беженцев. – Москва : Общество с ограниченной ответственностью «Научно-издательский центр ИНФРА-М», 2016. С.18. 272 с

² Доклад о реализации в 2020 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы // МВД России / URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/results/стратегия-бдд-2018-2024/доклад-о-реализации-в-2020-году> (дата обращения: 14.11.2021)

- совершенствование практики проведения информационно-разъяснительной работы, осуществляемой средствами массовой информации, с целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;

- формирование положительного имиджа сотрудников Госавтоинспекции как представителей государственного органа, осуществляющего контрольно-надзорные функции в области дорожного движения;

- вовлечение общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения;

- дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи;

- осуществление комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров и грузов, стимулирующих к соблюдению требований безопасности;

- совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- развитие механизмов экономического стимулирования, направленных на соблюдение требований по безопасности дорожного движения, включая вопросы налогообложения, лицензирования, имущественного страхования и тарифообразования;

- комплексное совершенствование законодательства и правоприменительной практики по вопросам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Рассуждая над приведенным перечнем задач отмеченного направления, укажем, что разрабатываются комплексные и различные по своему функционалу образовательные и воспитательные программы, которые формируют у населения требуемый уровень отношения к законодательству в части неукоснительного его соблюдения.

Вырабатывается осознание единственной возможности участия в дорожном движении с учетом установленных норм, правил, ограничений¹.

Отдельное внимание, обозначенное направление уделяет проведению крупномасштабных мероприятий и акций в части повышения доверия участников дорожного движения к органам государственной власти, осуществляющих контрольно-надзорные функции в части обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе имиджа сотрудников Госавтоинспекции.

В свою очередь к основным задачам по реализации направления, связанного с повышением защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов, относятся:

- осуществление комплекса мер по обеспечению безопасности детей в ходе их участия в дорожном движении;

- совершенствование организации движения пешеходов на улично-дорожных сетях с целью минимизации опасности их движения в условиях высокоинтенсивных транспортных потоков путем использования современных методов анализа, моделирования и прогнозирования;

- комплексное обустройство пешеходных переходов (надземных, подземных, наземных), учитывающих потребности оптимальной организации пешеходного движения. Обустройство пешеходных переходов необходимым набором технических средств организации дорожного движения с применением инновационных методов и технологий.

В рамках обозначенного перечня задач заинтересованными органами государственной власти, в том числе личным составом Госавтоинспекции МВД России принимаются меры не только по доведению до несовершеннолетних участников дорожного движения необ-

¹ Гаврилин, А. Н. Направления деятельности МВД России в свете стратегии безопасности дорожного движения / А. Н. Гаврилин // Актуальные проблемы управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Материалы межведомственной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 21 марта 2018 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. С. 24.

ходимости соблюдения соответствующих норм и правил, но и создания иных условий для обеспечения безопасности.

Так, на постоянной основе осуществляется анализ маршрутов движения детей из мест проживания детей в образовательные учреждения и обратно (маршруты «дом-школа-дом»), что позволяет обеспечить выявление наиболее сложных с точки зрения дорожной аварийности мест. Обеспечивается установление искусственного освещения, барьерных ограждений, установка регулируемых пешеходных переходов и перекрестков, принимаются меры по дежурству педагогического состава образовательных организаций и представителей родительских комитетов вблизи школ¹. Все это в значительной степени снижает риски и угрозы получения телесных повреждений в результате ДТП несовершеннолетними участниками дорожного движения.

Помимо создания условий для безопасного участия в дорожном движении несовершеннолетних, принимаются общие меры по повышению уровня безопасности всех категорий участников дорожного движения. Так, совместно с заинтересованными органами и учреждениями разрабатываются проекты и финансируются мероприятия по²:

- разграничению транспортных и пешеходных потоков на проезжей части;
- установке искусственных неровностей вблизи нерегулируемых пешеходных переходов;
- установке регулируемых пешеходных переходов и перекрестков;
- изменению работы светофорных объектов.

¹ Зейналов, Ф. Н. Некоторые аспекты безопасности дорожного движения, требующие внимания в контексте реализации направлений стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы / Ф. Н. Зейналов // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Орел, 21 ноября 2019 года / Редколлегия: О.Е. Губенков [и др.]. – Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2020. С. 89.

² Дингес, Э. В. Методы планирования и оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения / Э. В. Дингес. – Москва : Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), 2016. С. 91.

Другими словами, обозначенное направление обеспечивает конкретизированное воздействие на безопасное участие пешеходов, в том числе несовершеннолетних в участии в дорожном движении, а также минимизацию негативных последствий от пересечения транспортных и пешеходных потоков путем моделирования и научного прогнозирования изменений дорожного движения в местах, где могут предполагаться случаи совершения ДТП.

При этом к основным задачам по реализации направления, связанного с совершенствованием улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая работы по организации дорожного движения, Стратегия относит:

- совершенствование дорожных условий и дорожной инфраструктуры в части повышения безопасности дорожного движения за счет малозатратных, но эффективных мероприятий (устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, нанесение дорожной разметки, установка дорожных знаков и указателей, безопасное размещение и оборудование мест остановок маршрутных транспортных средств);

- разработка предложений, связанных с учетом вопросов безопасности дорожного движения при осуществлении работ в области землепользования, планирования и застройки территорий, развития улично-дорожных сетей;

- развитие принципов автоматизации управления дорожным движением на основе высокотехнологичной электронной и мобильной техники, интеграция систем управления дорожным движением в интеллектуальные транспортные системы.

В рамках обозначенного направления на автомобильных дорогах, подпадающих под действие Стратегии, осуществляется постоянный анализ состояния безопасности дорожного движения в части возможности нанесения горизонтальной и вертикальной разметки, установки дорожных знаков, позволяющих в своей совокупности повысить уровень безопасности участников дорожного движения. Помимо дорожной разметки и знаков реализуются информационное обеспечение участников дорожного движения, в особенности водителей транспортных средств¹.

¹ Андронов, Р. В. Оценка эффективности мероприятий по реконструкции и совершенствованию пересечений улично-дорожной сети с использованием про-

Другими словами, для водителей транспортных средств создаются условия для устранения последствий от невнимательности, несоблюдения скоростного режима, позволяющего обеспечивать постоянный контроль за управлением транспортным средством. Именно несоответствие скорости управления транспортным средством является одной из основных причин совершения ДТП у водителей. В этой связи заинтересованными органами исполнительной власти принимаются меры по совершенствованию улично-дорожной сети в части ее «прозрачности, возможности принятия заблаговременных решений, снижения скорости вплоть до полной остановки при возникновении угроз и опасностей»¹.

Помимо этого, особое внимание уделяется модернизации имеющейся и строительства новых участков автомобильных дорог, в которых первоначально планируются и реализуются мероприятия комплексного характера в части обустройства всей системы дорожной инфраструктуры, объектов обслуживания населения и др. Так, например, при строительстве дорог вблизи новых микрорайонов, как правило, обеспечивается²:

- строительство дорожных развязок, обеспечивающих отсутствие заторовых ситуаций, совершения непредвиденных дорожных происшествий, а также создание условий для безопасного участия в дорожном движении пешеходов, в том числе несовершеннолетних;

- обустройство дорожной инфраструктуры, а также безопасного движения пассажирского транспорта, посадки и высадки пассажиров и др.;

- функционирование искусственного освещения на проезжей части вблизи отдыха и пребывания пешеходов, велосипедистов и других незащищенных категорий участников дорожного движения.

граммного продукта VISSIM / Р. В. Андронов, А. Г. Коптяева // Организация и безопасность дорожного движения : Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 85-летию со дня рождения д. т. н., профессора Л.Г. Резника: в 2 томах, Тюмень, 16 марта 2017 года. – Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2017. С. 144.

¹ Нестеренко, Д. Х. Исследование влияния структуры автотранспортного потока на эффективность использования участка улично-дорожной сети / Д. Х. Нестеренко // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2019. – № 1. С. 92.

² Там же. С. 95.

При этом именно указанное направление в большинстве случаев предусматривает комплексное воздействие не только программ федерального значения, но и регионального и муниципального, то есть происходит организационно-финансовое воздействие на причины и условия совершения ДТП и повышения уровня безопасности всех категорий участников дорожного движения. Так, например, важной функциональной средой, в рамках которой принимаются меры по повышению уровня безопасности улично-дорожной сети, являются федеральные, региональные и муниципальные комиссии по безопасности дорожного движения. Указанного рода комиссии представляют собой совещательно-практический орган управления, под председательством высших должностных лиц исполнительных органов власти соответствующего уровня. На таких комиссиях принимаются совместные решения в части финансового, профилактического, юридического и иного организационного характера. Именно коллегиальность совещаний указывает на обязательность исполнения решений такого органа¹.

Следующее направление по реализации Стратегии связано с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении. В этой связи предусмотрен следующий ряд задач:

- совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

- совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении;

- формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Техническо-

¹ Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения // Правительство России / URL: <http://government.ru/department/129/events/> (дата обращения: 06.12.2021).

го регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Обозначенные задачи делятся на две категории, среди которых повышение уровня подготовки и требований к участию в дорожном движении, как самих водителей, так транспортных средств. Так, в рамках совершенствования условий, методов, способов и требований к участию в дорожном движении водителей транспортных средств: разрабатываются учебные программы по обучению и подготовке кандидатов в водители транспортных средств с учетом современных условий безопасного участия в дорожном движении; применяются информационные и технологические приемы по наиболее приближенному к действительному участию в дорожном движении обучающихся вождению граждан¹.

В свою очередь, что касается совершенствования требований к допуску к участию в дорожном движении транспортных средств, то осуществляется комплексное контрольно-надзорное воздействие на все типы транспортных средств, в части соблюдения последними технических и юридических требований в безопасном передвижении грузов и пассажиров. Происходит постоянное взаимодействие подразделений Госавтоинспекции, транспортной инспекции и союза страховщиков России в части проверки соблюдения установленных ограничений и условий участия в дорожном движении тех или иных типов транспортных средств.

К основным задачам по реализации направления, связанного с совершенствованием системы управления безопасностью дорожного движения, относят:

- осуществление практических мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, прежде всего на основе федеральных, региональных и муниципальных программ;
- оптимизация компетенции органов управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения;
- разработка предложений по установлению целевых заданий органам исполнительной власти и органам местного самоуправления, организация проведения мониторинга состояния безопасности до-

¹ Новгородов, Д. А. Совершенствование организационно-правовых механизмов допуска начинающих водителей к участию в дорожном движении / Д. А. Новгородов, А. Ю. Тарасов // Полицейская деятельность. – 2020. – № 2. С. 25.

рожного движения, а также оценки изменения показателей и индикаторов;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также других субъектов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

- совершенствование правовой и организационной основы на федеральном, региональном и муниципальном уровнях для осуществления мероприятий по организации дорожного движения;

- организация изучения и распространения отечественного и зарубежного опыта в сфере управления безопасностью дорожного движения.

Под системой управления безопасностью дорожного движения подразумевают элементы воздействия на общественные отношения в области обеспечения и повышения безопасности дорожного движения, а также функционирование процессов и механизмов, позволяющих исполнять содержание реализуемой государственной политики в обозначенной области.

В этой связи необходимо отметить, что система решает следующие задачи:

- формирование единого информационно-аналитического пространства показателей ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- мониторинг показателей аварийности, деятельности подразделений Госавтоинспекции, развития транспортного парка;

- анализ причин, факторов, времени и мест совершения ДТП, а также характеристик участников происшествий;

- моделирование и прогнозирование показателей БДД¹.

Совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения подразумевает реформирование, с одной стороны, внутренних факторов, взаимодействия элементов системы, а с другой стороны, их соотношения с процессами и факторами, внешней среды. По мнению ряда ученых, исследующих проблемы функционирования системы управления безопасностью дорожного движения, основой для

¹ Чи, Х. Развитие автоматизированных систем управления дорожным движением на автомагистралях / Х. Чи // Образование и наука в России и за рубежом. – 2019. – № 16(64). С. 92.

успешного исполнения возложенных на нее обязанностей является проводимый правовой мониторинг законодательных и ведомственных актов, благодаря которым принимаются исчерпывающие меры по достижению безопасного участия в дорожном движении всех категорий населения, снижению смертности и повышению уровня правовой культуры участников дорожного движения¹.

Заключительным и не менее важным направлением реализации Стратегии является развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в рамках которой решается ряд задач:

- развитие института оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- разработка регламентов взаимодействия заинтересованных служб при получении сигнала о возникновении дорожно-транспортного происшествия, о координации действий при выезде на место дорожно-транспортного происшествия и непосредственно на месте происшествия. Активное использование в этих целях информационных систем, в том числе Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС»;

- разработка мер по обеспечению бесперебойного движения автотранспорта оперативных служб при выезде на место происшествия. Расширение практики применения авиационной техники для прибытия на место ДТП и доставки пострадавших в лечебные учреждения.

Так, по мнению ряда авторов, а также фактической констатации проводимой аналитической работы в настоящее время в России, к сожалению возникают случаи не своевременного оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП гражданам, что в своем итоге зачастую приводит к летальным исходам. В этой связи отмечается, что дополнительными мерами по организации и оптимизации оказания качественной медицинской помощи в ДТП на удален-

¹ Печатнова, Е. В. Разработка системы управления безопасностью дорожного движения на краткосрочном временном интервале / Е. В. Печатнова // Системы автоматизации в образовании, науке и производстве. AS'2019: Труды XII Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), Новокузнецк, 28–30 ноября 2019 года / под общ. ред. С.М. Кулакова, Л.П. Мышляева. – Новокузнецк: Сибирский государственный индустриальный университет, 2019. С. 168.

ных участках трасс может служить развитие телемедицинских технологий для оказания дистанционной консультативно-диагностической помощи между учреждениями различного уровня¹. Как показывают результаты исследований, основополагающим принципом минимизации инвалидизации и летальности в результате ДТП должно стать оказание помощи реанимационным больным и госпитализация пострадавших в специализированный травматологический центр².

¹ Семькина, А. С. Повышение безопасности дорожного движения за счет снижения тяжести последствий ДТП / А. С. Семькина, Н. А. Загородний // Мир транспорта и технологических машин. – 2018. – № 3(62). С. 89.

² Моршневу, В. А. Проблема организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях на догоспитальном этапе медицинской эвакуации / В.А. Моршневу // Актуальные проблемы военной и экстремальной медицины : Сборник научных статей V Международной интернет-конференции, Гомель, Республика Беларусь, 22–26 мая 2017 года. – Гомель, Республика Беларусь: Учреждение образования «Гомельский государственный медицинский университет», 2017. С. 86.

4. ОСОБЕННОСТИ И ОТДЕЛЬНЫЕ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УКРЕПЛЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ, ПРОФИЛАКТИКЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Потребность реализации принципа неотвратимости наказания выражается в привлечении к видам юридической ответственности всех участников дорожного движения, допустивших совершение административных правонарушений или преступлений.

Наиболее актуальным направлением в обеспечении неотвратимости наказания в области соблюдения участниками дорожного движения законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является выявление и привлечение к ответственности водителей транспортных средств, находящихся при управлении в состоянии опьянения.

Необходимость совершенствования организации деятельности обуславливаются:

- во-первых, в степень общественной опасности содеянного, неблагоприятными последствиями от совершения противоправных деяний и мерами наказания, обозначенной нормами российского законодательства;

- во-вторых, в существующих проблемах применения технических средств для выявления в транспортных потоках водителей с признаками опьянения;

- в-третьих, в потребности организации взаимодействия между заинтересованными органами и учреждениями (МВД, Минздрав, владельцы автомобильных дорог и др.);

- в-четвертых, в сложности подготовки и оформления процессуальных документов и последующего рассмотрения дела в суде.

В научной работе Е. А. Коновалов и А. Д. Копытова выделяют ряд направлений, требующих от органов Госавтоинспекции МВД России детального анализа и изменений тактических и методических характеристик служебной деятельности¹:

¹ Коновалов, Е. А. Особенности выявления лиц, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения / Е. А. Коновалов, А. Д. Копытова // Общественная безопасность в сфере дорожного

1. Наличие относительно высокой степени латентности правонарушений, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения.

2. Низкого уровня профессионализма некоторых сотрудников ГИБДД в части выявления водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения.

3. Отсутствие достаточного количества нарядов ДПС ГИБДД в особенности в отдаленных от постоянной дислокации ОВД населенных пунктов.

4. Длительность осуществления медицинского освидетельствования на состояние опьянения в медицинских учреждениях, что зачастую приводит к уменьшению наличия этилового спирта в организме водителя транспортного средства.

5. Отвлечение на исполнение иных функциональных обязанностей, прямо несвязанных с надзором за дорожным движением.

Некоторые авторы отмечают, что наличие данных правонарушений (управление транспортным средством в состоянии опьянения) связано с ментальностью населения, общественной позицией в части совершения обозначенных правонарушений¹. Указанные обстоятельства требуют организации пропагандисткой работы по данному направлению.

Пропаганда безопасности дорожного движения является одним из основных и наиболее эффективных механизмов обеспечения качественного и высокого уровня безопасности дорожного движения. Это связано с множеством факторов, определяющим среди которых нам видится возможность напрямую воздейство-

движения: профессиональная подготовка и организационно-правовые инструменты: материалы межведомственной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26–27 февраля 2020 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2020. – С. 150-153.

¹ Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения: Методические рекомендации / О. М. Портанников, С. Н. Антонов, К. С. Баканов [и др.]. – Москва: Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. С. 5.

вать на участников дорожного движения с целью, во-первых, доведения до них норм и требований в сфере организации дорожного движения, а, во-вторых, нивелирования существующих установок у граждан на неправомерное поведение на дорогах. То есть, фактически, пропаганда безопасности дорожного движения направлена на нивелирование и устранение так называемого субъективного фактора, детерминирующего нарушение правил дорожного движения и обуславливающих множественное количество аварийных ситуаций на дорогах. О данном факторе не раз говорил, и Президент Российской Федерации В.В. Путин: «Конечно, причинами аварий, в том числе и с тяжёлыми последствиями, является не только состояние дорог. Абсолютное большинство ДТП происходит по вине водителей, которые грубо нарушают правила дорожного движения. Особую озабоченность вызывают нелегальные перевозки пассажиров, которые часто приводят к авариям. Ради наживы такие перевозчики игнорируют закон, подвергают риску жизнь граждан. Мы должны делать всё для предупреждения опасного, безответственного поведения на дорогах. В последние годы это направление стало одним из приоритетов в государственной политике»¹.

В подобной ситуации особенно актуальным является поиск наиболее оптимальных возможностей для эффективной пропаганды безопасности дорожного движения. И одной из таких возможностей, безусловно, является реализация указанной работы в образовательных учреждениях. Необходимость данного направления работы, как такового, а также необходимость совершенствования законодательной и правоприменительной практики в данной сфере лежит на поверхности и практически неоспорима. Лица, проходящие обучение в различных образовательных учреждениях, как правило, еще не обладают устоявшимся мировоззрением, у них нет еще тех или иных жизненных установок (как положительных, так и отрицательных), в том числе и в сфере по-

¹Выступление Президента России В.В. Путина на заседании Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения // Президент России URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60825> (дата обращения: 11.09.2019).

ведения себя на дорогах. В этой связи, реализация качественных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения в отношении указанных лиц – это один из наиболее оптимальных и совершенных способов повысить безопасность на дорогах. Напротив же, отсутствие подобной работы может привести к крайне негативным последствиям, наиболее сильно из которых будет выделяться детский дорожно-транспортный травматизм.

Также в контексте обоснования заявленного ранее тезиса, следует говорить о самом институте пропаганды безопасности дорожного движения, его понятии, потенциальной и реальной эффективности применения в целях снижения уровня дорожно-транспортного травматизма.

Данный тезис подтверждается многими учеными и исследователями, занимающимися изучением проблематики снижения аварийности и травматизма на дорогах, в том числе и среди детей. При этом стоит подчеркнуть, что к фактически единому выводу приходят ученые из различных областей (сфер) научных знаний.

Так, например, А.А. Фомин, А.А. Дремлюга, В.А. Бугаев, будучи специалистами в сфере автомобилей, бронетанкового вооружения и техники, подчеркивают, что «результаты исследований указывают, что именно психология и педагогика способны дать объективные практические рекомендации о путях формирования у водителя правильных действий в системе «человек – транспортное средство – дорога», тем самым обезопасив окружающих и себя от ДТП и их последствий»¹.

Ю.Б. Дормашев, В.Я. Романов, будучи специалистами в области психологии также отмечают, что в вопросах профилактики и снижения дорожно-транспортной аварийности и травматизма «Особого внимания заслуживают, прежде всего, подходы, осно-

¹ Фомин А.А., Дремлюга А.А., Бугаев В.А. О перспективах профилактики дорожно-транспортных происшествий, основанных на методах психологии и педагогики Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России № 1 (77) январь – март 2018 г. С. 181.

ванные на методах социально-психологического, психологического и психофизиологического изучения водителей»¹.

А.В. Вашкевич отмечает, что «для снижения смертности и травматизма на дорогах России необходим комплексный подход, сочетающий меры политического, идеологического и социального характера с активным участием общества в целом. В то же время проведенный мониторинг решает задачу отслеживания динамики формирования и развития мировоззрения обучающихся, даёт возможность увидеть эффективность педагогической и воспитательной деятельности образовательной организации в направлении решения проблемы обеспечения безопасного участия курсантов в дорожном движении»².

В зарубежных странах также уделяется большое внимание организации пропаганды в образовательных учреждениях.

Общее определение понятия пропаганды безопасности дорожного движения дано в «Наставлении по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения», утвержденном Приказом МВД России от 29.12.2018 № 903³.

В соответствии с пунктом 3 названного Наставления, «пропаганда БДД представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения БДД, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструкту-

¹ Дормашев, Ю. Б., Романов, В. Я. Психология внимания. – М.: Тривола, 1995. – С. 123.

² Вашкевич А.В. Педагогическое прогнозирование формирования культурных навыков пользователей дорог Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России № 1 (77) январь – март 2017 г. С. 180

³ Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // СПС Консультант Плюс

ры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации».

Как можно заметить, отдельной нормы относительно определения понятия пропаганды безопасности дорожного движения в образовательных организациях, Наставление не содержит. При этом анализ иных положений Наставления показывает, что МВД подразумевает реализацию направлений пропаганды безопасности дорожного движения, в том числе, в образовательных организациях. Так, например «деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя организацию и проведение совместно с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными организациями и объединениями, образовательными организациями, СМИ, экспертным сообществом и заинтересованными лицами информационно-пропагандистских мероприятий в отношении различных категорий участников дорожного движения, а также социально-возрастных групп населения (детей, молодежи, людей среднего и пожилого возраста)».

Как можно заметить, в представленном определении, во-первых, подчеркивается совместная с образовательными организациями деятельность Госавтоинспекции по осуществлению мероприятий по пропаганде безопасного дорожного движения, а также реализация указанного направления деятельности в отношении отдельно взятых социально-возрастных групп, в том числе и тех, которые, как показало исследование, в наибольшей степени задействованы в образовательном процессе (в роли обучающихся), реализуемом образовательными организациями.

Помимо этого, в Наставлении закреплены отдельные обязанности инспекторов подразделений по пропаганде безопасного дорожного движения в сфере реализации ими полномочий относительно образовательных организаций. Так, например, одним из направлений пропаганды выступает «ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих сведения об образовательной организа-

ции, паспорт дорожной безопасности образовательной организации, материалы по фактам ДТП с участием обучающихся с принятыми по ним мерами, по организации работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы)».

Профилактика дорожно-транспортных происшествий является приоритетным направлением правоохранительной деятельности государства. Поиск оптимальных путей эффективной реализации указанного направления деятельности является крайне актуальным и востребованным на сегодняшний день. Задача государства – создание безопасных условий жизни юных граждан и обеспечение детской безопасности на дорогах. Дети, являясь самой незащищенной категорией общества, особенно нуждаются в повышенном внимании. Среди жертв дорожных происшествий – дети. Гибель ребенка - это трагедия. Необходимо бороться за жизнь и здоровье каждого ребенка.

Воспитание дорожной культуры должно начинаться с семьи, с детского сада, школы. Ребенка необходимо с раннего возраста учить ориентироваться на дороге и соблюдать правила дорожного движения, воспитывать его как сознательного участника дорожного движения. Госавтоинспекция совместно с Минпросвещением России осуществляют планомерную деятельность по обучению детей и привитию устойчивых навыков безопасного поведения на дороге. Меры, принимаемые ими, дают положительный результат. Скоординированная работа по профилактике является наиболее важной составляющей в предотвращении дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

Формы организации пропаганды безопасности дорожного движения, представляют собой совокупный способ реализации пропагандистских мероприятий, организационное построение деятельности инспекторов соответствующих подразделений Госавтоинспекции по доведению необходимой информации, сведений в целях воздействия на различных субъектов.

Учитывая значимость форм пропаганды безопасности дорожного движения сформулированы конкретные положения, раскрывающие данную организационную дефиницию. Данные по-

ложения сосредоточены в Наставлении. Анализ положений Наставления, а также правоприменительной практики, позволяет сделать вывод о комплексном характере форм организации пропаганды безопасности дорожного движения.

Всю совокупность указанных форм возможно подразделить на две группы, выделяемые в зависимости от такого критерия, как наличие личного контакта инспектора по пропаганде БДД и лица, в отношении которого данные мероприятия проводятся. В случае наличия данного контакта следует говорить о непосредственной форме организации пропагандистских мероприятий, соответственно, в случае отсутствия – об опосредованной.

Рассмотрим особенности и методологию организации пропаганды безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях.

Непосредственная форма, как уже было отмечено, предполагает личный контакт инспектора по пропаганде БДД и обучающихся образовательных учреждений. Основным направлением реализации данной формы пропаганды БДД выступает «проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) по БДД в образовательных организациях, в том числе с использованием стационарных и мобильных автогородков, детских площадок по БДД (детских транспортных площадок) для повышения у детей уровня правосознания и правовой культуры в области дорожного движения, привития им навыков безопасного поведения на дорогах»¹. Суть реализации указанной формы состоит в том, чтобы в ходе межличностного общения, используя соответствующую методологию довести до обучающихся информацию следующего характера:

1. Правила дорожного движения, как в целом, так и в дифференцированном порядке, соотносительно с конкретной категорией участника дорожного движения;

2. Общий уровень состояния дорожно-транспортной аварийности с участием детей, а также детского дорожно-

¹ п. 16.10 Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения

транспортного травматизма (также на общефедеральной и региональном уровнях);

3. Последствия от несоблюдения Правил дорожного движения (в данном случае необходимо донести мысль о том, что именно факт нарушения последних, а также личная невнимательность выступает наиболее частой причиной ДТП с участием детей);

4. Основные меры предосторожности, которые должны принимать лично сами несовершеннолетние при участии их в дорожном движении;

5. Правила дорожного движения для отдельных категорий участников дорожного движения, которыми могут выступать учащиеся (основной упор необходимо делать на детей водителей механических транспортных средств).

Конкретными способами реализации выделенной формы пропаганды БДД в образовательных учреждениях следует считать:

1. Организация и проведение массовых информационно-пропагандистских и профилактических мероприятий, в том числе конкурсов и соревнований по БДД.

2. Участие в организации и проведении конференций, выставок, форумов, совещаний, дискуссий и семинаров по БДД.

3. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) с различными категориями участников дорожного движения.

Следует отметить, что эффективность непосредственной формы организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях во многом зависит от подготовленности самого инспектора. Предмет подготовки определяется через призму нескольких составляющих.

Во-первых, это общее знание психологии отдельных категорий несовершеннолетних. В данном случае речь может идти, как о возрастных категориях (дошкольный, младший школьный, средний школьный и так далее), так и конкретных качественных характеристиках несовершеннолетних. Например, это могут быть характеристики несовершеннолетних из неблагополучных семей, стоящие на профилактических учетах, проявляющих различные формы противоправного поведения.

Во-вторых, это обладание информацией о конкретном образовательном учреждении, на базе которого реализуется непосредственная форма организации пропаганды безопасности дорожного движения. Такому знанию способствует реализация таких мероприятий (направлений) деятельности, как:¹

1. Ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих сведения об образовательной организации, паспорт дорожной безопасности образовательной организации, материалы по фактам ДТП с участием обучающихся с принятыми по ним мерами, по организации работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы).

2. Ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями и иными заинтересованными лицами.

3. Изучение организации в образовательных организациях работы по профилактике ДДТТ и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

В-третьих, это знание причин и условий ДТП с участием несовершеннолетних, как в целом, так и в отношении конкретных несовершеннолетних данной образовательной организации. Этому способствует реализация таких направлений деятельности, как:²

¹ 16.3-16.5 Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения

² 16.1-16.2 Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения

1. Проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД), для выявления причин и условий, способствовавших совершению ДТП.

2. Планирование и организация деятельности по предупреждению ДДТТ на основе изучения материалов проверок по фактам ДТП и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике ДДТТ.

Особое внимание при организации непосредственной формы пропаганды БДД в образовательных учреждениях необходимо уделять индивидуальной виктимологической профилактики ДТП с участием несовершеннолетних. При этом основными направлениями организации деятельности в данном случае следует считать:

«1. Осознание юношами и девушками роли участников дорожного движения как своей социальной роли, формирование и воспитание в связи с этой ролью ответственного поведения в условиях улицы.

2. Осмысленное изучение Правил дорожного движения, принятие их целесообразности и неукоснительное следование им. При этом в выборе методов и форм профилактической деятельности ориентироваться на создание в сознании старших школьников (и взрослых) установки по принципу: «не соблюдаешь Правила дорожного движения – всё потеряешь: жизнь, здоровье, благополучие, работу и пр.»

3. При обучении правилам дорожного движения следует учитывать особенности эмоциональной сферы подростков и юношества и, с этой целью, сопровождать обучение не только приведением логических доводов в пользу правильного поведения на дороге, но и сопровождать мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения наглядными материалами,

воздействующими на эмоции, вызывающими сильный эмоциональный отклик»¹.

Опосредованная форма организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях не предполагает личного контакта инспектора по пропаганде БДД с учащимися. Тем не менее, несмотря на отсутствие самого инспектора, реализацию данной формы необходимо соотносить с его служебной, пропагандистской деятельностью. Это становится возможным благодаря таким направлениям деятельности, как:

Рецензирование образовательных программ и пособий, сценариев и постановок детских игр, спектаклей, конкурсов, соревнований и викторин по тематике дорожного движения;

1. Оказание содействия методическим центрам и организациям, осуществляющим переподготовку и повышение квалификации педагогических работников по вопросам обучения детей основам безопасного поведения на дорогах.

2. Участие в разработке примерных планов мероприятий по профилактике ДДТТ для образовательных организаций на учебный год.

3. Участие в качестве консультантов и рецензентов в создании печатной продукции, кино-, аудио- и видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по БДД, а также содействие в организации дальнейшего их использования.

4. Организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством технических средств информации в местах массового пребывания людей.

5. Организация функционирования и наполнения информационными материалами интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях.

¹ Кузнецова И.И. Индивидуальная виктимологическая профилактика дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних старшего школьного возраста // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. № 3 (80), 2019. С. 167.

В каждом конкретном случае эффект опосредованной пропаганды безопасности дорожного движением достигается посредством отдельно взятого способа воздействия.

Так, например, в рамках участия в подготовке педагогов образовательных учреждений, инспектор по пропаганде БДД имеет возможность повлиять на применяемые им методики обучения в части касающейся способов привития детям навыков безопасного движения на дорогах.

Второе из выделенных нами направлений позволяет включить в план мероприятий те действия и методы, которые непосредственно посчитает нужными и эффективными в плане достижения пропагандистского эффекта сам инспектор.

Участие в подготовке агитационного и наглядного материала позволяет заложить в них необходимые аспекты, доведение и реализация которых позволит донести до несовершеннолетнего необходимые навыки безопасного поведения на дорогах.

Последние два направления, несмотря на свой опосредованный характер, вообще не имеют каких-либо промежуточных агентов между инспектором по пропаганде БДД и обучающимся.

Помимо форм, особое значение для реализации мероприятий по пропаганде БДД в образовательных учреждениях имеет методология организации данной деятельности.

Прежде всего, это метод убеждения. Методы убеждения, представляющие собой мероприятия воспитательного, поощрительного, организационного характера, призванные сформировать у граждан правовое сознание, которые должны в любой ситуации действовать согласно предписаниям закона, при этом средства убеждения должны быть законны. В результате такого воздействия человек воспринимает точку зрения убеждающего как свою собственную, у него формируются взгляды, соответствующие мировоззрению убеждающего¹. Эти взгляды приобретают форму внутренних моральных стимулов, которыми он ру-

¹ Афолина Е.Г. К вопросу о методах и формах осуществления деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75).

ководствуется в своей жизни и деятельности¹. Инспекторы должны оказывать воздействие на сознание, волю, разум и чувства детей посредством доведения информации, разъяснения и убеждения в недопустимости неправомерного поведения на дорогах и целесообразности соблюдения правил дорожного движения. Следует давать установки, типа «Соблюдайте правила дорожного движения», «Переходи дорогу по пешеходному переходу», «Пристегивайся в автомашине», «Не выбегай из-за автобуса», «Остановись перед тем, как переходить дорогу» и т. д. Основными формами убеждения детей являются рассказы, разъяснения, беседы, игры, экскурсии².

Еще одним методом организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях выступает личный пример. Его возможно считать ответвлением предыдущего метода воздействия, однако значимость данного метода позволяет говорить о нем, как о самостоятельном. Основная суть реализации данного метода заключается в вовлечении самого инспектора в сущность проблемы. Как правило, заинтересовать подростка той или иной тематикой довольно сложно, поскольку часто внимание последних рассеяно, занято иными вопросами. Однако, как показывают многочисленные исследования, именно указание на личный опыт, как положительного, так и отрицательного характера, позволяет в наибольшей степени заинтересовывать подростка, вовлекать его в проблематику, возбуждать желание разбираться в проблеме, дискутировать в ней. В этой связи, метод личного примера видится наиболее эффективным для достижения целей пропаганды БДД.

Достаточно действенным методом является внушение. Особенность внушения заключается в том, что оно оказывает влияние на поведение объекта воздействия незаметно для него. Воздействие внушением заключается в организации и доведении до

¹ Сергеева Ю. В. Административно-правовое регулирование противодействия молодежному экстремизму органами внутренних дел : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С.83.

² Капустина Е.Г., Педагогические основы обучения детей правилам дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова № 3 (72), 2017.

объекта информации в таком виде, чтобы она не вызывала сомнений в ее ценности, значимости и усваивалась без анализа¹.

Отдельно необходимо отметить необходимость применения так называемой методологии наглядности при организации мероприятий по пропаганде БДД в образовательных учреждениях. В научной литературе по данному поводу имеется довольно устойчивое мнение. Например, Е.Г. Капустина отмечает, что «обучение детей правилам дорожного движения, несомненно, должно сопровождаться наглядностью, в том числе с использованием информационных технологий и различных гаджетов, что достаточно широко используется в современном мире»². Л.Н. Костина пишет о том, что «именно на наглядных образах, доступных для восприятия и понимания, учащиеся лучше усваивают учебный материал, развивается мышление и речь учащихся»³. На наш взгляд, реализация наглядности, как отдельно методологии организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях – это обязательное и неотъемлемое условие эффективности и успешности проводимых мероприятий. Современные подростки – это, прежде всего, лица, «гаджетововлеченные субъекты». Использование гаджетов начинается практически с момента рождения ребенка (как правило, многие родители организуют просмотр ребенком различных материалов посредством смартфонов). В этой связи, уже с детства основным способом восприятия окружающей действительности современного индивидуума выступает именно использование смартфонов. Поэтому, например, личная беседа гораздо менее эффективна, чем видеоролик на «Ютубе».

¹ Костина Л. Н. Правовое воспитание граждан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: монография / Л. Н. Костина [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2014. С. 71.

² Капустина Е.Г., Педагогические основы обучения детей правилам дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова № 3 (72), 2017.

³ Костина Л. Н. Правовое воспитание граждан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: монография / Л. Н. Костина [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2014. С. 75.

Таким образом, необходимо отметить, что основные формы организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях следует подразделять на два вида, выделяемых в зависимости от наличия личностного контакта инспекторов с учащимися. В этой связи выделим две формы организации пропаганды БДД в образовательных учреждениях, а именно непосредственная и опосредованная.

Методами реализации мероприятий по пропаганде БДД в образовательных учреждениях выступают:

1. Убеждение;
2. Личный пример;
3. Внушение;
4. Использование наглядности.

Прежде всего, пропаганда в образовательных учреждениях – это один из способов обеспечения безопасности дорожного движения конкретных категорий участников данного процесса. Соответственно, оценивать эффективность и успешность подобного рода мероприятий необходимо, в том числе, соотносительно со состоянием дорожно-транспортной аварийности с участием данных категорий участников дорожного движения.

Существует проблема регулирования на государственном уровне вопроса непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности. Связано это с отсутствием в федеральном государственном образовательном стандарте дошкольного, общего среднего образования отдельной предметной области по безопасности дорожного движения. Такое положение дел ведет и к отсутствию единой примерной программы обучения детей основам ПДД в общеобразовательных организациях, которое (обучение) на данный момент осуществляется в рамках преподавания разных учебных предметов и не предполагает достаточного количества часов для усвоения знаний по ПДД и формирования устойчивых навыков безопасного участия в дорожном движении¹. Закономерным результатом такого положения дел яв-

¹ Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития / Н.М. Кузнецова, Л.А. Казанова: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 37-38.

ляется отсутствие унифицированных требований к методическим материалам по тематике БДД, которые требуют постоянного обновления.

Говоря о внутренних проблемах организации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях, необходимо отметить два проблемных комплекса.

Первый проблемный комплекс связан с внутриорганизационными аспектами. На современном этапе практически повсеместно наблюдается проблема нехватки кадров в подразделениях Госавтоинспекции по направлению пропаганды безопасности дорожного движения.

Помимо него, деятельность подразделений (субъектов) пропаганды БДД должна быть направлена на реализацию, как минимум еще одного глобального направления, а именно взаимодействия со СМИ. При этом необходимость разделения реализации указанных направлений на организационно-методическом уровне, ни с правовой, ни с правоприменительной точки зрения не закреплена. В итоге, на сегодняшний день наличествует фактическая ситуация, когда одни и те же должностные лица занимаются двумя отличающимися друг от друга направлениями пропаганды безопасности дорожного движения.

Вторым проблемным комплексом видится недостаточная эффективность проводимых пропагандистских мероприятий в отношении среднего и старшего школьного возраста.

Также можно отметить недостаточное использование возможностей информационно-телекоммуникационной сети Интернет, отдельных ресурсов и информационно-коммуникативных инструментов воздействия на учащихся образовательных учреждений. Как уже отмечалось ранее, именно на просторах «Сети», современные подростки проводят наибольшее количество своего повседневного времени. Соответственно, распространение соответствующей информации через подобные ресурсы – это прямой путь к достижению целей пропаганды БДД. Это подтверждается опытом некоторых регионов.

В настоящее время через социальную сеть «ВКонтакте» реализуется Всероссийский проект «Взаимопомощь на дорогах», основанный в 2012 году как общественное движение. Целями

проекта является объединение автовладельцев и оказание быстрой, эффективной и квалифицированной помощи при ДТП и в конфликтных ситуациях на дорогах, повышение уровня правовой грамотности рядовых автовладельцев, безопасности дорожного движения, пропаганда взаимной вежливости и др.¹

Система работы налажена через саму сеть, «горячую линию» и различные «мессенджеры». Данный проект активно используется в Краснодарском крае, Свердловской, Пензенской, Ивановской, Иркутской, Курганской и Мурманской областях, Ямало-Ненецком автономном округе.

Особую помощь группа оказывает в работе по профилактике управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Отлаженный механизм взаимодействия координатора группы с сотрудниками ГИБДД позволяет собирать среди подписчиков информацию о пьяных водителях на дорогах и размещать ее на стене «ВКонтакте». По факту выявленной информации для проверки направляется экипаж ДПС, находящийся в ближайшей зоне². Во всех регионах Госавтоинспекция использует социальные сети «ВКонтакте», «Твиттер» и т.п. в которых размещаются материалы по безопасности дорожного движения. Осуществляется сотрудничество с общественными организациями и информация размещается на их страничках. Подобное сотрудничество органов власти и общественности позволяет повысить эффективность деятельности Госавтоинспекции, а также доверие граждан к представителям правопорядка, в целом формирует позитивный имидж службы.

¹ Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития / Н.М. Кузнецова, Л.А. Казанова: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 40.

² Там же. С. 41.

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО ПЕШЕХОДНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

Проблема пешеходного движения на дорогах России – это одна из наиболее актуальных, острых и востребованных проблем организации дорожного движения и обеспечения его безопасности. Ее решение позволит в существенной степени повысить безопасность на дорогах России, обеспечит более качественную и удобную дорожно-уличную сеть,

Термин «организация пешеходного движения», очевидно, производное от более общего понятия «организация дорожного движения». На теоретическом уровне возможно предположить, что первое – это часть второго. С прикладной точки зрения организация пешеходного движения является одним из направлений соответствующей организации дорожного движения в целом. В научной литературе многие авторы под организацией дорожного движения понимали комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах¹. Цель организации дорожного движения определялась в качестве обеспечения безопасного, комфортного и скоростного передвижения всех категорий его (дорожного движения) участников. На сегодняшний день «организация дорожного движения» является нормативным понятием, его определение закреплено в законодательстве. Так, в соответствии с положениями Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» организация дорожного движения – деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасно-

¹ Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения: учеб. пособие. М., 1979. Коноплянко В.И., Гуджоян О.П., Зырянов В.В., Березин А.С. Безопасность движения: учеб. пособие. Кемерово, 1998. 7. Полукаров В.М., Шалатов А.А. Организация движения транспорта и пешеходов на городских пересечениях в одном уровне. М., 1972.

сти дорожного движения¹. Как можно заметить, в общем определении ярко выделяются две составляющие – организация движения транспортных средств, и организация движения пешеходов. При этом законодателем отдельно указывается как на возможность совместной реализации указанных составляющих, так и на возможность их осуществления по отдельности. Исходя из представленного определения, можно указать на следующие основные характеристики организации пешеходного движения:

1. С точки зрения содержания данная деятельность представляет собой упорядочивание движения пешеходов на дорогах;

2. С точки зрения цели, данная деятельность осуществляется для снижения потерь времени (задержек) при движении пешеходов;

3. С точки зрения возможности осуществления, обязательным условием данной деятельности является обеспечение безопасности дорожного движения. То есть, именно безопасность дорожного движения является первичной, в случае если мероприятия по организации снижают уровень защищенности участников дорожного движения, их применение невозможно.

В научной литературе подчеркивается комплексность организации пешеходного движения, указывается на институциональный характер данной сферы деятельности. М.Х. Гатиятуллин и А.А. Кучерова указывают, что в сегодняшних условиях организация пешеходного движения – это один из институтов, функционирующий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения². Полагаем, что с данной позицией следует согласиться. На институциональный характер организации пешеходного движения указывает комплексный характер, проявляющийся во всех основных составляющих. Например, это касается функциональной принадлежности института. С одной стороны, организация

¹ Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета от 31 декабря 2017 г. № 297с (специальный выпуск).

² Гатиятуллин М.Х., Кучерова А.А. Совершенствование организации движения на нерегулируемых пешеходных переходах // Вестник НЦБЖД. 2021. № 1 (47). С. 84.

пешеходного движения – это часть организации дорожного движения (на это указывалось ранее). С другой стороны, без мероприятий в сфере организации пешеходного движения невозможно обеспечить высокий уровень безопасности на дорогах, снизить аварийность и дорожно-транспортный травматизм. Одновременно, организация дорожного движения обладает собственным функционалом, характеризующимся соответствующими задачами и направлениями реализации.

комплексность задач организации пешеходного движения. Можно выделить общие и специальные задачи реализации данного института.

Общие задачи, в целом, совпадают с аналогичными дефинициями деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов) и его организации (создание комфортных и безопасных условий движения пешеходов).

К частным задачам следует отнести:¹

1. Обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; оборудование пешеходных переходов;
2. Создание пешеходных (бестранспортных) зон;
3. Выделение жилых зон;
4. Комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Также на институциональный характер организации пешеходного движения указывает тот факт, что его реализация осуществляется, в том числе, в отдельных сферах. В частности, на сегодняшний день самостоятельными направлениями организации пешеходного движения являются:

1. Организация движения пешеходов по тротуарам²;

¹ Аникеев Е.А., Лазарев В.А. Проблемы организации пешеходного движения // Дальний Восток. Автомобильные дороги и безопасность движения. Международный сборник научных трудов. Ответственный редактор А.В. Каменчуков. Хабаровск, 2020. С. 214-218.

² Холин А.С. Организация движения транспорта и пешеходов в Шаховском районе Московской области // Транспортное планирование и моделирование. Сборник трудов II Международной научно-практической конференции. 2017. С. 281-298.

2. Обустройство и обеспечение пешеходных переходов¹;
3. Прогнозирование пешеходных потоков²;
4. Отделение пешеходного и транспортного потока³;
5. Регулирование пешеходного движения различными способами⁴;
6. Организация пешеходного движения на отдельных участках улично-дорожной сети⁵.

Каждое из указанных направлений требует значительных усилий по своей реализации, использования максимального количества имеющихся сил и средств, системного и комплексного подхода в деятельности всех уполномоченных субъектов.

В федеральном законе «О безопасности дорожного движения» закрепляется один из признаков определения лица в качестве пешехода – это непосредственное участие в процессе дорожного движения. Законом также установлены общие мероприятия по организации дорожного движения. Одним из требований к организации пешеходного движения является установление особого порядка внесения изменений в установленный в данной сфере процесс. Так, в соответствии с ч. 3 ст. 22 закона изменение организации движения транспортных средств и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы безопас-

¹ Щетинин Н. А., Коряков В. Б. Организация безопасного движения на пешеходных переходах // Научная дискуссия современной молодёжи: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей X Международной научно-практической конференции. – Пенза, 2019. С. 27–29.

² Хан Д. С., Багрова Н. В. Пространственная организация городского пешеходного движения: основные проблемы и подходы к исследованию // Региональные архитектурно-художественные школы. – 2015. – № 1. – С. 249–256.

³ Аникеев Е. А., Лазарев В. А. Проблемы организации пешеходного движения // Дальний Восток. Автомобильные дороги и безопасность движения: межд. сб. науч. тр. – Хабаровск, 2020. С. 214–218.

⁴ Бугаева М. А., Альшанова М. И., Сомова К. В. Оценка введения новой схемы светофорного регулирования на пересечении // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2019. – № 2. – С. 5–15.

⁵ Сильченков Д. Д., Закожурникова Г. С., Сильченкова Ю. А., Закожурников С. С. Мероприятия по организации пешеходного движения на кольцевых пересечениях // Дороги и мосты. – 2021. – № 1 (45). – С. 170–178.

ности дорожного движения должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации, либо уполномоченными должностными лицами военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации по согласованию с органами внутренних дел Российской Федерации, либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

В Федеральном законе от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» закреплён ряд значимых норм, регламентирующих организацию пешеходного движения:

1. Определение создания условий для движения пешеходов в качестве одного из основных принципов организации дорожного движения;

2. Включение количества пешеходов (наравне с транспортными средствами) проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги в понятие интенсивности дорожного движения. В свою очередь, показатели последней учитываются при определении мер по организации дорожного движения;

3. Определение показателей эффективности организации дорожного движения, в том числе, через соотношение потерь времени (задержек) при движении пешеходов до и после реализации мероприятий по организации дорожного движения при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Также в законе указано, что обеспечение эффективности организации дорожного движения, в том числе, осуществляется посредством развития инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов.

В постановлении Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» также содержится ряд норм, которые учитываются при организации пешеходного движения. Прежде всего, в утвержденных постановлением Правилах дорожного движения закреплён правовой ста-

тус пешехода, под которым понимается лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или вело-пешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства. Также в ПДД закреплены понятия, описывающие элементы организации пешеходного движения (пешеходный переход, островок безопасности, пешеходная дорожка, пешеходная зона), а также обязанности пешеходов, которые они выполняют, участвуя в процессе дорожного движения.

Существенное значение для организации пешеходного движения имеет Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации¹. В. В. Афонин пишет о том, что в документе стратегического планирования закреплен целый ряд норм, направленных на совершенствование процесса организации пешеходного движения. «Исходя из этого, Стратегией определены несколько основных задач: 1) к задачам по повышению защищенности пешеходов от ДТП и их последствий (включая профилактику детского дорожно-транспортного травматизма) относятся такие мероприятия, как:

- совершенствование организации движения пешеходов на улично-дорожных сетях с целью минимизации опасности их движения в условиях высокоинтенсивных транспортных потоков путем использования современных методов анализа, моделирования и прогнозирования;

- комплексное обустройство пешеходных переходов (надземных, подземных, наземных), учитывающих потребности оптимальной организации пешеходного движения, набором технических средств организации дорожного движения («дорожных

¹ Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р. «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

знаков, ограждений и т. д.») с применением инновационных методов и технологий»¹.

Таким образом, под организацией пешеходного движения понимается деятельность по упорядочению движения пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Именно безопасность дорожного движения является первичной, в случае если мероприятия по организации снижают уровень защищенности участников дорожного движения, их применение невозможно.

Обеспечение безопасности пешеходного движения представляется совокупной категорией, реализация которой включает в себя несколько основных направлений деятельности.

Одним из основных направлений выступает обеспечение безопасности на пешеходных переходах. В соответствии с Правилами дорожного движения, пешеходным переходом понимается участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный соответствующими знаками и (или) разметкой и выделенный для движения пешеходов через дорогу. Основным предназначением пешеходного перехода является обеспечение беспрепятственного и безопасного перехода через проезжую часть. Обеспечение безопасности на пешеходных переходах реализуется посредством ряда мер и средств.

Прежде всего, нужно отметить формулирование требований о правилах поведения на пешеходных переходах. Эти требования касаются, как водителей, так и пешеходов. Формой требований выступают конкретные обязанности, которые предъявляются участникам дорожного движения. Эти обязанности являются обязательными для выполнения. Так, в соответствии с п. 4.5 ПДД на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

¹ Афонин В. В. О некоторых проблемах безопасности дорожного движения в условиях реформирования органов внутренних дел // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова. – 2020. – № 2(83). – С. 149–150.

В п. 4.6 ПДД также закреплено, что «Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно, лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирующего)». Водители, по общему требованию, обязаны пропустить пешехода, переходящего дорогу или вступившего на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.

Всю совокупность остальных средств по обеспечению безопасности дорожного движения на пешеходных переходах следует подразделить на две группы: средства технического характера и средства, которые применяются в целях обеспечения безопасности пешеходных переходов, имеющих индивидуальный характер.

Светофорное регулирование справедливо признается одним из наиболее эффективных средств обеспечения безопасности на пешеходных переходах¹. В то же время, установка светофора не является панацеей в деле обеспечения безопасности движения на пешеходных переходах — в зоне их регулирования также происходят дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов. При этом, как указывается в научной литературе, наиболее частой причиной этому служит неподчинение запрещающим сигналам светофора, знакам и разметке².

Значительный контраст между освещённостью, создаваемой светом фар автомобилей и естественной ночной, близкой к нулю, освещённостью, является причиной трудностей с выбором правильных решений, как пешеходами, так и водителями транспорт-

¹ Кузнецов В.Н. Средства обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах // Евразийский союз ученых. – 2021. – № 3-6 (84). – С. 37.

² Губенков О. Е. Исследование причин и условий дорожно-транспортной аварийности в системе «человек – транспортное средство – автомобильная дорога – окружающая среда» // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова. – 2018. – № 3(76). – С. 38–40.

ных средств. Одним из решений этой проблемы является применение локального освещения пешеходного перехода, как минимум, и прилегающей к переходу зоны, как максимум¹.

Дорожная разметка признается в качестве одного из наиболее эффективных в обеспечении безопасности пешеходных переходов². Типы разметки, которыми визуализируется пешеходный переход, установлены в ПДД. Основным требованием к разметке должна быть ее функциональность, на степень которой не должны влиять погодные и дорожные условия.

Обеспечение видимости пешеходного перехода реализуется с помощью световозвращающих материалов. В основном такие материалы применяются при нанесении дорожной разметки. Вместе с тем, в последнее время получает распространение установка на пешеходных переходах специальных светоотражающих устройств, которые визуализируют разметку.

Помимо прочего, могут быть также использованы такие средства, как «шумовая разметка», а также проекционный переход.

«Шумовая разметка» наносится поперёк проезжей части в виде нескольких блоков в продольном направлении дороги на регламентируемом расстоянии друг от друга. При движении транспортных средств по поперечной шумовой разметке возникает вибрация и шум, сигнализирующие о приближении к участку дороги, требующей снижения скорости и повышенного внимания³.

Проекционный пешеходный переход. «По сути — это проекторы, которые дублируют дорожную разметку, при этом устанавливаются они над пешеходным переходом. Это действительно действенный метод по противодействию ДТП в регионах. Проек-

¹ Кузнецов В. Н. Средства обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах // Евразийский союз ученых. – 2021. – № 3–6 (84). С. 39.

² Каныбеков М. К., Курносоев Н. Е. Обеспечение безопасности движения на неосвещенных пешеходных переходах путем совершенствования горизонтальной дорожной разметки // Транспорт. Экономика. Социальная сфера (Актуальные проблемы и их решения): сборник статей VI Всероссийской научно-практической конференции. – Пенза, 2019. С. 55–57.

³ Закиров Р. И., Сахапов Р. Л. Разработка устройства для нанесения шумовых полос // Техника и технология транспорта. – 2021. – № 3 (22). – С. 11.

цию видно в дождь, снег, туман. Они защищены от воздействия низких температур и воды, чинить и обслуживать их не нужно»¹.

Помимо указанных, в качестве технических мер обеспечения безопасности пешеходных переходов используются:

1. Дорожные знаки, типы которых установлены в ПДД. В последнее время дорожные знаки оснащают средствами светоотражения или светодиодами. Это обеспечивает видимость знаков и визуализацию пешеходных переходов.

2. Искусственные неровности. Устанавливаются с целью принудительного ограничения скорости движения. Изготавливаются из высокопрочной резины и собираются на нужном участке дороги из отдельных частей².

3. Покрытия противоскольжения на пешеходных переходах. Применение данного средства призвано обеспечить повышенный уровень коэффициента сцепления и, соответственно, уменьшение тормозного пути.

Вторая группа средств, которые применяются в целях обеспечения безопасности пешеходных переходов, носит индивидуальный характер. В данном случае можно выделить две основные разновидности используемых средств — в зависимости от того, каким именно участником дорожного движения они используются.

Первая разновидность используется самими пешеходами. Это различные средства светоотражения. В частности, речь идет о светоотражающих элементах одежды.

Светоотражающие элементы предназначены для детей и взрослых для снижения количества случаев наезда на пешеходов. Это специальный аксессуар, выполненный в форме шеврона, нашивки, брелока, подвески и т. д. со светоотражающими части-

¹ Кузнецов В. Н. Средства обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах // Евразийский союз ученых. – 2021. – № 3-6 (84).– С. 41.

² Петрищев Ю. Р. Проектирование дорог в жилой зоне на примере европейских стран // Инновации и долговечность объектов транспортной инфраструктуры (материалы, конструкции, технологии): материалы II Всероссийской научно-практической конференции. – СПб., 2020. С. 59.

цами, предназначенный для ношения пешеходами в темные часы суток¹.

Вторая разновидность индивидуальных мер — антибликовые очки для водителя. От ослепления светящими приборами встречных машин помогают очки водителя с поляризованными желтыми линзами. Благодаря им снижается яркость лучей, уменьшается бликующий эффект лобового стекла².

Важнейшую роль в обеспечении безопасности пешеходного движения следует отводить пропаганде безопасного поведения на дорогах. Основным субъектом осуществления мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения является Госавтоинспекция МВД России. Порядок осуществления деятельности определен приказом МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». В соответствии с утвержденным данным приказом Наставлением «пропаганда БДД представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения БДД, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации».

Значимость реализации мероприятий по пропаганде безопасного поведения на дорогах в контексте обеспечения безопас-

¹ Кузнецов В. Н. Средства обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах // Евразийский союз ученых. – 2021. – № 3-6 (84). С. 41.

² Попова И. М. Оценка уровня безопасности дорожного движения в регионах // Научное обозрение. – 2015. – № 4. – С. 109.

ности пешеходного движения признается многими авторами. Например, Ю. М. Гомозова и Б. С. Лысцев указывают на то, что посредством указанных мероприятий, возможно сформировать общую модель правопослушного поведения пешеходов, в особенности среди несовершеннолетних¹. Действительно, зачастую дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов происходят в связи с невнимательным поведением участников дорожного движения (в том числе, самих пешеходов), игнорированием требований безопасности, неисполнением прямых обязанностей, а также рекомендаций. Цель пропаганды в данном случае заключается в нейтрализации данных детерминантов дорожно-транспортной аварийности с участием пешеходов. В ходе реализации мероприятий обеспечивается достижение следующих основных целей:

1. Обучение пешеходов основным правилам дорожного движения в целом и пешеходного движения в частности;
2. Доведение основных средств обеспечения безопасности пешеходного движения;
3. Привитие навыков безопасного движения по пешеходным переходам;
4. Доведение сведений об обязанностях пешеходов;
5. Демонстрация практических основ безопасного пешеходного движения и др.

На сегодняшний день имеется множество форм пропаганды безопасного поведения пешеходов. Это может быть использование наглядной агитации (баннеры, трафареты, картинки), проведение комплексных профилактических мероприятий, бесед, индивидуальных занятий и так далее. В целом, общий подход к работе с пешеходами в данном направлении, на наш взгляд, верно сформулировала Е. Г. Капустина. По ее мнению, с пешеходами «следует работать наиболее целенаправленно и точно, диффе-

¹ Гомозова Ю.Н., Лысцев Б.С. Формирование правопослушного поведения участников дорожного движения: к вопросу профилактики дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних пешеходов // Межведомственное взаимодействие при проведении профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции: материалы межведомственного научно-практического круглого стола. – СПб., 2021. С. 23–26

ренцируя разнообразные методы и приемы воздействия на участников дорожного движения, постепенно формируя их менталитет в целях предупреждения автотранспортной дисциплины»¹. Так, проведение тематических крэш-курсов, в ходе которых через эмоциональное потрясение участников дорожного движения происходит воздействие на мировоззрение молодых водителей, пешеходов и пассажиров. К проведению тематического крэш-курса привлекаются сотрудники таких служб, как ГИБДД, МЧС, здравоохранения, страховых компаний, СМИ, а также участники дорожных трагедий. Положительным моментом таких проектов является, прежде всего, вовлечение большой массы людей и доведение правдоподобной информации от первого лица — самих пострадавших и очевидцев ДТП.

Таким образом, обеспечение безопасности пешеходного движения достигается посредством реализации комплекса мер. При этом одним из основных направлений такой реализации выступает обеспечение безопасности движения на пешеходных переходах. Всю совокупность мер, принимаемых по данному направлению нужно подразделить на две группы — технические и индивидуальные меры. К техническим средствам относятся: светофоры (пешеходные и транспортные), освещенность (в ночное время суток), дорожная разметка, световозвращающие элементы, полосы так называемой «шумовой разметки», дорожные знаки, покрытия противоскольжения на пешеходных переходах. К индивидуальным средствам относятся: светоотражающие элементы на одежде, фликеры, антибликовые очки для водителей.

Важнейшее место в обеспечении безопасности пешеходного движения занимают мероприятия по пропаганде и обучению безопасного поведения. В данном случае необходимо применение дифференцированного подхода, подразумевающего точечную, но при этом системную работу с представителями всех категорий лиц, участвующих в дорожном движении в качестве пешехода.

Целью закрепления правовых основ регулирования пешеходного движения на современном этапе видится обеспечение

¹ Капустина Е. Г. Ифференцированный подход в предупреждении автотранспортной дисциплины // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2019. – № 3(80). – С. 62.

осуществления всех мероприятий в соответствующей в согласно заданным стандартам. Такое осуществление должно приводить к минимизации уровня дорожно-транспортного травматизма с участием пешеходов, реализации эффективных форм и методов регулирования пешеходного движения.

Можно говорить о множественности нормативных правовых актов, составляющих правовую основу регулирования пешеходного движения. Часть нормативных правовых актов, составляющих правовую основу регулирования пешеходного движения была нами рассмотрена ранее.

Обеспечение безопасности пешеходного движения является значимой задачей, решаемой всеми развитыми и развивающимися странами мира. Оценка зарубежного опыта в данной сфере может позволить выявить пути совершенствования аналогичных процессов, происходящих в России на современном этапе развития.

Анализ зарубежного опыта позволяет выделить несколько основных принципов, на основании которых развитые страны добиваются минимизации фактов совершения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, повышения уровня безопасности пешеходного движения в целом.

Принцип контроля за скоростным режимом

Родоначальниками данного принципа являются разработчики шведской концепции «Цель-ноль». Реализация принципа осуществлена в два этапа¹. На первом этапе осуществляется расчет оптимальной скорости движения транспортного средства, при которой водитель может оперативно реагировать на изменение обстановки, в частности, внезапный выход на дорожное полотно пешехода. Решение задачи расчета достигается посредством анализ данных о произошедших дорожно-транспортных происшествиях с пешеходами. Второй этап – обеспечение движения транс-

¹ Зейналов Ф. Н. О применимости шведской программы повышения безопасности дорожного движения «vision zero» к российской действительности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2020. – № 1(82). – С. 92–98.

портных средств с соответствующей скоростью. Скоростной режим, а также средства его обеспечения устанавливаются и реализуются на дифференцированной основе:¹

1. В зоне пешеходных переходов максимально допустимая скорость устанавливается в 10 километров в час. Это достигается приподнятыми до уровня тротуаров пешеходными переходами, там, где люди могут пересекать улицу;

2. На улицах города, где велосипедисты находятся в смешанном потоке с автомобилями, установлена максимально допустимая скорость 30 километров в час, так как при скорости выше шансы велосипедиста выжить после дорожно-транспортного происшествия стремительно снижаются. В целях поддержания такого режима движения используются искусственные неровности, приподнятые участки перекрестков и изгибы дороги;

3. В населенных пунктах на нерегулируемых пешеходных переходах установлена максимально допустимая скорость – 40 километров в час, так как при большей скорости водители транспортных средств не так охотно притормаживают в случае возникновения помехи. В этих целях при организации дорожного движения проектируются участки автомобильной дороги с узкими полосами движения, островки безопасности пересекающие прямую траекторию автомобильной дороги и создающие извилистость, применяют ограничения ширины дороги одной полосой движения для каждого направления чтобы водители транспортных средств не имели возможности осуществить опережение или обгон.

Принцип разделения

Суть принципа заключается в недопущении пересечения транспортных и пешеходных потоков. Таким образом создается ситуация, при которой различные типы пользователей и участников дорожного движения просто не пересекаются друг с другом и, соответственно, не создается даже гипотетической возможно-

¹ Vision Zero. Как Швеция строит самые безопасные дороги в мире // Новая газета. – URL: <https://yandex.ru/turbo/novayagazeta.ru/s/articles/2021/11/10/vision-zero> (дата обращения: 27.12.2021).

сти их столкновения. В. В. Афонин пишет о том, что «Представляет особый интерес опыт Дании, Швеции, Швейцарии и Соединенного Королевства в использовании защитных ограждений, которые бы сдерживали автомобильный транспорт, тем самым предотвращая столкновения с другими машинами или пешеходами, идущими по пешеходной дорожке. При этом ограждения должны быть не из жесткого бетона или камня, а из упругого и гибкого материала. Согласно наблюдениям, благодаря такого рода ограждениям в странах, использующих их, сократились случаи серьезных случаев дорожно-транспортного травматизма»¹.

Успокоение трафика

Реализация данного принципа также позволяет нейтрализовать одну из наиболее частых причин наезда на пешеходов – превышение скоростного режима. Обеспечение принципа достигается посредством нескольких мер, а именно:²

1. Физическое искривление дороги перед въездом в населенный пункт, жилую зону;

2. Сужение дороги. В некоторых странах на определенных участках улично-дорожной сети дорога сужается до одной полосы. В результате, для того, чтобы разъехаться, водителям приходится пропускать друг друга;

3. Установка в шахматном порядке различных физических преград, искусственно искривляющих дорогу.

Подобные меры предпринимаются во многих странах, ниже представлены некоторые примеры реализации указанных мер.

¹ Афонин В. В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова: сборник материалов X международной научно-практической конференции. – Орел, 2016. С. 50–54.

² Петров Г. В., Таран И. С. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах // Научно-практические исследования. – 2020. – № 12-3(35). – С. 30–36.

Принцип функциональной гармонии

Наличие данного принципа обусловлено фактом разнообразия функций объектов улично-дорожной сети. Различные типы автомобильных дорог и иных объектов предназначены для разнообразных функций. В соответствии с данным принципом достигается функциональный баланс, за счет которого обеспечивается максимально возможный уровень безопасности. Например, в Швеции предусмотрено 4 типа автомобильных дорог, выделенных именно в соответствии с данным принципом¹:

1. Улица местного значения с установленной скоростью 30 километров в час, которая не имеет разделения на полосы движения (в целях исключения превышения водителями транспортных средств максимально допустимой скорости используется размещение парковочной полосы и разделение потоков с противоположным направлением);

2. Магистральная улица с установленной скоростью не ниже 40 километров в час, с одной полосой для каждого направления, наличием велополос и пешеходных переходов с островками безопасности;

3. Автомобильная дорога межрайонного значения с установленной максимальной скоростью 50 километров в час, оборудованная пешеходными переходами, обособленными велодорожками и без высокой концентрации объектов торговли;

4. Автомагистраль районного значения с широкими перекрестками, ограниченным или отсутствующим пешеходным доступом и еще более высоким скоростным лимитом.

Отдельно необходимо отметить особенности устройства нерегулируемых пешеходных переходов. Рассмотрим данные особенности на примере Германии. Правовой основой проектирования нерегулируемых пешеходных переходов в данном государстве является отдельный нормативный правовой акт — «Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen» (RFGÜ 2001)².

¹ Зейналов Ф. Н. Указ. соч. С. 96.

² Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (RFGÜ 2001). – URL: <http://bernd.sluka.de/Recht/rfgue/rfgue.htm>

Нерегулируемые пешеходные переходы можно устанавливать лишь:

1. На территории городов и поселений. Это обусловлено тем, что за городом водители набирают достаточно высокую скорость движения. Такая скорость не позволяет водителю своевременно отреагировать на пешехода на проезжей части.

2. Если пешеходу необходимо пересечь только одну полосу движения транспорта в каждом направлении. Такое требование предназначено для обеспечения обоюдной видимости и пешехода, и водителя. Ведь движущиеся в соседней полосе или припаркованные автомобили ограничивают видимость и, как следствие, приводят к аварийным ситуациям.

Нерегулируемые пешеходные переходы запрещается устраивать в таких случаях¹:

1. Рядом со светофором;
2. На улицах, которые имеют координированное движение;
3. На разграниченных полосах для общественного транспорта;
4. Через улицы, на одной проезжей части которой находятся трамвайные пути;
5. На перекрестке на поворачивающей главной дороге; 6. На главной дороге в повороте;
7. На пешеходно-велосипедной дорожке.

Пешеходные переходы в Германии устанавливаются на улицах, для которых разрешено движение автотранспорта со скоростью 30 км/ч, устройство пешеходного перехода выполнять не обязательно. Это обусловлено тем, что скорость автомобиля низкая, водитель успеет заметить и остановиться перед пешеходом, а значит, что пешеход находится в безопасности. Также ПДД Германии предполагает расположение пешеходного перехода в направлении движения пешеходов. Пешеходные ограждения устанавливаются только в неизбежных случаях. Пешеходные переходы устраивают перед автобусной остановкой, по ходу движения. Такое регулирование организовывается для того, чтобы

¹ Алхуссейни С. Организация регулирования пешеходного движения в разных странах мира (США, Германия, Япония) // Наука через призму времени. – 2017. – № 4(4). – С. 6–11.

остановившийся в кармане, автобус не мешал видимости пешеходов и автомобилей. Согласно исследованиям, которые проводились в Германии, при соблюдении указанных рекомендаций, было изучено, что нерегулируемый пешеходный переход более безопасен, чем переход со светофорным регулированием, это обеспечивается взаимной видимостью пешехода и водителя, а также менее комфортными условиями для высокой скорости движения автомобиля¹.

Таким образом, в основе обеспечения безопасности пешеходного движения в зарубежных странах лежат соответствующие основополагающие начала и идеи, а именно принципы. Проведенное исследование позволило нам указать на основные из них:

1. Принцип контроля за скоростным режимом;
2. Принцип разделения;
3. Успокоение трафика;
4. Принцип функциональной гармонии;
5. Повышенное внимание к обустройству пешеходных переходов.

Отдельные из указанных принципов реализуются в России на современном этапе (в частности, обеспечивается дифференцированный подход к обустройству пешеходных переходов, реализуются меры по успокоению трафика и др.). Вместе с тем, системная реализация всех названных принципов, их взаимообусловленный характер – это одно из приоритетных направлений для сегодняшнего развития практики обеспечения безопасности пешеходного движения для современной России.

Ученые также признают наличие проблеме обеспечения безопасности пешеходного движения, справедливо отмечая, что пешеходы являются одной из менее защищенных категорий участников дорожного движения². Многие авторы основопола-

¹ Там же. С. 7.

² См.: Наумов С. Б., Исаев М. М. О проблеме наездов на пешеходов, совершаемых велосипедистами // Современная наука. – 2020. – № 1. – С. 40–43; Амеличкин А. В. Отдельные вопросы совершенствования защиты прав пешеходов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – № 3(76). – С. 7–9; Коновалов, Н. А. Особенности расследования неочевидных дорожно-транспортных преступ-

гающее значение в повышении безопасности пешеходного движения отдают мерам технического характера. Среди таковых называются:

1. Повышение информативности пешеходных переходов, особенно в темное время суток¹;
2. Внедрение современных практик проектирования пешеходных переходов²;
3. Использование инновационных систем регулирования пешеходного движения³.

Безусловно, указанные меры несут положительный эффект в обеспечении деятельности по повышению уровня безопасности пешеходов. Вместе с тем, данные меры должны приниматься системно, в том числе, в совокупности с мероприятиями, реализуемыми в сфере совершенствования законодательства, регламентирующего правоприменительную практику обеспечения безопасности пешеходного движения. В данном случае нужно обратить внимание на основные факторы, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям с участием пешеходов.

Значительное число дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов происходит в связи с неудовлетворитель-

лений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – № 2(75). – С. 68–71; Петров Г. В., Таран И. С. Указ. соч. С. 30–36.

¹ Шальвир, В. Г., Бараковский С. А., Баранов Ю. Н. Повышение информативности пешехода в темное время суток // Современные материалы, техника и технология: сборник научных статей 10-й Международной научно-практической конференции. – Курск, 2020. С. 438–441.

² См.: Исследование пешеходных переходов / А. С. Самородов, Т. В. Мелькумова, Н. В. Аникин, Е. С. Карпов // Воронежский научно-технический Вестник. – 2020. – Т. 2, № 2(32). – С. 120–127; Витолин С. В., Цыбизов Д. Д., Иванов П. В. Безопасность дорожного движения на регулируемых пешеходных переходах // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2020. – Т. 1. – С. 30–32.

³ Кондратьева А. О. Корректирование режимов работы светофорных объектов по параметрам пешеходов с ограниченными возможностями движения // Сборник тезисов докладов научно-практической конференции студентов Курганского государственного университета. – Курган, 2021. С. 254–255.

ным состоянием пешеходных переходов. Основными проблемами являются:

1. Частое несоответствие дорожной разметке установленным требованиям;

2. Занижение поверхности дорожного покрытия у края проезжей части, отсутствие устройства водоотвода перед устройства водоотвода перед пешеходным переходом, что приводит к образованию луж, а в осенний и весенний периоды года к образованию луж с мокрым снегом, что вынуждает пешеходов выходить на проезжую часть за пределами разметки.

Фактически, каких-либо средств решить данную проблему посредством правоприменительной практики нет. Во-первых, отсутствует четкое указание в нормативных правовых актов на ответственность уполномоченных должностных лиц в данной сфере. Во-вторых, нет ясности, каким способом необходимо данные факты выявлять, документировать и пресекать. На наш взгляд, необходимо предпринять несколько мер по исправлению данной ситуации.

Во-первых, на уровне КоАП РФ следует закрепить административную ответственность работников, а также руководителей и юридических лиц соответствующих дорожных служб, ответственных за организацию и состояние пешеходных переходов. Факты несвоевременного оказания услуг по уборке участков улично-дорожной сети, предназначенных для движения пешеходов, а также за устранения в установленные сроки дефектов дорожной разметки в соответствии с ГОСТ должны подвергаться юридической оценке.

Во-вторых, должностными лицами, которые будут контролировать соблюдение требований в данной сфере, выявлять факты правонарушений и реагировать соответствующим образом, должны стать сотрудники Госавтоинспекции. Формой организации данной деятельности следует закрепить проведение регулярных рейдовых мероприятий. Полагаем, что данную форму деятельности возможно закрепить в Административном регламенте, утвержденном приказом МВД России.

Например, как показывает практика часть единиц пассажирского городского транспорта, при отсутствии свободного места для высадки и посадки пассажиров, останавливается перед или

непосредственно на пешеходном переходе, сразу после которого расположена остановка пассажирского городского транспорта, если нет свободного места и на пешеходном переходе, останавливается на средней полосе трех полосной проезжей части.

Еще одной мерой совершенствования законодательства, может стать нормативное урегулирование выделения безопасных пешеходных зон. Для этого необходимо разработать новый дорожный знак «Безопасная пешеходная зона», а также соответствующую разметку «Прерывистая стоп-линия». Данным знаком и разметкой следует обозначать выделенную безопасную зону перед пешеходным переходом. Данную зону следует организовывать на расстоянии, равном остановочному пути транспортного средства при неблагоприятных погодных условиях до стоп-линии перед пешеходным переходом. В безопасной зоне пешеходного перехода запретить остановку любых типов транспортного средства даже для высадки пассажиров. В безопасной зоне пешеходного перехода ограничить скорость движения транспортного средства до 40 км/ч.

Определенные дополнения следует включить в Правила дорожного движения. Необходимо уточнить некоторые обязанности пешеходов. В научной литературе указываются следующие основные и наиболее типичные виды нарушений, допускаемых пешеходами на регулируемых пешеходных переходах¹;

1. Пешеходы переходят проезжую часть и перпендикулярно от края улицы и в произвольном направлении (по диагонали), что приводит к образованию столкновений, хаоса и задержек их на проезжей части;

2. Пешеходы идут с различными темпами движения, создавая неоднородность пешеходного потока, что также приводит к столкновениям, опережениям друг друга и задержкам при движении;

¹ Денисов Г. А., Зеликов В. А., Дорохин С. В. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на пешеходных переходах // Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: сборник научных трудов по материалам XV Международной научно-технической конференции. – Саратов, 2020. С. 103–108.

3. Часть пешеходов выходит на проезжую часть за 1–5 секунд до окончания свечения разрешающего зеленого цвета светофорной сигнализации, и заканчивают переход шести полос проезжей части уже на красный цвет.

Учитывая наличие и частоту указанных фактов, в ПДД следует подробно описать требования к порядку поведения пешеходов при переходе проезжей части.

Также в ПДД следует закрепить ряд дополнительных гарантий выполнения водителями всех необходимых мер предосторожности по обеспечению безопасности пешеходов, которые они будут осуществлять при проезде пешеходных переходов и перекрестков. В частности, необходимо рассмотреть вопрос о дополнении пп. 13.8 и 14.3 ПДД, поскольку их сегодняшнее содержание «недостаточно ясно регламентирует действия водителей во время движения транспортных средств, приближающихся к регулируемым перекресткам и пешеходным переходам»¹.

Ряд мер необходимо принять в области обучения и пропаганды безопасности дорожного движения. В частности, во всех образовательных учреждениях следует рассмотреть вопрос о внедрении в образовательные программы отдельных курсов по обучению правилам пешеходного движения. Также следует рассмотреть вопрос о выпуске (крупным тиражом) специализированных брошюр, с лаконичным и емким описанием правил пешеходного движения, правах и обязанностях пешеходов. Следует обеспечить распространение данных брошюр.

Среди технических мер следует обратить внимание на предложенные учеными «На пешеходных переходах, в первую очередь с высокой интенсивностью движения пешеходов, установить камеры видеオフィкации с источником сигнализации и тревожной сирены, которая будет включаться при выходе пешехода за пределы пешеходного перехода, то есть стоп-линии, фиксировать

¹ Коновалов Н. А. Особенности расследования неочевидных дорожно-транспортных преступлений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – № 2(75). – С. 68–71.

нарушение требований ПДД РФ и оповещать об этом пешеходов»¹.

Таким образом, в рамках исследования сформулированы и предложены ряд мер по совершенствованию законодательства по правоприменительной практике по обеспечению безопасного движения пешеходов.

Во-первых, в КоАП РФ необходимо закрепить административную ответственность (в виде конкретных составов административных правонарушений) работников, руководителей и юридических лиц, ответственных за организацию и состояние пешеходных переходов за совершение деяний, содержащих признаки несвоевременного оказания услуг по уборке участков улично-дорожной сети, предназначенных для движения пешеходов, а также за устранения в установленные сроки дефектов дорожной разметки в соответствии с ГОСТ.

Во-вторых, в нормативном акте целесообразно необходимо закрепить дополнительное направление деятельности сотрудников Госавтоинспекции. Таковой формой должны выступить регулярные рейдовые мероприятия, в ходе которых будут решаться задачи:

1. Контроля за соблюдением требований по организации и обеспечением надлежащего состояния пешеходных переходов, выявления фактов совершения правонарушений в данной сфере, принятия мер реагирования на них;

2. Выявления фактов нарушения требований правил дорожного движения в районе пешеходных переходов.

В-третьих, необходимо внести ряд изменений в Правила дорожного движения, которые позволят:

1. Уточнить обязанности пешеходов, переходящих проезжую часть в зоне регулируемого пешеходного перехода. Для этого следует в раздел 4 ПДД нужно внести пункт 4.4.2. «На, обозначенных разметкой 1.14.1 и 1.14.2 пешеходных переходах, пешеходы обязаны переходить проезжую часть строго перпендику-

¹ О расследовании наезда автомобиля на пешехода в темное время суток / Е. В. Шаталов, Г. А. Денисов, Н. В. Зеликова [и др.] // Образование в России и актуальные вопросы современной науки: сборник статей IV Всероссийской научно-практической конференции. – Пенза, 2021. С. 263–268.

лярно от края проезжей части и при высоком темпе движения придерживаться правой стороны своего направления движения по пешеходному переходу. При низком темпе движения переходить проезжую часть по левой стороне своего направления движения, то есть ближе к центру пешеходного перехода. Пешеходам, при движении по проезжей части, запрещено выходить за стоп-линию пешеходного перехода»;

2. Усилить гарантии выполнения водителями всех необходимых мер предосторожности по обеспечению безопасности пешеходов. Для этого необходимо п. 13.8 и 14.3 ПДД дополнить вторыми абзацами следующего содержания: п. 13.8 «Водитель движущегося на разрешающий сигнал светофора транспортного средства при наличии перед перекрёстком остановившихся или снизивших скорость транспортных средств обязан снизить скорость или остановиться и продолжить движение, только убедившись в отсутствии на проезжей части транспортных средств и пешеходов». п. 14.3. «Водитель движущегося на разрешающий сигнал светофора транспортного средства при наличии перед регулируемым пешеходным переходом остановившихся или снизивших скорость транспортных средств обязан снизить или остановиться и продолжить движение, только убедившись в отсутствии на проезжей части (трамвайных путях) пешеход».

В-четвертых, во всех образовательных учреждениях следует рассмотреть вопрос о внедрении в образовательные программы отдельных курсов по обучению правилам пешеходного движения. Также следует рассмотреть вопрос о выпуске (крупным тиражом) специализированных брошюр, с лаконичным и емким описанием правил пешеходного движения, правах и обязанностях пешеходов. Следует обеспечить распространение данных брошюр.

В-пятых, на пешеходных переходах, в первую очередь с высокой интенсивностью движения пешеходов, установить камеры видеофиксации с источником сигнализации и тревожной сирены, которая будет включаться при выходе пешехода за пределы пешеходного перехода, то есть стоп-линии, фиксировать нарушение требований ПДД РФ и оповещать об этом пешеходов.

6. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ С СУБЪЕКТАМИ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Снижение смертей и травматизма на дорогах России возможно только при комплексном взаимодействии всех субъектов, вовлеченных в сферу деятельности связанной с эксплуатацией транспорта, дорог и участием в дорожном движении.

Правовыми основами взаимодействия ГИБДД России с субъектами системы ОБДД закреплены в ст. 10 федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», где говорится «полиция при осуществлении своей деятельности взаимодействует с другими правоохранительными органами, государственными и муниципальными органами, общественными объединениями, организациями и гражданами». При выполнении возложенных на неё государственных функций Госавтоинспекция может использовать возможности государственных и муниципальных органов, общественных объединений и организаций.

В целях реализации основных задач и функций по предупреждению дорожно-транспортного травматизма Госавтоинспекция взаимодействует с различными министерствами (Минтранс России, Министерством просвещения России, и др.), образовательными учреждениями, общественными объединениями, некоммерческими организациями; фондами безопасности дорожного движения, страховыми компаниями, средствами массовой информации, творческими организациями и др.

Взаимодействие всех субъектов по предупреждению правонарушений в области дорожного движения — деятельность комплексная, включающая в себя множество форм и соответствующих им направлений. В тоже время, все многообразие форм, методов и способов взаимодействия всех заинтересованных субъектов и сотрудников ГИБДД можно подразделить на две группы — информационное взаимодействие и практическое. Рассмотрим указанные группы более подробно.

Информационное взаимодействие. На сегодняшний день информация — важнейший ресурс, обеспечивающий функционирование практически любой системы. Для проведения различных мероприятий, направленных на предупреждение правонарушений

в области безопасности дорожного движения, исполнителям необходима информация, вид и объем которой зависит от конкретно поставленных задач. Это может быть информация о количестве транспортных средств, зарегистрированных на территории города или иной территориальной единицы, количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших на этой территории за определенный период, причины указанных происшествий, их последствия, вид и характер совершаемых правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения, а также иная информация¹.

Главным источником подобной информации выступают именно подразделения ГИБДД, аккумулирующие в себе совокупность данных о состоянии дорожного движения, сложившейся оперативной и иной обстановке в данной сфере. В процессе проведения деятельности по предупреждению правонарушений в области безопасности дорожного движения, субъекты пропаганды, в свою очередь, также получают определенную информацию, например, о детерминантах совершения правонарушений в области безопасности дорожного движения, о самих фактах совершения указанных правонарушений, о понимании проблем со стороны общественности и отношения к тем или иным мероприятиям и тому подобное. Сотрудники Госавтоинспекции также имеют потребность в подобной информации, так как она обеспечивает обратную связь.

На основании изложенного, можем сделать вывод о том, что основной формой информационного взаимодействия всех задействованных в профилактической деятельности субъектов и сотрудников ГИБДД по предупреждению правонарушений в области дорожного движения является обмен информацией. Данная форма реализуется посредством различных методов и способов. Среди них можно выделить следующие²:

¹Молчанов П. В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. – 2014. – № 7. – С. 61

²Домрачев Д. Г. К вопросу о взаимодействии участковых уполномоченных полиции и ГИБДД МВД России // Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: сб. научных трудов (по ма-

1. Направление межведомственных и внутриведомственных запросов на предмет получения интересующих данных;
2. Проведение совместных инструктивных совещаний, брифингов и конференций;
3. Непосредственная совместная работа в процессе которой осуществляется взаимное предоставление информации;
4. Иные мероприятия, направленные на обмен информацией, а также опытом проведения мероприятия по предупреждению правонарушений в области дорожного движения.

Объектом информационного обмена в исследуемом нами разрезе, как мы уже сказали, является информация, представляющая оперативный и служебный интерес¹. Если конкретизировать объект информационного взаимодействия и сотрудников Госавтоинспекции, можем выделить следующие виды информации, которые подлежат взаимной передаче и выяснению заинтересованными должностными лицами:

1. Сведения о количестве выявленных правонарушений в области дорожного движения относительно отдельно взятой территориальной единицы;
2. Наиболее часто встречающиеся виды и способы совершения правонарушений в области дорожного движения;
3. Характеристика личности лица, совершающего правонарушения в области дорожного движения;
4. Конкретные виды применяемых мер превентивного воздействия на потенциальных нарушителей правил дорожного движения;
5. Причины и условия совершения правонарушений в области дорожного движения и наиболее эффективные меры по предупреждению подобных правонарушений.

Характеризуя обмен информацией, как одно из направлений взаимодействия, можем сказать, что основной отличительной чертой подобной формы, выражающей ее эффективность, является практический характер информации, которой обмениваются.

териалам 5-й международной научно-практической конференции): в 2 ч. – Киров, 2016. Ч. 1. С. 241

¹ Россинский Б. В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». С практическим комментарием. – М., 2017. С. 14.

Источником информации является и личный опыт сотрудников. Благодаря информационному обмену, участковые уполномоченные полиции получают возможность не допустить типичные, а потому наиболее опасные, ошибки при осуществлении деятельности по предупреждению правонарушений в области дорожного движения

Еще одной формой информационного взаимодействия по предупреждению правонарушений в области безопасности дорожного движения, является аналитическая работа. Данная деятельность позволяет проанализировать состояние деятельности по совместному предупреждению правонарушений в области безопасности дорожного движения, на основе полученных данных выявить имеющиеся недостатки и просчеты, допущенные в ходе данной деятельности и, соответственно, предложить наиболее эффективные и приемлемые пути решения существующих в данной деятельности проблем. Аналитическая работа, и это ее отличительная черта, может проводиться практически на любом этапе и при любой форме взаимодействия. Это могут быть совместные совещания по итогам проведения совместных мероприятий¹.

При осуществлении взаимодействия по предупреждению правонарушений в области дорожного движения важным элементом является планирование. Планирование в данном случае представляет собой комплексную деятельность направленную на составление совместных планов работы, планирования скоординированных мероприятий, направленных на предупреждение правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Практическое взаимодействие заключается в организации и проведении совместных мероприятий, непосредственно направленных на предупреждение правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения. Отличием данной группы, как видно из ее наименования, является ее практический характер, а также получение результатов в режиме «здесь и сейчас».

¹Молчанов П. В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. – 2016. – № 10. – С. 18.

Основными направлениями реализации данной группы форм взаимодействия являются проведения совместных специальных профилактических операций, а также проведение разовых профилактических мероприятий.

Проведение специальных профилактических операций по предупреждению правонарушений в области дорожного движения основывается на тщательной подготовке, в процессе которой анализируется сложившаяся в области дорожного движения обстановка, определяются наиболее вероятное проявление противоправной деятельности в области дорожного движения.

Целью подобных операций является сплошная проверка обеспеченности безопасности дорожного движения по заранее определенному признаку. Это может быть, например, признак территориальности (объекты, расположенные на территории одного района). В данном случае, при подготовке подобных мероприятий выявляются наиболее проблемные участки дорожного движения, на которых наблюдается наибольшее количество нарушений правил дорожного движения. Дальнейшая профилактическая работа проводится уже на указанных местах.

Инициаторами подобных операций могут выступать как Госавтоинспекция, так и иные субъекты. Задачами могут быть в проведении профилактических бесед с гражданами, являющимися участниками дорожного движения о необходимости соблюдения правил дорожного движения, мерах ответственности за правонарушения в данной сфере, а также последствия, которые могут наступить в случае нарушений. В процессе проведения операции, проверяется соблюдение водителями и пешеходами законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, доводятся установленные законодателем требования в данной сфере, в случае наличия каких-либо нарушений, принимаются установленные законом меры. Помимо превенции в отношении самих проверяемых граждан, профилактическому воздействию подвергаются и непосредственно не проверяемые, но осведомленные о проведении подобных мероприятий.

Проведение специальных профилактических операций может также осуществляться и по тематическому признаку. В качестве объекта превенции в данном случае могут выступать конкретные и, как правило, наиболее распространенные или тяжкие

правонарушения в области безопасности дорожного движения. В этих целях могут проводиться такие специальные операции, как «Стоп-поток», «Нетрезвый водитель», «Пешеход», «Маршрутка» и так далее¹.

Таким образом, можем заключить, что взаимодействие участников профилактики БДД и Госавтоинспекции в области безопасности дорожного движения — это комплексная, основанная на глубокой аналитической работе деятельность, главной целью которой является объединение усилий в борьбе с правонарушениями в области дорожного движения наиболее эффективным способом, а именно превенцией.

Одним из актуальных направлений расширения форм и методов пропагандистской деятельности является использование возможностей музеев. Исследование опыта практиков — сотрудников Госавтоинспекции, осуществляющих деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения показало, что такие формы работы используются в весьма ограниченном формате.

Современные музеи являются не только хранилищем памятников истории и культуры, это учреждения осуществляющие, согласно их правового статуса, научно-исследовательскую, научно-просветительскую и, что особенно важно, с точки зрения целей исследования, культурно-образовательную деятельность. Культурно-образовательная деятельность музеев стала активно развиваться с конца прошлого столетия. Музей в настоящее время представляется как коммуникационная система.

Особое пространство музея, представленные в нем памятники истории и культуры создают большие возможности использования музея при осуществлении пропагандистской деятельности. Сформированная на стыке музееведения, педагогики и психологии, научная дисциплина «Музейная педагогика» исследует образовательно-воспитательные цели общества применительно к специфическим формам музейной коммуникации.

Рассматривая определения научной области «музейная педагогика» нами делается вывод о возможности и необходимости

¹ Шевченко О.А. Возбуждение и административное расследование дел об административном правонарушении в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2015. С. 87

использования достижений в этой области научного знания в целях пропаганды безопасности дорожного движения. Как отмечают в своей работе «Музейная педагогика: историко-педагогический анализ» Е. П. Манденбура и Н. Л. Шеховская¹, эта область науки изучает историю, особенности культурной образовательной деятельности музеев, методы воздействия на различные категории посетителей, взаимодействия музеев с образовательными учреждениями.

Недостаточной в настоящее время является сфера коммуникационных взаимодействий по вопросам обучения правилам безопасного поведения на дороге детей и взрослых.

Исследуя существующие формы просветительской и образовательной деятельности нами обобщены возможные формы использования в пропагандистской работе музея.

Наиболее популярной формой работы по обучению правилам дорожного движения являются музейные уроки. Через связь времен от первого автомобиля, первого светофора к современному автомобилю, движению и дорожным ловушкам идет обучение детей. Музейное занятие — это наглядность, иллюстрация, ожившая история...

Важно при планировании совместной работы с музеем переходить от разовых мероприятий к использованию циклов занятия, включающие несколько форм работы, предназначенных для постоянной аудитории.

Организуя совместную деятельность школ, музея и Госавтоинспекции можно исходить из наличия двух направлений: «школа в пространстве музея» и «музейная педагогика в школе».

Актуальным в настоящее время стало создание виртуальных музеев. В этой форме объединяются преимущества традиционного музея с возможностями информационных технологий для успешного учебно-воспитательного процесса по обучению безопасному поведению на дорогах.

Для более эффективного взаимодействия полагаем, что целесообразно на территории школы создавать мини - музеи. Такое

¹ Манденбура Е. П., Шеховская Н. Л. Музейная педагогика: историко-педагогический анализ // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2011. Т. 9, № 6. – С. 56.

расположение позволит более активно интегрировать возможности музея в учебный процесс. При этом жанры школьного музея могут быть различны от музея-экспозиции до музея-экскурсионное бюро.

Являясь неформальными учебными подразделениями общеобразовательных школ, музеи школы выступают как своеобразная часть музейной сети страны, где учащиеся занимаются поиском, хранением, изучением и систематизацией подлинных памятников истории, культуры, природы родного края, различных предметов и документов.

Классифицируют различные жанры школьных музеев, критерием определения которых стали способ и уровень интеграции в учебный процесс¹.

1) музей-экспозиция (выставка). Экспозиция музея представляет собой более или менее сложившийся комплекс предметов, как правило, малодоступных для интерактивного использования (закрытые витрины и шкафы, жесткая развеска). Экспозиционное пространство строго локализовано, используется преимущественно для проведения экскурсий по определенной, достаточно ограниченной тематике. Музейный материал задействован в учебном процессе главным образом в качестве иллюстрации;

2) музей-мастерская (студия). Экспозиционное пространство выстраивается в этом музее таким образом, что в нем обязательно присутствуют рабочие зоны для творческой деятельности;

3) музей-лаборатория. Этот жанр очень близок музею-мастерской. Отличие состоит в характере коллекции, на основе которых музей осуществляет свою деятельность. Это коллекции естественнонаучного и технического профиля, обычно весьма обширные. Часть их размещена в предметных кабинетах. Экспозиционное пространство включает исследовательские лаборатории и оборудование;

4) музей-клуб, музей-театр. Экспозиция данного жанра, как правило, достаточно компактная и статичная, служит подспорьем

¹ Митриковская М. С. Музейная педагогика в школе // Молодой ученый. – 2016. – № 9 (113). – С. 1154–1157. – URL: <https://moluch.ru/archive/113/29452/> (дата обращения: 24.09.2020).

для развитых форм клубно-кружковой деятельности. Оно органично включается в работы школьного театра, становится основой для преподавания страноведения, изучения культуры, обычаев, языка того или иного народа;

5) музей-адаптационный центр. Это музей с четко выявленной социально-психологической задачей — создание атмосферы психологически комфортного общения. Чаще всего руководитель такого музея — психолог, работающий с детьми из неблагополучных семей, с подростками, имеющими отклонения в развитии. Важно, чтобы работа музея велась по специально отработанной, рассчитанной на длительный срок программе, учитывающей специфику аудитории;

6) музей-экскурсионное бюро. Создание подобного музея возможно на базе активных краеведческих изысканий в области истории и культуры того или иного района. Накапливаемая информация может стать основой школьного экскурсионного бюро, которое разрабатывает местную краеведческую тематику и предлагает этот «продукт» образовательным учреждениям своего района;

7) музей-игротека. Это музей игр и игрушек, часть которых принесена из дома, но основная — изготовлена руками детей. Музейный актив и учителя проводят на основе этих коллекций театрализованные занятия с младшими школьниками, группами продленного дня, а также предлагает выездные представления близлежащим детским садам и школам. Необходимым условием деятельности подобного музея является изучение истории производства и бытования игрушки;

8) музей-ярмарка — одновременно выполняет функцию торгового и рекреационного центра. Он может взять на себя реализацию любого вида продукции.

Рассмотренные формы работы не являются исчерпывающими и предоставляют широкий простор для творчества и идей. В этой связи полезен будет опыт действующих музеев, экспозиции которых посвящены дорожной безопасности, деятельности Госавтоинспекции, истории автомобиля.

Взаимодействие школы и музея в работах Б. А. Столярова определяется двумя взаимодействующими блоками¹:

1) школа в пространстве музея. Этот блок включает в себя образовательные мероприятия (экскурсии, циклы занятий в музейной аудитории и на экспозиции), на которых учащиеся постигают смыслы культуры и искусства на музейной экспозиции — по плану, заданному музеем с учетом тематики школьного образования, или в ходе занятий, строящихся на базе собственно музейных образовательных методик;

2) музейная педагогика в школе. Данный блок включает в себя лекционную работу в школе, а также отдельные опыты ведения факультативных учебных курсов подготовленными преподавателями или сотрудниками музея.

В зависимости от возрастных и психологических особенностей посетителей, мотивации посещения ими музея определяется содержание культурно-образовательной деятельности музея и выбора её формы.

В настоящее время культурно-образовательная деятельность — одно из приоритетных направлений музейной работы, прежде всего с детской и подростковой аудиторией. Для того чтобы культурно-образовательная деятельность была эффективной, музеям необходимо учитывать интересы и потребности своих посетителей. Важно предлагать аудитории не разовые посещения музея, а использовать циклы, содержащие несколько форм работы, предназначенных для постоянной аудитории.

Отметим, что выделение в структуре данной деятельности указанных нами групп в какой-то мере формальное, так как в процессе взаимодействия как посредством реализации одной формы (информационное взаимодействие), так и посредством реализации другой (практическое взаимодействие), применяются различные направления из противоположных форм. Так, весь процесс организации и, соответственно, проведения специальных профилактических операций, основан на ранее полученных в процессе информационного обмена информации. В процессе проведения практических мероприятий, направленных на преду-

¹ Столяров Б. А. Музейная педагогика. История, теория, практика: учеб. пособие. – М., 2004. С.125.

преждевание правонарушений в области безопасности дорожного движения, сотрудники Госавтоинспекции всячески взаимодействуют с участниками проводимого мероприятия и, либо вербально, либо посредством личного примера предоставляют им определенную информацию об особенностях превентивной деятельности в сфере предупреждения правонарушений в области безопасности дорожного движения, которая применяется в своей дальнейшей деятельности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ представленных данных отечественных и зарубежных авторов по исследуемой проблематике показывает, что изучение дорожно-транспортного травматизма является важнейшим научным направлением. На сегодняшний день эта проблема не имеет полноценного решения, требует дальнейшего изучения и совершенствования. Пропаганда безопасности дорожного движения сложный и многоплановый процесс. В настоящей работе мы исследовали лишь некоторые аспекты данной деятельности.

Уже много веков назад пропаганда использовалось как эффективный инструмент, позволяющий воздействовать на поведение и установку людей для достижения желаемых действий и поступков. Соответственно пропаганда может рассматриваться как инструмент социального воздействия.

Воздействие пропаганды может быть направлено на формирование всеобщих стереотипов, установок, а может иметь конкретную целевую группу. Опыт последних лет, когда в деятельности по снижению аварийности был сделан акцент на информационно-пропагандистское сопровождение, показал её высокую эффективность.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является актуальной для всего мирового сообщества. Динамичное развитие экономики ставят перед национальными властями задачу по организации совместного поиска наиболее эффективных путей, средств, методов противодействия угрозам международного характера, в том числе росту количества дорожно-транспортных происшествий. Деятельность в области ОБДД осуществляется с активным участием неправительственных, некоммерческих, общественных организаций и экспертных институтов в сфере разрешения различных проблем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты¹

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации.
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
5. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
6. Федеральный закон от 9.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления».
7. Федеральный закон от 7.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»(с изменениями и дополнениями).
8. Закон РФ от 21.07.1993 № 5485-1 «О государственной тайне».
9. Указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы».
10. Постановление Правительства РФ от 19.08.2013 № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения».
11. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».
12. Приказ МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа

¹ Все нормативные правовые акты приводятся по данным официального интернет-портала правовой информации pravo.gov.ru (дата обращения: 01.12.2024).

сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

13. Приказ МВД России от 19.06.2015 № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях».

14. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».

15. Приказ Минцифры России от 27.12.2010 № 190 «Об утверждении технических требований к взаимодействию информационных систем в единой системе межведомственного электронного взаимодействия».

16. Протокол Правительственной подкомиссии по использованию информационных технологий при предоставлении государственных и муниципальных услуг Правительственной комиссии по внедрению информационных технологий в деятельность государственных органов и органов местного самоуправления от 06.04.2012 № 9.

Научные статьи, монографии, учебные пособия

1. Антонов, А. П. Принцип открытости и публичности деятельности российской полиции // Актуальные проблемы юриспруденции: сб. ст. по материалам XXIV междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: Изд. АНС «СибАК», 2019. С. 75–83.

2. Афонин, В. В. Некоторые проблемы детского дорожно-транспортного травматизма и пути их решения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – № 4 (77). – С. 13–15.

3. Ботиков А. В. Проблемы повышения безопасности дорожного движения / /Вестник Воронежского института МВД России. – 2007. – № 4. – 2007. – С. 99–101.

4. Вандышев, В. В. Криминалистическое обеспечение деятельности по выявлению причин и условий, способствующих со-

вершению преступлений (исторический аспект) / В. В. Вандышев, В. Б. Малинин, И. С. Лаврентьева // Юридическая мысль. – 2012. – № 3(71). – С. 71–75.

5. Веремеенко, И. И. Сущность и понятие общественного порядка // Советское государство и право. – 1982. – № 3. – С. 22–29.

6. Вестник полиции. – № 6. – 18 фев. 1917. – Петроград: 2017. С. 17.

7. Галишин, Л. Х. Пропаганда безопасности дорожного движения в социальных сетях / Л. Х. Галишин, И. Р. Салимгариев // Вестник НЦБЖД. Казань, 2014. – № 4 (22). – С. 9–15.

8. Гельдибаев, М. Х. Проблемы теории криминалистической методики и места ее в структуре криминалистических рекомендаций по осуществлению обвинительной деятельности в судебном разбирательстве по уголовным делам / М. Х. Гельдибаев, И. С. Лаврентьева, В. С. Розетов // Мир юридической науки. – 2012. – № 3. – 2012. – С. 51–55.

9. Гельдибаев, М. Х. Прокурорский надзор как средство обеспечения законности и обоснованности возбуждения уголовного дела / М. Х. Гельдибаев, И. С. Лаврентьева, В. С. Розетов // Мир юридической науки. – 2012. – № 2. – С. 44–50.

10. Головкин, В. В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, В. С. Кураков. – Москва: ЦОКР МВД России, 2009. – 160 с.

11. Даньшин, И. Н. Уголовно–правовая охрана общественного порядка. – Харьков, 1971. – 192 с.

12. Денисов, Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения. – Москва, 2012. – 141 с.

13. Довнар, Н. Н. Средства массовой информации: понятие в контексте информационной безопасности // Вестник УрФО. – 2016. – № 1(19). – С. 50–55.

14. Дудина, Н.А. Открытость и публичность как принцип деятельности полиции в эпоху новых информационных технологий // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики: материалы XXII международной научно-практической конференции. – Красноярск: СибЮИ МВД России, 2019. С. 39-41.

15. Беляева, О. В. Принципы открытости и публичности в построении взаимодействия полиции и общества // Устойчивый экономический рост: политические и социальные предпосылки: сб. материалов Гайдаровских чтений / под ред. С. В. Приходько. – Орёл: Среднерусский ин-т управления – филиал РАНХиГС, 2017. С. 13–15.

16. Евенко, С. А. Актуальные вопросы использования инновационных форм пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – 2015. – № 3 (163). – 2015. – С. 237–240.

17. Евенко, С. А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евенко, С. А. Ищенко // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. – Краснодар: КрУ МВД России, 2015. С. 300–302.

18. Зверева, Е. М. Пропаганда безопасности дорожного движения в дошкольном учреждении // Общественная безопасность в сфере дорожного движения: профессиональная подготовка и организационно-правовые инструментари: материалы межведомственной научно-практической конференции. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2020. С. 115–118.

19. Иванова, И. А. Анализ факторов, влияющих на безопасность дорожного движения / И. А. Иванова, И. С. Лаврентьева // Научные достижения и открытия – 2019: сборник статей X Международного научно-исследовательского конкурса. – Пенза: Наука и Просвещение, 2019. С. 158–162.

20. Ильина, А. Н. Особенности классификации административных правонарушений в области дорожного движения / А. Н. Ильина, И. С. Лаврентьева // Вестник современных исследований. Омск, 2019. – № 3.19(30). – С. 8–10.

21. Калюжный, Ю. Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю. Н. Калюжный, В. С. Хромов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 3. – С. 33–36.

22. Капустина, Е. Г. Дифференцированный подход в предупреждении автотранспортной дисциплины // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. – 2019. – № 3 (80). – С. 62–65.

23. Карагодин, А. В. Актуальные проблемы реформирования органов внутренних дел на современном этапе / А. В. Карагодин, О. Е. Карпушин, С. А. Москаленко, Р. М. Степкин // Успехи современной науки и образования. – 2017. – Т. 8. № 2. – С. 40–43.

24. Квитчук, А. С. Повышение безопасности дорожного движения как реализация цели устойчивого развития по снижению смертности / А. С. Квитчук, И. С. Лаврентьева // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: материалы Всероссийской научно-практической конференции – Краснодар: КрУ МВД России, 2019. С. 126–131.

25. Кузнецова, И.И. Учет психологических особенностей участников дорожного движения при разработке мер виктимологической профилактики дорожно-транспортных происшествий // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2017. – № 3 (72). – С. 151–153.

26. Кузнецова, Н. М. Роль пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения / Н. М. Кузнецова, Л. А. Казанова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов XI международной научно-практической конференции. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2017. С. 198–201.

27. Лаврентьева, И. С. Особенности взаимодействия правоохранительных органов с государственными органами образования и образовательными организациями по вопросам профилактики правонарушений // Межведомственное взаимодействие при проведении профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции: материалы межведомственного научно-практического круглого стола. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2021. С. 66–71.

28. Лаврентьева, И. С. Перспективы развития транспортной инфраструктуры // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути

совершенствования. – 2021. – № 1(4). – Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова. С. 271–277.

29. Лаврентьева, И. С. Правоохранительные органы: Учебное пособие. – Санкт-Петербург: Ин-т правоведения и предпринимательства, 2015. – 176 с.

30. Лаврентьева, И. С. Профессиональная коммуникация в сфере правоохранительной деятельности как объект криминалистического исследования // Совершенствование деятельности по расследованию преступлений: уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты: сборник материалов Всероссийской межведомственной научно-практической конференции. – Псков: ПсЮИ ФСИН России, 2013. С. 153–156.

31. Лаврентьева, И. С. Участие общественных организаций в проведении пропаганды безопасности дорожного движения на современном этапе / И. С. Лаврентьева, В. А. Смородина // Государство – право – личность: проблемы взаимосвязи: сборник научных трудов. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2006. С. 98–101.

32. Левшина, К.В. Реализация новых технологий по пропаганде безопасности дорожного движения / К. В. Левшина, Л. Г. Снурницына, Д.В. Лысенков [и др.] // Инновационное развитие и потенциал современной науки: материалы Международной (заочной) научно-практической конференции / под общ. ред. А. И. Вострецова. – Нефтекамск: НИЦ «Мир науки», 2018. С. 79–84.

33. Лукьянов, В. В. Безопасность дорожного движения. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Транспорт, 1983. – 262 с.

34. Майоров, В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения: автореф. дис... канд. юрид. наук. – Москва: Академия МВД России, 1994. – 24 с.

35. Майоров, В. И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров, А. Ю. Петров // Вестник Нижегородского университета имени Н. И. Лобачевского. – 2015. – № 5-6. – С. 249–255.

36. Мандебура, Е. П. Музейная педагогика: историко-педагогический анализ / Е. П. Мандебура, Н. Л. Шеховская // Научные

ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2011. – № 6 (101). – С. 343–350

37. Минбалеев, А. В. Теоретические основания правового регулирования массовых коммуникаций в условиях развития информационного общества: монография. – Челябинск: Цицеро, 2012. – 373 с.

38. Молчанов, П. В. Административная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: направления и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. – 2016. – № 10. – С. 15–21.

39. Молчанов, П. В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. – 2014. – № 7. – С. 61–65.

40. Проект Московской губернской земской Управы обязательных постановлений о порядке движения автомобилей по шоссе, находящимся в ведении Московского губернского земства // Автомобилист. 10 сент. №14-15. Москва, 1908. С. 15.

41. Птицын, К. Г. Информационно-коммуникационные системы в организации дорожного движения / К. Г. Птицын, И. С. Лаврентьева // Межведомственное взаимодействие при проведении профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции: материалы межведомственного научно-практического круглого стола. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2021. С. 72–75.

42. Пушкина, К. П. Безопасность детей, участвующих в дорожном движении, и стратегия обеспечения безопасности / К. П. Пушкина, И. С. Лаврентьева // Актуальные проблемы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2019. С. 235–238.

43. Рифицкий, Г.П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность: учебно-практическое пособие. Москва: Книжный мир, 2005. – 265 с.

44. Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития / Н. М. Кузнецова, Л. А. Казанова. – Москва: НИЦ БДД МВД России, 2017. – 74 с.

45. Рябоконь, Ю. А. Государственное управление безопасностью дорожного движения: учебное пособие. – Омск: СибАДИ, 2012. – 280 с.

46. Сивохин, М. Е. Средства массовой информации в механизме формирования правовой культуры: понятие и правовая природа // Вестник Московского университета МВД России. – 2010. – № 7. – С. 146–148

47. Смородина, В. А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения // История государства и права. – 2006. – №12. – С. 19–20.

48. Сыдорук, И. И. Государственно-правовое обеспечение правопорядка в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы / И. И. Сыдорук. – Москва: Юнити, 2003. – 245 с.

49. Теоретические основы формирования навыков безопасного управления транспортным средством категории «В»: методические рекомендации. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2021. – 56 с.

50. Фатьянов, А. А. Теоретическое правовое содержание понятий законодательства о средствах массовой информации / А. А. Фатьянов, Ю. М. Саранчук // Вестник финансового университета. – 2014. – № 2 (80). – С. 102–112.

51. Федотов М. А. Право массовой информации в Российской Федерации. – М., 2002. – 624 с.

52. Шевченко, О. А. Возбуждение и административное расследование дел об административном правонарушении в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2015. – 169 с.

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие на автомобильных дорогах общего пользования по видам транспортных средств за 2023 год

Выгрузка формы ДТП. Раздел 1. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие январь – декабрь 2023года

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП		Погибло		Ранено	
		абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
Дорожно-транспортные происшествия	1	132466	4,5	14504	2,3	166500	4,3
--из них----с участием--							
легковых автомобилей	44	113130	2,2	12225	2,7	145493	2,5
грузовых автомобилей	45	18657	6,2	4457	9,9	23457	5,1
автобусов	46	7750	8,1	590	-2,0	11539	5,8
мотоциклов	47	7805	23,0	744	17,0	8363	22,8
мопедов и приравненных к ним транспортных средств	48	3728	25,4	211	19,2	4035	25,9
тракторов и других самоходных механизмов	49	593	9,0	101	5,2	712	2,0

**Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие
на автомобильных дорогах общего пользования
по категориям пострадавших участников ДТП за 2023 год**

Раздел 1. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по дням недели, времени суток и категориям пострадавших, январь – декабрь 2023года

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП		Погибло		Ранено	
		абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
Дорожно-транспортные происшествия	1	132466	4,5	14504	2,3	166500	4,3
--из них--							
--с пострадавшими--							
с пострадавшими водителями (лицами управляющими механическими ТС)	34	65513	7,8	6593	3,1	66383	7,9
с пострадавшими велосипедистами	35	5352	11,4	316	-1,9	5067	12,4
с пострадавшими пассажирами	36	46134	2,3	4003	6,9	60666	1,7
с пострадавшими пешеходами	37	36067	0,7	3539	-3,2	33976	1,2
с пострадавшими иными участниками движения	38	378	11,5	43	-15,7	364	10,0
с особо тяжкими последствиями	39	143	17,2	346	34,1	1248	-0,8

**Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие
на автомобильных дорогах общего пользования
с участием водителей с признаками опьянения за 2023 год¹**

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП		Погибло		Ранено	
		абс.	± % к АПП Г	абс.	± % к АП ПГ	абс.	± % к АП ПГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
Дорожно-транспортные происшествия	1	132466	4,5	14504	2,3	166500	4,3
--из них--							
--с участием водителей--							
с признаками опьянения	40	13940	-3,4	3413	-4,1	18150	-3,5
--из них--							
в состоянии опьянения	41	11533	-1,7	3303	-4,1	14804	-2,1
--в том числе-							
наркотического	42	1022	7,5	252	8,6	1472	6,5
отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования	43	2429	-10,5	113	-3,4	3379	-8,9

¹ Выгрузка формы ДТП. Раздел 1. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие на автомобильных дорогах общего пользования по дням недели, времени суток и категориям пострадавших за отчетный период, январь – декабрь 2023 года.

**Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие
на автомобильных дорогах общего пользования
по дням недели за 2023 год¹**

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП		Погибло		Ранено	
		абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
Дорожно-транспортные происшествия	1	132466	4,5	14504	2,3	166500	4,3
--из них--							
--по дням недели--							
произошедшие по понедельникам	2	18704	6,4	1960	5,4	23097	5,0
произошедшие по вторникам	3	18472	5,8	1783	-1,4	22535	5,1
произошедшие по средам	4	18523	4,9	1816	-0,9	22576	4,1
произошедшие по четвергам	5	18487	6,4	1856	8,9	22615	5,2
произошедшие по пятницам	6	20803	5,0	2302	12,1	26012	6,2
произошедшие по субботам	7	19440	-0,8	2386	-7,4	25634	0,4
произошедшие по воскресеньям	8	18037	4,7	2401	2,7	24031	4,5

¹ Выгрузка формы ДТП. Раздел 1. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие на автомобильных дорогах общего пользования по дням недели, времени суток и категориям пострадавших за отчетный период, январь – декабрь 2023 года.

**Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие
на автомобильных дорогах общего пользования
по категориям пострадавших участников ДТП за 2023 год¹**

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП		Погибло		Ранено	
		абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
Дорожно-транспортные происшествия	1	132466	4,5	14504	2,3	166500	4,3
--из них--							
--по времени суток--							
произошедшие с 00 по 01 часов	9	2594	1,9	458	-3,6	3348	1,8
произошедшие с 01 по 02 часов	10	2133	5,2	455	4,4	2733	5,3
произошедшие с 02 по 03 часов	11	1649	4,3	350	2,3	2108	1,4
произошедшие с 03 по 04 часов	12	1359	0,4	281	стаб.	1750	0,5
произошедшие с 04 по 05 часов	13	1272	4,0	318	15,6	1724	5,8
произошедшие с 05 по 06 часов	14	1536	6,2	336	5,7	1984	2,4
произошедшие с 06 по 07 часов	15	2520	1,0	431	-5,1	3180	-3,2
произошедшие с 07 по 08 часов	16	5892	5,2	562	7,5	7450	5,3
произошедшие с 08 по 09 часов	17	6491	4,4	502	-8,6	8072	2,7
произошедшие с 09 по 10 часов	18	5521	2,7	499	-2,3	7038	1,9
произошедшие с 10 по 11 часов	19	5963	3,2	568	8,8	7550	2,6
произошедшие с 11 по 12 часов	20	6647	5,5	578	6,3	8413	6,3
произошедшие с 12 по 13 часов	21	7402	7,6	632	-4,0	9260	7,5
произошедшие с 13 по 14 часов	22	7527	5,9	626	7,6	9496	4,9
произошедшие с 14 по 15 часов	23	7519	3,1	719	15,0	9697	3,3
произошедшие с 15 по 16 часов	24	7577	2,5	724	9,2	9645	1,0
произошедшие с 16 по 17 часов	25	8337	6,0	782	10,9	10477	5,5
произошедшие с 17 по 18 часов	26	9932	5,1	834	0,2	12451	6,6
произошедшие с 18 по 19 часов	27	9548	3,9	888	-4,9	11655	2,8
произошедшие с 19 по 20 часов	28	8911	7,3	981	4,7	10878	7,8
произошедшие с 20 по 21 часов	29	7555	7,0	921	8,5	9337	7,6
произошедшие с 21 по 22 часов	30	6186	5,2	770	-7,0	7589	5,5
произошедшие с 22 по 23 часов	31	4749	1,8	704	0,6	5932	1,8
произошедшие с 23 по 24 часов	32	3646	-0,7	585	-7,0	4733	2,2
произошедшие в темное время суток	33	42874	3,5	6325	-0,3	53329	4,0

¹ Выгрузка формы ДТП. Раздел 1. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) и пострадавшие на автомобильных дорогах общего пользования по дням недели, времени суток и категориям пострадавших за отчетный период, январь – декабрь 2023 года.

Для заметок

Для заметок

Для заметок

Научное издание

ЛАВРЕНТЬЕВА Ирина Станиславовна,
кандидат юридических наук, доцент

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО УКРЕПЛЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ДИСЦИПЛИНЫ, ПРОФИЛАКТИКЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ
И ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Монография

Печатается в авторской редакции

Компьютерная верстка *Свикина Н.О.*
Дизайн обложки *Шеряй А.Н.*

ISBN 978-5-91837-950-9



9 785918 379509 >

EDN: AZHNXG



Подписано в печать 19.12.2024. Формат 60×84 ¹/₁₆

Печать цифровая 7,25 п. л. Заказ № 158/24.

Тираж 100 экз. (1-й завод 1–50 экз.).

Отпечатано в Санкт-Петербургском университете МВД России
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д. 1