



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЖУРНАЛ
№3
2025 (38)
ISSN 2782-2850

eLIBRARY.RU



РОССИЙСКИЙ ИНДЕКС
НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ
Science Index



нцбдд.мвд.рф

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / ROAD SAFETY

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

А.Ю. Якимов, Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, советник Президента Российского Союза Автостраховщиков по вопросам безопасности дорожного движения
A.Yu. Yakimov, Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Advisor to the President of the Russian Association of Motor Insurers on Road Safety issues

Заместители главного редактора / Deputy editor-in-chief of the journal

А.М. Прохорова,
кандидат биологических наук, доцент, заместитель
начальника ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor,
Deputy Head of the Federal public establishment
«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation»

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук, начальник отдела
обеспечения научной и редакционно-издательской
деятельности ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department for Scientific and Editorial and Publishing
Activities of the Federal public establishment «Scientific
State Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»

Редакционная коллегия / Editorial board

С.Н. Антонов,
кандидат юридических наук, доцент, аналитик I катего-
рии отдела изучения проблем нормативного правового
и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр
БДД МВД России»

S.N. Antonov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate
Professor, Analyst of the 1st category of the Department
for the Study of Legal and Regulatory Problems and
Analytical Support of the Federal public establishment
«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation»

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук, начальник отдела
изучения проблем нормативного правового и анали-
тического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД
МВД России»

K.S. Bakanov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department for the Study of Legal and Regulatory
Problems and Analytical Support of the Federal public
establishment «Scientific State Institution of Road Safety
of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

А.И. Быков,
кандидат юридических наук, начальник Управления
Государственной инспекции безопасности дорожного
движения Главного управления Министерства вну-
тренних дел Российской Федерации по городу Москве

A.I. Bykov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the
Department of the State Inspection of Traffic Safety of the
Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the
Russia for Moscow

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор, профессор ка-
федры уголовного права, уголовного процесса и кри-
миналистики Московского государственного универ-
ситета международных отношений МИД России
(МГИМО)

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure
and Criminalistics at the Moscow State University of
International Relations of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation (MGIMO)

В.В. Денисенко,
доктор юридических наук, профессор, профессор ка-
федры конституционного и административного права
Краснодарского университета МВД России

V.V. Denisenko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor
of the Department of Constitutional and Administrative
Law of the Krasnodar University of the Ministry
of Internal Affairs of Russia

С.М. Зырянов,

доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

В.Д. Кондратьев,

доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Организация и безопасность движения, интеллектуальные транспортные системы» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

В.В. Кузин,

Заслуженный юрист Российской Федерации, главный эксперт Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Российской Федерации

В.И. Майоров,

доктор юридических наук, профессор, старший научный сотрудник кафедры конституционного и административного права Южно-Уральского государственного университета

Р.Н. Минниханов,

доктор технических наук, профессор, президент Академии наук Республики Татарстан, директор ГБУ «Безопасность дорожного движения»

Д.В. Митрошин,

начальник ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

К.В. Муравьев,

доктор юридических наук, доцент, начальник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России

Ю.И. Попугаев,

доктор юридических наук, доцент, начальник кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

Б.В. Россинский,

Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административного права и процесса Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина

Н.В. Румянцев,

доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник ФКУ НИИ ФСИН России

С.А. Синенко,

доктор юридических наук, доцент, начальник Академии управления МВД России

В.П. Уманская,

доктор юридических наук, доцент, профессор Департамента публичного права факультета права НИУ ВШЭ

S.M. Zyryanov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation

V.D. Kondratiev,

Doctor of Sciences in Technology, Professor, Professor of the Department «Organization and traffic safety, intelligent transport systems» Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)

V.V. Kuzin,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Chief Expert of the Main Directorate for Road Safety of the Russian Federation

V.I. Mayorov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Senior Researcher of the Department of Constitutional and Administrative Law at South Ural State University

R.N. Minnikhanov,

Doctor of Sciences in Technology, Professor, President of the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan, Director of the State Budgetary Institution «Road Safety»

D.V. Mitroshin,

Head of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

K.V. Muravyov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Research Center of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Yu.I. Popugaev,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department for Administrative Law of the Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

B.V. Rossinsky,

Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of Administrative Law and Process Kutafin Moscow State Law University

N.V. Rumyantsev,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Chief Researcher Federal State Institution Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

S.A. Sinenko,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

V.P. Umanskaya,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Professor of the Department of Public Law Faculty of Law National Research University Higher School of Economics

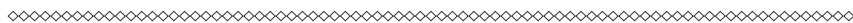
М.Ю. Черников,
главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации

M.Yu. Chernikov,
Chief State Inspector of Road Safety of the Russian Federation

С.В. Шпорт,
доктор медицинских наук, генеральный директор Федерального государственного бюджетного учреждения «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского» Министерства здравоохранения Российской Федерации

S.V. Shport,
Doctor of Sciences in Medicine, General Director of the Federal State Budgetary Institution «National Medical Research Center for Psychiatry and Narcology named after V.P. Serbsky» of the Ministry of Health of the Russian Federation

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ / FOREIGN MEMBERS EDITORIAL BOARD



Г.А. Василевич,
Заслуженный юрист Республики Беларусь, член-корреспондент Национальной академии наук Республики Беларусь, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой конституционного права юридического факультета Белорусского государственного университета

G.A. Vasilevich,
Honored Lawyer of the Republic of Belarus, Corresponding Member of the National Academy of Sciences of the Republic of Belarus, Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Head of the Department of Constitutional Law the Faculty of Law of the Belarusian State University

Ш.Т. Шукюров,
доктор философии по праву, доцент, доцент кафедры Административной деятельности ОВД Академии полиции МВД Азербайджанской Республики, представитель в Научно-консультативном совете при Совете министров внутренних дел государств-участников Содружества Независимых Государств от МВД Азербайджанской Республики

Sh.T. Shukurov,
Doctor of Philosophy in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Administrative Activities of the Department of Internal Affairs of the Academy of Police of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Azerbaijan, Scientific Advisory Council under the Council of Ministers of Internal Affairs of the Commonwealth of Independent States from the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Azerbaijan

Журнал зарегистрирован службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
ПИ № ФС 77-81177 от 02.06.2021

Журнал рекомендован
Высшей аттестационной комиссией
Министерства образования и науки
Российской Федерации для публикации
основных результатов диссертаций
на соискание ученой степени
доктора и кандидата наук

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

Федеральное казенное учреждение
«Научный центр БДД МВД России»
ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293
Тел.: 8 (499) 148-85-67

Редакция:

Главный редактор:

А.Ю. Якимов,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор,
советник Президента Российского Союза
Автостраховщиков по вопросам безопасности
дорожного движения

Заместители главного редактора:

А.М. Прохорова,
заместитель начальника
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»,
кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,
начальник отдела обеспечения научной
и редакционно-издательской деятельности
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»,
кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцога**
Компьютерная верстка: **Е.В. Марцога**

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293
E-mail: ncbdd@bk.ru
www: <http://нцбдд.мвд.рф>

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций. Ответственность
за содержание публикаций и достоверность
фактов несут авторы материалов.

При перепечатке или воспроизведении матери-
алов журнала любым способом полностью или
частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах elibrary.ru,
cyberleninka.ru, нцбдд.мвд.рф.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Формат 60x84/8. Печать цифровая.
Физ. печ. л. – 7,16.
Усл. печ. л. – 7,16.

Номер подписан в печать 16.10.2025.
Номер вышел в свет 17.10.2025.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2025 г., поз. 18.

Бесплатно

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 2025. № 3(38)

Содержание

УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

- Кондратьев В.Д.** Безопасность дорожного движения. Вопросы теории (нормативно-правовое обеспечение).....6
- Баканов К.С.** Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти.....11
- Кузнецова Н.М.** Влияние каршеринга на безопасность дорожного движения в России: анализ проблем и рисков.....23
- Гордеева А.Д.** Меры, принимаемые в отношении использования средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды (с учетом зарубежного опыта).....27

КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

- Хорьков А.В.** Вопросы разграничения понятий «контроль» и «надзор» в условиях модернизации публично-правовых отношений.....32
- Грачев М.И., Федоров П.А.** Развитие системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения.....36
- Чаплыгина В.Н., Васюков В.Ф.** Тактические особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия с использованием беспилотных летательных аппаратов.....43

МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

- Ясникова В.А.** Безопасная инфраструктура как фактор снижения детского дорожно-транспортного травматизма (обзор зарубежного опыта).....49
- Васюков В.Ф., Дамирчиев Э.И.** Расследование преступлений в сфере дорожного движения: криминалистические подходы и аналитические инструменты (на примере Таиланда).....54

The journal is registered by the service
for supervision in the field
of communications, information
and Communication Technologies and Mass
(Roskomnadzor)

Certificate of registration of the mass media
PI № FS 77-81177 dated 02.06.2021

Journal Recommended
by the Higher Attestation Commission
Ministry of Education and Science
of the Russian Federation for publication
of results of doctoral and candidate of theses

FOUNDER AND PUBLISHER:

Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293
Tel.: 8 (499) 148-85-67

Editorial board:

Editor-in-Chief of the journal:

A.Yu. Yakimov,

Honored Lawyer of the Russian Federation,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Advisor to the President of the Russian Association
of Motor Insurers on Road Safety issues

Deputy Editors-in-Chief of the journal:

A.M. Prokhorova,

Deputy head of the Federal public establishment
«Scientific State Institution of Road Safety
of the Ministry of the Interior of the Russian
Federation», Candidate of Sciences in Biology,
Associate Professor

A.D. Gordeeva,

Head of the Department for Scientific and
Editorial and Publishing Activities of the Federal
public establishment «Scientific State Institution
of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation»,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Editor: **E.V. Martsoga**

Computer layout: **E.V. Martsoga**

Editorial address: ul. Poklonnaya, d. 17,
Moscow, Russia, 121293

E-mail: ncbdd@bk.ru

www: <http://ncbdd.mvd.pf>

Editorial opinion may not coincide
with the point of view of the authors
of the publications. The authors of the materials are
responsible for the content of the publications and
the reliability of the facts. When using the material,
the address/link of the journal must be noted.

The publications are available in open access at
elibrary.ru, cyberleninka.ru, ncbdd.mvd.pf.

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index.

The format is 60x84/8. Digital printing.

Printers sheet – 7,16

Conventional printed sheet – 7,16.

Passed for printing 16.10.2025.

Published 17.10.2025.

Schedule of publication of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation» for 2025, pos. 18.

Free

ROAD SAFETY 2025. № 3(38)

Contents

MANAGEMENT OF ROAD SAFETY

Kondratiev V.D. Road safety. Theoretical issues (regulatory framework).....	6
Bakanov K.S. Powers of regional authorities and local governments in the field of ensuring road safety in the context of public authority reform.....	11
Kuznetsova N.M. The impact of carsharing on road safety in Russia: problem and risk analysis.....	23
Gordeeva A.D. Measures taken regarding the use of personal mobility devices provided for short-term rental (taking into account foreign experience).....	27

CONTROL AND SUPERVISION ACTIVITIES OF ROAD TRAFFIC

Horkov A.V. Issues of differentiation of the concepts of «control» and «supervision» in the context of modernization of public relations.....	32
Grachev M.I., Fedorov P.A. Development of the video surveillance system of St. Petersburg as a tool for ensuring road safety.....	36
Chaplygina V.N., Vasyukov V.F. Tactical features of inspecting a road accident scene using unmanned aerial vehicles.....	43

INTERNATIONAL ACTIVITY AND FOREIGN PRACTICES OF ROAD TRAFFIC

Iasnikova V.A. Safe infrastructure as a factor in reducing child road traffic injuries (review of foreign experience).....	49
Vasyukov V.F., Damirchiev E.I. Investigating road traffic crimes: forensic approaches and analytical tools (evidence from Thailand).....	54

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.
ВОПРОСЫ ТЕОРИИ (НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ)****Виктор Дмитриевич Кондратьев**Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
k-051310@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы правотворчества применительно к области обеспечения безопасности дорожного движения. Обосновывается актуальность данной проблемы. Предлагается метод определения приоритетности проектов правовых актов на основе определенной совокупности формальных и экспертных процедур. Подчеркивается, что, несмотря на различие регулируемых сфер каждого проекта, имеется возможность выстроить иерархическую архитектуру для проведения комплексной оценки каждого проекта правового акта.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, законодательство, правовой акт, Правила дорожного движения, законотворчество, средства фотовидеофиксации, административные правонарушения, комплексное оценивание, архитектура, критерий, агрегирование, экспертные методы, информационные технологии

Для цитирования: Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (нормативно-правовое обеспечение) // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 6–10.

Original article

ROAD SAFETY. THEORETICAL ISSUES (REGULATORY FRAMEWORK)**Victor D. Kondratiev**Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)
k-051310@mail.ru

Abstract. This article examines lawmaking issues related to road safety. The relevance of this issue is substantiated. A method for prioritizing draft legal acts based on a specific set of formal and expert procedures is proposed. It is emphasized that, despite the different regulated areas of each draft, it is possible to construct a hierarchical architecture for a comprehensive assessment of each draft legal act.

Keywords: road safety, legislation, legal act, traffic regulations, lawmaking, photo and video recording equipment, administrative offenses, comprehensive assessment, architecture, criteria, aggregation, expert methods, information technology

For citation: Kondratiev V.D. Road safety. Theoretical issues (regulatory framework) // Road Safety. 2025. № 3. P. 6–10.

Одним из обязательных направлений в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) является формирование законодательства, понимаемое согласно федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – федеральный закон «О безопасности дорожного движения») в широком смысле, то есть данный закон и принимаемые в соответствии с ним федеральные, региональные и муниципальные правовые акты [1].

При этом важно, что установление правовых основ обеспечения БДД относится к полномочиям Российской Федерации, что является важным и необходимым условием проведения единой государственной политики.

Действующий правовой механизм в дорожном движении как результирующий фактор всего нормативно-правового массива в области обеспечения БДД должен осуществлять в том числе и профилактику административных правонарушений и тем самым в определенной степени не создавать предпосылок к нарушениям законности (см. далее).

Формирование законодательства в области обеспечения БДД в условиях «новой» России, начавшаяся с начала 90-х годов, приобрело активное и направленное развитие с принятием федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Так, решение Правительства РФ о разработке фактически целого пакета нормативных правовых актов (далее – правовые акты) в указанной области было принято в целях реализации положений этого закона.

В последующие годы активность деятельности в этом направлении только возрастала. Достаточно обратиться к Государственным докладам о состоянии БДД, в которых постоянно отмечаются аспекты нормативно-правового регулирования, а также другим источникам [2, 3, 4].

Обращаясь к материалам Всемирной организации здравоохранения – международной организации, которая по поручению ООН осуществляет координирующие функции в области обеспечения БДД, отметим, что «...всеобъемлющее законодательство... выступает мощным катализатором изменения поведения, норм и восприятия обществом вопросов безопасности дорожного движения» [5].

В то же время большое число принятых правовых актов в области БДД не решает проблемы создания эффективно действующей правовой основы в этой области.

Как отмечает Ю.А. Тихомиров: «Дело не сводится к принятию тех или иных актов, ибо само по себе их число не свидетельствует о повышении уровня правовой урегулированности общественных отношений и укреплении законности» [6].

Фактически, поддерживая эту точку зрения, в сборнике статей «Право и правотворчество. Вопросы теории» [7] подчеркивается «Обновление и упорядочение законодательства»... «должно способствовать повышению качества самого законодательства, усилению его внутренней согласованности, беспробельности...», и далее «Научно обоснованное правотворчество направлено на такую подготовку и принятие правовых

актов, которые позволили бы на научной основе, путем выявления потребностей общественного развития точно определить круг отношений, требующих правового регулирования, средства правового воздействия и форму соответствующего акта. В этом заложены условия действия правовых актов».

С другой стороны, имеющиеся пробелы и неурегулированности в области БДД со всей актуальностью выдвигают задачу разработки механизма упорядочения процесса подготовки и принятия правовых актов. Действительно, обратимся к реальной практике.

За период с 2013 по 2024 год, например, Правительством РФ было принято 44 постановления о внесении изменений и дополнений в Правила дорожного движения [8].

Понятно, что каждое такое решение Правительства РФ указывало на наличие тех или иных пробелов и неурегулированности в нормативном регулировании только по направлению, ориентированному на регламентацию порядка дорожного движения.

При этом при принятии каждого решения, касающегося Правил дорожного движения, в Правительстве отдавали себе отчет, насколько важно то или иное решение, так как Правила дорожного движения фактически касаются всего населения страны, и тем не менее Правительство осознавало необходимость принятия соответствующего акта. При этом именно прежде всего к Правилам дорожного движения – документу, имеющему явно выраженную социальную направленность, относится утверждение о роли «...права, как средства управления обществом» [7].

С другой стороны, например, в 2023 году было выявлено 240 млн административных правонарушений в области БДД, из которых 92% – средствами фотовидеофиксации.

При этом автопарк страны составляет только 63 млн единиц.

Такое огромное количество нарушений может иметь ряд причин, но, безусловно, одной из них является проблема, связанная с нормативно-правовым и нормативно-техническим регулированием в области обеспечения БДД. По имеющимся данным, в 2024 году количество нарушений стало еще больше [9].

Ю.А. Тихомиров в указанной выше работе далее констатирует, что «современная концепция развития российского законодательства» должна позволять «предвидеть динамику его развития», «определить приоритетные законы на ближайшую перспективу, а также последовательность принятия иных законов, исходя из интересов граждан и государства, потребностей экономики, социальной и политической сфер» [6].

Одним из видных представителей юридической науки в свое время отмечалось, что одним из существенных факторов, дестабилизирующих эффективную законодательную деятельность, является отсутствие четко проработанных институционализированных и законодательно закрепленных детальных технико-юридических процедур законодательства на всех его этапах, а также конкретной роли, прав и обязанностей каждого участника этого процесса, не нашедшего прямого отражения в нормах Конституции [10].

Интересно, что на эту тему обращали внимание и другие известные специалисты много лет назад [11, 12, 13]. В настоящее время, например, депутатом Государственной Думы Ю.П. Синельниковым отмечалось, что при принятии большого числа законов искажается первоначальная концепция законопроекта в ре-

зультате добавления тех или иных положений других законопроектов, находящихся на рассмотрении [14].

Заслуживает внимания точка зрения известного специалиста К.И. Косачева, который указывал на необходимость подготовки «перечня приоритетов в законотворческой деятельности».

Он также указал на целесообразность «подойти к организации законотворческого процесса более системно», имея в виду, что прежде всего необходимо принимать законопроекты, в которых «реально нуждается страна» [15].

Таким образом, применительно к проблеме обеспечения БДД, касаясь методологии правотворчества (законотворчества), в повестку дня со всей актуальностью выдвигается задача формирования и совершенствования как правил, так и механизмов рассмотрения и принятия правовых актов в этой области.

О.А. Гаврилов в своей работе, посвященной вопросам правотворчества (законотворчества), указывает, что под этим следует понимать «совокупность неправных исходных позиций и принципов, конкретных приёмов и средств, которые используются в процессе подготовки и принятия законов и иных нормативных актов» [16].

В то же время мы не рассматриваем и не анализируем содержание постановления Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1009 (в редакции от 15.11.2024) «Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации» и иные формально действующие правовые акты по данному вопросу.

Автором предложен результат проработки вопроса об определении приоритета правового акта на научной основе с применением информационных технологий с формально-логической точки зрения. Решение задачи предлагается в самом общем виде, фактически как концептуальный подход.

Таким образом, следует оценить каждый проект правового акта, который предложен «лицу, принимающему решение», путем определенной процедуры присвоения соответствующему проекту той или иной оценки. Интересно, что по вопросу оценки правовых документов сообщалось в работе болгарского специалиста Н. Неновски еще в 80-х годах прошлого века [17].

Похожие задачи, например, когда надо оценить коллектив работников (выбор лучшего) [18], приоритетные направления развития науки и техники (иерархия приоритетов) [19], привлекательность инвестиционных проектов (выбор наиболее эффективного) [20], относятся к так называемому классу задач комплексного оценивания сложных социально-экономических объектов.

Способ решения таких задач основывается на методологии формирования комплексных оценок путем реализации стандартных формальных и экспертных процедур [21].

Рассмотрим конкретные шаги. Для каждого проекта правового акта экспертным путем определяется перечень характеристик. Затем эти характеристики объединяются в подгруппы, или направления, которые интегрируются по определенной процедуре до тех пор, пока не останется одна оценка, которая и является комплексной оценкой проекта правового акта.

Достоинством такой архитектуры решения задачи (так называемая бинарная структура) является то, что она позволяет решать задачу комплексного оценивания по любому числу критериев путем мно-

гошаговой процедуры агрегирования, причем на каждом шаге будет производиться агрегирование только по двум критериям. Такой подход упрощает задачу выбора, так как согласно гипотезе бинарности человек устойчиво сравнивает и разбивает на классы объекты, отличающиеся оценками только по двум критериальным свойствам [22].

Отметим, что предметная область каждого проекта правового акта в области обеспечения БДД, несмотря на их очевидное различие, тем не менее имеет общие черты:

1. Регулируемая область правоотношений каждого проекта отмечается разнородными характеристиками, которые, вообще говоря, могут быть представлены или количественными, или качественными характеристиками.

2. В то же время целый ряд характеристик (если не абсолютное большинство) не имеют количественных измерений, поэтому носят только качественный характер и, следовательно, могут быть оценены только экспертно.

3. Архитектурная модель оценки в большинстве случаев является многоуровневой.

Затрагиваемые подсистемы системы «Дорожное движение» в проектах правовых актов в части обеспечения его безопасности являются, как правило, сложными объектами. В связи с этим описание этих объектов, как отмечалось выше, в основном осуществляется на базе экспертных методов.

Процедура проведения оценки требует строгой однозначно установленной последовательности действий, при этом информация, которую представляют эксперты, является важной составляющей всего процесса оценки.

Важным этапом работы является определение конкретного перечня критериев, который предлагают эксперты. Как уже отмечалось ранее, эксперты, привлекаемые к работе, должны хорошо разбираться в вопросах обеспечения БДД, вопросах права, в том числе правотворчества, информационных технологий, в управленческих подходах при решении сложных социально-ориентированных проблем.

Практика показывает, что наиболее интересная и нетривиальная информация экспертного характера может быть получена в процессе совместного обсуждения экспертами спорных и одновременно сложных проблем. Однако совместное обсуждение требует специальной организации [23, 24, 25, 26]. Следует обозначить важнейшие условия для коллективной работы экспертов.

1. Привлечение к обсуждению только компетентных экспертов.

2. Подготовка обсуждений с установлением конкретных сроков.

3. Исключение возможных отрицательных факторов, мешающих свободному обсуждению:

взаимоотношений типа «начальник-подчиненный»;

личных неприязненных или, наоборот, дружеских взаимоотношений среди экспертов;

личной или групповой заинтересованности в результате экспертизы, противоречащей основной цели этой экспертизы;

явно выраженного стремления к лидерству; склонность экспертов к конформизму или соглашательству и т.п.

4. Учет всех имеющихся точек зрения.

5. Представление результатов обсуждения в форме, удобной для обоснованного принятия решений.

Также существенным фактором является информационное обеспечение работы экспертов. Основными требованиями к информационному обеспечению являются:

надежность представляемой для экспертов исходной информации;

полнота и разнообразие информации;

доступность и оперативность представления экспертам исходных данных и справочной информации;

наглядность информации;

структурность и системность информации.

Отсутствие или неудовлетворительно организованная работа по информационному обеспечению может привести к низкому качеству ожидаемого результата.

Как справедливо отмечалось в публикациях, нехватка, недостаточность правовой информации может быть тем «критическим» звеном, которое существенно понизит качество всего нормотворческого процесса. Поэтому, видимо, неслучайно авторы книги «Законодательная техника. Научно-практическое пособие», ссылаясь на опыт работы аппарата Государственной думы Федерального Собрания Российской Федерации утверждают, что «современная законодательная техника немислима без применения информационных технологий» [27].

Теперь перейдем к рассмотрению в самом общем виде конкретного примера.

Допустим, что оценка приоритетности (эффективности) осуществляется при анализе некоторых экспертно сформулированных направлений, каждое из которых, в свою очередь, определяется по заранее установленной логике. При этом еще раз подчеркнем, что в основе – работа экспертов.

Оценку эффективности по направлениям будем проводить в качественной шкале. Примем следующую шкалу оценок:

плохо (или 1);

удовлетворительно (или 2);

хорошо (или 3);

отлично (или 4).

Полученная оценка по тому или иному направлению как раз свидетельствует о возможности выстроить фактически иерархию приоритетности при рассмотрении определенного перечня проектов правовых актов.

Далее отметим, что процедура комплексного оценивания, базирующаяся на попарном агрегировании оценок по направлениям, начинается с определения самих пар.

Итак, предположим, что оценка каждого проекта осуществляется по следующим направлениям:

1) уровень юридической проработанности проекта;

2) уровень социальной востребованности проекта;

3) уровень реализуемости проекта.

Направления агрегирования в данном случае определены экспертным путем при обсуждении в том числе с участием специалистов в области правовых проблем БДД. Безусловно, в каждом конкретном случае эти направления, также как и состав показателей, формирующих оценку по каждому направлению, может различаться, однако формальная процедура получения комплексной оценки во всех случаях неизменна.

Далее, согласно разработанной методологии, нужно провести попарное объединение и агрегирование вышеприведенных направлений по определенной процедуре.

Конкретный или детальный механизм агрегирования в данной публикации не излагается, так как

целью настоящей работы является сообщение только общей концепции.

Теперь по определенной логике объединяем направления 2 и 3. Оценки по этим направлениям характеризуют аспект, связанный с социальной обоснованностью рассматриваемого проекта правового акта.

В свою очередь, оценка юридической проработанности документа в определенной степени отражает «зрелость» проекта, степень анализа, юридическую технику и т.д.

Здесь уместно привести следующее утверждение: «Действительно, потребность в новом осмыслении законодательной техники ощущается все более остро. Ведь период ее признания в прошлом сменился периодом забвения, а сейчас приходит понимание ее самостоятельной роли в процессе законотворчества и правоприменения. Новым является признание законодательной техники как важного фактора оптимизации законотворчества и эффективности законодательства» [28, 29].

Итак, сначала производится агрегирование уровня социальной востребованности и уровня реализуемости в обобщенную оценку уровня социальной обоснованности проекта, после этого оценка уровня социальной обоснованности объединяется с оценкой уровня юридической проработанности проекта в итоговую комплексную оценку документа.

Агрегирование проводится на основе логических процедур также с применением экспертных методов. Принципиальной характеристикой такой логики является возможность отразить волю уполномоченного «лица, принимающего решение», так как легко реализовать стратегию предпочтения в процессе проведения оценок рассматриваемых проектов правовых актов.

Так, в разные периоды осуществления мероприятий в области обеспечения БДД ориентация проводилась на меньший рост аварийности по отношению к темпам роста автопарка, к снижению количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), и только после 2005 года основным критерием в этой области было принято снижение числа погибших в ДТП даже в условиях роста автопарка.

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» № 309 поставлена цель снизить смертность в результате ДТП в 1,5 раза к 2030 году и в 2 раза – к 2036 году.

Процедура построения комплексной оценки проводится по каждому проекту, включенному в полный список таких проектов, реализация которых направлена на решение проблем в области БДД и, в первую очередь, должна быть ориентирована на достижение целей по снижению смертности в результате ДТП.

После проведения этой процедуры все представленные к рассмотрению проекты получают свою итоговую комплексную оценку. Каждую оценку можно рассматривать как характеристику приоритета соответствующего проекта. Чем выше оценка, полученная проектом, тем выше его приоритет.

Следовательно, опираясь на полученные оценки, можно определить последовательность их реализации, то есть сформировать иерархию внедрения анализируемых проектов.

Сначала реализуются проекты, имеющие комплексную оценку 4, затем проекты с комплексной оценкой 3, затем с оценкой 2 и, наконец, с оценкой 1.

Если проекты имеют разную стоимость реализации (наиболее реалистичная ситуация), то необходимо сопоставить затраты на реализацию проекта с его важностью (или приоритетом), поэтому следующий шаг, который необходимо сделать – это оценить средства, которые надо затратить на внедрение каждого проекта. Такая оценка также может быть проведена экспертным путем.

В заключение следует отметить, что в статье в самом общем виде представлен метод определения приоритетов при рассмотрении проектов правовых актов в области обеспечения БДД. Детализация аспектов данного подхода очевидным образом будет способствовать созданию конкретной методики при решении задачи выбора.

Список источников

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873.
2. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации». М.: ГУГИБДД СОБ МВД России, 2001. С. 58.
3. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации». М.: ГУГИБДД СОБ МВД России, 2003.
4. Совет Федерации Федерального собрания РФ «Аналитический доклад». М., 2012. С. 59–61.
5. ВОЗ. Доклад о состоянии БДД в мире: время действовать. Женева, 2009.
6. Тихомиров Ю.А. Общая концепция развития Российского законодательства // Правовая реформа: Концепция развития Российского законодательства. М., 1995. С. 4.
7. ИГП АН СССР. Право и правотворчество. Вопросы теории. 1982. С. 9, 52, 5.
8. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
9. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. С. 6.
10. Котенков А.А. Президент-парламент: становление взаимоотношений в законодательном процессе (статья 1) // Государство и право. 1998. № 9. С. 5.
11. Тихомиров Ю.А. Система правовых актов Советского государства // Право и правотворчество: вопросы теории. ИГПАН СССР. М., 1982. С. 5.
12. Колдаева Н.Н. Законодательная инициатива как правовой институт // Советское государство и право. 1979. № 9. С. 123.
13. Андрианов Н.Е. О законодательной инициативе // Советское государство и право. 1964. № 9. С. 36.
14. Синельщиков Ю.П. О практике изменения концепции законопроекта в Государственной Думе Российской Федерации // Государство и право. 2024. С. 38–44.
15. Закон весну торопит. Общероссийская газета для всех: Версты. 17.01.2002. С. 2.
16. Гаврилов О.А. Правотворчество и актуальные проблемы социального развития // Право и правотворчество: вопросы теории. ИГПАН СССР. М. 1982. С. 43.
17. Неновски Н. Право и ценности. М. 1987. С. 29.
18. Бурков В.Н., Цыганов В.В., Черкашин А.М. Теория активных систем и совершенствование хозяйственного механизма. М. Наука. 1984.
19. Кузьмицкий А.А., Новиков Д.А. Организационные механизмы управления развитием приоритетных направлений науки и техники. Препринт. ИПУ РАН. 1993.
20. Ансоф И. Стратегическое управление. М. Экономика 1989.
21. Анохин А.М., Глотов В.А., Павельев В.В. и др. Целенаправленный выбор: модели, отношения, алгоритмы. Препринт ИПУ РАН. М., 1996.

22. Бурков В.Н., Грацианский Е.В., Еналеев А.К. и др. Организационные механизмы управления научно-техническими программами. Препринт ИПУ РАН. М., 1993.

23. Гвишиани Д.М. Организация и управление. М.: Наука, 1970.

24. Мильнер Б.З., Евенко Л.И., Раппопорт В.С. Системный подход к организации управления. М.: Экономика. 1983.

25. Сетров М.И. Основы функциональной теории организации. Л. Наука. 1972.

26. Янг С. Системное управление организацией. Пер. с англ. М.: Советское радио, 1983.

27. Законодательная техника: научно-практическое пособие. Под ред. Ю.А. Тихомирова. М., 2000. С. 195–196.

28. Поленина С.В. Качество закона и эффективность законодательства // Советское государство и право. 1987. № 7.

29. Общая теория государства и права. Академический курс в 2-х томах. Т. 2. Теория права. Глава V111. Законодательная техника. М., 1998. С. 174–176.

References

1. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50. Art. 4873.

2. State report «On the state of road safety in the Russian Federation». М.: Main Directorate of the State Road Safety Inspectorate of the Public Security Service of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2001. P. 58.

3. State report «On the state of road safety in the Russian Federation». М.: Main Directorate of the State Road Safety Inspectorate of the Public Security Service of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2003.

4. Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation «Analytical Report». М., 2012. P. 59–61.

5. WHO. Global Road Safety Report: Time to Act. Geneva, 2009.

6. Tikhomirov Yu.A. General concept for the development of Russian legislation // Legal Reform: Concept for the development of Russian Legislation. М., 1995. P. 4.

8. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the road» // Collecion Acts of the President and the Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 47. Art. 4531.

9. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M., et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2024: information and analytical review. М.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. P. 6.

10. Kotenkov A.A. The President and Parliament: Establishing Relationships in the Legislative Process (Art. 1) // State and Law. 1998. № 9. P. 5.

11. Tikhomirov Yu.A. The System of legal acts of the Soviet State // Law and law-making: theoretical issues. Institute of State and Political Sciences of the USSR. М., 1982. P. 5.

12. Koldaeva N.N. Legislative initiative as a legal institution // Soviet State and Law. 1979. № 9. P. 123.

13. Andrianov N.E. On legislative initiative // Soviet State and Law. 1964. № 9. P. 36.

14. Sinelshchikov Yu.P. On the practice of changing the concept of a bill in the State Duma of the Russian Federation // State and Law. 2024. P. 38–44.

15. The Law hastens spring. All-Russian newspaper for everyone: Versty. 17.01.2002. P. 2.

16. Gavrilov O.A. Law-making and current problems of social development // Law and law-making: theoretical issues. ISPAN USSR. М., 1982. P. 43.

17. Nenovskiy N. Law and values. Moscow, 1987. P. 29.

18. Burkov V.N., Tsyganov V.V., Cherkashin A.M. Theory of active systems and improvement of the economic mechanism. М.: Nauka, 1984.

19. Kuzmitsky A.A., Novikov D.A. Organizational mechanisms for managing the development of priority areas of science and technology. Preprint. IPU RAS. 1993.

20. Ansoff I. Strategic management. М. Economica, 1989.

21. Anokhin, A.M., Glotov, V.A., Paveliev, V.V. et al. Purposeful choice: models, relationships, and algorithms. Preprint Institute of Control Sciences of the Russian Academy of Sciences. М., 1996.

22. Burkov V.N., Gratsiansky E.V., Enaleev A.K. et al. Organizational mechanisms for managing scientific and technical programs. Preprint Institute of Control Sciences of the Russian Academy of Sciences. М., 1993.

23. Gvishiani D.M. Organization and management. М.: Nauka, 1970.

24. Milner B.Z., Evenko L.I., Rappoport V.S. A systems approach to managing organization. М.: Economica, 1983.

25. Setrov, M. I. Fundamentals of the Functional Theory of Organization. Л. Nauka, 1972.

26. Young S. Systems Management of Organization. Translated from english. М.: Sovetskoye radio, 1983.

27. Legislative technique: scientific and practical handbook. Ed. Yu.A. Tikhomirov. М., 2000. P. 195–196.

28. Polenina S.V. Quality of law and effectiveness of legislation // Soviet State and Law. 1987. № 7.

29. General theory of state and law. Academic course in 2 Vol. Vol. 2. Theory of law. Chapter V111. Legislative technique. М., 1998. P. 174–176.

Информация об авторе

В.Д. Кондратьев – доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Организация и безопасность движения, интеллектуальные транспортные системы» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)

Контакты: Ленинградский проспект, д. 64, Москва, Россия, 125319

Information about the author

V.D. Kondratiev – Doctor of Sciences in Technology, Professor, Professor of the Department «Organization and traffic safety, intelligent transport systems» Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)

Contacts: Leningradsky prospect, d. 64, Moscow, Russia, 125319

Статья поступила в редакцию 12.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 22.09.2025. The article was submitted 12.08.2025; approved after reviewing 15.09.2025; accepted for publication 22.09.2025.

ПОЛНОМОЧИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМЫ ПУБЛИЧНОЙ ВЛАСТИ

Кирилл Сергеевич Баканов
Научный центр БДД МВД России
kbakanov@mvd.ru

Аннотация. Для достижения поставленных целей по снижению смертности на дорогах нашей страны требуется активное вовлечение в эту деятельность органов публичной власти на всех уровнях управления. При этом положения профильного федерального закона в области обеспечения безопасности дорожного движения полностью не раскрывают роль региональных и местных органов публичной власти в рассматриваемой сфере, а уставные документы содержат общие компетенционные нормы в таких смежных сферах, как транспорт, дорожное хозяйство, градостроительство, здравоохранение, просвещение, образование и др., что способствует субъективному определению их роли в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. На основе проведенного анализа в статье сформулированы предложения по законодательному закреплению полномочий региональных и местных органов власти по участию в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, публичное управление, региональная власть, местная власть, координация, стратегия, программа, полномочия, бюджет, транспорт, дорожное хозяйство, градостроительство, здравоохранение, просвещение, образование

Для цитирования: Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти // Безопасность дорожного движения. № 3. 2025. С. 11–22.

Original article

POWERS OF REGIONAL AUTHORITIES AND LOCAL GOVERNMENTS IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY IN THE CONTEXT OF PUBLIC AUTHORITY REFORM

Kirill S. Bakanov
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
kbakanov@mvd.ru

Abstract. Achieving the stated goals of reducing road fatalities in our country requires the active involvement of public authorities at all levels of government. However, the provisions of the relevant federal law on road safety do not fully clarify the role of regional and local public authorities in this area. The statutory documents contain general competence standards in related areas such as transportation, road management, urban development, healthcare, education, and others, which contributes to a subjective definition of their role in road safety. Based on the analysis, this article formulates proposals for legislatively enshrining the powers of regional and local authorities to participate in road safety activities.

Keywords: road safety, public administration, regional government, local government, coordination, strategy, program, powers, budget, transport, road management, urban development, healthcare, enlightenment, education

For citation: Bakanov K.S. Powers of regional authorities and local governments in the field of ensuring road safety in the context of public authority reform // Road Safety. № 3. 2025. P. 11–22.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) имеют серьезные социально-демографические и экономические последствия, препятствующие в том числе региональному и местному развитию.

Они продолжают оставаться одной из ведущих внешних причин смерти детей и лиц трудоспособного и детородного возраста.

По оценкам Всемирной организации здравоохранения, дорожная травма входит в десятку основных причин, препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни.

В этой связи вопросы обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) требуют эффективного и комплексного решения, основанного на тесном и непрерывном взаимодействии всех заинтересованных субъектов, включая общественность.

Обеспечение БДД должно рассматриваться как общая ответственность не только участников дорожного движения, но и всех субъектов деятельности в правоохранительной сфере, сферах просве-

щения, образования, здравоохранения, транспорта, дорожного хозяйства, культуры и др., поскольку в соответствии со ст. 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1] (далее – ФЗ о БДД) одним из принципов обеспечения безопасности на дорогах страны определен приоритет ответственности государства над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

В 2024 году завершилось действие Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы [2] (далее – Стратегия).

За период ее реализации количество ДТП снизилось на 22,1%, число погибших – на 24,5%, раненых – на 23,5% (к 2024 году относительно 2017 года [3]). Таким образом, удалось потенциально предотвратить более 20 тыс. смертельных случаев [4].

В настоящее время главой государства поставлена цель по снижению смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [5].

В соответствии с Единым планом по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года (снижение смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [5]) обеспечивается посредством реализации национальных проектов «Инфраструктура для жизни», «Продолжительная и активная жизнь» и входящих в них федеральных проектов, государственных программ Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», «Развитие здравоохранения», а также за счет деятельности органов государственной власти субъектов Российской Федерации, финансируемой из региональных бюджетов [6].

При этом в Едином плане органы местного самоуправления не фигурируют, хотя они наделены полномочиями в указанных областях и сферах.

Необходимо отметить, что в завершившей свое действие Стратегии органам государственной власти субъектов Российской Федерации рекомендовалось лишь учесть ее положения при решении задач в области обеспечения БДД (п. 3) [2].

В целом полномочия указанных органов публичной власти в сфере БДД по уровням управления определены в ст. 6 ФЗ о БДД, согласно которой к полномочиям субъектов РФ и органов МСУ относятся осуществление мероприятий по обеспечению БДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения и местного значения, включая:

- принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств;
- осуществление (участие) мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

- ежегодное утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения ДТП [1].

К полномочию регионов также отнесено:

- участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Возникает закономерный вопрос, достаточно ли обозначенных выше инструментов для достижения заявленных целей.

И здесь следует обратить внимание на то, что по факту указанные полномочия не отражают реальной роли и компетенций органов исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований в деятельности по БДД, поскольку в настоящее время целый «пласт» соответствующих полномочий содержится в иных законодательных и подзаконных актах, в том числе раскрываемых на региональном и местном уровнях [7].

В этой связи в рамках настоящего исследования планируется комплексно рассмотреть полномочия региональных и местных властей в области обеспечения БДД. Актуальность заявленной проблематике добавляет проводимая в стране реформа публичной власти.

Представляется целесообразным рассмотреть соответствующие полномочия через сферы, смежные с обеспечением БДД по схеме (сфера – направление – полномочие).

I. Государственная политика. Сюда прежде всего следует отнести полномочие региональных органов власти по участию в проведении единой государственной политики в сфере безопасности дорожного движения [8] (п. 1) ст. 33 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации») (далее – ФЗ-414).

Закрепление данного полномочия в статусном документе органа публичной власти свидетельствует о значимости этой сферы для достижения целей социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. Заметим, что за органами местного самоуправления такое полномочие не закреплено.

1.1. Стратегическое планирование и финансирование. Это направление в формировании политики реализуется посредством осуществления полномочий по разработке документов стратегического планирования [9] (ч. 1 ст. 11 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (далее – ФЗ-172); ст. 179 Бюджетного кодекса РФ (далее – БК РФ); п. 11 ст. 33 ФЗ-414; п. 4.4 ч. 1 ст. 17 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ (далее – ФЗ-131); п. 1 ч. 2 ст. 37 Федерального закона от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» (далее – ФЗ-33)).

Использование данного инструмента позволяет решать задачи скоординированности тесно связанных сфер стратегического планирования и финансирования мероприятий в области обеспечения БДД в рамках соответствующих программ и проектов.

Разработка и реализация таких документов стратегического планирования является основой программно-целевого и проектного подхода к государственному управлению.

Однако, как показывает изучение практики в региональных проектах «Безопасность дорожного движения» более чем трети субъектов Российской Федерации, в 2024 году финансирование отсутствовало.

В девяти из десяти таких субъектов финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения не было предусмотрено с начала реализации указанных проектов [7].

Отметим, что сфера финансирования также отнесена к сферам, где региональные органы власти участвуют в проведении единой государственной политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414).

1.2. Нормотворчество. Формированию качественной нормативной правовой основы на всех уровнях управления служат полномочия рассматриваемых публичных органов по осуществлению законотворчества, которые реализуются в рамках участия в принятии федеральных законов, посредством законодательных инициатив и самостоятель-

ного принятия законов по своим предметам ведения (п. 2 ч. 1 ст. 8; ст. 9, 10 ФЗ-414; п. 1) ч. 1 ст. 17 ФЗ-33).

1.3. Координация. Как известно, координация является важнейшим направлением государственной политики, которая позволяет обеспечить ей свойство единства.

В сфере БДД полномочие по координации региональных органов исполнительной власти Указом Президента РФ возложено на МВД России [10].

Этой же цели служат региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (п. 3 постановления Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения»). Таким образом, здесь можно наблюдать дублирование соответствующих полномочий [11].

Кроме того, работа региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения не всегда позволяет своевременно и в полном объеме решить существующие проблемы.

По состоянию на 2015 год высшие должностные лица субъектов Российской Федерации являлись председателями соответствующих комиссий только в двух третях регионов страны.

Говоря о координации деятельности органов местного самоуправления, следует отметить, что, несмотря на то, что в основных направлениях обеспечения БДД (ст. 5 ФЗ о БДД) эта деятельность упоминается, федеральной нормы, определяющей координирующий орган в сфере БДД на местном уровне, нет.

Органы местного самоуправления, как правило, не включены в реализацию соответствующих региональных проектов и не входят в состав региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения. Не везде полноценно функционируют муниципальные комиссии.

При этом органы местного самоуправления обладают достаточно широкими полномочиями в сфере обеспечения БДД, на что неоднократно обращалось внимание в научной литературе [12].

1.4. Анализ. В сфере БДД это направление реализуется в рамках создания региональных центров управления, а также посредством создания межведомственных рабочих групп по рассмотрению обстоятельств ДТП в целях выработки оперативных мер по предупреждению причин и условий их совершения (ст. 5 ФЗ-196). Указанные органы уже функционируют в отдельных регионах и муниципалитетах [13, 14]. Такой подход является объективно необходимым условием принятия обоснованных управленческих решений в сфере БДД.

1.5. Научная и инновационная деятельность. Исследуя данное направление деятельности, необходимо отметить, что сфера науки отнесена к тем сферам, где публичные органы власти регионального уровня, наделены полномочиями по участию в проведении единой государственной политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414). Анализируемое направление реализуется в рамках полномочий:

по организации и осуществлению региональных научно-технических и инновационных программ и проектов (п. 101 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414);

по поддержке инновационной деятельности (ч. 1 и 4 ст. 16.2 Федерального закона от 23 августа

1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике» (далее – ФЗ-127);

по установлению порядка экспериментально-го правового режима в субъекте Российской Федерации (ч. 2 ст. 5 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации») (далее – ФЗ-258).

Таким образом, вне сомнения, активное внедрение достижений науки и инновационных технологий позволяет обеспечить успешное решение задач в области БДД.

1.6. Кадровое обеспечение. Данное направление является важным для разработки и реализации управленческих решений и может реализовываться применительно к рассматриваемой тематике в рамках осуществления полномочий:

по осуществлению мер в сфере занятости населения, включая содействие гражданам в поиске работы, а также содействие работодателям в подборе необходимых работников (п. 134 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414);

по определению порядка участия иностранных граждан в трудовой деятельности (ч. 6 ст. 18.1 Федерального закона от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»).

Указанные инструменты играют важную роль в решении задач, связанных с сокращением дефицита специалистов в различных областях и сферах, в том числе связанных с БДД.

II. Просвещение и образование. Группа полномочий органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления в этой сфере реализуется в рамках следующих направлений:

2.1. Просвещение. На данном направлении задачи органов власти субъектов РФ и органов местного самоуправления осуществляется в рамках ряда полномочий, которые можно объединить в два блока.

2.1.1. Первый блок связан с информационным обеспечением и включает:

участие в реализации государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан (п. 5 Основ государственной политики (утв. Президентом Российской Федерации 28.04.2011 № Пр-1168);

информационное обеспечение пользователей автомобильных дорог (п. 10 ст. 12 и п. 10 ст. 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ-257);

учреждение печатного СМИ и (или) сетевого издания для доведения до населения официальной информации (п. 7 ч. 1 ст. 17 ФЗ-131; (п. 9 ч. 1 ст. 32 ФЗ-33);

закупку работ, услуг на производство и распространение социальной рекламы (ч. 2 ст. 10 Федерального закона от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе»);

2.1.2. Второй блок предполагает полномочия по воспитанию детей и молодежи и включает:

организацию и осуществление работы с детьми и молодежью, участие в реализации молодежной политики (п. 111 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 30 ч. 1 ст. 14 ФЗ-131 (п. 28 ч. 2 ст. 32 ФЗ-33);

организацию и обеспечение отдыха и (или) оздоровление детей, включая обеспечение безопасности их жизни и здоровья (п. 57 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 11 ч. 1 ст. 15; п. 13 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131 (п. 6 ч. 2 ст. 32 ФЗ-33)).

Основная задача рассмотренного инструментария на уровне региональных органов власти и местного самоуправления заключается в информировании и воспитании участников дорожного движения и прежде всего детей и молодежи в целях повышения их правовой культуры, формирования безопасной и законопослушной модели поведения в дорожном движении.

2.2. Образование. Данное направление в настоящее время представлено следующими блоками полномочий публичных органов власти.

2.2.1. Первый блок полномочий включает следующий инструментарий:

организацию предоставления дошкольного, общего, дополнительного образования детей (в том числе ЮИД, ДЮАШ и др.), а также среднего и дополнительного профессионального образования (п. 27, 29, 31, 33 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 11 ч. 1 ст. 15 и п. 13 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131; п. 4 ч. 2 ст. 32 ФЗ-33; п. 3, 4, 5, 7, 9 ч. 1 ст. 8 п. 1 и 2 ч. 1 ст. 9 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (далее – ФЗ-273);

создание условий для осуществления присмотра и ухода, содержания детей в образовательных организациях (п. 29 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 4 и 5 ч. 1 ст. 8, п. 3 ч. 1 ст. 9 ФЗ-273).

Данная группа полномочий направлена на решение задач по формированию навыков безопасного участия детей в дорожном движении и тесно сопрягается с направлением просвещения.

2.2.2. Второй блок – контрольно-разрешительные полномочия, связанные с системой допуска водителей к участию в дорожном движении, включает: лицензирование образовательной деятельности, в том числе связанной с обучением водителей ТС (п. 3 ч. 1 ст. 7 ФЗ-273);

осуществление государственного контроля (надзора) в сфере образования (п. 1 и 2 ч. 1 ст. 7 ФЗ-273; п. 2 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в сфере образования, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2021 г. № 997).

Соответствующие полномочия направлены на решение задач повышения качества профессионального обучения водителей, ориентированного на формирование навыков управления транспортными средствами в реальных дорожных условиях, что наряду с повышением компетенций педагогических работников призвано способствовать снижению уровня аварийности по вине водителей.

III. Социальная политика. Исследуя инструменты в сфере социальной поддержки, необходимо обратить внимание на то, что эта сфера относится к сферам, где региональные органы власти наделены полномочиями по участию в проведении единой государственной политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414).

Эта деятельность региональных органов власти и местного самоуправления реализуется в рамках соответствующих полномочий, включающих:

создание условий и (или) осуществление поддержки социально ориентированных некоммерче-

ских организаций, благотворительной деятельности и добровольчества (волонтерства) (п. 16 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 25 ч. 1 ст. 15; п. 33 ч. 1 ст. 16; п. 11 ч. 1 ст. 16.2 ФЗ-131 (п. 26 ч. 2 ст. 32 ФЗ-33);

установление дополнительных мер социальной поддержки и социальной помощи для отдельных категорий граждан, в том числе детей (ст. 33, 48 ФЗ-414; ч. 5 ст. 20 ФЗ-131 (ч. 5 ст. 36 ФЗ-33); ч. 2 ст. 1 Федерального закона от 29 декабря 2006 г. № 256-ФЗ «О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей») [15, 16, 17].

Реализации указанных полномочий с учетом интересов обеспечения БДД направлена на решение задач оказания помощи слабовозрастным слоям населения (многодетные и неполные семьи с детьми, малоимущие граждане, дети-сироты и др.), которые нуждаются в дополнительной социальной поддержке, способствующей обеспечению БДД (например, создание условий или предоставление детских удерживающих систем (устройств), световозвращающих элементов, безопасных ТС для многодетных семей, а также для инвалидов и пожилых людей и др.).

IV. Профилактика правонарушений и охрана общественного порядка. Важнейшее значение для предотвращения дорожно-транспортного травматизма имеют направления профилактики правонарушений и охраны общественного порядка.

4.1. Профилактика. К направлению профилактики прежде всего следует отнести полномочия, закрепленные в Федеральном законе от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» (далее – ФЗ-182), к которым, в частности, относятся: разработка и принятие мер по реализации государственной политики в сфере профилактики правонарушений в установленной сфере деятельности (в том числе в области обеспечения БДД) на территориях субъектов Российской Федерации (п. 2 ст. 11);

осуществление нормативно-правового регулирования в сфере профилактики правонарушений (п. 1 ст. 11) и принятие муниципальных правовых актов в сфере профилактики правонарушений (п. 1 ст. 12);

создание координационных органов в сфере профилактики правонарушений (п. 4 ст. 11; п. 2 ст. 12; ст. 30);

обеспечение взаимодействия субъектов профилактики правонарушений и лиц, участвующих в профилактике правонарушений, на уровне субъектов Российской Федерации (п. 3 ст. 11);

обеспечение взаимодействия лиц, участвующих в профилактике правонарушений, на территории муниципального образования (п. 4 ст. 12);

осуществление профилактики правонарушений в формах профилактического воздействия (п. 6 ст. 11; п. 5 ст. 12);

утверждение и контроль исполнения бюджетов субъектов Российской Федерации в части расходов на профилактику правонарушений (п. 5 ст. 11).

Анализируя содержание и объем указанных полномочий, можно сделать ряд выводов.

Во-первых, рассматриваемые публичные органы власти являются одними из основных субъектов профилактики.

Во-вторых, профилактика безопасности дорожного движения позиционируется как одно из

самостоятельных направлений профилактики (п. 5 ч. 1 ст. 6 ФЗ-182).

Все это свидетельствует о том, что рассматриваемые органы власти фактически участвуют в проведении единой государственной политики в этой сфере (правотворчество, координация, взаимодействие, финансы).

Однако данная сфера не фигурирует среди сфер жизнедеятельности, где региональные органы власти участвуют в проведении такой политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414). То есть здесь можно наблюдать отсутствие корреспонденции соответствующих норм законов.

4.2. Участие в охране общественного порядка. Направление охраны общественного порядка включает следующие блоки полномочий.

4.2.1. Первый блок, его можно обозначить как основной, включающий полномочия:

по осуществлению мер по охране общественного порядка (п. 2 ст. 33 ФЗ-414);

по организации охраны общественного порядка (п. 8 ч. 1 ст. 15, и п. 9 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131; п. 18 ч. 1 ст. 32 ФЗ-33).

4.2.2. Что касается второго блока, то он включает полномочия, связанные с обеспечением участия общественности в охране общественного порядка, это полномочия:

по созданию некоммерческих организаций (ст. 9.1 и 9.2 ФЗ-7 [18]; ст. 69 ФЗ-131; п. 3 ч. 1 ст. 75 ФЗ-33);

по оказанию поддержки гражданам и их объединениям, участвующим в охране общественного порядка, созданию условий для деятельности народных дружин (п. 37 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131);

по созданию условий для деятельности народных дружин, финансированию и материально-техническому обеспечению их деятельности; материальному стимулированию народных дружинников (ч. 2 ст. 21 Федерального закона от 2 апреля 2014 г. № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» (далее – ФЗ-44); п. 37 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131; п. 18 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33);

по поддержке граждан и их объединений, участвующих в охране общественного порядка, включая поощрение граждан за сообщение о нарушениях, очевидцами которых они стали (ч. 1 и 2 ст. 6 ФЗ-44).

Следует отметить, что одним из направлений, способствующих укреплению дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения, следует рассматривать стимулирование граждан к сообщению в правоохранительные органы о нарушениях правил дорожного движения, очевидцами которых они стали.

В рамках указанного блока регионы организуют и стимулируют граждан к соблюдению требований БДД [19] и содействуют в выявлении нарушений [20, 21, 22].

По состоянию на конец 2024 года в 11 субъектах Российской Федерации приняты региональные правовые акты, которыми установлены выплаты за предоставление достоверной информации о нарушениях правил дорожного движения, связанных в основном с управлением ТС в состоянии опьянения.

Немаловажным является и дополнительное стимулирование сотрудников полиции, реализующих отдельные функции в сфере БДД [23, 24].

4.2.3. Третий блок включает вспомогательные инструменты охраны общественного порядка, к которым относятся:

делегирование отдельных полномочий по производству по делам об административных правонарушениях, включая применение мер обеспечения [25] (ч. 5 ст. 1.3, ч. 4 и 5 ст. 1.3.1 КоАП РФ);

определение порядка перемещения задержанных ТС на специализированную стоянку, их хранения и возврата (ч. 10 ст. 27.13 КоАП РФ);

организация проведения медицинских экспертиз, медицинских осмотров и медицинских освидетельствований, включая создание пунктов медицинского освидетельствования на состояние опьянения [26] (подп. 5.1 п. 1 ст. 16 ФЗ-323).

Приведенные полномочия региональных органов власти и местного самоуправления по охране общественного порядка тесно связаны с полномочиями по профилактике правонарушений поэтому их комплексное, целенаправленное и системное использование позволит успешно решать задачи предупреждения дорожно-транспортного травматизма.

Широким набором инструментов в области обеспечения БДД наделены региональные органы власти и органы местного самоуправления в сферах транспорта, дорожного хозяйства и градостроительной деятельности.

V. Транспорт. В сфере транспорта целесообразно выделить следующие направления деятельности.

5.1. Транспортное планирование. Это направление реализуется в рамках следующих полномочий:

разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (п. 6.1 ч. 1 ст. 17 ФЗ-131; п. 3 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33);

разработка регионального стандарта транспортного обслуживания населения (п. 27.2 ч. 1 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации») (далее – ФЗ-220).

Соответствующие полномочия направлены на организацию транспортного обслуживания населения и являются базовыми, создающими основу их реализации.

5.2. Осуществление регулярных перевозок пассажиров. Второе направление реализуется в рамках полномочий по непосредственному осуществлению перевозок и включает:

организацию транспортного обслуживания населения и создание условий для предоставления транспортных услуг, отвечающих требованиям БДД (п. 23 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 6 ч. 1 ст. 15, п. 7 ч. 1 ст. 17 ФЗ-131; п. 2 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33);

установление, изменение, отмену маршрутов регулярных перевозок с учетом критериев безопасности (ст. 11, 13, 14 и 17 ФЗ-220), а также для перевозок школьными автобусами (п. 2.1 методических рекомендаций, направленных письмом Минпросвещения России от 01.09.2022 № 03-1255);

установление регулируемых тарифов на регулярную перевозку пассажиров автобусами, способа и критериев определения перевозчика, способству-

ющих более безопасному поведению перевозчика (ч. 5 ст. 2, ст. 15 ФЗ-220; ч. 1 ст. 24, ч. 1 ст. 32 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – ФЗ-44);

установление шкалы оценки критериев при проведении открытого конкурса на маршрут (по нерегулируемым тарифам), учитывающей состояние БДД (ч. 4 ст. 24 ФЗ-220);

включение условий обеспечения БДД в публичный контракт на перевозку пассажиров автобусами и ответственности за их нарушение (ч. 2 ст. 14 ФЗ-220; п. 3 ч. 1 ст. 17 ФЗ-131; ч. 1, 4 и 6 ст. 34, ст. 33 ФЗ-44; ст. 309 ГК РФ, п. 3.1.1 ГОСТ ISO 9000-2011, ГОСТ 51825-2001).

Использование обозначенных инструментов позволяет полнее учитывать вопросы обеспечения БДД, в том числе при объявлении конкурсов на перевозку и заключение соответствующих публичных контрактов.

В целом же полномочия направлены на то, чтобы создать условия, когда вопросы БДД лежат в основе оценки качества осуществляемых автомобильных перевозок.

5.3. Услуги в транспортной сфере. Это направление включает следующие полномочия:

субсидирование перевозчиков, способствующее стимулированию повышения БДД, включая установление требований к получателю субсидии и условий её использования, в том числе для обновления парка транспортных средств (п. 2 и 3 ч. 2 ст. 78 БК РФ);

осуществление мероприятий по защите прав потребителей, в том числе при предоставлении транспортных услуг (перевозка пассажиров, прокат ТС и др.), включая разработку соответствующих региональных и муниципальных программ (п. 17 ч. 1 ст. 1.1 ФЗ-131; ст. 42.1 и 44 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»);

регулирование порядка взаимодействия органов местного самоуправления с операторами, предоставляющими в аренду СИМ (кикшеринг), в том числе посредством заключения соглашений (п. 7 ч. 1 ст. 16, ч. 2 ст. 45.1 ФЗ-131; ст. 58 ФЗ-33).

Использование этих инструментов позволяет успешно решать задачи качественного оказания услуг в этой сфере. В рамках реализации соответствующих полномочий на практике уже решаются задачи взаимодействия органов местного самоуправления с операторами СИМ [27, 28].

5.4. Контрольно-надзорная деятельность в сфере транспорта. Данное важнейшее направление деятельности реализуется в рамках следующих полномочий:

осуществление разрешительных и контрольно-надзорных функций в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси (п. 24 ст. 44 ФЗ-414; п. 1 ст. 5, ст. 8; ч. 1 ст. 30 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»);

организация технического осмотра ТС, осуществление мониторинга за исполнением законодательства в области технического осмотра ТС (п. 130 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414, ч. 1 ст. 6, ст. 9 Федерального закона от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»);

осуществление регионального или муниципального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте (п. 22 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 5 ч. 1 ст. 14 ФЗ-131; п. «г» ч. 29 ст. 32 ФЗ-33; п. 1 ст. 12 и п. 2 и 3 ч. 1 ст. 3.1 ФЗ-259);

организация стационарных и автоматических пунктов весогабаритного контроля ТС, а также передвижных пунктов (п. 4 и 5 Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. № 348);

регистрация, проведение технического осмотра самоходных машин, допуск к управлению ими, контроль (надзор) в области технического состояния и эксплуатации самоходных машин и других видов техники (п. 107 ст. 44 ФЗ-414; ст. 5 Федерального закона от 2 июля 2021 г. № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники»).

Данное направление работы призвано решать задачи обеспечения соблюдения обязательных требований безопасности при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

В целом следует констатировать, что, несмотря на то, что исследуемая сфера деятельности не отнесена к тем сферам, где региональные власти наделены полномочиями по участию в разработке единой государственной политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414), можно утверждать, что здесь представлен целый комплекс полномочий региональных и местных властей, реализация которых позволяет обеспечить интересы безопасности при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.

VI. Дорожная и градостроительная деятельность. Важнейшее значение в обеспечении БДД принадлежит функционированию дорожного хозяйства и градостроительной деятельности.

6.1. Дорожная деятельность. Это направление реализуется в рамках следующих полномочий:

осуществление дорожной деятельности и обеспечение безопасности дорожного движения (п. 6 ст. 12, п. 6 ст. 13 ФЗ-257; п. 5 ст. 14 ФЗ-131; п. 1 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33, п. 21 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414);

определение порядка использования бюджетных ассигнований дорожного фонда (ч. 4 и 5 ст. 179.4 БК РФ);

принятие решения о реализации проекта государственно-частного партнерства (ч. 1 ст. 17 и ч. 1 ст. 18 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»);

заключение концессионных соглашений (ст. 5 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»);

принятие и согласование решений о размещении (применении) и об отключении (неприменении)

комплексов фотовидеофиксации, их установка, финансирование соответствующих расходов, отключение и (или) демонтаж (ст. 22.1 ФЗ-257);

содействие в размещении сооружений связи и средств связи (ч. 2 ст. 5 Федерального закона от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»);

принятие решений об установке и эксплуатации, а также демонтаже рекламных конструкций (п. 15.1 ч. 1 ст. 15 ФЗ-131; п. 13 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33).

Перечисленные средства могут быть использованы при решении задач обеспечения БДД на всех этапах осуществления дорожной деятельности (проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог).

6.2. Градостроительная деятельность. Это направление представлено полномочиями:

по разработке и утверждению документов территориального планирования (п. 1 ст. 7; п. 1 ч. 1, п. 1 ч. 2, п. 1 ч. 3 ст. 8 Градостроительного кодекса РФ (далее – ГрК РФ) и программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (п. 6 ст. 7; п. 8 ч. 1, п. 9 ч. 3 ст. 8 ГрК РФ);

по выдаче разрешений на строительство и на ввод объектов в эксплуатацию (п. 5 ч. 1, п. 5 ч. 2, п. 5 ч. 3 ст. 8 ГрК РФ);

по утверждению правил землепользования и застройки (ст. 32 ГрК РФ);

по благоустройству территории (п. 19 ч. 1 ст. 14; п. 25 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131; п. 12 ч. 2 ст. 32, п. 7, 8, 9 ч. 2 ст. 58 ФЗ-33);

по развитию внутривортовых территорий (п. 8 ч. 1 ст. 32 ФЗ-33).

В рамках реализации соответствующих полномочий публичных органов власти можно успешно решать задачи обеспечения БДД как на стадиях планирования градостроительства, так и при благоустройстве территории.

6.3. Организация дорожного движения. Это направление деятельности включает полномочия, связанные:

с организацией и мониторингом дорожного движения (ст. 6 и 7 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» (далее – ФЗ-443);

с утверждением и согласованием (ОИВ субъектов РФ) проектов организации дорожного движения (п. 2 ч. 9 ст. 18; ч. 8 ст. 18 и ч. 9 ст. 19 ФЗ-443);

с разработкой и утверждением или согласованием комплексных схем организации дорожного движения (ч. 7 и п. 2 ч. 9 ст. 17 ФЗ-443);

с определением перечня субъектов, согласующих комплексные схемы организации дорожного движения и проекты организации дорожного движения, в том числе возможность включения Госавтоинспекции (п. 4 ч. 9 ст. 17; п. 2 ч. 8 ст. 18 ФЗ-443);

с применением экспериментальных технических средств организации дорожного движения по разрешению подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне (как владельцы дороги) (п. 4.5 ГОСТ Р 52289-2019);

с управлением парковочным пространством (ст. 12 ФЗ-443) [29].

Перечисленные инструменты направлены на решение задачи обеспечения безопасного и беспере-

бойного функционирования дорожного движения на соответствующей улично-дорожной сети.

Так, например, на местах урегулирован порядок передвижения на СИМ и электровелосипедах на вверенной территории, который определяется с учетом интересов БДД, путем установления скоростных ограничений на конкретных участках улично-дорожной сети и зон запрета использования (ст. 45.1 ФЗ-131) [30,31].

6.4. Контроль-надзорная деятельность в дорожной и градостроительной сферах. Соответствующее направление включает следующие полномочия:

осуществление государственного контроля (надзора) за реализацией исполнительными органами субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления полномочий в области организации дорожного движения (п. 5 ч. 1 ст. 6 ФЗ-443);

осуществление регионального или муниципального государственного контроля (надзора) в дорожном хозяйстве (п. 22 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 5 ч. 1 ст. 14 ФЗ-131; подп. «г» п. 29 ч. 2 ст. 32 ФЗ-33; п. 1 ст. 12 и п. 1 ч. 1 ст. 13 ФЗ-257; п. 2 и 3 ч. 1 ст. 3.1 ФЗ-259);

муниципальный контроль в сфере благоустройства (п. 19, ч. 1 ст. 14; п. 25 ч. 1 ст. 16; п. 10 ч. 1 ст. 16.2 ФЗ-131; п. «б» ч. 29 ст. 32 ФЗ-33).

Перечисленные инструменты направлены на решение задач обеспечения соблюдения обязательных требований безопасности при осуществлении организации дорожного движения, дорожной и градостроительной деятельности, что в значительной степени влияет на уровень дорожно-транспортной аварийности на соответствующих территориях.

VII. Здравоохранение. Важное место в системе полномочий публичных органов власти отведено полномочиям в сфере здравоохранения, которые реализуются по следующим направлениям.

7.1. Организации здравоохранения. Следует отметить, что сфера здравоохранения отнесена к тем сферам жизнедеятельности, где региональные органы власти участвуют в проведении единой государственной политики (п. 1 ст. 33 ФЗ-414). Соответственно, это направление включает полномочия, связанные с государственной политикой:

разработку, утверждение и реализацию программ развития здравоохранения и отдельных его направлений (п. 2 ч. 1 ст. 16 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (далее – ФЗ-323);

разработку, утверждение и реализацию (или создание условий для реализации) территориальных программ государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи (пп. 3 п. 1 ст. 16 ФЗ-323);

осуществление мер по координации вопросов здравоохранения, в том числе по обеспечению оказания доступной и качественной медицинской помощи, сохранению и укреплению общественного здоровья, созданию условий для ведения здорового образа жизни, по формированию культуры ответственного отношения граждан к своему здоровью (п. 5 ст. 33 ФЗ-414).

7.2. Пропаганда здорового образа жизни. Это направление является узкоспециализированным

и направлено на решение задач, связанных с формированием здорового образа жизни, и включает полномочия:

по организации и реализации мероприятий по профилактике заболеваний и формированию здорового образа жизни у граждан, в том числе по снижению потребления алкоголя (пп. 8 п. 1 ст. 16; п. 6 ст. 17; п. 1 ст. 12 ФЗ-323);

по проведению санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (ст. 23 ФЗ-196; п. 7 Порядка, утвержденного приказом Минздрава России от 15 июня 2015 г. № 343н);

по организации профилактики незаконного потребления наркотических средств и психотропных веществ, наркомании (п. 46 ст. 44 ФЗ-414; п. 15 ч. 2 ст. 37 ФЗ-33);

по организации и (или) осуществлению мероприятий по оказанию помощи лицам, находящимся в состоянии опьянения (п. 47 ч. 1 ст. 44 ФЗ-414; п. 19 ст. 14.1 ФЗ-131; (п. 14 ч. 2 ст. 37 ФЗ-33);

по установлению дополнительных ограничений времени, условий и мест розничной продажи алкогольной продукции (ст. 16 Федерального закона от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции»).

Обозначенные полномочия по формированию здорового образа жизни, включая профилактику потребления алкоголя и наркотических средств, являются достаточно эффективным средством снижения уровня аварийности по причине управления транспортным средством в состоянии опьянения.

7.3. Оказание помощи пострадавшим. Третье направление полномочий связано с решением задач оказания помощи пострадавшим в ДТП и включает в себя:

определение регионального норматива доезда бригады скорой медицинской помощи (п. 6 Правил организации деятельности выездной бригады скорой медицинской помощи (приложение к Порядку, утвержденному приказом Минздрава России от 20 июня 2013 г. № 388н);

организацию оказания медицинской помощи (в том числе специализированной, высокотехнологичной и скорой) (п. 5 ч. 1 ст. 16, п. 2 ст. 17 ФЗ-323);

установление случаев и порядка организации оказания медицинской помощи вне медицинских организаций (п. 16 ч. 1 ст. 16 ФЗ-323);

обеспечение взаимодействия медицинских организаций с территориальными подразделениями Госавтоинспекции по вопросам учета пострадавших в ДТП (п. 2 приказа Минздравсоцразвития РФ от 26 января 2009 г. № 18).

Реализация соответствующих полномочий публичных органов власти способствует повышению доступности медицинской помощи, в том числе за счет обустройства трассовых пунктов, развития сети травмоцентров, в которых имеются условия для оказания на необходимом уровне медицинской помощи, в том числе высокотехнологичной, с учетом характера и степени тяжести травм, получаемых при ДТП.

7.4. Защита населения от чрезвычайных ситуаций. Это направление реализуется в рамках полномочий:

по спасению жизни и сохранению здоровья людей при чрезвычайных ситуациях (пп. 12 п. 1 ст. 16 и п. 5 ст. 17 ФЗ-323);

по организации деятельности аварийно-спасательных служб и (или) аварийно-спасательных формирований (п. 24 ч. 1 ст. 14, п. 29 ч. 1 ст. 16 ФЗ-131; п. 15 ч. 3 ст. 32 ФЗ-33);

по созданию, эксплуатации и развитию системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» (п. «о» ч. 1 и п. «л» ч. 2 ст. 11 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»).

В рамках реализации соответствующих полномочий решаются задачи, связанные с оперативным устранением последствий чрезвычайных ситуаций, в том числе ДТП, снижением тяжести их последствий.

В целом же сфера здравоохранения является важнейшей составной частью обеспечения БДД и играет серьезную роль как в предупреждении ДТП, так и в снижении тяжести их последствий.

Выводы. Решения поставленных амбициозных задач по снижению смертности на дорогах нашей страны возможно только при комплексном подходе на всех уровнях публичного управления [32].

В этой связи необходимо отметить, что реальные полномочия регионов и муниципалитетов значительно шире обозначенных в ФЗ о БДД и представляют собой комплекс прав и обязанностей в различных сферах жизнедеятельности: публичного управления, просвещения и образования, транспорта, дорожного хозяйства, градостроительства, здравоохранения, социальной поддержки, науки и инноваций, защиты прав потребителей, охраны общественного порядка и т.д.

Анализ содержания соответствующих прав и обязанностей и способов их закрепления в законодательстве показывает, что нередко встречаются случаи, когда сложно их идентифицировать среди других управленческих категорий (функций, задач, направлений, действий и т.п.).

Целый ряд полномочий, закрепленных в федеральных законах и подзаконных актах, позволяющих решать отдельные проблемы в области БДД, невозможно однозначно идентифицировать, поскольку их содержание в ряде случаев носит общий характер и не упоминает сферу БДД как сферу их применения.

В результате не всегда возможно установить субъекты управления в сфере БДД, ответственные за невыполнение своих обязанностей.

Нередко в их правовой конструкции отсутствует императив, поэтому уполномоченный орган нередко действует субъективно, отдавая предпочтение реализации права, а не исполнению обязанности, что делает затруднительным определение их места и роли в системе обеспечения БДД.

Совершенно очевидно, что практика реализации этих полномочий искомыми органами публичной власти существенно различается, поскольку зависит от многих факторов, в том числе финансовых, тех-

нических, организационных и др. что, в свою очередь, порождает дисбаланс в уровне БДД.

Как правило, менее экономически состоятельные регионы характеризуются более высокими значениями социального риска и медленными темпами его снижения.

Таким образом, в настоящее время можно констатировать, что система анализируемых полномочий не актуализирована и не имеет четкого логического распределения по уровням управления (региональный и местный) в сфере БДД.

Однако нельзя не отметить потенциальные возможности полномочий региональных и местных органов публичной власти в решении задач в области обеспечения БДД при условии грамотного и целенаправленного их использования для этой цели.

Как представляется, для решения обозначенных проблем можно использовать два основных подхода.

Первый, самый простой, заключается в том, чтобы конкретизировать общие полномочия под решение проблем БДД путем указания на то, что сфера их действия распространяется «в том числе на область БДД».

Однако это может спровоцировать «цепную» негативную реакцию правоприменителей в других сферах жизнедеятельности. Поэтому существует и опасность превращения соответствующих полномочий в «резиновые».

Другой подход предполагает систематизацию соответствующих компетенционных норм публичных органов в ФЗ о БДД путем указания на смежные сферы жизнедеятельности, в которых реализуются их полномочия, связанные с обеспечением БДД.

При этом назрела объективная необходимость в модернизации основных направлений обеспечения БДД (ст. 5 ФЗ о БДД), которую целесообразно проводить с учетом и в тесной взаимосвязи с актуализацией предметов ведения публичных органов власти (полномочий), в том числе на региональном и местном уровнях.

Учитывая огромный потенциал региональных и местных органов публичной власти в области БДД, целесообразно включить их в качестве самостоятельных субъектов реализации новой Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, чему будет способствовать ее утверждение на уровне Главы государства как должного лица, ответственного за обеспечение согласованности функционирования и взаимодействие органов, входящих в единую систему публичной власти в Российской Федерации.

Мероприятия по повышению БДД в рамках соответствующих полномочий должны находить отражение в соответствующих документах стратегического планирования регионального и местного уровня, в том числе программах и проектах [33], а также в рамках повседневной деятельности.

Отмеченное выше многообразие форм реализации соответствующих полномочий обуславливает необходимость разработки соответствующего реестра положительных региональных и местных практик в сфере БДД на базе Правительственной комиссии по обеспечению БДД, площадкой для оцен-

ки которого и последующего тиражирования мог бы стать Научный центр БДД МВД России.

В заключение необходимо отметить, что в настоящей статье полномочия публичных органов власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, сопряженные с деятельностью по обеспечению БДД, рассмотрены комплексно, без соответствующего разделения предметов ведения между этими уровнями управления.

Учитывая, что в 2027 году вступает в силу ФЗ-33 (ст. 94), который актуализирует полномочия МСУ в различных сферах жизнедеятельности, в том числе за счет их перераспределения с региональными органами власти, представляется целесообразным проведение отдельного исследования, касающегося предметов ведения (полномочий) указанных публичных органов с акцентированием внимания на их новых возможностях в решении проблем БДД в условиях модернизации правового пространства публичных органов власти в стране.

Список источников

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025) // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873.
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 29.01.2018. № 5. Ст. 774.
3. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017. 18 с. EDN QWKVOA.
4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 148 с. EDN ITUJH.
5. Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». Собрание законодательства РФ. 13.05.2024. № 20. Ст. 2584.
6. Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (утв. Правительством Российской Федерации).
7. Баканов К.С., Исаев М.М., Айсанов А.С. и др. Участие субъектов Российской Федерации в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни»: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 78 с. EDN ZBOCOJ.
8. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (управление) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 6–11. EDN XOXSWP.
9. Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 6–9. EDN KOXLYS.
10. Указ Президента РФ от 21 декабря 2016 г. № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 26.12.2016. № 52 (Часть V). Ст. 7614.

11. Баканов К.С. Координация деятельности органов публичной власти как субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2024. № 7. С. 57–62. EDN BTSAPZ.

12. Косырев Е.В. Мероприятия, направленные на повышение правового сознания участников дорожного движения в муниципальных документах стратегического планирования // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 16–22.

13. Постановление Администрации г. Иванова от 30 августа 2019 г. № 1301 «О создании межведомственной рабочей группы по рассмотрению обстоятельств дорожно-транспортных происшествий в городе Иванове с тяжкими последствиями и выработке конкретных мер по исключению имеющихся нарушений и недостатков» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

14. Постановление администрации г. Усолье-Сибирское от 27 ноября 2019 г. № 2917 «О создании постоянно действующей рабочей группы по анализу дорожно-транспортных происшествий в городе Усолье-Сибирское, в результате которых погибли люди и выработке конкретных мер по исключению имеющихся нарушений и недостатков» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

15. Постановление Правительства Вологодской области от 2 октября 2024 г. № 1173 «О предоставлении автомобильного транспорта многодетным семьям, воспитывающим семь и более детей» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

16. Закон Курской области от 10 декабря 2008 г. № 108-ЗКО «О государственной поддержке семей, имеющих детей, в Курской области» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

17. Постановление Правительства ЯНАО от 10 декабря 2019 г. № 1279-П «Об утверждении Порядка обеспечения семей с новорожденными детьми подарочными комплектами детских принадлежности» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

18. Федеральный закон от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

19. Постановление Правительства ЯНАО от 8 сентября 2022 г. № 877-П «О проведении социальной кампании по повышению безопасности дорожного движения «Выигрыш – не в скорости!» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

20. Постановление Правительства Амурской области от 11 июля 2024 г. № 553 «Об утверждении Порядка выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

21. Постановление Правительства Брянской области от 19 сентября 2023 г. № 456-п «О порядке и размерах выплаты единовременного денежного поощрения граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

22. Постановление Правительства Нижегородской области от 21 апреля 2023 г. № 340 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

23. Указ Губернатора Нижегородской области от 28 августа 2023 г. № 212 «О дополнительной мере социальной поддержки в виде ежемесячной денежной выплаты отдельным категориям сотрудников территориальных органов федеральных органов исполнительной власти в целях усиления охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на территории Нижегородской области» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

24. Постановление Правительства Вологодской области от 6 февраля 2025 г. № 137 «О дополнительной мере социальной поддержки в форме ежемесячной денежной выплаты отдельным сотрудникам федеральных органов и учреждений» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

25. Россинский Б.В. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: главы 1-10: статейный научно-практический комментарий. М.: Библиотечка РГ, 2014. 800 с. EDN YMXVRD.

26. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С. и др. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения: методические рекомендации. М.: Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД РФ, 2016. 56 с. EDN YUDUXA.

27. Постановление администрации городского округа «Город Калининград» от 3 мая 2023 г. № 303 «Об утверждении Порядка взаимодействия администрации городского округа «Город Калининград» со специализированными операторами средств индивидуальной мобильности» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

28. Постановление Городской Управы г. Калуги от 24 мая 2024 г. № 1263-пи «Об утверждении Порядка взаимодействия Городской Управы города Калуги с операторами средств индивидуальной мобильности» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

29. Распоряжение Минтранса России от 22 ноября 2022 г. № АК-292-р «Об утверждении методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

30. Постановление Администрации городского округа г. Уфа Республики Башкортостан от 10 октября 2024 г. № 1710 «Об утверждении Порядка пользования территориями общего пользования городского округа город Уфа Республики Башкортостан для передвижения на средствах индивидуальной мобильности, в том числе предоставляемых в аренду специализированными операторами» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

31. Решение Совета депутатов г. Абакана от 1 июня 2021 г. № 271 «Об утверждении Правил благоустройства территории города Абакана» // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

32. Россинский Б.В. Синергетические подходы к осуществлению публичного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 11–15. EDN NOOENQ.

33. Баканов К.С. Состояние и перспективы развития проектного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2024. № 9. С. 70–76. EDN QLPVFS.

References

1. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road traffic safety» (as amended and supplemented, entered into force on 01.03.2025) // Collection Legislation of the Russian Federation. 11.12.1995. № 50. Art. 4873.

2. Order of the Government of the Russian Federation dated 08.01.2018 № 1-р «On approval of the road safety Strategy in the Russian Federation for 2018–2024» // Collection Legislation of the Russian Federation. 29.01.2018. № 5. Art. 774.

3. Knyazev A.S., Linnik T.M., Burmistrov A.O. Road traffic accidents in the Russian Federation for the 12 months

of 2017: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2017. 18 p. EDN QWKVOA.

4. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p. EDN ITIUJH.

5. Decree of the President of the Russian Federation dated 07.05.2024 № 309 «On the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the perspective up to 2036» // Collection Legislation of the Russian Federation. 13.05.2024. № 20. Art. 2584.

6. Unified plan for achieving national development goals of the Russian Federation until 2030 and for the Long-term period until 2036 (approved by the Government of the Russian Federation).

7. Bakanov K.S., Isaev M.M., Aisanov A.S. et al. Participation of subjects of the Russian Federation in the federal project «Road safety» of the national project «Infrastructure for life»: methodological recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 78 p. EDN ZBOCOJ.

8. Kondratyev V.D. Ensuring road safety. Theoretical issues (management) // Road Safety. 2023. № 3. P. 6–11. EDN XOXSHP.

9. Kardashova I.B. Strategic planning documents in the sphere of road safety // Road Safety. 2024. № 3. P. 6–9. EDN KOXLYS.

10. Decree of the President of the Russian Federation dated 21.12.2016 № 699 «On approval of the Regulation on the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation and the Model regulation on the territorial body of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for a constituent entity of the Russian Federation» // Collection Legislation of the Russian Federation. 26.12.2016. № 52 (Part V). Art. 7614.

11. Bakanov K.S. Coordination of the activities of public authorities as entities in the road safety system // Administrative Law and Process. 2024. № 7. P. 57–62. EDN BTSAPZ.

12. Kosyrev E.V. Measures aimed at improving the legal awareness of road users in municipal strategic planning documents // Road Safety. 2024. № 2. P. 16–22.

13. Resolution of the Ivanovo city Administration dated 30.08.2019 № 1301 «On the establishment of an interdepartmental working group to review the circumstances of road accidents in Ivanovo with serious consequences and the development of specific measures to eliminate existing violations and deficiencies» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

14. Resolution of the Usolye-Sibirskoye city Administration dated 27.11.2019 № 2917 «On the establishment of a permanent working group to analyze road accidents in Usolye-Sibirskoye resulting in fatalities and the development of specific measures to eliminate existing violations and deficiencies» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

15. Vologda oblast Government Resolution № 1173 dated 02.10.2024 «On the provision of motor transport to large families raising seven or more children» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

16. Kursk oblast Law dated 10.12.2008 № 108-ZKO «On state support for families with children in the Kursk oblast» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

17. Yamalo-Nenets Autonomous Okrug Government Resolution of dated 10.12.2019 № 1279-P «On approval of the Procedure for providing families with newborn children with gift sets of baby accessories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

18. Federal Law dated 12.01.1996 № 7-FZ «On non-commercial organizations» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

19. Resolution of the Government of the Yamalo-Nenets autonomous okrug dated 08.09.2022 № 877-P «On the social campaign to improve road safety «Winning is not in speed!» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

20. Resolution of the Government of the Amur region dated 11.07.2024 № 553 «On approval of the Procedure for paying cash rewards to citizens for informing the police about persons driving vehicles while intoxicated» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

21. Resolution of the Government of the Bryansk region dated 19.09.2023 № 456-p «On the procedure and amount of one-time cash rewards for citizens who have assisted the internal affairs agencies (police) in maintaining public order» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

22. Resolution of the Government of the Nizhny Novgorod region dated 21.04.2023 № 340 «On the monetary reward for citizens for informing the police about persons driving while intoxicated» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

23. Decree of the Governor of the Nizhny Novgorod region dated 28.08.2023 № 212 «On an additional measure of social support in the form of a monthly cash payment to certain categories of employees of territorial bodies of federal executive bodies in order to strengthen the protection of public order and ensure public safety in the Nizhny Novgorod region» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

24. Resolution of the Government of the Vologda region dated 06.02.2025 № 137 «On an additional measure of social support in the form of a monthly cash payment to certain employees of federal bodies and institutions» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

25. Rossinsky B.V. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses: chapters 1-10: article-by-article scientific and practical commentary. M.: Bibliotekha RG, 2014. 800 p. EDN YMXVRD.

26. Portashnikov O.M., Antonov S.N., Bakanov K.S. et al. Identification and proof of intoxicated driving by State Traffic Safety Inspectorate Officers: methodological recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2016. 56 p. EDN YUDUXA.

27. Resolution of the Administration of the urban district «City of Kaliningrad» dated 03.05.2023 № 303 «On approval of the Procedure for interaction between the administration of the urban district «City of Kaliningrad» and specialized operators of personal mobility vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

28. Resolution of the Kaluga City Council dated 24.05.2024 № 1263-pi «On approval of the Procedure for interaction between the Kaluga city council and personal mobility vehicle operators» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

29. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 22.11.2022 № AK-292-r «On approval of methodological recommendations for constituent entities of the Russian Federation for determining the required number of parking lots (parking spaces) on the territory of municipalities taking into account the relationship with the operating parameters of public passenger transport» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

30. Resolution of the Administration of the urban district of Ufa Republic of Bashkortostan dated 10.10.2024 № 1710 «On approval of the Procedure for the use of public areas of the urban district of Ufa Republic of Bashkortostan for travel by individual mobility vehicles, including those

provided for lease by specialized operators» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

31. Resolution of the Abakan city Council of deputies dated 01.06.2021 № 271 «On approval of the Rules for the improvement of the territory of Abakan» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

32. Rossinsky B.V. Synergetic approaches to the implementation of public administration in the field of road safety // Road Safety. 2024. № 2. P. 11–15. EDN NOOENQ.

33. Bakanov K.S. The state and prospects for the development of project management in the field of road safety // Administrative law and process. 2024. № 9. P. 70–76. EDN QLPVFS.

Информация об авторе

К.С. Баканов – кандидат юридических наук, начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

K.S. Bakanov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the Department for the Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 20.08.2025; одобрена после рецензирования 19.09.2025; принята к публикации 24.09.2025.

The article was submitted 20.08.2025; approved after reviewing 19.09.2025; accepted for publication 24.09.2025.

**ВЛИЯНИЕ КАРШЕРИНГА НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ:
АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ И РИСКОВ****Наталья Михайловна Кузнецова**Научный центр БДД МВД России
natkuznecova@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы становления каршеринга в России, приведен анализ аварийности с участием каршеринговых транспортных средств за 2024 год, а также причины и виды нарушений Правил дорожного движения в Российской Федерации водителями каршеринговых транспортных средств, указаны некоторые характеристики социального портрета водителя-пользователя каршеринга, основанного на результатах социологического опроса пользователей каршеринга.

Ключевые слова: каршеринг, безопасность дорожного движения, аварийность с участием каршеринговых транспортных средств, виды дорожно-транспортных происшествий, пользователь каршеринга, стаж управления транспортным средством

Для цитирования: Кузнецова Н.М. Влияние каршеринга на безопасность дорожного движения в России: анализ проблем и рисков // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 23–26.

Original article

THE IMPACT OF CARSHARING ON ROAD SAFETY IN RUSSIA: PROBLEM AND RISK ANALYSIS**Natalia M. Kuznetsova**Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
natkuznecova@yandex.ru

Abstract. The article examines the development of carsharing in Russia, provides an analysis of accidents involving car-sharing vehicles in 2024, as well as the causes and types of violations of traffic regulations in the Russian Federation by drivers of carsharing vehicles, and indicates some characteristics of the social portrait of a car-sharing driver based on the results of a sociological survey of carsharing users.

Keywords: carsharing, road safety, accidents involving carsharing vehicles, types of road accidents, carsharing user, driving experience

For citation: Kuznetsova N.M. The impact of carsharing on road safety in Russia: problem and risk analysis // Road Safety. 2025. № 3. P. 23–26.

Каршеринг представляет собой инновационную форму краткосрочной аренды автомобилей, которая в последние годы демонстрирует экспоненциальный рост популярности в России.

Данный сервис, основанный на принципах экономики совместного потребления (экономическая модель, основанная на коллективном использовании товаров и услуг, обмене и аренде вместо владения, называемая шерингом).

К «шеринг экономике» относят все то, что позволяет человеку владеть средствами, благами, имуществом в пределах необходимого времени, пользуясь процессом как услугой, за которую надо платить), трансформирует традиционные подходы к использованию автомобильного транспорта и оказывает значительное влияние на транспортную инфраструктуру современных городов.

Стремительная цифровизация транспортной сферы, изменение потребительских предпочтений россиян, растущая урбанизация способствуют необходимости оптимизации городского транспорта, и каршеринг здесь выступает как альтернативное решение транспортных проблем мегаполисов.

В этой связи возникает необходимость анализа влияния каршеринга на безопасность дорожного движения, выявления ключевых факторов риска и разработки рекомендаций по их минимизации.

Необходимо отметить, что по сравнению с европейскими странами, в которых история возникновения сервиса уходит корнями к 50-м годам прошлого столетия, каршеринг в России относительно новое явление.

Первые каршеринг-сервисы появились лишь в 2013 году и характеризовались негативной динамикой развития, сопровождавшейся прогрессирующим уве-

личением финансовых потерь, что обуславливалось недостаточной сформированностью потребительского спроса и неготовностью целевой аудитории к использованию данного вида транспортных услуг.

Следующий этап в развитии российского каршеринга приходится на 2015 год и связан с запуском проекта «Московский каршеринг».

Первым московским каршерингом, соответствовавшим требованиям Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, стала компания «Делимобиль».

С ее появлением на рынке к каршерингу в Москве стали предъявляться определенные требования, в том числе к его операторам и их транспортным средствам.

Компания заключила соглашение с Департаментом транспорта Москвы о предоставлении льготной (12-кратной) скидки на оплату муниципальных парковочных мест для каршеринговых автомобилей.

Все эти требования были отражены и закреплены в Постановлении Правительства Москвы от 19 августа 2015 г. № 523-ПП «О внесении изменений в постановления Правительства Москвы от 15.02.2011 № 32-ПП, от 17.05.2013 № 289-ПП» [1] и приказе от 02.09.2015 № 61-02-283/5 «Об утверждении Требований к цветовой графической окраске транспортных средств, используемых для оказания услуги каршеринг» [2].

В настоящее время спрос на услуги каршеринга с каждым годом увеличивается. Так, по официальным данным, опубликованным на едином транспортном портале, за 2024 год каршерингом воспользовались 1,7 млн человек, осуществив 53 млн поездок. В среднем за сутки совершалось около 146 тыс. поездок [3].

Согласно открытым данным Росстата, рынок совместной мобильности постоянно развивается, при

этом сосредоточение роста наблюдается, как правило, в крупных городах (в которых более 500 тыс. чел.) [4].

Более активное развитие планировалось с 2023 по 2028 год. Кроме того, по данным исследования, проведенного аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации, рынок совместной мобильности в 2023 году составлял 80 млрд руб., а к 2028 году, по прогнозам операторов совместной мобильности, полученным из открытых источников, составит уже 349 млрд руб. [5, 6].

Тенденция увеличения совместного использования автомобилей наряду с владением («шеринговые» сервисы – каршеринг и др.) будет наблюдаться особенно в крупных городах.

На этом делается акцент в распоряжении Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» [7].

В распоряжении указывается, что до 2030 года объем использования всех новых сервисов мобильности будет расти с годовыми темпами в 15% в денежном выражении.

К 2030 году каршерингом будет пользоваться 20-30% населения мира, что приведет к увеличению парка автомобилей, используемых в рамках каршеринга, а соответственно, и к актуальности вопросов обеспечения безопасности дорожного движения при управлении арендованными автомобилями.

Так, результаты анализа аварийности с участием каршеринговых транспортных средств по итогам 2024 года выявили существенный рост по трем ключевым показателям по сравнению с 2023 годом.

В частности, зафиксировано увеличение количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) на 4,4% (с 766 до 800), числа погибших – на 7,6% (с 53 до 57) и числа раненых – на 5,5% (с 964 до 1017) (рис. 1).

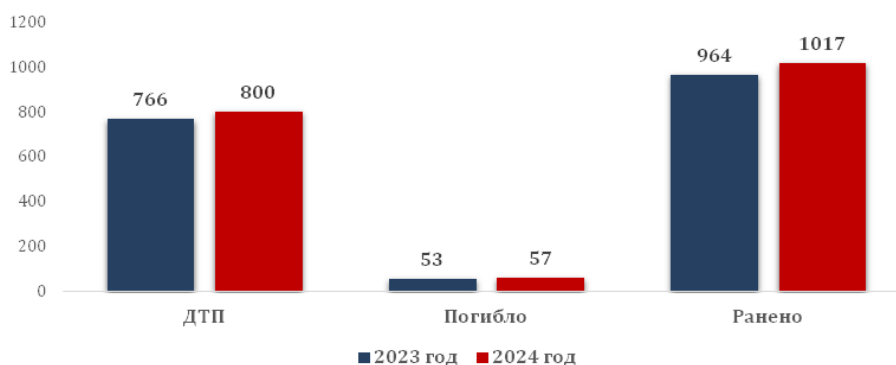


Рисунок 1 – Показатели аварийности с участием каршеринга в 2023 и 2024 годах

Тяжесть последствий ДТП с участием легковых транспортных средств (далее – ТС), арендованных с использованием сервиса краткосрочной аренды, со-

ставляла 5,3, что демонстрирует промежуточное значение между показателями для легкового транспорта в целом (7,8) и для легкового такси (3,8) (рис. 2).

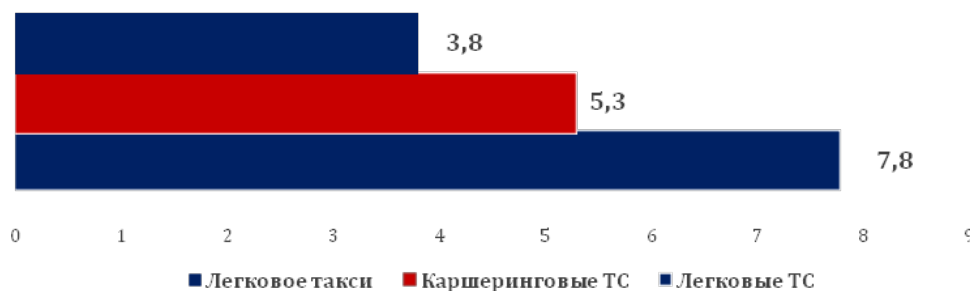


Рисунок 2 – Тяжесть последствий ДТП для легковых ТС, каршеринговых ТС и легкового такси в 2024 году

Нарушение правил дорожного движения водителями каршеринговых ТС является доминирующим фактором в ДТП с их участием. Доля ДТП, совершенных по вине водителей каршеринга, составила 69,1% (+ 4,7%), доля погибших в ДТП, совершенных по вине водителей каршеринга, – 64,9% (+2,8%) от всех погибших в ДТП с участием каршеринговых ТС.

Также отметим, что среди всех нарушений ПДД, наиболее часто встречаются нарушения, связанные с превышением скорости (21,2%), несоблюдением дистанции (19%) и нарушением очередности проезда (15,2%).

При этом ДТП, связанные с выездом на полосу встречного движения, характеризуются наиболее

высокой тяжестью последствий (12,1), что, вероятно, обусловлено высокой скоростью движения и лобовым характером столкновения.

Как показывает анализ аварийности, влияние субъективного (человеческого) фактора на риск возникновения ДТП достаточно высоко, например, большую роль играет возраст и стаж управления ТС.

Так, значительную часть пользователей каршеринговых ТС, причастных к ДТП, составляют лица в возрасте от 20 до 34 лет (60,4%). С участием водителей каршеринга в возрасте от 20 до 24 лет произошло более четверти (27,6 %) от всех ДТП с участием каршеринга.

Для данной категории водителей характерен высокий показатель коэффициента виновности (71,9 %), в таких ДТП погибли 36,8 % от всех погибших в ДТП с участием каршеринговых ТС (рис. 3) [8].

Распределение коэффициента виновности показывает, что водители более старших возрастов реже признавались виновными в совершении ДТП.

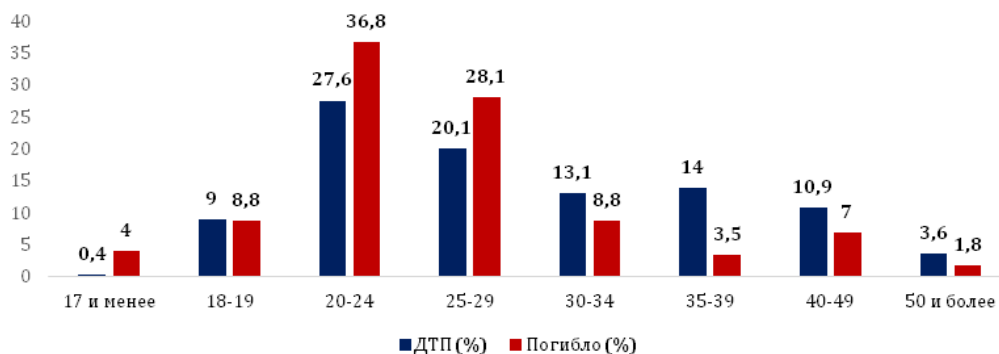


Рисунок 3 – Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от возраста водителя

Стаж управления ТС также является значимым фактором, влияющим на аварийность с участием водителей каршеринговых автомобилей.

Водители, имеющие стаж управления ТС менее пяти лет, причастны к 46,7% (258) ДТП, произошед-

ших по вине водителей каршеринга, и несут ответственность за 45,9% (17) случаев гибели людей. При этом, отметим аварийность водителей со стажем менее двух лет, на долю которых приходится 24,1% (133) ДТП и 29,7% (11) смертельных исходов (рис. 4).

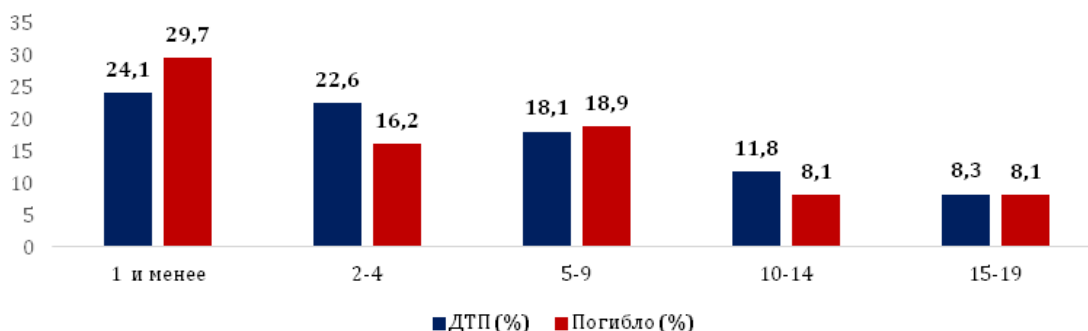


Рисунок 4 – Распределение показателей аварийности по вине водителей каршеринговых ТС в зависимости от их стажа

Укажем, что некоторыми каршеринговыми компаниями, например, BelkaCar, BelkaCar X, установлены дополнительные ограничения по стажу управления ТС и возрасту, с которого пользователи могут арендовать ТС (BelkaCar – возраст от 20 лет, стаж управления 1 год, BelkaCar X – возраст от 19 лет, стаж управления – 1 год).

Высокий коэффициент виновности, зафиксированный для водителей со стажем управления ТС менее двух лет, указывает на необходимость разработки и внедрения целевых мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности среди водителей каршеринговых ТС с небольшим стажем управления.

Рассматривая гендерную характеристику пользователей каршеринга, по вине которых произошли ДТП, отметим, что процентное соотношение мужчин и женщин среди водителей составляет 60 к 40%.

Мужчинами в 2024 году совершено 89% ДТП, что более чем в пять раз превышает количество ДТП, совершенных женщинами-пользователями каршеринга – 16%.

Для формирования общего представления о водителе каршеринга, определения причин и проблем,

связанных с его использованием, осуществлен социологический опрос пользователей сервисов краткосрочной аренды автомобилей, в котором участвовали 77 человек (65% (50) мужчин и 35% (27) женщин).

Разработанные анкеты состояли из общей части, в которой отражены социальные критерии респондентов (пол, возраст, семейное положение, образование и место работы), и основной, включающей вопросы, касающиеся пользования сервисом каршеринга.

Анализ результатов проведенного социологического опроса позволил составить социальный портрет пользователя сервиса каршеринга: мужчина в возрасте от 18 до 45 лет, состоящий в браке и являющийся работником производственной сферы, частота использования им каршеринга варьируется от нескольких раз в год до нескольких раз в месяц, как правило, им совершаются короткие поездки по личной необходимости в черте города с применением поминутного тарифа.

Рассматривая причины пользования услугами каршеринга, необходимо отметить, что для большинства пользователей каршеринг является удобной альтернативой общественному транспорту, так как каршеринг быстрее него и направление движения не фиксировано определенным маршрутом.

Среди наиболее распространенных трудностей при использовании услугами каршеринга выделяются сбои в работе приложений и веб-платформ, а также сложный процесс приспособления к управлению арендованным автомобилем.

Таким образом, подводя итог, отметим, что в современных условиях развитие каршеринга обусловлено несколькими ключевыми социально-экономическими и психологическими факторами: трансформацией потребительских предпочтений, ростом осознанного потребления и популяризацией экономики совместного использования, развитием цифровых технологий, экономической целесообразностью для пользователей, необходимостью оптимизации городского транспорта и снижения личного автопарка и др.

Учитывая прогностические данные о том, что к 2030 году произойдет рост пользователей каршерингом на 20-30%, актуальность обеспечения безопасности дорожного движения при управлении арендованными автомобилями будет только возрастать.

Первое, с чего необходимо начать уже сегодня, – это внедрение унифицированного правового регулирования каршеринговой деятельности, основанного на единых стандартах и обязательных требованиях для всех операторов сервиса.

Такой подход станет эффективным инструментом повышения безопасности дорожного движения, защиты прав пользователей и формирования у них ответственного подхода к использованию ТС, что в конечном итоге будет способствовать развитию безопасного и цивилизованного рынка краткосрочной аренды автомобилей в России.

Список источников

1. Постановление Правительства Москвы от 19 августа 2015 г. № 523-ПП «О внесении изменений в постановления Правительства Москвы от 15.02.2011 № 32-ПП, от 17.05.2013 № 289-ПП» // СПС «Гарант» (дата обращения: 04.08.2025).

2. Приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 2 сентября 2015 г. № 61-02-283/5 «Об утверждении Требований к цветографической окраске транспортных средств, используемых для оказания услуги каршеринг» // СПС «Гарант» (дата обращения: 04.08.2025).

3. URL: <https://transport.mos.ru/carsharing> (дата обращения: 04.08.2025).

4. URL: <https://cdn1.tenchat.ru> (дата обращения: 04.08.2025).

5. Айсанов А.С. Развитие рынка каршеринга в России и его влияние на состояние безопасности дорожного движения // *Аграрное и земельное право*. 2024. №6. С. 69–74.

6. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 40 с.

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.08.2025).

8. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС).

References

1. Moscow Government Resolution dated 19.08.2015 № 523-PP «On amending Moscow Government resolutions № 32-PP dated 15.02.2011 and № 289-PP dated 17.05.2013» // Legal reference system «Garant» (date of access: 04.08.2025).

2. Order of the Moscow Department of transport and road infrastructure development dated 02.09.2015 № 61-02-283/5 «On approval of the Requirements for the color graphic painting of vehicles used to provide car sharing services» // Legal reference system «Garant» (date of access: 04.08.2025).

3. URL: <https://transport.mos.ru/carsharing> (date of access: 04.08.2025).

4. URL: <https://cdn1.tenchat.ru> (date of access: 04.08.2025).

5. Aisanov A.S. Development of the carsharing market in Russia and its impact on road safety // *Agrarian and land law*. 2024. № 6. P. 69–74.

6. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 40 p.

7. Order of the Government of the Russian Federation dated 28.12.2022 № 4261-р «On approval of the Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation until 2035» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.08.2025).

8. Multiparameter information and analytical system for forecasting and modeling the situation in the field of ensuring road safety (MIAS).

Информация об авторе

Н.М. Кузнецова – кандидат психологических наук, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

N.M. Kuznetsova – Candidate of Sciences in Psychology, Head of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities for the Formation of Legal Awareness of Road Users of Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 07.08.2025; одобрена после рецензирования 08.09.2025; принята к публикации 15.09.2025.
The article was submitted 07.08.2025; approved after reviewing 08.09.2025; accepted for publication 15.09.2025.

МЕРЫ, ПРИНИМАЕМЫЕ В ОТНОШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ДЛЯ КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ (С УЧЕТОМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА)

Анастасия Дмитриевна Гордеева
Научный центр БДД МВД России
agordeeva9@mvd.ru

Аннотация. В статье проанализирован опыт регулирования участия в дорожном движении средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды как в Российской Федерации, так и в различных странах. Подробное внимание уделено рассмотрению ограничений, связанных с возрастным цензом пользователей, определением мест и времени для передвижения, максимальной скоростью передвижения, введением «медленных зон», установлением требований к парковочному пространству и количеству флота прокатных средств индивидуальной мобильности.

Ключевые слова: дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортное происшествие, микромобильность, средства индивидуальной мобильности, органы местного самоуправления, кикшеринг

Для цитирования: Гордеева А.Д. Меры, принимаемые в отношении использования средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды (с учетом зарубежного опыта) // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 27–31.

Original article

MEASURES TAKEN REGARDING THE USE OF PERSONAL MOBILITY DEVICES PROVIDED FOR SHORT-TERM RENTAL (TAKING INTO ACCOUNT FOREIGN EXPERIENCE)

Anastasia D. Gordeeva
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
agordeeva9@mvd.ru

Abstract. The article analyzes the experience of regulating the participation in traffic of means of personal mobility devices for short-term rent both in the Russian Federation and in various countries. Detailed attention is paid to the consideration of restrictions related to the age limit of users, the definition of places and times for movement, the maximum speed of movement, the introduction of «slow zones», the establishment of requirements for parking space and the number of fleets of rental means of personal mobility devices.

Keywords: road traffic injuries, road traffic accident, micromobility, personal mobility devices, local governments, kicksharing

For citation: Gordeeva A.D. Measures taken regarding the use of personal mobility devices provided for short-term rental (taking into account foreign experience) // Road Safety. 2025. № 3. P. 27–31.

Микромобильность (способ перемещения граждан с применением средств индивидуальной мобильности) стала неотъемлемой частью транспортной системы городов в разных странах мира. При существующих ограничениях пропускной способности дорог, характерных не только для крупных мегаполисов, развитию городского транспорта, а также велосипедного и пешеходного пространства отдается приоритет.

В ответ на потребности людей в более быстрых и эффективных способах передвижения по городу широкое развитие получили прокатные сервисы средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ), использование которых отличает доступность, относительно низкая стоимость аренды, возможность избежать заторов на дорогах. Дополнительной мотивацией использования СИМ порой выступают предоставляемые государством или муниципалитетом налоговые льготы и иные стимулы [1].

К сожалению, к числу негативных последствий развития данного способа передвижения относится рост показателей аварийности с участием пользователей СИМ.

Например, в Российской Федерации в 2024 году зарегистрировано 4426 (+42,8%) дорожно-транспорт-

ных происшествий (далее – ДТП) с участием СИМ, в результате которых погибли 54 (+25,6%) человека, в том числе 6 детей (имеются ввиду лица до 16 лет). Ранения получили 4 591 (+44,5%) человек, в числе которых 1 165 детей.

При этом в 34,2% ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 65,5% происшествий СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые являлись сервисами краткосрочной аренды СИМ [2].

Для того, чтобы упорядочить городскую инфраструктуру и сделать города более комфортными для всех участников дорожного движения, а также снизить показатели аварийности с участием данной категории средств, наблюдается как общемировая, так и российская тенденция активного регулирования участия в дорожном движении СИМ, предоставляемых для краткосрочной аренды (кикшеринг).

Ограничения использования СИМ, предоставляемых для краткосрочной аренды, как правило, связаны с **возрастным цензом пользователей, определением мест и времени для передвижения, максимальной скоростью передвижения, введением «медленных зон», установлением требований к парковочному пространству и количеству флота прокатных СИМ.**

I. Возрастной ценз пользователей СИМ.

Как правило, в странах разрешено управлять личными СИМ лицам, моложе 18 лет (с 10 лет – в **Польше**, с 12 лет – в **Австрии, Норвегии**, с 14 лет – в **Болгарии, Германии, Испании, Италии, Словении, Франции**, с 16 лет – в **Бельгии, Венгрии, Ирландии, Швейцарии**) [3].

Однако в подавляющем большинстве стран операторы кикшеринга разрешают арендовать СИМ только лицам старше 18 лет (**Беларусь, Бельгия, Испания, Италия, Финляндия, Швейцария**).

В **России** в подавляющем большинстве городов арендовать СИМ разрешается лицам с 18 лет, однако отдельными соглашениями с операторами кикшеринга допускается аренда СИМ лицами более молодого возраста. Например, аренда СИМ лицами с 16 лет допускается в г. Омске, г. Твери, г. Туле, г. Якутске.

При этом необходимо отметить, что в целом в большинстве городов России не созданы условия для контроля доступа к аренде СИМ лицами с определенного возраста. Положительный опыт в данном направлении отмечается в г. Москве, где в целях контроля доступа к арендным СИМ лиц с 18 лет введена верификация пользователей в приложении аренды через аккаунт на портале mos.ru [4].

II. Места для передвижения и время для аренды СИМ.

В большинстве стран при движении на СИМ следует использовать, в первую очередь, велосипедную инфраструктуру (**Беларусь, Израиль, Испания, Киргизия, Россия, США, Турция**).

В отсутствие велоинфраструктуры некоторые страны допускают возможность передвижения на СИМ по тротуару и (или) пешеходной дорожке (**Киргизия, Узбекистан, Россия**).

При этом необходимо отметить, что в большинстве стран Европейского союза передвижение на СИМ по тротуарам запрещено [4].

С 1 сентября 2025 года вступили в силу изменения в Правила дорожного движения Республики Беларусь, согласно которым запрещается движение на СИМ по тротуару, если масса средства передвижения превышает 35 кг [5].

Ряд стран (**Беларусь, Израиль, Испания, Италия, Россия, США, Узбекистан**) допускают возможность передвижения на СИМ по проезжей части. При этом необходимо отметить, что, как правило, в исключительных случаях предусматривается возможность передвигаться по правому краю проезжей части дороги, на которой установлено общее ограничение скорости транспортных средств до 50-60 км/ч.

В соответствии с правовыми актами органов местного самоуправления и (или) соглашениями с операторами кикшеринга в городах определяются специальные зоны запрета движения (эксплуатации) СИМ.

Так, в г. Минске (**Беларусь**) движение арендных СИМ запрещено вблизи всех учреждений образования, на некоторых участках улично-дорожной сети, в парках и скверах, на станциях метрополитена.

В подавляющем большинстве городов **России**, в которых развиты сервисы аренды СИМ, определены зоны (как правило, это общественные места большого скопления людей), в пределах которых движение на СИМ запрещено.

Например, в г. Калининграде определено 7 зон, в рамках которых запрещено передвижение на

СИМ, в г. Якутске – 9 зон, в г. Биробиджане – 6 зон. В г. Челябинске введено полное ограничение движения СИМ по пешеходной части ул. Кирова в центральной части города и в центральных парках культуры и отдыха.

Контролировать запрет на передвижение на СИМ в таких зонах позволяет технология геозонирования (цифровой инструмент, который использует GPS или аналогичную технологию для удаленного управления движением СИМ предварительно запрограммированным способом и позволяет определять границы виртуальных зон на карте и автоматически реагировать на пересечение этих границ), которая все активнее стала применяться в различных городах мира, в том числе в **России**.

Отдельные страны вводят ограничения на краткосрочную аренду СИМ **в зависимости от времени суток, сезона, погодных и иных условий**.

Так, например, в некоторых городах **Финляндии** и **Норвегии** установлены ограничения на прокат СИМ в ночное время суток (г. Хельсинки – с 00.00 до 5.00, г. Осло – с 23.00 до 5.00), что помогает в первую очередь в борьбе с пользователями, управляющими СИМ в состоянии опьянения.

В **России** такая мера пока не получила повсеместного распространения и применяется лишь в некоторых городах. При этом ограничение на передвижение на СИМ устанавливается как в дневное, так и в ночное время.

Так, в г. Липецке установлено 8 зон запрета эксплуатации СИМ в период с 09.00 до 21.00; в г. Твери в пределах 4 зон передвижение на СИМ не допускается в период с 08.00 до 23.59; в г. Тюмени в тестовом режиме введено ограничение на прокат СИМ по пятницам, субботам и в праздничные дни с 01.00 до 06.00.

Некоторые страны ограничивают прокат СИМ при наступлении неблагоприятных погодных условий или в период проведения массовых мероприятий.

Так, в отдельных штатах **США** при получении определенных сигналов экстренного оповещения (о наводнении, гололеде, урагане и т.п.) операторы кикшеринга обязаны в течение нескольких часов дистанционно вывести свои устройства из эксплуатации.

В соответствии с правовыми актами органов местного самоуправления и (или) соглашениями с операторами кикшеринга в большинстве городов **России**, где развиты прокатные сервисы аренды СИМ, приостанавливается размещение арендных СИМ на период проведения ремонтных работ, культурно-массовых и иных мероприятий (г. Биробиджан, г. Владивосток, г. Воронеж, г. Калининград, г. Тверь, г. Красноярск и др.).

III. Максимальная скорость передвижения.

Как правило, в странах максимально допустимая скорость передвижения на СИМ составляет 25 км/ч (**Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Греция, Исландия, Киргизия, Россия, Финляндия, Франция**) [4].

В некоторых странах предусмотрены иные ограничения скоростных режимов. В **Германии, Дании, Ирландии** максимально допустимая скорость передвижения на СИМ составляет 20 км/ч. В законах пяти штатов **США** при выборе скорости передвижения на СИМ рекомендуется пользоваться «здоровым смыслом» («здоровый смысл» в США – определенное сложное юридическое понятие, которое подлежит доказыванию в процессе судебного разбирательства).

При общей допустимой максимальной скорости передвижения на СИМ 25 км/ч в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации некоторые города в соответствии с соглашениями с операторами кикшеринга ограничили общую скорость передвижения на СИМ до 20 км/ч (г. Брянск, г. Йошкар-Ола, г. Калининград, г. Тверь, г. Южно-Сахалинск).

При наличии общих скоростных режимов для передвижения на СИМ страны вводят **специальные зоны ограничения скорости («медленные зоны»)**, контролировать которые помогает технология геозонирования.

В г. Вене (**Австрия**) внедрение технологии геозонирования позволяет снижать скорость прокатных СИМ при въезде в пешеходные и жилые зоны, места массового скопления людей. В г. Бишкеке (**Киргизия**) с помощью технологии геозонирования движение на СИМ блокируется на пешеходных улицах и центральных площадях, а также в скверах. В некоторых штатах **США** геозонированию подлежат места с высокой интенсивностью движения пешеходов (университетские кампусы, туристические зоны, парки) [6].

С апреля 2025 года в г. Минске (**Беларусь**) определены три городские зоны с ограничением предельно допустимой скорости движения (в пределах 1-го кольца – до 15 км/ч, 2-го кольца – до 17 км/ч, на оставшейся территории города – до 20 км/ч).

Многие города **России** также активно вводят «медленные зоны», скорость в пределах которых ограничивается от 5 до 20 км/ч в соответствии с издаваемыми правовыми актами органов местного самоуправления или соглашениями с операторами кикшеринга.

Например, в соответствии с правовыми актами органов местного самоуправления в г. Владивостоке в местах массового скопления людей разрешено передвигаться на СИМ со скоростью до 15 км/ч, в Динском сельском поселении (Краснодарский край) – до 12 км/ч.

В соответствии с соглашениями в г. Якутске в пределах «медленных зон» разрешено передвигаться на СИМ со скоростью до 15 км/ч, в г. Иркутске – до 17 км/ч, в г. Оренбурге – до 13 км/ч, в г. Красноярске скорость передвижения в пределах «медленных зон» в зависимости от зоны не должна превышать 5, 6, 7, 8, 10, 15 или 20 км/ч. В г. Твери в «медленных зонах» скорость передвижения ограничивается до 15 км/ч только в определенные часы.

IV. Парковочное пространство и количество флота прокатных СИМ.

В ряде стран предусмотрены требования к парковке СИМ в специально отведенных парковочных зонах, а при их отсутствии – на тротуарах или пешеходных дорожках, не препятствуя движению пешеходов, общественного транспорта (**Австрия, Бельгия, Германия, Италия, Россия, Франция**).

В большинстве городов **России** расположение парковок определяется схемой их размещения (реестром мест расстановки, перечнем мест), утверждаемой на муниципальном уровне (г. Астрахань, г. Зеленоградск, г. Кызыл, г. Майкоп, г. Новороссийск, г. Омск).

Ограничения по количеству флота прокатных СИМ в **России** устанавливаются органами местного самоуправления путем определения предельно допустимого парковочного пространства и размещения

на нем определенного количества СИМ. Например, в г. Улан-Удэ определено размещение не более 6 СИМ каждого из двух операторов на одном парковочном пространстве, при этом предельное количество парковок в городе составляет 232.

В г. Кызыле допускается размещение не более 10 СИМ одного оператора на одном парковочном пространстве, при этом предельное количество парковок в городе составляет 15.

В некоторых городах **России** соглашениями с операторами кикшеринга предусмотрено конкретное максимальное количество прокатных СИМ.

Так, в г. Твери допускается размещение 2400 прокатных СИМ, в г. Ярославле – 800 СИМ, в г. Чебоксарах – 500 СИМ. В г. Москве максимальное количество СИМ всех операторов не может превышать 80 000, при этом в пределах Садового кольца – не более 10 000.

V. Запрет на аренду СИМ.

В целях предупреждения дорожно-транспортного травматизма среди пользователей СИМ и упорядочивания городской мобильности отдельные страны вводят полный запрет на прокат СИМ в городах, хотя в настоящее время данная мера не получила должного распространения. Например, в г. Мадриде (**Испания**) с октября 2024 года полностью запрещено использовать прокатные СИМ [7].

С июля 2025 года запрещено эксплуатировать СИМ в г. Благовещенске (**Россия**).

VI. Возложение контроля обеспечения безопасности дорожного движения на операторов кикшеринга.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения при участии СИМ в дорожном движении в **России** находят свое отражение в заключаемых соглашениях с операторами кикшеринга.

Например, в г. Калининграде оператор кикшеринга обязан ежеквартально предоставлять в Администрацию города информацию обо всех произошедших ДТП с участием СИМ, принадлежащих оператору.

Кроме того, в рамках работы комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения создана рабочая группа по развитию микромобильности с участием представителей Администрации, Управления Госавтоинспекции УМВД России по Калининградской области, операторов кикшеринга.

В г. Красноярске оператор кикшеринга обязан создать специальные площадки на выделенных территориях муниципальной собственности для изучения теоретических знаний и получения пользователями навыков управления СИМ в целях проведения профилактики и широкого пропагандирования о безопасном вождении.

В г. Москве вопросам обеспечения безопасного управления СИМ уделяется большое внимание.

Так, оператор кикшеринга обеспечивает возможность прохождения тестирования пользователей сервиса на знание Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) [8] в мобильном приложении, а также дополнительного тестирования всем пользователям в начале сезона.

Кроме того, оператор кикшеринга совместно с Центром организации дорожного движения Правительства Москвы (далее – ЦОДД) обеспечивает работу по еженедельному разбору произошедших ДТП на основании данных, предоставляемых ЦОДД.

В случае фиксации определенного количества ДТП по вине пользователей СИМ происходит перерасчет парка СИМ оператора в сторону сокращения.

В течение сезона 2025 оператор кикшеринга обязуется осуществлять работу в направлении идентификации пользователей при помощи селфи-идентификации, разработки механизмов по выявлению случаев поездки на одном электросамокате двух и более пользователей, а также обеспечивает разработку рейтинга пользователей в собственном мобильном приложении.

Подводя итог вышесказанному, можно отметить следующее.

В нашей стране с 1 марта 2023 года путем внесения соответствующих изменений в ПДД РФ п. 1.2 (перечень основных понятий и терминов) дополнен новым термином «Средство индивидуальной мобильности», под которым понимается транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).

Также в ПДД РФ определены места и условия передвижения на СИМ в зависимости от возраста лиц, их использующих, установлены обязанности, ограничения и запреты, касающиеся данных пользователей, введены новые дорожные знаки и др.

Многие отмечают несовершенный порядок регулирования участия СИМ в дорожном движении [9], что, на наш взгляд, является логичным следствием становления совсем молодого института микромобильности в целом в мире и в нашей стране в частности.

В настоящее время в России перспективы совершенствования правового и технического регулирования использования СИМ определены Планом мероприятий («дорожная карта»), направленных на дополнительное нормативно-правовое регулирование развития СИМ и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании, утвержденным Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Хуснуллиным М.Ш. от 11 октября 2023 г. № 11752-П50-МХ.

Кроме того, имеющиеся полномочия органов исполнительной власти субъектов и местного самоуправления позволяют индивидуально подходить к решению вопросов ограничения использования арендных СИМ в зависимости от массовости их распространения, готовности дорожной инфраструктуры и необходимости обеспечения безопасности дорожного движения.

В подавляющем большинстве стран, включая Россию, указанную деятельность упорядочивают путем издания соответствующих правовых актов органов исполнительной власти субъектов, органов местного самоуправления и заключения соглашений с операторами кикшеринга.

Указанные акты и соглашения регулируют вопросы, связанные с установлением возрастного ценза пользователей СИМ, включая разработку их верификации, определением мест и времени для передвижения, максимальной скорости передвижения, включая введение «медленных зон», парковочного пространства и количества флота прокатных СИМ, разработкой рейтинга пользователей СИМ, прохождением в мобильном приложении тестирования на знание ПДД РФ.

Разработка на местном уровне дополнительных мер, в первую очередь направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, с учетом положительного опыта соседнего региона страны, способствует в целом построению эффективной системы по развитию микромобильности в нашей стране.

Интересным представляется опыт Калининграда по созданию в рамках работы комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения рабочей группы по развитию микромобильности с участием представителей Администрации, Госавтоинспекции, операторов кикшеринга.

Немаловажной является работа по разбору произошедших ДТП с участием СИМ совместно с операторами кикшеринга, как это организовано в Москве и Калининграде.

Одновременно возникает объективная необходимость организации взаимодействия с компаниями, предоставляющими услуги «кикшеринга», по вопросам ведения анализа нарушений ПДД РФ пользователями СИМ для принятия внутренних сервисных мер контроля, в том числе в виде ограничений на право пользования и получения услуги для постоянных нарушителей [10].

Такая связанная работа позволяет совместно выработать комплекс мер, направленных на упорядочивание участия СИМ в городском движении.

Одним из главных вопросов является разработка и утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации планов по созданию и интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы, позволяющей разделить потоки пешеходов, СИМ и велосипедистов, а также маршруты движения СИМ в паспортах безопасности в организациях дошкольного и общего образования, что особенно важно с учетом высоких показателей детского дорожно-транспортного травматизма.

Список источников

1. Быков А.И. Проблемы, возникающие при привлечении к административной ответственности лиц, использующих средства индивидуальной мобильности // *Безопасность дорожного движения*. 2023. № 2. С. 23–26.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. С. 95–98.
3. Personal Mobility Devices. Road safety thematic report. European Commission. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2024.
4. URL: <https://transport.mos.ru> (дата обращения: 01.08.2025).
5. URL: <https://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2025/august/89729/> (дата обращения: 15.08.2025).
6. Impacts of speed on dockless electric scooter crashes. Interim Report. Center for Advanced Multimodal Mobility, Solutions and Education, USA. 2022.
7. URL: <https://www.reuters.com/world/europe/madrid-ban-e-scooters-reckless-driving-chaotic-parking-2024-09-05/> (дата обращения: 15.08.2025).
8. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.07.2025).
9. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // *Безопасность дорожного движения*. 2023. № 1. С. 21–27. EDN FCLVNE.

10. Быков А.И. Некоторые перспективы использования цифровых технологий в предупреждении дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 30–33.

References

1. Bykov A.I. «Problems Arising in Bringing Administrative Liability to Persons Using Personal Mobility Devices» // Road Safety. 2023. № 2. P. 23–26.

2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road accident rates in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. P. 95–98.

3. Personal Mobility Devices. Road Safety Thematic Report. European Commission. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2024.

4. URL: <https://transport.mos.ru> (date of access: 01.08.2025).

5. URL: <https://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2025/august/89729/> (date of access: 15.08.2025).

6. Impacts of speed on dockless electric scooter crashes. Interim Report. Center for Advanced Multimodal Mobility, Solutions and Education, USA. 2022.

7. URL: <https://www.reuters.com/world/europe/madrid-ban-e-scooters-reckless-driving-chaotic-parking-2024-09-05/> (date of access: 15.08.2025).

8. Decree of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the rules of the road» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.07.2025).

9. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms related to various subjects and objects participating in road traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 21–27. EDN FCLVNE.

10. Bykov A.I. Some prospects for the use of digital technologies in the prevention of road accidents // Road Safety. 2023. № 4. P. 30–33.

Информация об авторе

А.Д. Гордеева – кандидат юридических наук, начальник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

A.D. Gordeeva – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Head of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 15.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 22.09.2025. The article was submitted 15.08.2025; approved after reviewing 15.09.2025; accepted for publication 22.09.2025.

**ВОПРОСЫ РАЗГРАНИЧЕНИЯ ПОНЯТИЙ «КОНТРОЛЬ» И «НАДЗОР»
В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫХ ОТНОШЕНИЙ****Антон Вадимович Хорьков**Уральский институт управления филиала РАНХиГС при Президенте РФ, Управление Госавтоинспекции ГУ МВД России по Свердловской области
horkov677@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические аспекты применения понятий «контроль» и «надзор» в рамках современного публичного права с целью формирования авторских границ указанных понятий в рамках реализации федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения на основе анализа нормативно-правовых актов и выводов ученых. Предложена теоретическая модель синтеза терминов в зависимости от функционала и степени вмешательства государства в деятельность субъектов контроля (надзора), представлены факты возникновения юридических коллизий применения терминологии, в том числе на примере деятельности Госавтоинспекции. По результатам исследования сформированы выводы, определяющие признаки возможного разграничения терминов «надзор» и «контроль», предложены подходы в стратегию использования терминов в системе публично-правовых отношений.

Ключевые слова: контроль, надзор, контрольная (надзорная) деятельность, государственный контроль, органы государственной власти, безопасность дорожного движения, государственное управление, публично-правовые отношения, закон о контроле, регуляторная «гильотина»

Для цитирования: Хорьков А.В. Вопросы разграничения понятий «контроль» и «надзор» в условиях модернизации публично-правовых отношений // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 32–35.

Original article

**ISSUES OF DIFFERENTIATION OF THE CONCEPTS OF «CONTROL» AND «SUPERVISION»
IN THE CONTEXT OF MODERNIZATION OF PUBLIC RELATIONS****Anton V. Horkov**Ural Institute of Management of the RANEPА Branch under the President of the Russian Federation State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Sverdlovsk region
horkov677@yandex.ru

Abstract. The article examines the theoretical aspects of the application of the concepts of «control» and «supervision» within the framework of modern public law with the aim of forming the author's boundaries of these concepts based on the analysis of regulatory legal acts and the conclusions of scientists. A theoretical model for the synthesis of terms is proposed depending on the functionality and degree of state intervention in the activities of control (supervision) entities, facts of the emergence of legal conflicts in the use of terminology are presented, including on the example of the activities of the State Traffic Safety Inspectorate. Based on the results of the study, conclusions are formed that determine the signs of a possible distinction between the terms «supervision» and «control», approaches to the strategy of using terms in the system of public law relations are proposed.

Keywords: control, supervision, control (supervisory) activity, state control, public authorities, road safety, public administration, public law relations, law on control, regulatory «guillotine»

For citation: Horkov A. V. Issues of differentiation of the concepts of «control» and «supervision» in the context of modernization of public relations // Road Safety. 2025. № 3. P. 32–35.

Несмотря на протяженный период реализации Федерального закона от 30 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [1] (далее – Федеральный закон № 248-ФЗ), формирование органами контроля (надзора) подзаконных нормативно-правовых актов, регулирующих порядок реализации контрольных (надзорных) полномочий, проблематика разграничения понятий «контроль» и «надзор» в рамках публично-правовых отношений остается актуальной.

Текущая неопределенность разграничения рассматриваемых понятий формирует теоретическую разносторонность и коллизию практического правоприменения современного законодательства как федерального, так и регионального уровней.

Действующими положениями Федерального закона № 248-ФЗ разграничение понятий «контроль» и «надзор» не определено, при этом дифференцированный подход при использовании терминологии в наименованиях различных механизмов государственного управления имеет место быть.

В содержании статьи 1 Федерального закона № 248-ФЗ понятия «государственный контроль (надзор)» и «муниципальный контроль» приравниваются, при этом в правовом поле муниципального контроля термин «надзор» не применяется. Факт юридического равенства подтверждается закреплением содержания терминов единым определением и общей целью реализации.

Подобной правовой позиции придерживается ряд ученых-исследователей. Выводы о наличии признаков юридического равенства понятий «надзор» и «контроль» закреплены в научных трудах А.М. Тарасова [2, 3], С.М. Зубарева [4], С.М. Зырянова [5], М.А. Лапиной [6], при этом подходы ученых в попытках установления возможных границ терминов «контроль» и «надзор» весьма различны.

К примеру, в научных трудах В.П. Беляева сформирован предварительный вывод о том, что «радикальный вариант решения рассматриваемой проблемы: признать надзорные полномочия исключительно за прокуратурой, а все остальные структуры (федеральные, региональные, муниципальные) – за органами местного самоуправления».

ральные службы, инспекции палаты и т.п.) поименовать контрольными (контролирующими)» [7].

Нельзя не отметить научные труды К.В. Берия [8], согласно которым ученый делает вывод о том, что в процессе формирования природы термина «контроль» необходимо учитывать такой признак, как наличие подчиненности контролируемого лица перед контролирующим органом, а надзорные мероприятия должны быть ориентированы на применение мер административного принуждения.

Научные исследования К.В. Маслова [9], Н.А. Захарцовой [10], Ю.А. Андреевой [11] основаны на том, что понятие «контроль» имеет более широкое происхождение и включает в себя механизмы «надзора», в то время как «надзор» определяется как более «наблюдательный» инструмент реализации государственных полномочий.

Е.С. Ячный формирует выводы о том, что «контроль содержательно более широкое по сравнению с надзором понятие. Главное отличие контроля заключается в том, что помимо надзора за законностью контроль предусматривает выявление отклонений от заданных параметров, а у контрольных органов часто имеется возможность влияния на процесс устранения нарушений. Надзор же представляет собой исключительно слежение за законностью выполнения норм права и не более того» [12].

Подобная позиция описана в научных трудах К.О. Анисимовой, согласно которым автор считает, что «сущность какого-либо надзора состоит в наблюдении» [13].

Ориентируясь на текущую модернизацию функциональных возможностей контрольных (надзорных) органов, нельзя не согласиться с мнениями ряда авторов, ведь некоторые сформированные выводы о возможной природе понятий «контроль» и «надзор» достаточно приближены к современной структуре государственного управления в сфере контроля (надзора), предполагающей минимизацию вмешательства государственных органов в деятельность контролируемых (поднадзорных) лиц и установление приоритета мероприятиям по профилактике нарушений обязательных требований.

Отсутствие в правовом поле единого подхода в разграничении понятий «контроль» и «надзор» формирует условия некорректного применения терминологии в нормативно-правовых актах, в том числе определяющих порядок реализации современных механизмов государственного управления.

В рамках данного исследования автором проведен анализ подзаконных нормативно-правовых актов (Положения о видах контроля/надзора), по результатам которого установлены факты, когда юридическая неоднозначность/неопределенность применения терминов «контроль» и «надзор» сопутствует возникновению правоприменительных коллизий.

Определено, что в большей части подзаконных нормативно-правовых актов исследуемые термины применяются в общем формате: «контрольная (надзорная) деятельность», «контрольные (надзорные) мероприятия», «контрольные (надзорные) действия», при этом имеют место и факты их различного применения.

Так, в соответствии с п. 3 Положения о виде контроля [14] Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации наделено полномочиями по осуществлению федерального государственного контроля за деятельностью на-

циональных объединений саморегулирующих организаций.

Термин «надзор» в наименовании вида деятельности государственного органа не применяется, при этом в содержании нормативно-правового акта, определяющего порядок организации и осуществления контроля, термин «надзор» употребляется неоднократно [14].

По результатам анализа федерального законодательства, устанавливающего административную ответственность за нарушения, выявленные в рамках модернизированного правового поля в сфере государственного контроля, автором также определено, что действующие положения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [15] не актуализированы, в связи с чем у правоприменителей в рамках реализации законодательства возникают некоторые сложности.

Одним из примеров правоприменительной коллизии в рамках рассматриваемых публично-правовых отношений является вопрос законности применения органами Госавтоинспекции положений ч. 27 ст. 19.5 КоАП РФ.

Каждый дееспособный гражданин государства будь то пешеход, пассажир или водитель транспортного средства в своей жизнедеятельности участвует в процессах дорожного движения, в связи с чем разберем ситуацию с несоответствием на примере общественных отношений, формирующихся в области безопасности дорожного движения.

Так, в целях защиты прав граждан на безопасные условия передвижения по дорогам общего пользования органам Госавтоинспекции в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения закреплена обязанность выдачи в адрес контролируемых лиц предписаний об устранении нарушения обязательных требований, при этом в соответствии с ч. 27 ст. 19.5 КоАП РФ административная ответственность предусмотрена за невыполнение в установленный срок законного предписания органа, осуществляющего федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Подобные юридические коллизии в части наличия в действующем федеральном законодательстве несоответствий терминологии формируют условия для принятия должностными лицами органов контроля (надзора) незаконных мер по привлечению виновных лиц к административной ответственности.

Так, согласно Докладу об осуществлении Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения за 2024 год меры административного реагирования со стороны органов контроля (надзора) по фактам невыполнения предписаний, направленных на организацию устранения нарушений в области безопасности дорожного движения, в течение 2024 года принимались 1280 раз [16].

Аналогичная ситуация наблюдается и в рамках реализации государственного контроля (надзора) за реализацией органами исполнительной власти и органами местного самоуправления полномочий в области безопасности дорожного движения, так как положения ст. 19.5 КоАП РФ в своем содержании не предусматривают наличие данного вида государственного контроля, в связи с чем основания для принятия мер административного реагирования по дан-

ным фактам на текущий период у органов контроля (надзора) отсутствуют.

Полагаем, что в целях обеспечения законных правовых оснований для принятия органами контроля (надзора) по фактам невыполнения предписаний/требований должностных лиц мер, направленных на привлечение субъектов контроля (надзора) к административной ответственности, имеется оперативная необходимость приведения положений КоАП РФ в соответствие требованиям законодательства, регулирующего отношения в сфере контрольной (надзорной) деятельности.

Неоднозначность применения терминов выявлена и в ходе анализа сведений в федеральных государственных информационных системах: «Единый реестр видов контроля» (далее – ФГИС «ЕРВК»), «Единый реестр контрольных (надзорных) мероприятий» (далее – ФГИС «ЕРКНМ»).

Так, например, в интерфейсе платформы ФГИС «ЕРВК» используются термины: «контроль», «виды контроля», «уровень контроля», а в интерфейсе цифровой платформы ФГИС «ЕРКНМ» исследуемые понятия использованы уже в обобщенной форме: «контрольное (надзорное) мероприятие», «контрольный (надзорный) орган», «контрольное (надзорное) действие».

Используемые в цифровой системе понятия также имеют грани разделения, например: «федеральный государственный контроль за деятельностью национальных объединений саморегулируемых организаций» и «федеральный государственный пожарный надзор».

При исследовании функциональных сходств/различий автором установлено, что в обоих случаях Положениями о видах контроля (надзора) [14, 17] предусмотрены механизмы как профилактического (внесение предостережений, проведение профилактических визитов), так и административно-юрисдикционного характера (привлечение к административной ответственности, выдача предписаний).

Учитывая изложенное, необходимо отметить, что сложившиеся в рамках модернизации законодательства в области государственного контроля (надзора) публично-правовые отношения требуют как от научного, так и от законодательного сектора принятия оперативных мер по юридическому разделению границ понятий «контроль» и «надзор», определения их правовых признаков.

Автор полагает, что ключевой ориентир законодательной интерпретации понятий должен формироваться с учетом разграничения видов деятельности органов контроля (надзора) на 2 основные категории: «надзор» – профилактика нарушений обязательных требований, «контроль» – административно-юрисдикционная деятельность.

В случае реализации органами государственной власти обоих направлений деятельности в наименовании вида деятельности применим термин: «контрольно-надзорная».

По результатам исследования автором сформированы следующие выводы и предложения:

1. Учитывая масштабное реформирование деятельности органов контроля и надзора различных уровней, закрепление в положениях Федерального закона № 248-ФЗ обобщенной терминологии: «контрольная (надзорная) деятельность», «контроль (надзор)» реализовано в целях исключения необходимости одномоментного внесения многочисленных изменений в нормативно-правовые акты, а также сохранения

возможности их правоприменения в действующих редакциях.

2. Определено, что одним из признаков осуществления контрольных полномочий следует считать правовую возможность уполномоченного органа контроля принимать в отношении субъектов контроля меры административно-юрисдикционного характера (меры государственного принуждения, направленные на организацию устранения нарушений и привлечения виновных лиц к административной ответственности).

3. Определено, что одним из признаков осуществления надзорных полномочий следует считать правовую возможность уполномоченного надзорного органа осуществлять в отношении субъектов надзора меры по профилактике нарушений обязательных требований (превентивные меры государственного реагирования, направленные на предупреждение и недопущение в деятельности субъектов надзора потенциальных нарушений).

4. В действующем правовом поле имеется актуальная потребность правового закрепления дифференциации понятий «надзор» и «контроль», согласно предложенным признакам.

В целях исключения правоприменительных коллизий в рассматриваемой сфере публичных отношений определена необходимость внесения изменений в действующие нормативно-правовые акты и федеральные государственные цифровые информационные системы.

Список источников

1. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 25.06.2025).
2. Тарасов А.М. Проблемы законодательного обеспечения государственного контроля // Государство и право. 2004. № 10. С. 15–25. EDN: OPYEST.
3. Горяинов А.И. Некоторые вопросы совершенствования нормативно-правовой основы федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 33–39.
4. Зубарев С.М. О правоохранительных аспектах контроля и надзора // Уголовно-исполнительное право. 2017. № 4. С. 417–421. EDN: VYAKIP.
5. Зырянов С.М. Обеспечение законности в административно-надзорной деятельности органов исполнительной власти // Журнал российского права. 2010. № 8(164). С. 27–33. EDN: NDLXVX.
6. Лапина М.А. Сущность государственного контроля (надзора) и генезис его законодательного определения // Финансы: теория и практика. 2016. № 4. С. 152–157. EDN: WMUGGD.
7. Беляев В.П. Контроль и надзор: проблемы разграничения // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 4(77). С. 199–207. EDN: YSRHZ, DOI: 10.17803/1994-1471.2017.77.4.199-207.
8. Берия К.В. Понятие контроля и надзора в административном праве: исторический и теоретический аспекты // Вестник науки. 2025. Т.3. № 4(85). С. 257–261. EDN: KGTZPU.
9. Маслов К.В. О соотношении понятий контроля и надзора // Правоприменение. 2018. № 1. С. 85–90. EDN: YVFZLC.
10. Захарцова Н.А. Контроль и надзор в механизме современного государства: понятие, сущность, основные характеристики // Молодой ученый. 2022. № 42 (437). С. 293–297. EDN: XTIYLK.
11. Андреева Ю.А. Контроль и надзор: основные подходы к разграничению понятий // Научный вестник Омской академии МВД России. 2009. № 1. С. 55–60. EDN: JXJUGR.

12. Ячный Е.С. «Контроль» и «надзор» как категории теории права: проблемы определения и разграничения // Журнал юридических исследований. 2021. Т. 6. № 1. С. 25–33. EDN: IYISJ.

13. Анисимова К.О. Понятие и сущность государственного контроля и надзора, проблемы их разграничения // Научный вестник Крыма. 2018. № 4(15). С. 12. EDN: YLHZZJ.

14. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 июня 2021 г. № 1006 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле за деятельностью национальных объединений саморегулируемых организаций» // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 30.07.2025).

15. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 30.07.2025).

16. Доклад об осуществлении Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения за 2024 год // URL: https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/контрольно-надзорная-деятельность-в-бдд/федеральный-надзор-бдд/доклад-о-федеральном-надзоре/ (дата обращения: 29.07.2025).

17. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2012 г. № 290 «О федеральном государственном пожарном надзоре» // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 30.07.2025).

References

1. Federal Law dated 31.07.2020 № 248-FZ «On state control (supervision) and municipal control in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant plus» (date of access: 25.06.2025).

2. Tarasov A.M. Problems of legislative support for state control // State and Law. 2004. № 10. P. 15–25. EDN: OPEST.

3. Goryainov A.I. Some issues of improving the regulatory framework of the federal state control (supervision) in the field of road safety // Road Safety. 2023. № 1. P. 33–39.

4. Zubarev S.M. On law enforcement aspects of control and supervision // Criminal-executive law. 2017. № 4. P. 417–421. EDN: VYAKIP.

5. Zyryanov S.M. Ensuring the legality of the administrative and supervisory activities of executive bodies // Journal of Russian Law. 2010. № 8(164). P. 27–33. EDN: NDLXVX.

6. Lapina M.A. The essence of state control (supervision) and the genesis of its legislative definition // Finance: theory and practice. 2016. № 4. P. 152–157. EDN: WMUGGD.

7. Belyaev V.P. Control and supervision: problems of delineation // Actual problems of Russian law. 2017. № 4(77). P. 199–207. EDN: YSRIHZ.

8. Beria K.V. The concept of control and supervision in administrative law: historical and theoretical aspects // Bulletin of Science. 2025. Vol. 3. № 4(85). P. 257–261. EDN: KGTZPU.

9. Maslov K.V. On the relationship between the concepts of control and supervision // Law Enforcement. 2018. № 1. P. 85–90. EDN: YVFZLC.

10. Zakhartsova N.A. Control and supervision in the mechanism of the modern state: concept, essence, main characteristics // Young Scientist. 2022. № 42(437). P. 293–297. EDN: XTIIYLK.

11. Andreeva Yu.A. Control and supervision: the main approaches to the distinction between concepts // Scientific Bulletin of the Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2009. № 1. P. 55–60. EDN: JXJUGR.

12. Yachny E.S. «Control» and «supervision» as categories of the theory of law: problems of definition and distinction // Journal of Legal Research. 2021. Vol. 6. № 1. P. 25–33. EDN: IYISJ.

13. Anisimov K.O. The concept and essence of state control and supervision, problems of their distinction // Scientific Bulletin of Crimea. 2018. № 4(15). P. 12. EDN: YLHZZJ.

14. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 25.06.2021 № 1006 «On approval of the Regulation on federal state control over the activities of national associations of self-regulatory organizations» // Legal reference system «Consultant plus» (date of access: 30.07.2025).

15. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant plus» (date of access: 30.07.2025).

16. Report on the implementation of federal state control (supervision) in the field of road safety by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for 2024 // URL: https://мвд.рф/dejatelnost/plan_checks/контрольно-надзорная-деятельность-в-бдд/федеральный-надзор-бдд/доклад-о-федеральном-надзоре/ (date of access: 29.07.2025).

17. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 12.04.2012 № 290 «On federal state fire supervision» // Legal reference system «Consultant plus» (date of access: 30.07.2025).

Информация об авторе

А.В. Хорьков – ассистент кафедры публичного права и национальной безопасности Уральского института управления филиала РАНХиГС при Президенте РФ, старший государственный инспектор дорожного надзора отдела надзорной деятельности Управления Госавтоинспекции ГУ МВД России по Свердловской области

Контакты: ул. 8 Марта, д. 66, Екатеринбург, Россия, 620144

Information about the author

A.V. Khorkov – Assistant at the Department of Public Law and National Security at the Ural Institute of Management of the RANEP Branch under the President of the Russian Federation, Senior State Inspector of Road Supervision at the Department of Supervision of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Sverdlovsk Region

Contacts: ul. 8 Marta, d. 66, Yekaterinburg, Russia, 620144

Статья поступила в редакцию 14.08.2025; одобрена после рецензирования 12.09.2025; принята к публикации 30.09.2025.

The article was submitted 14.08.2025; approved after reviewing 12.09.2025; accepted for publication 30.09.2025.

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КАК ИНСТРУМЕНТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ¹Михаил Иванович Грачев, ²Павел Александрович Федоров^{1,2}Санкт-Петербургский университет МВД России¹mig2500@mail.ru²zima.1610@mail.ru

Аннотация. В статье проводится комплексный анализ развития государственной информационной системы «Аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» в Санкт-Петербурге в контексте обеспечения безопасности дорожного движения. Исследуется роль системы видеонаблюдения как многофункционального инструмента для решения ключевых задач в данной сфере: автоматической фиксации административных правонарушений, расследования дорожно-транспортных происшествий, мониторинга дорожной ситуации и управления транспортными потоками. Рассмотрены нормативно-правовые основы, организационные и технические аспекты функционирования системы, сфокусированные на ее применении правоохранительными и контрольно-надзорными органами в области безопасности дорожного движения. Проанализированы статистические данные, демонстрирующие влияние видеомониторинга на снижение аварийности и повышение раскрываемости преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения. Предложен научный подход, основанный на системообразующем факторе к обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: видеонаблюдение, общественная безопасность, безопасность дорожного движения, профилактика правонарушений, Безопасный город, зоны безопасности, Санкт-Петербург

Для цитирования: Грачев М.И., Федоров П.А. Развитие системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 36–42.

Original article

DEVELOPMENT OF THE VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM OF ST. PETERSBURG
AS A TOOL FOR ENSURING ROAD SAFETY¹Mikhail I. Grachev, ²Pavel A. Fedorov^{1,2}St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia¹mig2500@mail.ru²zima.1610@mail.ru

Abstract. This article provides a comprehensive analysis of the development of the state information system «Safe city Hardware and software complex» in St. Petersburg in the context of road safety. It examines the role of video surveillance as a multifunctional tool for solving key problems in this area: automatic recording of administrative offenses, investigation of road accidents, monitoring of traffic conditions, and traffic management. The article examines the regulatory framework, organizational, and technical aspects of the system's operation, focusing on its application by law enforcement and regulatory agencies in the area of road safety. Statistical data demonstrating the impact of video monitoring on reducing accidents and increasing the detection rate of crimes related to traffic violations are analyzed. A scientific approach based on the system-forming factor to ensuring road safety is proposed.

Keywords: video surveillance, public safety, road safety, crime prevention, Safe city, safety zones, St. Petersburg

For citation: Grachev M.I., Fedorov P.A. Development of the video surveillance system of St. Petersburg as a tool for ensuring road safety // Road Safety. 2025. № 3. P. 36–42.

Обеспечение общественной безопасности в условиях современных мегаполисов требует применения комплексных технических и организационных мер. Одним из наиболее эффективных инструментов профилактики правонарушений является система видеонаблюдения, интегрированная в аппаратно-программный комплекс «Безопасный город».

Научная новизна исследования заключается в обосновании концепции «зон безопасности» в районе объектов дорожной инфраструктуры и выявлении их специфики как инновационного элемента системы профилактики дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и правонарушений.

Под зоной безопасности понимается комплексная территориально-технологическая модель, формируемая вокруг ключевых объектов дорожной инфраструктуры с повышенным риском возникновения ДТП или правонарушений.

К таким объектам относятся:

перекрестки повышенной сложности и интенсивности;

пешеходные переходы (особенно нерегулируемые и на многополосных дорогах);

остановочные комплексы общественного транспорта;

участки дорог со сложной геометрией (резкие повороты, сужения, места частых заторов);

места массового притяжения людей (вокзалы, стадионы, торговые центры), создающие интенсивный пешеходный поток.

Основой формирования такой зоны является не просто единичная камера, а сеть взаимосвязанных устройств видеонаблюдения и датчиков, развернутая с учетом обеспечения максимального оптического перекрытия («поле зрения») и минимальных «слепых» зон на критическом участке. Это создает целостный цифровой контроль над ситуацией.

Особое внимание уделено перспективам интеграции технологий искусственного интеллекта

и видеоаналитики для автоматического выявления опасных ситуаций на дорожно-транспортной сети (оставленные предметы, нарушение правил проезда пешеходного перехода, аномальное поведение участников движения).

Показана эффективность межведомственного взаимодействия органов исполнительной власти и правоохранительных структур в рамках единого информационного пространства.

Практическая значимость работы заключается в разработке рекомендаций, применимых для совершенствования государственной политики в сфере управления дорожным движением и повышения его безопасности в других субъектах Российской Федерации.

В российских и зарубежных источниках литературы вопросы развития инфраструктуры видеонаблюдения в целях обеспечения безопасности дорожного движения рассматривают различные направления её совершенствования.

В статье С.Н. Мартынюка, В.Б. Косовского освещаются вопросы внедрения современных автоматизированных и роботизированных комплексов организации дорожного движения с целью снижения дорожно-транспортной аварийности. Приводятся ошибки в их применении [1].

В работе Е.Н. Полунина, В.М. Вагайцева, А.С. Нурисламова делается обзор вопросов применения видеонаблюдения органами правопорядка, и затрагиваются вопросы применения аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» [2].

Зарубежные авторы Pramanik A., Ghosh S., Sarkar, D., Sarkar P.P. рассматривают концептуальные решения влияния алкогольного опьянения на когнитивные функции, важные для вождения, и раннее предупреждение инцидентов с помощью камер видеонаблюдения [3].

Применение интеллектуальной видеоаналитики для устранения чрезмерного транспортного давления в городах рассматривает в своей работе He F. [4].

Для анализа безопасности дорожного движения при проезде перекрестков и создания ключевых источников предупреждения об авариях на таких участках с целью последующего снижения экономической нагрузки в городе Abdel-Aty M., Wu, Y., Uddin M.M. предлагают использовать видеокamеры с видеоаналитикой [5].

Применению компьютерного зрения в анализе дорожной ситуации и алгоритмов анализа состояния, а также прогнозирования состояния дорожной ситуации на перекрестках посвящена работа Ghahremannezhad H., Shi and H., Liu C. [6].

Современные системы видеонаблюдения выходят за рамки простой фиксации происходящего. Интеллектуальные алгоритмы позволяют анализировать видеопоток в реальном времени, выявляя аномалии: подозрительное поведение, скопления людей, оставленные предметы. Полученные данные оперативно поступают в ситуационные центры.

На начало 2025 года в Санкт-Петербурге функционировало более 103 тыс. камер, включая 14 тыс. интегрированных сторонних источников. Полученные данные оперативно передаются в ситуационные центры и правоохранительные органы для принятия мер реагирования.

Важным аспектом является интеграция видеонаблюдения с другими городскими системами, такими как система управления транспортом, экстренного оповещения населения и пожарной безопасности. Это позволяет создать единое информационное пространство, обеспечивающее всестороннее представление о ситуации в городе, и координировать действия различных служб [7].

Эффективность видеонаблюдения напрямую зависит от качества и количества установленных камер, а также от пропускной способности каналов связи и мощности вычислительных ресурсов для обработки данных. Как следствие, требуется уделять внимание выбору оборудования, его размещению и техническому обслуживанию.

Наряду с техническими аспектами важную роль играет организационная составляющая, что требует разработки четких регламентов работы системы видеонаблюдения, определения зон ответственности, обеспечения защиты персональных данных и обучения персонала. Также необходимо проводить регулярный анализ эффективности системы видеонаблюдения и вносить корректировки в ее работу.

Помимо превентивной функции, системы видеонаблюдения играют важную роль в раскрытии уже совершенных преступлений. Записи с камер могут служить доказательством в суде, помогая установить виновных и восстановить справедливость.

Анализ видеоархивов позволяет выявлять закономерности и тенденции преступности, что способствует разработке более эффективных стратегий борьбы с ней.

Однако внедрение систем видеонаблюдения вызывает вопросы о соблюдении прав и свобод граждан. Необходимо обеспечить прозрачность использования собранных данных, исключить возможность злоупотреблений.

Важно найти баланс между обеспечением безопасности и защитой частной жизни. В этой связи необходимо разработать четкое законодательство, регулирующее использование систем видеонаблюдения. Оно должно определять цели и задачи видеонаблюдения, устанавливать порядок сбора, хранения и обработки данных, а также предусматривать ответственность за нарушение установленных правил.

Перспективным направлением развития систем видеонаблюдения является использование технологий искусственного интеллекта и машинного обучения.

Эти технологии позволяют автоматизировать процесс анализа видеопотока, выявлять сложные закономерности и прогнозировать возможные угрозы, но необходимо учитывать риски, связанные с применением искусственного интеллекта, и обеспечивать его соответствие этическим нормам и принципам [8].

Системы видеонаблюдения являются важным, но не единственным инструментом обеспечения общественной безопасности в современных мегаполисах. Их эффективность зависит от комплексного подхода, включающего технические, организационные, правовые и этические аспекты.

Только при соблюдении указанных условий можно добиться значительного улучшения ситуации с преступностью и обеспечить комфортную и безопасную жизнь для граждан.

Санкт-Петербург, как крупный экономический и культурный центр России, активно развивает региональную систему видеонаблюдения в рамках реализации государственной программы «Обеспечение законности, правопорядка и безопасности в Санкт-Петербурге» [9], направленной на профилактику правонарушений, раскрытие преступлений, а также мониторинг состояния правопорядка в местах массового пребывания граждан, включая объекты дорожной инфраструктуры.

Развитие городской системы видеонаблюдения способствует не только снижению уровня преступности в общественных местах, но и повышению эффективности раскрытия преступлений, в том числе связанных с дорожным движением и нарушением общественного порядка на транспортных объектах [10].

Кроме того, разветвленная сеть камер видеонаблюдения становится мощным инструментом для мониторинга и оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации.

В случае возникновения пожаров, аварий или других происшествий операторы системы могут быстро оценить обстановку, направить на место происшествия необходимые службы и координировать их действия.

Это позволяет минимизировать последствия и сократить время реагирования, что критически важно для спасения жизней и сохранения имущества [11].

Нельзя недооценивать и роль видеонаблюдения в профилактике правонарушений. Зная о наличии камер, потенциальные злоумышленники с большей вероятностью воздержатся от совершения преступлений.

Это создает эффект сдерживания, который способствует формированию более безопасной и комфортной городской среды. Видеонаблюдение также помогает в выявлении и пресечении актов вандализма, незаконной торговли и других видов антиобщественного поведения.

Деятельность по внедрению и развитию системы видеонаблюдения в Санкт-Петербурге осуществляется в соответствии:

с Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» [12];

с Законом Санкт-Петербурга от 28 февраля 2018 г. № 124-26 «О профилактике правонарушений в Санкт-Петербурге» [13];

с постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17 июня 2014 г. № 489 «Об утверждении государственной программы Санкт-Петербурга «Обеспечение законности, правопорядка и безопасности в Санкт-Петербурге» [11];

с концепцией построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», утвержденной распоряжением Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р [14].

Отдельного внимания заслуживает постановление Правительства Санкт-Петербурга от 25 августа 2016 г. № 759 [15], закрепившее статус государственной информационной системы «АПК «Безопасный город» как региональной информационной системы, обеспечивающей взаимодействие с правоохранительными органами.

Исполнителем ряда мероприятий, связанных с эксплуатацией, сопровождением и развитием системы, является Комитет по информатизации и связи Санкт-Петербурга.

Государственная информационная система Санкт-Петербурга «Аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» обеспечивает аналитическое и материально-техническое сопровождение мероприятий по профилактике правонарушений.

Ключевыми направлениями развития в 2024 году являются:

- установка новых камер видеонаблюдения;
- внедрение устройств экстренной связи «гражданин – полиция»;

- интеграция сторонних источников видеоизображений в общегородскую систему;

- развитие сервисной модели размещения камер во всех районах города;

- создание системы сквозной видеоаналитики городского масштаба, позволяющей идентифицировать лица и силуэты людей в режиме реального времени.

Результаты внедрения системы подтверждаются статистикой:

- за 2024 год с использованием данных видеонаблюдения выявлено 715 преступлений, раскрыто – 1 449;

- число преступлений в общественных местах снизилось на 15,2% (с 19 116 до 16 209 случаев);

- количество преступлений на улицах города уменьшилось на 15,4% (с 8 468 до 7 161 случая).

Особо выделяется эффект «зон безопасности», создаваемых в местах массового пребывания граждан. В таких зонах фиксируется устойчивое снижение количества правонарушений и рост раскрываемости преступлений.

Эффективность функционирования системы во многом обеспечивается взаимодействием органов исполнительной власти, правоохранительных структур и территориальных подразделений федеральных органов.

Важным аспектом является также использование современных технологий, таких как системы видеонаблюдения с функцией распознавания лиц и автоматического обнаружения аномального поведения.

Это позволяет оперативно реагировать на потенциальные угрозы и предотвращать совершение преступлений. Обмен данными из различных источников, включая социальные сети и базы данных правоохранительных органов, способствует формированию более полной картины оперативной обстановки и повышает эффективность аналитической работы.

Нельзя недооценивать и роль информационно-пропагандистской работы с населением. Регулярное информирование граждан о мерах безопасности, способах защиты от преступных посягательств и алгоритмах действий в чрезвычайных ситуациях способствует повышению бдительности и формированию культуры безопасности.

Важно также налаживать каналы обратной связи с населением, чтобы оперативно реагировать на поступающие сообщения о правонарушениях и подозрительных лицах.

Создание безопасной и комфортной среды для граждан требует постоянного совершенствования

системы профилактики правонарушений. Необходимо проводить регулярный анализ эффективности реализуемых мер, выявлять проблемные зоны и разрабатывать новые подходы к обеспечению общественной безопасности. Важно также учитывать специфику каждого региона и адаптировать меры профилактики к местным условиям.

В целом комплексный подход к обеспечению общественной безопасности, включающий создание зон безопасности, эффективное взаимодействие органов власти, использование современных технологий и информационно-пропагандистскую работу с населением, позволяет существенно снизить уровень преступности и повысить доверие граждан к правоохранительным органам [16].

По состоянию на 1 января 2025 года в автоматизированной системе «Городская система видеонаблюдения» было зарегистрировано 3 800 пользователей из 137 организаций, более 70% из которых – представители правоохранительных органов.

Продолжение развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» направлено на увеличение сроков хранения видеозаписей и совершенствование системы видеоналитики с учетом потребностей правоохранительных органов.

Для создания целостного подхода по обеспечению безопасности дорожного движения предлагается использовать подход, основанный на системообразующем факторе, позволяющий рассматривать совокупность процессов как единую систему, что позволит в конечном итоге динамично реагировать на возникающие чрезвычайные ситуации [17].

Системообразующий фактор будет звучать как «Оперативная эффективность системы обеспечения безопасности дорожного движения». Его цель – минимизировать ущерб от дорожных инцидентов (ДТП, нарушения, опасные ситуации) за счет максимально быстрого и эффективного цикла: последовательное выполнение задач по обнаружению дорожных инцидентов, принятие управленческих решений и задействование имеющихся ресурсов для обеспечения безопасности дорожного движения.

Системообразующий фактор позволяет повысить оперативную эффективность системы безопасности дорожного движения через комплексную способность системы (Госавтоинспекции, МЧС, скорой помощи, дорожных служб, городского управления) снижать количество и тяжесть последствий ДТП, предотвращать нарушения и оперативно восстанавливать бесперебойность дорожного движения за счет его моделирования.

Факторы, влияющие на среднее время идентификации проблем (ДТП, нарушение, опасная ситуация), включают в себя технологические, организационно-человеческие и процессуальные.

К числу ключевых **технологических факторов**, определяющих современный уровень безопасности дорожного движения, относятся системы автоматической фиксации правонарушений и комплексного мониторинга дорожной обстановки. Их влияние можно структурировать по различным направлениям.

Системы автоматизированного контроля и фиксации нарушений Правил дорожного движения. Данный комплекс включает стационарные и мобильные фото- и видеокamеры, функционирующие в кру-

госуточном режиме. Эффективность систем определяется такими факторами, как:

- зона покрытия – территориальный охват и плотность размещения оборудования;
- наджность – безотказность работы в различных условиях;
- функциональность – спектр идентифицируемых нарушений (превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, контроль тонировки стекол и др.).

Интеллектуальная дорожная инфраструктура. В данную категорию входят датчики, интегрированные непосредственно в элементы дорожной инфраструктуры:

- датчики удара, устанавливаемые на ограждениях и барьерах, для оперативного обнаружения аварий;
- системы обнаружения пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах;
- метеодатчики, фиксирующие неблагоприятные погодные условия (гололедица, туман), влияющие на коэффициент сцепления и видимость.

Системы мониторинга дорожного трафика в реальном времени. Основу данного направления составляют сети камер и датчиков, отслеживающих параметры транспортного потока.

Анализ таких данных, как образование заторов, резкое снижение средней скорости или остановка потока, позволяет выявлять косвенные признаки ДТП и оперативно реагировать на них.

Спутниковые технологии и системы экстренного оповещения. Ярким примером является система «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечивающая автоматизированное оповещение о ДТП с передачей точных координат места происшествия. Критическими факторами эффективности здесь являются:

- процент оснащенности транспортного парка соответствующими терминалами;
- скорость и надежность передачи экстренного сигнала.

Анализ данных из открытых и общедоступных источников. Перспективным направлением является интеграция данных из внешних сервисов, включая мониторинг сообщений о ДТП и заторах в социальных сетях и на специализированных интернет-форумах, что позволяет дополнить картину дорожной обстановки.

К **организационно-человеческим** относятся такие факторы, как бдительность участников движения, готовность водителей и пешеходов оперативно сообщить о ДТП или опасной ситуации по телефону 112 или 911. Эффективность диспетчерских служб, характеризующихся подготовкой операторов, принимающих звонки, чтобы быстро выявить локацию и суть проблемы.

К **процессуальным факторам**, определяющим эффективность реагирования на ДТП, относится организация деятельности единого мониторингового центра.

Ключевым элементом является технологическая платформа (например, система «112»), выполняющая функцию интеграции разнородных данных со всех источников (средств автоматической фиксации, датчиков, обращений граждан) для формирования единой оперативной обстановки (единой картины).

На эффективность работы центра, которую можно количественно оценить через среднее время

принятия решения о характере и составе сил реагирования, оказывают влияние три группы взаимосвязанных факторов: информационно-аналитические, организационные и человеческие.

Информационно-аналитические факторы формируют основу для анализа ситуации и включают:

ситуационное табло (интерфейс) в реальном времени (обеспечивает визуализацию мест дислокации всех экипажей дорожно-патрульной службы, скорой медицинской помощи, МЧС, актуальной картографической информации о заторах, режимов работы светофорных объектов, а также сигналов от систем фиксации и «ЭРА-ГЛОНАСС»);

системы поддержки принятия решений (специально разработанные методики, которые предписывают оптимальный состав сил и средств);

интегрированные базы данных (обеспечивают оперативный доступ к служебной информации (например, данные об угоне транспортного средства, о лишении водителя прав), что необходимо для оценки сопутствующих рисков).

Организационные факторы определяют формализованные процедуры работы, регламенты и алгоритмы действий, содержащие детализированные инструкции для каждого типа инцидентов (ДТП различной степени тяжести, необходимость перекрытия дороги, преследование нарушителя). Стандартизация процедур позволяет минимизировать время, затрачиваемое на определение порядка действий в каждой конкретной ситуации.

Человеческие факторы связаны с персоналом, осуществляющим управление:

квалификация и психофизиологическое состояние диспетчера, его опыт, уровень профессиональной подготовки, а также оперативность оценки обстановки по данным с видеорекамера или устным описаниям;

нагрузка и стрессоустойчивость оператора влияют на способность принимать корректные решения в условиях временного давления и при одновременном поступлении множества инцидентов, что является критически важным для снижения среднего времени реагирования.

Факторы, влияющие на среднее время нейтрализации проблемы (время от выезда до оказания помощи, оформления ДТП, ликвидации затора, задержания нарушителя), включают в себя ресурсные и логические, тактические и профессиональные, характер инцидента.

Ресурсно-логистическое обеспечение. Данная группа факторов определяет материально-техническую базу и пространственное распределение сил реагирования.

Дислокация и мобильность экипажей – критически важным является оптимальное пространственное распределение патрулей дорожно-патрульной службы и бригад скорой медицинской помощи, основанное на анализе карт аварийности и плотности транспортных потоков. Основным показателем эффективности дислокации выступает среднее время приезда экипажей до места инцидента.

Фактор технической оснащенности включает наличие специализированного транспорта и его способности к маневрированию на дороге, мотоциклов для оперативной работы в условиях заторов, а также беспилотных летательных аппара-

тов для оперативной оценки масштабов ДТП и координации организации объезда.

Состояние дорожной инфраструктуры. Наличие и функциональность полос, выделенных для движения аварийных служб, качество дорожного покрытия и наличие резервных путей для оперативной организации объезда напрямую влияют на скорость развертывания сил и средств.

Возможность дистанционного управления светофорными объектами для определения приоритета проезда спецтранспорта («зеленая волна») или для разгрузки образовавшегося затора является мощным инструментом минимизации временных потерь.

Для количественной оценки эффективности системы предлагается синтезированная модель, рассматривающая инцидент как последовательность временных интервалов. Оперативная эффективность системы (P) представляется как функция трех ключевых параметров и описывается следующей формулой: $P = F(\Delta t_{nn}, \Delta t_{un}, \Delta t_{yn})$, где

Δt_{nn} – среднее время проявления проблемы (интервал от момента возникновения инцидента до его фиксации системой);

Δt_{un} – среднее время идентификации проблемы и принятия решения (интервал от фиксации до определения состава сил и отдачи команд);

Δt_{yn} – среднее время устранения проблемы (интервал от прибытия сил до ликвидации последствий инцидента и восстановления нормального движения).

Применение данной модели направлено на выявление узких мест в системе и целенаправленное сокращение общего времени реагирования.

Представленная модель позволяет перейти от качественных оценок к количественному анализу эффективности системы безопасности дорожного движения.

Так, если анализ данных выявляет стабильно высокие значения Δt_{un} на определенном участке, это указывает на проблему недостаточной оснащенности средствами наблюдения и требует решения по усилению технического контроля. Таким образом, модель служит инструментом для целевой оптимизации ресурсов и процессуальных регламентов.

Если время принятия решения велико, значит, диспетчеры перегружены, автоматизированные регламенты отсутствуют, требуются видеорекамеры с видеоаналитикой и обучение персонала.

Если время нейтрализации велико, значит, экипажи расположены неоптимально, нет взаимодействия с бригадами скорой медицинской помощи, возникают огромные пробки. Нужно менять дислокацию и проводить учения.

Соответственно, для безопасности дорожного движения данный системообразующий фактор позволяет перейти от простого реагирования на ДТП к проактивному (предвидеть и предотвращать) и максимально оптимизировать реакцию, что напрямую спасает жизни и сокращает экономические потери. Опыт Санкт-Петербурга демонстрирует эффективность комплексного подхода к профилактике правонарушений с использованием региональной системы видеонаблюдения для безопасности дорожного движения.

Внедрение «зон безопасности», развитие сквозной видеоаналитики и межведомственное вза-

имодействие позволяют не только снизить уровень преступности, но и укрепить доверие населения к органам власти.

Дальнейшее развитие системы видеонаблюдения видится в интеграции с другими городскими информационными платформами.

Это позволит создать единую базу данных для оперативного реагирования на дорожную ситуацию и анализа тенденций безопасности дорожного движения.

Объединение видеоданных с информацией о загруженности дорог, погодных условиях и других факторах предоставит возможность прогнозировать риски и предотвращать возможные происшествия.

Одним из перспективных направлений является применение системообразующего фактора в работе оперативных служб по обеспечению безопасности дорожного движения, что позволит повысить эффективность обеспечения безопасности дорожного движения.

Список источников

1. Мартынюк С.Н., Косовский В.Б. Использование автоматизированных систем видеонаблюдения в обеспечении безопасности дорожного движения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2022. Т. 8(74). № 2. С. 105–110.

2. Полунина Е.Н., Вагайцев В.М., Нурисламов А.С. Актуальность видеонаблюдения при обеспечении общественного порядка и общественной безопасности // Право и управление. 2024. № 2. С. 184–187. DOI 10.24412/2224-9133-2024-2-184-187.

3. Pramanik A., Ghosh S., Sarkar D. et al. A real-time video surveillance system for traffic pre-events detection. *Accident Analysis & Prevention*. 2021. doi.org/10.1016/j.aap.2021.106052.

4. He F., 2020. Intelligent Video Surveillance Technology in Intelligent Transportation // *Journal of Advanced Transportation*. 2020. № 4. P. 1–10.

5. Abdel-Aty, M. Wu Y., & Uddin M.M. Using closed-circuit television cameras to analyze traffic flow and safety: a comprehensive review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 2022. DOI: 10.1016/j.aap.2022.106794.

6. Ghahremannezhad H., Shi H., Liu C. 2022 Real-Time Accident Detection in Traffic Surveillance Using Deep Learning. *IEEE International Conference on Imaging Systems and Techniques (IST)*, Kaohsiung, 2022. P. 1–6. doi: 10.1109/IST55454.2022.9827736.

7. Грачев М.И., Грачева Н.Г. Искусственный интеллект и камеры дорожного движения // Региональная информатика и информационная безопасность: сборник трудов Санкт-Петербургской международной конференции и Санкт-Петербургской межрегиональной конференции (Санкт-Петербург, 23–25 октября 2024 г.). СПб.: Санкт-Петербургское Общество информатики, вычислительной техники, систем связи и управления, 2024. С. 235–237.

8. Грачев М.И. Внедрение технических решений в расследование преступлений экстремистской направленности // Противостояние экстремизму и терроризму: философские, психологические, социологические и политологические аспекты: материалы XI Международной научно-практической конференции (Краснодар, 21 ноября 2024 г.). Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2024. С. 217–222.

9. Беженцев А.А., Д.В. Дзьоник, А.О. Дрозд и др. Методические рекомендации по профилактике правонарушений для правоохранительных органов и исполнительных органов власти Санкт-Петербурга // Состояние преступности в Санкт-Петербурге. Криминологический мониторинг и прогноз: научно-практическое пособие. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. С. 221–317.

10. Бондарчук В.Н., Афанасьев А.В., Ефимовский А.В. и др. Состояние преступности в Санкт-Петербурге // Состояние преступности в Санкт-Петербурге. Криминологический мониторинг и прогноз: научно-практическое пособие. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. С. 7–12.

11. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 17 июня 2014 г. № 489 «Об утверждении государственной программы Санкт-Петербурга «Обеспечение законности, правопорядка и безопасности в Санкт-Петербурге» // URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 07.07.2025).

12. Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 07.07.2025).

13. Закон Санкт-Петербурга от 28 февраля 2018 г. № 124-26 «О профилактике правонарушений в Санкт-Петербурге» // URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 07.07.2025).

14. Распоряжение Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р «Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 07.07.2025).

15. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 25 августа 2016 г. № 759 «О государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Аппаратно-программный комплекс Безопасный город» // URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 07.07.2025).

16. Инструменты и механизмы формирования систем экономической безопасности: сборник трудов секции № 20 «Инструменты и механизмы формирования систем экономической безопасности» XXX Международной научно-практической конференции (Химки, 19 марта 2020 г.). Химки: Академия гражданской защиты МЧС России, 2020. 48 с.

17. Бурлов В.Г. О синтезе интеллектуальной системы управления, основанной на логико-алгебраической системной концепции математики // Нейрокомпьютеры и их применение: тезисы докладов (Москва, 15 марта 2016 г.). М.: Московский государственный психолого-педагогический университет, 2016. С. 18–19.

References

1. Martynyuk S.N., Kosovsky V.B. Use of automated video surveillance systems in ensuring road safety // *Scientific Notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Legal Sciences*. 2022. Vol. 8(74). № 2. P. 105–110.

2. Polunina E.N., Vagaytsev V.M., Nurislamov A.S. Relevance of video surveillance in ensuring public order and public safety // *Law and Management*. 2024. № 2. P. 184–187. DOI 10.24412/2224-9133-2024-2-184-187.

3. Pramanik A., Ghosh S., Sarkar D. et al. A real-time video surveillance system for traffic pre-events detection. *Accident Analysis & Prevention*. 2021. doi.org/10.1016/j.aap.2021.106052.

4. He F., 2020. Intelligent Video Surveillance Technology in Intelligent Transportation // *Journal of Advanced Transportation*. 2020. № 4. P. 1–10.

5. Abdel-Aty, M. Wu Y., & Uddin M. M. Using closed-circuit television cameras to analyze traffic flow and safety: a comprehensive review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 2022. DOI: 10.1016/j.aap.2022.106794.

6. Ghahremannezhad H., Shi H., Liu C. 2022 Real-Time Accident Detection in Traffic Surveillance Using Deep Learning. *IEEE International Conference on Imaging Systems and Techniques (IST)*, Kaohsiung, 2022. P. 1–6. doi: 10.1109/IST55454.2022.9827736.

7. Grachev M.I., Gracheva N.G. Artificial intelligence and traffic cameras // *Regional informatics and information security: proceedings of the St. Petersburg international conference and the St. Petersburg interregional conference (St. Petersburg, 23-25.10.2024)*. St. Petersburg: St. Petersburg Society for informatics, computer engineering, communications and control systems, 2024. P. 235–237.

8. Grachev M.I. Implementation of Technical Solutions in the Investigation of Extremist Crimes // Counteracting extremism and terrorism: philosophical, psychological, sociological, and political science aspects: proceedings of the XI International scientific and practical conference (Krasnodar, 21.11.2024). Krasnodar: Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2024. P. 217–222.

9. Bezhetentsev A.A., D.V. Dzionik, A.O. Drozdov, et al. Methodological recommendations on crime prevention for law enforcement agencies and executive authorities of St. Petersburg // The state of crime in St. Petersburg, criminological monitoring and forecasting: Scientific and practical handbook. SPb.: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2016. P. 221–317.

10. Bondarchuk V.N., Afanasyev A.V., Efimovsky A.V. et al. The State of crime in St. Petersburg // The state of crime in St. Petersburg. Criminological monitoring and forecasting: A scientific and practical handbook. SPb.: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2016. P. 7–12.

11. Resolution of the Government of St. Petersburg dated 17.06.2014 № 489 «On approval of the state program of St. Petersburg «Ensuring law, order and security in St. Petersburg» // URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 07.07.2025).

12. Federal Law dated 23.06.2016 № 182-FZ «On the fundamentals of the crime prevention system in the Russian

Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 07.07.2025).

13. Law of St. Petersburg dated 28.02.2018 № 124-26 «On crime prevention in St. Petersburg» // URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 07.07.2025).

14. Order of the Government of the Russian Federation dated 03.12.2014 № 2446-r «On approval of the Concept for the construction and development of the hardware and software complex «Safe city» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 07.07.2025).

15. Resolution of the Government of St. Petersburg dated 25.08.2016 № 759 «On the state information system of St. Petersburg «Hardware and software complex «Safe city» // URL: <http://pravo.gov.ru> (date of access: 07.07.2025).

16. Tools and mechanisms for forming economic security systems: proceedings of section № 20 «Tools and Mechanisms for Forming Economic Security Systems» of the XXX International scientific and practical conference (Khimki, 19.03.2020). Khimki: Civil Defense Academy of the Ministry of Emergency Situations of Russia, 2020. 48 p.

17. Burlov V.G. On the synthesis of an intelligent control system, based on the logical-Algebraic systems concept of mathematics // Neurocomputers and their applications: abstracts of reports (Moscow, 15.03.2016). M.: Moscow State University of Psychology and Education, 2016. P. 18–19.

Информация об авторах

М.И. Грачев – научный сотрудник научно-исследовательского отдела Санкт-Петербургского университета МВД России

П.А. Федоров – кандидат юридических наук, доцент, начальник отделения научно-исследовательского отдела Санкт-Петербургского университета МВД России

Контакты: ул. Летчика Пилутова, д. 1, Санкт-Петербург, Россия, 198206

Information about the authors

M.I. Grachev – Researcher of the Research Department of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

P.A. Fedorov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department of the Research Department of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Letchika Pilutova, d. 1, St. Petersburg, Russia, 198206

Статья поступила в редакцию 11.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 29.09.2025.

The article was submitted 11.08.2025; approved after reviewing 15.09.2025; accepted for publication 29.09.2025.

ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ¹Виктория Николаевна Чаплыгина, ²Виталий Федорович Васюков¹Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова²Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева¹victory-75@yandex.ru²vvf0109@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные вопросы использования беспилотных летательных аппаратов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия. Раскрываются технические аспекты организации аэрофотосъемки, а также вопросы обработки, хранения и использования полученных цифровых материалов. Отмечается значение конструктивных характеристик беспилотных летательных аппаратов для обеспечения метрической точности и воспроизводимости результатов фиксации.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, осмотр места происшествия, беспилотный летательный аппарат, аэрофотосъемка, цифровая фиксация

Для цитирования: Чаплыгина В.Н., Васюков В.Ф. Тактические особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия с использованием беспилотных летательных аппаратов // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 43–48.

Original article

TACTICAL FEATURES OF INSPECTING A ROAD ACCIDENT SCENE USING UNMANNED AERIAL VEHICLES¹Victoria N. Chaplygina, ²Vitaly F. Vasyukov¹Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov²Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation named after A.Ya. Sukharev¹victory-75@yandex.ru²vvf0109@yandex.ru

Abstract. The article examines certain aspects of the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) in the inspection of road traffic accident scenes. It highlights the technical aspects of organizing aerial photography, as well as issues related to the processing, storage, and use of the obtained digital materials. The importance of UAV design characteristics for ensuring metric accuracy and reproducibility of the recorded results is emphasized.

Keywords: road traffic accident, crime scene inspection, unmanned aerial vehicle, aerial photography, digital recording

For citation: Chaplygina V.N., Vasyukov V.F. Tactical features of inspecting a road accident scene using unmanned aerial vehicles // Road Safety. 2025. № 3. P. 43–48.

В условиях широкого внедрения технических средств в следственную практику особое значение приобретает использование беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА, дрон, беспилотник) при производстве следственных действий.

Аэрофотосъемка, выполняемая с помощью БПЛА, обеспечивает получение комплексных данных о взаимном расположении объектов и позволяет формировать метрически точные трёхмерные модели места происшествия.

Актуальность использования беспилотных технологий при расследовании дорожно-транспортных происшествий обусловлена необходимостью повышения объективности и воспроизводимости результатов осмотра.

Традиционные способы фото- и видеофиксации, ограниченные углом обзора и положением объектива классического фотоаппарата, не всегда позволяют получить полную картину механизма происшествия.

Применение БПЛА даёт возможность фиксировать обстановку с различных высот и ракурсов, проводить масштабные измерения и минимизировать вмешательство в следовую картину, что особенно важно при анализе пространственных параметров ДТП и последующем экспертном автотехническом исследовании.

С методической точки зрения осмотр места дорожно-транспортного происшествия с использованием БПЛА представляет собой комплексное следственное действие, сочетающее процессуальные, тактические и технические элементы.

Его результативность зависит от правильной организации всех этапов – от подготовки и планирования до обработки цифровых данных и их процессуального оформления.

В совокупности эти аспекты образуют самостоятельную систему приёмов и рекомендаций, направленных на обеспечение полноты и достоверности фиксации обстановки происшествия в соответствии с требованиями уголовно-процессуального закона и современными криминалистическими подходами.

Процессуальным основанием для проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия выступает ст. 176 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ), устанавливающая порядок и условия производства данного следственного действия.

Применение БПЛА осуществляется в рамках полномочий следователя и направлено на обеспечение полноты и объективности фиксации обстановки места происшествия.

Использование БПЛА рассматривается не как самостоятельное действие, а как техническое

средство, повышающее качество и достоверность результатов осмотра. Решение о его применении принимается следователем с учётом особенностей конкретной ситуации – протяжённости участка, сложности рельефа, ограниченности видимости и иных факторов.

Подчеркнем, что использование беспилотных летательных аппаратов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия осуществляется специалистом, обладающим знаниями в области аэросъёмки и навигационных систем.

Конструктивные особенности БПЛА, включающие принципы стабилизации полёта, работу навигационных и оптических модулей, а также систему хранения и передачи данных, напрямую влияют на качество и достоверность получаемой информации.

Поэтому специалист должен не только уметь управлять беспилотным аппаратом, но и понимать технические закономерности его функционирования, чтобы обеспечить устойчивость полёта, корректную фокусировку, метрическую точность изображений и сохранность цифровых материалов.

Владение такими знаниями является обязательным условием результативного участия специалиста в следственном действии и гарантирует получение качественных фото- и видеоматериалов [1].

Прежде всего следует подчеркнуть, что специалист должен учитывать: современные БПЛА представляют собой сложные многокомпонентные системы, включающие воздушную платформу, систему стабилизации и навигации, бортовую камеру, модуль управления и энергоснабжения, а также программное обеспечение для полётного контроля и передачи данных.

Именно знание конструктивных особенностей каждого элемента обеспечивает безопасное и результативное применение техники в следственных целях [2].

Вместе с тем следует подчеркнуть, что на этапе подготовки и эксплуатации беспилотника особое внимание уделяется состоянию несущих элементов конструкции.

Так, корпус, лучи, подвесы и пропеллеры должны находиться в исправном состоянии, не иметь деформаций, трещин и признаков механического износа; при этом любое нарушение геометрии пропеллеров или креплений вызывает вибрации, которые, в свою очередь, приводят к смазыванию изображения и искажению метрических параметров при фотограмметрической обработке [3].

Поэтому перед каждым вылетом специалист обязан проводить визуальный осмотр аппарата и балансировку пропеллеров, а также проверять целостность соединительных кабелей и фиксацию батарейных отсеков. По этой причине надлежащая предполётная проверка рассматривается как обязательная процедура, снижающая риск ошибок в дальнейшей фиксации.

Ключевое значение имеет, безусловно, система стабилизации и навигации, обеспечивающая устойчивость аппарата в пространстве.

В состав большинства современных моделей входят гироскопы, акселерометры, барометры, а также приёмники спутниковых систем позиционирования (GPS, ГЛОНАСС или Galileo).

Прежде всего, следует подчеркнуть, что специалист должен знать диапазон работы этих систем, пределы точности позиционирования и возможные факторы, вызывающие ошибки, в частности, магнитные аномалии, металлические конструкции, линии электропередачи и сильные радиопомехи.

В свою очередь, потеря стабильности позиционирования влечёт риск отклонения маршрута и невозможность воспроизведения траектории полёта, что недопустимо при криминалистической фиксации [4].

Не менее важным элементом является подвес камеры, выполняющий функцию стабилизации изображения.

Как правило, подвес трёхосевой и обеспечивает компенсацию колебаний по осям наклона, крена и рыскания; при этом специалист должен понимать пределы механической коррекции подвеса и избегать резких манёвров, способных вызвать потерю горизонтали и смещение центра кадра.

Следует особо подчеркнуть необходимость калибровки подвеса перед вылетом: неправильная настройка приводит к нарушению перспективы, а значит, искажает соотношения между объектами на ортофотоплане [5].

Бортовая камера беспилотного аппарата имеет ряд характеристик, влияющих на качество фиксации: фокусное расстояние, угол обзора, размер матрицы, разрешающую способность и формат записи.

В частности, чем шире угол обзора, тем больше охватываемая площадь, однако при этом возрастает уровень геометрических искажений по краям кадра. Поэтому при съёмке для фотограмметрических целей предпочтительно использовать объективы с минимальными искажениями и фиксированным фокусным расстоянием.

Кроме того, оператор должен знать возможности ручной настройки экспозиции, выдержки и ISO, поскольку автоматические режимы не всегда корректно работают при контрастных условиях освещения – например, при ярком солнце и тёмном асфальтовом покрытии. В этой связи рекомендуется заранее устанавливать параметры съёмки.

Существенное значение имеет система энергоснабжения. Следует иметь в виду, что аккумуляторы литий-ионного или литий-полимерного типа имеют ограниченный ресурс и чувствительны к температурным перепадам.

Как правило, продолжительность полёта составляет от 20 до 30 минут, что требует строгого планирования маршрута съёмки и наличия запасных батарей.

Надо учитывать, что при низких температурах ёмкость аккумуляторов снижается, а при перегреве возможно автоматическое снижение мощности двигателей. Поэтому специалист обязан контролировать температуру батарей и избегать продолжительных полётов в экстремальных погодных условиях [6].

Конструктивная компоновка большинства БПЛА предусматривает наличие системы датчиков предотвращения столкновений – визуальных, инфракрасных или ультразвуковых.

Обращает на себя внимание и то, что эти сенсоры позволяют автоматически удерживать безопасную дистанцию от препятствий и стабилизировать аппарат при съёмке на малых высотах.

Вместе с тем в условиях осмотра места происшествия такие системы могут ошибочно реагировать на ветви деревьев, линии электропередачи, провода или неровности дорожного покрытия; поэтому специалист должен уметь при необходимости отключать автоматическое избегание препятствий и переходить в ручной режим управления, если это оправдано тактической ситуацией.

Конструктивно важной особенностью является система передачи данных и управления. Управление осуществляется через радиоканал, работающий в определённом диапазоне частот, и требует устойчивого соединения между пультом и аппаратом.

Следует учитывать, что металлические конструкции, линии электропередачи и другие источники электромагнитных помех способны вызывать задержки или кратковременные потери сигнала [7].

При появлении предупреждений о снижении уровня сигнала оператор обязан прекратить съёмку и вернуть аппарат в зону уверенного приёма, о чем делается отметка при составлении протокола следственного действия.

Для повышения устойчивости связи рекомендуется использовать внешние антенны и избегать нахождения оператора в непосредственной близости от массивных металлических предметов.

Отдельное внимание уделяется носителям информации. Как правило, встроенные или съёмные карты памяти (чаще формата microSD) должны иметь высокую скорость записи, особенно при съёмке в формате RAW или 4K-видео.

До вылета рекомендуется форматировать карту средствами самого аппарата и убедиться в достаточном свободном объёме памяти.

После полёта следует прекратить запись до выключения питания, чтобы исключить повреждение файлов. При этом важно отметить, что правильная последовательность действий при отключении оборудования снижает риск потери данных [8].

Важной частью конструкции является система охлаждения. В силу компактных размеров корпуса тепловыделение двигателя и процессора камеры может приводить к перегреву при длительной работе.

Поэтому следует избегать многократных полётов без перерыва, особенно при температуре воздуха выше +30 °С. При появлении предупреждения о перегреве полёт должен быть завершён, а аппарат охлаждён до нормальной рабочей температуры.

Наконец, специалист должен знать особенности сборки и транспортировки аппарата. Складная конструкция упрощает переноску и хранение, однако требует аккуратности при фиксации лучей и подвеса. Неправильная сборка или загрязнение шарниров может привести к разбалансировке и непредсказуемому поведению дрона в воздухе.

Поэтому перед каждым выездом на место проведения следственного действия необходимо проверять плотность фиксации элементов и чистоту оптических поверхностей камеры. В противном случае увеличивается вероятность технического сбоя в процессе съёмки [9].

На подготовительном этапе осмотра разрабатывается план использования БПЛА и проводится всесторонняя проверка готовности оборудования.

Следователь определяет состав участников следственного действия и консультируется со специ-

алистом, обладающим навыками управления дроном и техническими знаниями.

Специалист действует под руководством следователя, помогая учесть все условия предстоящей съёмки и возможности техники.

Таким образом, при планировании аэрофото-съёмки следует учитывать предполагаемые условия на месте – особенности рельефа и застройки, освещённость, погодные факторы, время суток и сезон года. Заранее намечается оптимальная высота полёта и маршрут квадрокоптера, определяются точки, с которых будут сделаны ключевые снимки.

Если осмотр предстоит в сложных условиях (например, в тёмное время суток, при сильном морозе или ветре), заблаговременно принимаются меры для адаптации техники, следует подготовить средства дополнительного освещения, запасные батареи и иные вспомогательные средства.

По прибытии на место происшествия проводится окончательная настройка оборудования и ориентирование на местности. Необходимо установить связь дрона с пультом или мобильным устройством и выполнить калибровку систем навигации и стабилизации в соответствии с инструкцией.

Следователь совместно со специалистом оценивает обстановку, с помощью GPS-навигатора определяется точное местоположение ДТП, которое сопоставляется с картой района с использованием геоинформационных систем.

Одновременно принимаются неотложные меры по охране территории, очерчиваются и по возможности обозначаются границы зоны осмотра, ограничивается доступ посторонних лиц, чтобы сохранить обстановку и следы нетронутыми [10].

Перед началом детального обследования полезно осуществить общий обзор места происшествия с воздуха. Для этого БПЛА поднимается на достаточную высоту, позволяющую охватить картину происшествия целиком.

Полученные панорамные фотографии и (или) видео ориентирующего характера фиксируют взаимное расположение объектов (транспортных средств, следов торможения, обстановки дороги и окружающей местности) и помогают уточнить границы осмотра. Предварительный аэрообзор экономит время и снижает риск утраты доказательственной информации.

На рабочем этапе осмотра осуществляется непосредственная аэрофото-съёмка места происшествия с использованием беспилотного летательного аппарата, выполняемая в строгом соответствии с разработанным планом и заданными параметрами полёта.

Беспилотный летательный аппарат осуществляет последовательный облет ключевых зон места ДТП, фиксируя их посредством фотосъёмки и при необходимости видеозаписи высокого разрешения.

Следует получить изображения общего плана (средней высоты) и более детальные виды важных фрагментов обстановки под разными углами. С высоты можно зафиксировать взаимное расположение автомобилей, дорожной разметки, светофоров, зданий и иных ориентиров, что обеспечивает целостное восприятие картины происшествия.

Затем дрон может быть опущен ниже для съёмки отдельных объектов – например, положе-

ния транспортных средств, следов торможения, обломков и других важных элементов обстановки – с разных ракурсов, аналогично узловой фотосъёмке объектов.

При этом важно соблюдать меры предосторожности, не приближать беспилотник к поверхности, чтобы не создавать помех участникам осмотра на земле.

Полёт и процесс съёмки должны осуществляться равномерно, без резких манёвров и изменений высоты. Это обеспечивает получение устойчивых и чётких изображений, пригодных для последующего анализа и фотограмметрической обработки.

Все значимые участки и объекты фиксируются в достаточном объёме кадров, чтобы ни одна деталь обстановки не осталась не запечатленной с воздуха.

Полученные на этом этапе аэрофотоснимки дополняют традиционные наземные фотографии, образуя полноценный комплект иллюстративных материалов к протоколу осмотра.

Когда фиксация обстановки с воздуха завершена, беспилотник возвращается в исходную точку. С этого момента работа переходит в заключительную фазу, включающую обработку цифровых данных и их процессуальное оформление.

Данные с носителей БПЛА (фотографии и видеофайлы) следует аккуратно извлечь и сохранить. Рекомендуется сразу создать резервные копии всех файлов на надёжном цифровом носителе, чтобы исключить риск утраты информации [11].

Важно обеспечить сохранность оригинальных файлов в неизменном виде. Для этого исходные данные копируются без сжатия и не подвергаются редакторскому изменению, кроме необходимых улучшений качества изображения (например, корректировки яркости или контраста) в разумных пределах.

На основе полученных материалов может проводиться их дальнейшая обработка с применением специализированных программ: составление обзорных фотопанорам, построение ортофотоплана места происшествия или даже трёхмерной модели участка.

Такие продукты аэрофотосъёмки значительно упрощают анализ обстановки, при этом позволяют измерять расстояние между объектами, наглядно представлять расположение следов и предметов, использовать их при выдвижении версий и проведении последующих следственных действий.

Современные тенденции экспертной практики показывают, что обработка аэрофотоматериалов с использованием традиционных методов фотограмметрии постепенно дополняется цифровыми средствами анализа изображения, включая элементы компьютерного зрения и нейросетевых алгоритмов [12].

Эти технологии позволяют не только повысить точность метрических измерений, но и автоматизировать процесс извлечения информации из полученных снимков.

В частности, определение абсолютных расстояний между объектами и высотных параметров сцены возможно с применением моделей, основанных на построении карты глубины изображения, полученного с видеокамеры беспилотного летательного аппарата.

Полученные в ходе съёмки изображения подлежат отбору и систематизации. Наиболее наглядные

фотографии формируются в фототаблицу, приобщаемую к протоколу осмотра места происшествия.

Каждое изображение снабжается подписью, поясняющей ракурс и содержание снимка (например, «общий вид места ДТП с высоты 20 м, вид на север» или «положение автомобилей после столкновения, вид сверху»).

В тексте протокола обязательно отражается применение технических средств: указывается, что для фиксации использован БПЛА с указанием его марки, модели, серийного номера, приводятся данные о выполняемой съёмке и о лице, её производившем.

Специалист, управлявший БПЛА, подписывает протокол осмотра наряду с другими участниками, подтверждая правильность и полноту фиксации. При необходимости также оформляется отдельная справка специалиста о проведённой аэрофотосъёмке.

Таким образом, применение беспилотных летательных аппаратов при осмотре места ДТП представляет собой важный элемент развития криминалистической техники.

Оно обеспечивает получение объективных, метрически выверенных данных, создаёт условия для формирования полноценных цифровых моделей обстановки и способствует исключению субъективного фактора при интерпретации обстоятельств происшествия [13].

Анализ зарубежных публикаций последних лет показывает, что использование БПЛА стало перспективным направлением развития криминалистического обеспечения расследования ДТП.

Так, в работе испанских криминалистов подчёркивается, что дроны обеспечивают быстрый и безопасный сбор исходных данных, позволяющий минимизировать время блокировки дорожного движения и одновременно повысить точность фиксации места происшествия.

Ими была разработана методика, основанная на технологии Structure from Motion и использовании БПЛА в сочетании с системой глобального позиционирования.

По результатам апробации на четырёх моделируемых участках (городские перекрёстки, уклоны и трассы со сложным рельефом) получены ортофотопланы и трёхмерные модели с погрешностью менее 5 см, что признано приемлемым для дальнейшей экспертной оценки.

При этом для повышения точности применяется совмещённое использование БПЛА и кинематического приёмника GNSS-RTK, обеспечивающего географическую привязку изображений.

Сочетание этих технологий позволяет сформировать облако 3D-точек, цифровых моделей рельефа и ортофотопланов высокой точности при существенно меньших затратах и минимальном вмешательстве в следовую картину [14].

Китайские исследователи предложили комплексный метод, объединяющий геоматику и численные модели для реконструкции столкновения автомобиля с пешеходом.

Исследование сочетало фотограмметрию с БПЛА, лазерное 3D-сканирование транспортного средства и пострадавшего, а также моделирование динамики столкновения с помощью систем «многих тел» и метода конечных элементов.

Такая интеграция позволила с высокой степенью достоверности воспроизвести реальный инцидент, проверить кинематические параметры и сопоставить полученные травмы потерпевшего с фактическими повреждениями транспортного средства.

Отмечено, что использование фотограмметрии с БПЛА сокращает время сбора данных на 84% по сравнению с традиционными методами измерения и зарисовки, при этом обеспечивается высокая точность реконструкции [15].

Между тем бразильские специалисты выполнили статистический анализ трёхмерных моделей, построенных на основе фотограмметрии с применением БПЛА и лазерного сканирования.

Результаты показали, что при использовании оптимального количества наземных контрольных точек точность моделей, созданных на основе аэрофотоснимков, не уступает точности лазерного сканирования [16].

В перспективе дальнейшее развитие методики осмотра с применением БПЛА будет связано с интеграцией технологий компьютерного зрения, нейросетевого анализа и автоматизированных систем построения трёхмерных моделей.

Это позволит переходить от статичной фиксации к динамическому моделированию ДТП, что, в свою очередь, повысит качество экспертных исследований и объективность судебных решений.

Таким образом, использование БПЛА может стать частью современной следственной практики и важным направлением совершенствования методики расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Список источников

1. Trinh L.M., Vo V. An. Modeling and control of 6-dof UAV quadcopter using pid controllers according to Ziegler-Nichols // Интеллектуальные транспортные системы: материалы III Международной научно-практической конференции. М., 2024. С. 483–492.
2. Вильсон Н.Г., Володин А.Н. Анализ основных методов и способов управления БПЛА в том числе с использованием технологий искусственного интеллекта // Автоматизация и измерения в машиноприборостроении. 2024. № 4(28). С. 15–30.
3. Мустаев А.Ф. Алгоритм формирования траектории движения БПЛА с использованием технологии обработки и распознавания изображений объектов // Вестник науки. 2020. Т. 1. № 1(22). С. 176–180.
4. Путятин А.Л., Войцеховский В.Ф. О некоторых особенностях использования БПЛА для мониторинга обстановки в местах массового скопления людей // Приоритетные направления развития инфокоммуникационных технологий, систем связи и оповещения РСЧС и ГО: сборник трудов секции № 14 XXXV Международной научно-практической конференции. Химки, 2025. С. 44–47.
5. Васильев А.А. Аэрофотосъемка с использованием БПЛА // Актуальные проблемы применения геодезических технологий при строительстве гидротехнических объектов и систем водоснабжения: материалы Международной научно-практической конференции студентов и магистрантов. Волгоград, 2023. С. 73–74.
6. Sanz-Ablanedo E., Chandler J.H., Ballesteros-Pérez P. et al. Reducing systematic dome errors in digital elevation models through better UAV flight design // Earth Surface Processes and Landforms. 2020. Vol. 45. № 9. P. 2134–2147.
7. Гусев С.С. Каналы дистанционного управления механизмами // Оперативное управление в электроэнергетике: подготовка персонала и поддержание его квалификации. 2024. № 3(108). С. 20–36.

8. Клименко В.А., Белов Н.В. Система навигации БПЛА с использованием встроенной RGB камеры // Технологии информационного общества: сборник трудов XV Международной отраслевой научно-технической конференции «Технологии информационного общества». 2021. С. 312–314.

9. Тихонов А.И., Просвирина Н.В., Кретов А.С. Экономическая эффективность использования БПЛА для мониторинга наземных объектов // СТИН, 2023. № 1. С. 46–50.

10. Topolšek D., Herbjaj E.A., Kamnik R. 3D laser scanners and point clouds for obtaining car accident sketches // Revija za kriminalistiko in kriminologijo. 2019. Vol. 70. № 4. P. 335–351.

11. Berteška T., Ruzgienė B. Photogrammetric mapping based on UAV imagery // Geodesy and Cartography. 2013. Vol. 39. № 4. P. 158–163.

12. Jurkofsky D.A. Accuracy of SUAS photogrammetry for use in accident scene diagramming // SAE International Journal of Transportation Safety. 2015. Vol. 3. P. 136–152.

13. Nex F., Remondino F. UAV for 3D mapping applications: review // Applied Geomatics. 2014. Vol. 6. № 1. P. 1–15.

14. Pérez J.A., Gonçalves G.R., Morillo Barragan J.R. et al. Low-cost tools for virtual reconstruction of traffic accident scenarios // Heliyon. 2024. Vol. 10. № 9. Art. 29709.

15. Wang J., Li Z., Fan Y. et al. Reconstruction of a real-world car-to-pedestrian collision using geomatics techniques and numerical simulations // Journal of Forensic and Legal Medicine. 2022. Vol. 91. Art. 102433.

16. Rodrigues Cunha R., Arrabal C.T., Dantas M.M. et al. Laser scanner and drone photogrammetry: a statistical comparison of 3D models and their influence on outdoor crime scene registration // Forensic Science International. 2021. Vol. 329. Art. 111100.

References

1. Trinh L.M., Vo V.An. Modeling and control of a 6-dof UAV quadcopter using pid controllers according to Ziegler-Nichols // Intelligent Transport Systems: proceedings of the III International scientific and practical conference. M., 2024. P. 483–492.
2. Wilson N.G., Volodin A.N. Analysis of the main methods and techniques for controlling UAVs, including those using artificial intelligence technologies // Automation and Measurements in Mechanical Instrument Making. 2024. № 4(28). P. 15–30.
3. Mustaev A.F. Algorithm for generating a UAV motion trajectory using object image processing and recognition technology // Science Bulletin. 2020. Vol. 1. № 1(22). P. 176–180.
4. Putyatina A.L., Voytsekhovskiy V.F. On Some Features of Using UAVs for Monitoring the Situation in Crowdfunded Places // Priority areas for the development of infocommunication technologies, communication and warning systems of the RSChS and civil defense: collection of works of section № 14 of the XXXV International scientific and practical conference. Khimki, 2025. P. 44–47.
5. Vasiliev A.A. Aerial Photography Using UAVs // Actual Problems of Applying Geodetic Technologies in the Construction of Hydraulic Structures and Water Supply Systems: proceedings of the International scientific and practical conference of students and master's students. Volgograd, 2023. P. 73–74.
6. Sanz-Ablanedo E., Chandler J.H., Ballesteros-Pérez P. et al. Reducing systematic dome errors in digital elevation models through better UAV flight design // Earth Surface Processes and Landforms. 2020. Vol. 45. № 9. P. 2134–2147.
7. Gusev S.S. Remote control channels for mechanisms // Operational management in the electric power industry: personnel training and maintaining their qualifications. 2024. № 3(108). P. 20–36.
8. Klimentko V.A., Belov N.V. UAV navigation system using a built-in RGB camera // Information Society Technologies. Proceedings of the XV International Industry Scientific and

Technical Conference «Information society technologies». 2021. P. 312–314.

9. Tikhonov A.I., Prosvirina N.V., Kretov A.S. Economic efficiency of using UAVs for monitoring ground objects // STIN, 2023. № 1. P. 46–50.

10. Topolšek D., Herbaj E.A., Kamnik R. 3D laser scanners and point clouds for obtaining car accident sketches // Revija za kriminalistiko in kriminologijo. 2019. Vol. 70. № 4. P. 335–351.

11. Berteška T., Ruzgienė B. Photogrammetric mapping based on UAV imagery // Geodesy and Cartography. 2013. Vol. 39. № 4. P. 158–163.

12. Jurkofsky D.A. Accuracy of SUAS photogrammetry for use in accident scene diagramming // SAE International Journal of Transportation Safety. 2015. Vol. 3. P. 136–152.

13. Nex F., Remondino F. UAV for 3D mapping applications: a review // Applied Geomatics. 2014. Vol. 6. № 1. P. 1–15.

14. Pérez J.A., Gonçalves G.R., Morillo Barragan J.R. et al. Low-cost tools for virtual reconstruction of traffic accident scenarios // Heliyon. 2024. Vol. 10. № 9. Art. 29709.

15. Wang J., Li Z., Fan Y. et al. Reconstruction of a real-world car-to-pedestrian collision using geomatics techniques and numerical simulations // Journal of Forensic and Legal Medicine. 2022. Vol. 91. Art. 102433.

16. Rodrigues Cunha R., Arrabal C.T., Dantas M.M. et al. Laser scanner and drone photogrammetry: a statistical comparison of 3D models and their influence on outdoor crime scene registration // Forensic Science International. 2021. Vol. 329. Art. 111100.

Информация об авторах

В.Н. Чаплыгина – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Контакты: ул. Игнатова, д. 2, Орел, Россия, 302027

В.Ф. Васюков – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского отдела Московской академии Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева

Контакты: ул. Врубеля, д. 12, Москва, Россия, 125080

Information about the authors

V.N. Chaplygina – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Head of the Department of Criminalistics and Preliminary Investigation at the Department of Internal Affairs of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

Contacts: ul. Ignatova, d. 2, Orel, Russia, 302027

V.F. Vasyukov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the Research Department of the Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation named after A.Ya. Sukharev

Contacts: ul. Vrubelya, d. 12, Moscow, Russia, 125080

Статья поступила в редакцию 18.08.2025; одобрена после рецензирования 19.09.2025; принята к публикации 26.09.2025.

The article was submitted 18.08.2025; approved after reviewing 19.09.2025; accepted for publication 26.09.2025.

БЕЗОПАСНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА (ОБЗОР ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА)

Вера Андреевна Ясникова

Научный центр БДД МВД России
viasnikova@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные инфраструктурные меры, направленные на снижение травматизма среди детей на дорогах, включая внедрение зон с ограничением скорости, обустройство пешеходных переходов и применение методов успокоения дорожного движения. Анализируются зарубежные практики успешного применения данных подходов.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, безопасность дорожной инфраструктуры, ограничение скорости, пешеходные переходы, профилактика дорожно-транспортных происшествий

Для цитирования: Ясникова В.А. Безопасная инфраструктура как фактор снижения детского дорожно-транспортного травматизма (обзор зарубежного опыта) // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 49–53.

Original article

SAFE INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN REDUCING CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES (REVIEW OF FOREIGN EXPERIENCE)

Vera A. Iasnikova

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
viasnikova@mvd.ru

Abstract. The article examines the main infrastructure measures aimed at reducing road injuries among children, including the introduction of speed-limit zones, the arrangement of pedestrian crossings, and the use of traffic calming methods. Foreign practices of successful application of these approaches are analyzed.

Keywords: child road traffic injuries, road infrastructure safety, speed limits, pedestrian crossings, prevention of road traffic accidents

For citation: Iasnikova V.A. Safe infrastructure as a factor in reducing child road traffic injuries (review of foreign experience) // Road Safety. 2025. № 3. P. 49–53.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) остаются одной из ведущих причин смерти среди детей и подростков в мировом масштабе. Сокращение детского дорожно-транспортного травматизма является важнейшей задачей, напрямую связанной с достижением Целей устойчивого развития ООН, в частности, 3.6, предусматривающей снижение наполовину к 2030 году числа случаев смертности и травматизма в результате ДТП, а также 11.2, направленной на обеспечение всеобщего доступа к безопасным, доступным и устойчивым видам транспорта.

Помимо высокой смертности, ДТП являются причиной значительного числа случаев утраты здоровья несовершеннолетними на длительный период времени. Так, полученные в результате ДТП травмы входят в десятку ведущих причин инвалидности среди подростков в возрасте 15-19 лет.

Согласно исследованию, проведенному в Кейптауне (ЮАР), для детей младше 13 лет основными последствиями ДТП являлись переломы и в среднем три года жизни с инвалидностью, а преобладающую группу пострадавших составляли мальчики-пешеходы в возрасте 5-9 лет [1].

Анализ данных медицинских учреждений южных провинций Таиланда за двенадцатилетний период показал, что травмы, полученные в результате ДТП и сопровождавшиеся черепно-мозговыми повреждениями, являлись основной причиной тяжелой инвалидности и смертности среди детей до 14 лет.

Особо уязвимой категорией оказались несовершеннолетние водители мотоциклов в возрасте 7-14 лет [1].

По данным Научного центра БДД МВД России, в 2024 году зарегистрировано 23 077 ДТП, в которых погибли 805 и получили ранения 25 653 несовершеннолетних в возрасте до 18 лет. С участием лиц в возрасте до 16 лет зарегистрировано 18 038 ДТП, в которых погибли 562 и получили ранения 19 736 детей [2].

Развитие и совершенствование дорожной инфраструктуры является многоаспектной задачей, которая может реализовываться через различные механизмы и инструменты.

Среди них особое значение имеют национальные проекты, направленные на модернизацию транспортной сети и обеспечение безопасности дорожного движения.

В то же время эффективное снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма достигается посредством внедрения конкретных инфраструктурных и организационных факторов.

В Российской Федерации повышение безопасности дорожного движения рассматривается в качестве одного из приоритетных направлений государственной политики, важного фактора устойчивого социально-экономического и демографического развития, а решение задачи снижения количества погибших в ДТП самых юных и уязвимых участников дорожного движения традиционно относится к числу наиболее актуальных [3].

В нашей стране более двух десятилетий к обеспечению дорожной безопасности активно применяется программно-целевой подход, который объективно способствует достижению результатов.

Так, с 2019 по 2024 год реализовывался федеральный проект «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги», в планах которого в 2021 году предусматривалось выполнение работ на более чем 780 участках, обеспечивающих доступ к образовательным и досуговым учреждениям. Общая протяженность объектов составляла свыше 1,5 тысяч километров.

Одной из приоритетных задач национального проекта «Безопасные качественные дороги» являлось повышение безопасности дорожного движения посредством комплексного подхода к реализации работ.

Наряду с ремонтом дорожного покрытия на объектах осуществлялись обустройство пешеходных переходов, установка светофорных комплексов, монтаж барьерных ограждений, размещение дорожных знаков и нанесение разметки.

В частности, во Владимире завершено обустройство участка автодороги Коммунар – Заклязьменский – Уварово – Бухолово, который является единственным транспортным сообщением для ряда населенных пунктов Владимирского городского округа, включая подъезд к строящейся в рамках национального проекта «Образование» школе № 46 в микрорайоне Коммунар.

В Новороссийске перед началом учебного года специальная комиссия провела инспекцию состояния дорог, ведущих к образовательным учреждениям. При проверке были охвачены участки, отремонтированные в рамках национального проекта, в том числе улицы Гладкова, Суворовская и Мысхакское шоссе.

Особое внимание уделено работам на Мысхакском шоссе вблизи гимназии № 8 – одной из наиболее загруженных городских магистралей, соединяющей Центральный и Южный районы города.

В целом за годы реализации национального проекта в Краснодарском крае обновлен 100-километровый участок улиц, обеспечивающих доступ к образовательным учреждениям.

В 2025 году стартовали новые национальные проекты, которые, по сути, представляют собой ключевые, базовые инструменты формирования будущего нашей страны. Президентом Российской Федерации В.В. Путиным поставлена дальнейшая цель по снижению смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года.

Мероприятия по развитию автомобильных дорог и общественного транспорта в период с 2025 по 2030 год будут продолжены в рамках нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» [4].

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» нового национального проекта предусмотрены мероприятия по улучшению инфраструктуры, направленные в том числе на снижение детского дорожно-транспортного травматизма, включающие обустройство пешеходных переходов вблизи школ и детских садов, установку светофоров со звуковым сопровождением, создание велосипедных дорожек и пешеходных зон, а также уста-

новку дорожных знаков и разметки, направленных на обеспечение безопасности детей на дорогах.

В рамках Федерального проекта в субъектах Российской Федерации проведены мероприятия для родителей по вопросам использования детских удерживающих устройств, световозвращающих элементов, планирования безопасных пешеходных маршрутов, правилам (особенностям) передвижения детей на велосипедах, самокатах, средствах индивидуальной мобильности.

В субъектах Российской Федерации созданы родительские объединения, которые вовлечены в мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В план осуществления Федерального проекта среди прочего входит реализация в субъектах Российской Федерации мероприятий по участию объединений родительской общественности в родительских собраниях с освещением вопросов безопасного поведения детей на дорогах, обеспечению безопасности детей при перевозках в транспортных средствах, по созданию и функционированию родительских патрулей для осуществления контроля за соблюдением учащимися правил дорожного движения по пути следования в школу и обратно домой, использованием световозвращающих элементов, соблюдением водителями правил перевозки детей.

Реализация масштабных федеральных проектов создает необходимую основу для повышения безопасности дорожного движения, однако их эффективность во многом зависит от внедрения и комплексного применения мер, способствующих снижению травматизма.

Комплекс инженерных решений, организационных мероприятий и инновационных технологий способен существенно снизить вероятность получения тяжелых травм.

К числу таких мер относятся: введение специальных зон с ограничением скорости, обустройство безопасных пешеходных переходов и дорожных объектов, применение элементов «успокоения движения» вблизи школ, детских садов и мест массового пребывания детей, а также развитие сети общественного транспорта.

1. Зоны с ограничением скорости

Зоны с ограничением скорости представляют собой элемент транспортной инфраструктуры, ориентированный на приоритетную защиту наиболее уязвимой группы участников дорожного движения – детей, а также пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Данный подход предполагает снижение максимальной скорости движения транспортных средств до 30 км/ч.

Научные исследования подтверждают, что снижение скорости движения транспортных средств является ключевым фактором профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Дети в силу возраста отличаются меньшей способностью к оценке скорости и дистанции приближающегося транспорта, а также большей физической уязвимостью в случае столкновения.

Например, при наезде автомобиля на пешехода на скорости 50 км/ч вероятность летального исхода составляет 40%, тогда как при 30 км/ч – 13% [5].

Опыт ряда европейских стран, таких как Бельгия, Германия, Дания, Нидерланды, Норвегия

и Швеция, демонстрирует, что ограничение скорости до 30 км/ч, интегрированное в политику устойчивой мобильности, способствует существенному сокращению числа ДТП с участием несовершеннолетних [6].

В 1992 году Грац (Австрия) стал первым в Европе городом, в котором на значительной части улично-дорожной сети было установлено ограничение скорости до 30 км/ч.

В настоящее время данный режим действует примерно на 80% дорожной инфраструктуры города, включая все жилые улицы, территории вблизи образовательных учреждений и больниц.

Ограничение было обозначено дорожными знаками, поддерживалось регулярным полицейским контролем и сопровождалось информационными кампаниями.

В результате внедрения данной меры общее количество происшествий с легкими телесными повреждениями снизилось на 12%, а с тяжелыми травмами – на 24%. Число ДТП с участием пешеходов сократилось на 17%, а с участием водителей транспортных средств – на 14% [7].

В Лондоне, а также в ряде других городов Великобритании на протяжении последних полутора десятилетий активно реализуются зоны с ограничением скорости до 30 км/ч (20 миль/ч).

Такие зоны обозначаются специальными дорожными знаками на въездах и выездах и дополняются инженерно-техническими средствами «успокоения движения» – искусственными неровностями, шиканами (S-образные изгибы проезжей части, формируемые посредством дорожной разметки или бетонных бордюров и вынуждающие водителей снижать скорость) и приподнятыми перекрестками, расположенными с интервалом около 100 метров.

Введение указанных мер позволило сократить общее количество ДТП с тяжелыми последствиями на 46%, включая снижение на 50% числа подобных происшествий с участием детей в возрасте до 15 лет [8].

В Боготе (Колумбия) ограничение скорости до 30 км/ч действует во всех жилых кварталах и вблизи школ, однако до внедрения дополнительных мер уровень соблюдения правил был низким.

В качестве пилотной площадки был выбран муниципалитет Тунхуэлито, где установили шиканы, сузили полосы движения и оборудовали перекрестки ограничителями скорости. Эти меры позволили повысить долю водителей транспортных средств, соблюдающих скоростной режим, с 29 до 86%, а в районе одной из школ – с 36 до 97% [9].

В Южной Африке в зонах с интенсивным пешеходным движением около школ также было введено ограничение скорости до 30 км/ч с соответствующим дорожным обозначением. Реализация этих мероприятий обеспечила снижение средней скорости движения на указанных участках на 20-35% [10].

В Москве также вводятся некоторые инфраструктурные ограничения для комфортного передвижения пешеходов, велосипедистов и транспортных средств.

Центр организации дорожного движения Правительства Москвы тщательно анализирует влияние скоростных режимов на транспортные потоки и при необходимости вносит корректировки.

В местах сосредоточения популярных заведений, офисов, кафе, между которыми перемещается большое количество людей, скорость движения ТС снижается до 30 и 50 км/ч.

Успокоение движения

Меры по снижению скорости движения транспортных средств представляют собой комплекс инженерных и организационных решений, направленных на повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения в местах с высокой концентрацией пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, а также в зонах с недостаточным качеством дорожной инфраструктуры или при въезде в населенные пункты с загородных трасс.

К таким мерам относятся искусственные неровности, приподнятые пешеходные переходы и перекрестки, шиканы, ограничители проезда (выступающие на проезжую часть бордюры, уменьшающие ширину доступного пространства для транспортных средств) и сужение полос движения.

В городе Дар-эс-Салам (Танзания) в рамках программы SARSAI («Оценка и улучшение безопасности дорожного движения в школьных районах») в 9 школьных зонах реализованы инфраструктурные мероприятия, среди которых – установка бетонных искусственных неровностей, шумовых полос, термопластиковых пешеходных дорожек и переходов, монтаж столбиков и новых дорожных знаков.

Результаты мониторинга через 12 месяцев после внедрения указанных мер показали снижение числа ДТП на 26%, а также уменьшение средней скорости движения в школьных районах до 60% от исходного уровня [11].

В Сиэтле (США) в период с 2007 по 2010 год зарегистрировано более 54 000 ДТП, причем 42% смертельных исходов были связаны с превышением скорости.

Данные стали основанием для включения снижения скоростного режима в число приоритетных задач Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2012 год), предусматривающего достижение нулевого уровня смертности на дорогах к 2030 году.

В числе реализованных мер по «успокоению движения» – сужение полос движения и установка искусственных неровностей. Итогом внедрения стало сокращение общего количества смертельных случаев в ДТП на 29%, а среди пешеходов – примерно на 55%.

Дополнительно созданы условия для развития пешеходной и велосипедной мобильности: обустроены прилегающие зеленые зоны, проложено 129 миль (207 км) велосипедных дорожек и полос совместного движения (шарроу), модернизирована пешеходная инфраструктура и повышен уровень безопасности маршрутов, ведущих к школам [12].

2. Пешеходные переходы

В современных подходах к организации безопасного дорожного движения пешеходные переходы рассматриваются не только как средство физического разграничения зон движения, но и как инструмент управления скоростью транспортных средств, повышения видимости пешеходов и обеспечения приоритета их передвижения.

При этом особое значение имеют решения, адаптированные к маршрутам, по которым еже-

дневно передвигаются дети, – вблизи школ, детских садов, игровых площадок и других мест их массового пребывания.

В Форталезе (Бразилия) установлено, что около 50% детей, направлявшихся в крупнейшее государственное педиатрическое учреждение, вынуждены были пересекать участки улично-дорожной сети с высокой интенсивностью транспортного потока.

Для повышения уровня безопасности пешеходов в этом районе реализованы следующие комплексные меры: расширение тротуаров, установка надземных пешеходных переходов, размещение искусственных неровностей и ограничительных конструкций на въездах, сужение полос движения и радиусов поворотов, а также обустройство пандусов, обеспечивающих удобный и безопасный доступ для пешеходов.

Результаты реализации данных мероприятий включали снижение средней скорости транспортного потока на 42%, сокращение длины пешеходного перехода через проезжую часть на 67% и уменьшение на 86% числа пешеходов, вынужденных двигаться по проезжей части.

Реализованные меры являлись частью более широкого комплекса действий муниципалитета, направленных на улучшение дорожной безопасности, включающего усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения, перепланировку улично-дорожной сети, проведение информационных кампаний в СМИ, а также совершенствование систем сбора и анализа данных.

Комплексный подход позволил достичь значимого результата – с 2011 года уровень смертности в результате ДТП в городе снизился на 35% [13].

3. Безопасные маршруты в школу

Обеспечение безопасных маршрутов для детей на пути в школу является важным элементом комплексной стратегии снижения детского дорожно-транспортного травматизма.

Одним из современных инструментов оценки рисков и управления ими на школьных маршрутах является система «Звездного рейтинга школ» (Star Rating for Schools), которая базируется на объективных данных и служит для мониторинга, анализа и информирования о безопасности пешеходных путей.

Данная система разработана с целью количественной оценки условий передвижения детей от дома до образовательного учреждения на основе множества параметров, включая инфраструктурные характеристики дорог, интенсивность и скорость транспортного потока, наличие пешеходных переходов, освещенность, а также частоту и тяжесть ДТП на данном маршруте.

Результаты комплексной оценки преобразуются в рейтинг по шкале от одной до пяти звезд, где пять звезд свидетельствуют о максимально безопасных условиях для передвижения детей.

Система звездного рейтинга позволяет идентифицировать опасные участки (выделить проблемные зоны маршрута, требующие инженерных улучшений или дополнительных мер контроля), оказать информационную поддержку (информирует родителей, школьников и образовательные организации о потенциальных рисках, повышая уровень осведомленности и способствуя формированию безопасного

поведения), обеспечить органы власти и планировщиков транспортной инфраструктуры необходимыми данными для приоритетного распределения ресурсов на улучшение безопасности, отследить изменения уровня безопасности маршрутов во времени и оценивать эффективность внедряемых мер.

Примером успешного применения данной методики является инициатива International Road Assessment Programme (iRAP), которая разработала и внедрила инструментарий Star Rating for Schools во многих странах мира.

В Австралии и Великобритании такие оценки позволяют не только информировать общественность, но и планировать комплексные меры по обустройству безопасных маршрутов, включая улучшение пешеходной инфраструктуры, установку дополнительных знаков и организацию безопасных переходов [14].

В США программа Safe Routes to School активно интегрирует аналогичные методы оценки безопасности и добилась значительных успехов в снижении количества ДТП с участием детей, одновременно повышая уровень физической активности школьников через стимулирование пеших и велосипедных маршрутов [15].

В условиях роста транспортных потоков и урбанизации проблема детского дорожно-транспортного травматизма требует системного и междисциплинарного подхода.

Безопасная дорожная инфраструктура, представленная зонами с ограничением скорости, качественно оборудованными пешеходными переходами и мерами по успокоению движения, является важным инструментом снижения числа ДТП с участием детей.

Международный опыт свидетельствует о значительном положительном влиянии подобных решений на уровень безопасности, в то время как российский опыт демонстрирует перспективность интеграции подобных подходов в национальную транспортную политику.

Для дальнейшего снижения детского травматизма необходимо продолжать развитие комплексных мер, учитывающих локальные особенности и обеспечивающих устойчивую и безопасную мобильность для всех категорий участников дорожного движения.

Список источников

1. URL: <https://www.unicef.org/documents/unicef-technical-guidance-child-and-adolescent-road-safety> (дата обращения: 30.07.2025).
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 148 с.
3. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма как элемент государственной политики Российской Федерации в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 2. С. 11–14.
4. URL: <https://xn--80aapampemcchfmo7a3c9ehj.xn-p1ai/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/> (дата обращения: 30.07.2025).
5. Sharpin A.B., Adriazola-Steil C., Job S. et al. Low-Speed Zone Guide. World Resources Institute and The Global Road Safety Facility. 2021.
6. European Federation of Road Traffic Victims. Why 30km/h?. European Federation of Road Traffic Victims.

7. The Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA). 20mph Zones and Speed Limits Factsheet. 2017.

8. Grundy C., Steinbach R., Edwards P. et al. Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: Controlled interrupted time series analysis. 2009.

9. Sharpin A.B., Adriazola-Steil C., Luke N. et al. Low-speed zone guide. Bloomberg Philanthropies. 2021.

10. Lambert F., Venter C. Testing the impact and feasibility of 30km/h speed limit zones at schools. Proceedings of the 34th Southern African Transport Conference. 2015.

11. Poswayo A., Kalolo S., Rabonovitz K. School Area Road Safety Assessment and Improvements (SARSAI) programme reduces road traffic injuries among children in Tanzania. doi: 10.1136/injuryprev-2018-042786. 2019.

12. Health Resources in Action. Seattle, Washington: A Multi-Faceted Approach To Speed Reduction. A Community Speed Reduction Case Study. 2013.

13. Martins P.E. Fortaleza Cares: Prioritizing Safer Access to Albert Sabin Children's Hospital. Global Designing Cities Initiative. 2018.

14. URL: <https://irap.org/our-work/safe-children-safe-roads/> (дата обращения: 08.08.2025).

15. URL: <https://www.saferoutespartnership.org/> (дата обращения: 08.08.2025).

References

1. URL: <https://www.unicef.org/documents/unicef-technical-guidance-child-and-adolescent-road-safety> (date of access: 30.07.2025).

2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p.

3. Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. Prevention of child road traffic injuries as an element of the state policy of the Russian

Federation in the field of road safety // Road Safety. 2025. № 2. P. 11–14.

4. URL: <https://xn--80aapampemcchfimo7a3c9ehj.xn--p1ai/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/> (date of access: 30.07.2025).

5. Sharpin A.B., Adriazola-Steil C., Job S. et al. Low-Speed Zone Guide. World Resources Institute and The Global Road Safety Facility. 2021.

6. European Federation of Road Traffic Victims. Why 30km/h?. European Federation of Road Traffic Victims.

7. The Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA). 20mph Zones and Speed Limits Factsheet. 2017.

8. Grundy C., Steinbach R., Edwards P. et al. Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: Controlled interrupted time series analysis. 2009.

9. Sharpin A.B., Adriazola-Steil C., Luke N. et al. Low-speed zone guide. Bloomberg Philanthropies. 2021.

10. Lambert F., Venter C. Testing the impact and feasibility of 30km/h speed limit zones at schools. Proceedings of the 34th Southern African Transport Conference. 2015.

11. Poswayo A., Kalolo S., Rabonovitz K. School Area Road Safety Assessment and Improvements (SARSAI) programme reduces road traffic injuries among children in Tanzania. doi: 10.1136/injuryprev-2018-042786. 2019.

12. Health Resources in Action. Seattle, Washington: A Multi-Faceted Approach To Speed Reduction. A Community Speed Reduction Case Study. 2013.

13. Martins P.E. Fortaleza Cares: Prioritizing Safer Access to Albert Sabin Children's Hospital. Global Designing Cities Initiative. 2018.

14. URL: <https://irap.org/our-work/safe-children-safe-roads/> (date of access: 08.08.2025).

15. URL: <https://www.saferoutespartnership.org/> (date of access: 08.08.2025).

Информация об авторе

В.А. Ясникова – научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

V.A. Iasnikova – Researcher of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 11.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 22.09.2025.

The article was submitted 11.08.2025; approved after reviewing 15.09.2025; accepted for publication 22.09.2025.

**РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И АНАЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТРУМЕНТЫ
(НА ПРИМЕРЕ ТАИЛАНДА)****¹Виталий Федорович Васюков, ²Эмин Исахан оглы Дамирчиев**¹Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева²Московский государственный институт международных отношений МИД России (МГИМО)¹vvf0109@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются особенности расследования дорожно-транспортных происшествий в Королевстве Таиланд, включая роль Королевской полиции, судебных экспертов и специализированных аналитических центров. Особое внимание уделяется применению матрицы Хэддона как методологического инструмента анализа факторов риска на этапах «до», «во время» и «после столкновения». Отдельно анализируется функционирование централизованной информационной базы POLIS и использование современных технических средств – геоинформационных систем, беспилотных летательных аппаратов и программного обеспечения для трёхмерной реконструкции дорожно-транспортных происшествий. На основе конкретных примеров показано, что комплексный и технологически оснащённый подход позволяет не только объективно фиксировать обстоятельства происшествий, но и вырабатывать эффективные меры профилактики.

Ключевые слова: Таиланд, дорожно-транспортные происшествия, расследование, Королевская полиция, матрица Хэддона, POLIS, геоинформационные системы, беспилотные летательные аппараты, криминалистика, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Васюков В.Ф., Дамирчиев Э.И. Расследование преступлений в сфере дорожного движения: криминалистические подходы и аналитические инструменты (на примере Таиланда) // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 54–62.

Original article

INVESTIGATING ROAD TRAFFIC CRIMES: FORENSIC APPROACHES AND ANALYTICAL TOOLS (EVIDENCE FROM THAILAND)**¹Vitaly F. Vasyukov, ²Emin I. Damirchiev**¹Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation named after A.Ya. Sukharev¹vvf0109@yandex.ru²Moscow State University of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (MGIMO)

Abstract. This paper examines the specific features of road traffic accident investigations in the Kingdom of Thailand, focusing on the role of the Royal Thai Police, forensic experts, and specialized research centers. Special attention is given to the application of Haddon's Matrix as a methodological tool for analyzing risk factors at the «pre-crash», «crash», and «post-crash» stages. The study also analyzes the functioning of the centralized information system POLIS and the integration of modern technologies, including geographic information systems, unmanned aerial vehicles, and software for three-dimensional accident reconstruction. Using specific case studies, it is demonstrated that a comprehensive and technologically advanced approach not only ensures the objective documentation of accidents but also contributes to the development of effective preventive measures.

Keywords: Thailand, road traffic accidents, investigation, Royal Thai Police, Haddon's Matrix, POLIS, geographic information systems, unmanned aerial vehicles, forensics, road safety

For citation: Vasyukov V.F., Damirchiev E.I. Investigating road traffic crimes: forensic approaches and analytical tools (evidence from Thailand) // Road Safety. 2025. № 3. P. 54–62

Вопросы расследования преступлений в сфере безопасности дорожного движения на протяжении последних десятилетий занимают устойчивое место в российской доктрине [1, 2].

При этом значительное внимание уделяется изучению зарубежного опыта, который демонстрирует, что правовое регулирование противодействия основным факторам риска в дорожном движении базируется на систематизации нарушений, потенциально трансформирующихся в преступления в сфере безопасности дорожного движения [3, 4].

Подобный подход обеспечивает возможность не только установления причин и условий их совершения, но и разработки практических рекомендаций, направленных на их предупреждение и снижение уровня аварийности [5, 6].

Более того, сравнительно-правовой анализ позволяет выявить универсальные закономерности, а также адаптировать успешные методы к российским условиям, что, в конечном счёте, вполне может способствовать повышению результативности работы

правоохранительных органов. В этом контексте особый интерес представляет зарубежный опыт государств с высоким уровнем аварийности [7, 8].

Так, проблема безопасности дорожного движения в Королевстве Таиланд на протяжении последних десятилетий остаётся одной из наиболее острых социально-правовых проблем, требующих комплексного анализа применяемых криминалистических и организационных подходов.

Статистика Всемирной организации здравоохранения свидетельствует, что страна стабильно входит в число государств с наибольшим уровнем смертности в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП): коэффициент смертности составляет около 25,4 погибших на 100 000 населения, что выводит Таиланд на лидирующие позиции антирейтинга среди азиатских стран [9].

Вместе с тем расследование дорожно-транспортных преступлений в Таиланде имеет свою специфику, обусловленную как особенностями правоох-

ранительной системы, так и социальными и инфраструктурными факторами.

Так, ключевая роль в организации расследования принадлежит Королевской полиции Таиланда (Royal Thai Police), которая, в свою очередь, опирается на широкий круг специалистов – судебных медиков, экспертов-автотехников, криминалистов.

При этом система построена на комплексном учёте различных факторов: человеческого поведения (употребление наркотических средств, использование средств защиты, нарушение скоростного режима), технического состояния транспортных средств и дорожной инфраструктуры.

Что немаловажно, особое место в структуре ДТП в Таиланде занимают мотоциклисты. Согласно национальной статистике, до 74% смертельных случаев связаны именно с ними.

Исходя из этого, расследование ДТП в Таиланде неизбежно концентрируется на обстоятельствах, связанных с эксплуатацией двухколёсного транспорта: наличие шлемов, квалификация водителей, соблюдение правил движения [10].

Принимая во внимание особенности дорожно-транспортной аварийности в Таиланде, возникает вопрос о том, какие методологические подходы применяются для анализа и профилактики ДТП.

В этой связи заслуживает внимания использование матрицы Хэддона (Haddon Matrix), которая в тайских научных исследованиях и правоприменительной практике рассматривается как один из базовых подходов к систематизации факторов, способствующих совершению преступлений в сфере дорожного движения.

В частности, в одном из учебных пособий, посвящённых расследованию ДТП, подготовленного под руководством профессора Вута Понлабуна, матрица представлена как инструмент, позволяющий распределить факторы, способствующие возникновению и развитию ДТП, на три временных этапа – до, в момент аварийного события и после него – в соотношении с действиями участника дорожного движения (водителя, пешехода, пассажира), техническим состоянием транспортного средства и дорожными условиями [11].

На этапе, предшествующем аварийному событию, внимание уделяется обстоятельствам, повышающим вероятность совершения дорожно-транспортного преступления.

Для условий Таиланда к ним относятся превышение установленной скорости движения, управление транспортным средством в состоянии усталости или сонливости, ненадлежащий надзор за техническим состоянием автобусов, а также неблагоприятные дорожные условия (опасные повороты, перегруженные участки, скользкое покрытие).

На этапе аварийного события анализируются факторы, влияющие на тяжесть последствий дорожно-транспортного преступления. В тайских исследованиях внимание уделяется низкому уровню использования ремней безопасности пассажирами, ненадёжному креплению сидений, а также конструктивным особенностям автобусов, повышающим риск их опрокидывания, особенно в отношении двухэтажных моделей.

На этапе, который следует за аварийным событием, в матрицу включаются обстоятельства, связанные с минимизацией причинённого ущерба: техническое состояние аварийно-спасательного оборудования, возможность оперативного прибытия и доступа

служб экстренной помощи, а также характеристики придорожной инфраструктуры, влияющие на проведение спасательных мероприятий.

Между тем применение матрицы Хэддона в Таиланде выходит за рамки исключительно академического инструмента анализа.

В частности, она используется не только для систематизации информации о дорожно-транспортных преступлениях – действиях водителей, техническом состоянии и эксплуатации транспортных средств, особенностях дорожных условий, – но и в качестве методической основы при подготовке образовательных и просветительских материалов, адресованных журналистам, государственным служащим и специалистам в области обеспечения дорожной безопасности.

Таким образом, матрица рассматривается не столько как средство объяснения причин дорожно-транспортных преступлений, сколько как инструмент структурирования совокупности факторов риска, применяемый в качестве базы для выработки практических рекомендаций по их профилактике.

Актуальность подобного подхода подтверждается данными о выявленных зонах с высоким уровнем аварийности, так называемых «точках повторных потерь», которые продолжают представлять существенную угрозу для безопасности движения.

Показательным примером выступает участок спуска вблизи святилища Пху Тон (район Нади, провинция Прачинбури), где ежегодно регистрируется значительное число ДТП с летальным исходом.

Согласно данным, представленным руководителем Центра академических исследований в сфере безопасности дорожного движения Танапхоном Чиннавонгом, ключевыми детерминантами риска являются недостаточная дисциплина водителей и особенности дорожной инфраструктуры (крутые спуски, высокая нагрузка на тормозные системы и др.).

Отсутствие эффективного контроля за соблюдением скоростного режима существенно повышает вероятность возникновения аварийных ситуаций на данном участке (рис. 1).



Рисунок 1 – Место опрокидывания автобуса 11 января 2025 года

Применение матрицы Хэддона на практике подтверждается исследованием, посвящённым анализу преступлений в сфере безопасности дорожного движения с участием общественных автобусов и микроавтобусов в южных провинциях.

Авторы, исследовав десять конкретных случаев, установили, что использование матрицы Хэддона позволяет выявить совокупность факторов, связанных с действиями участников дорожного движения, техническим состоянием и эксплуатацией транспорт-

ных средств, а также дорожными условиями, которые определяют как вероятность совершения преступления в сфере дорожного движения, так и тяжесть его последствий [12].

Так, в ряде случаев были установлены нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (в частности, превышение установленной скорости, управление транспортным средством в состоянии усталости, ненадлежащий технический контроль и др.).

В качестве технических факторов риска исследователи отмечают перегрузку автобусов, ненадёжное

крепление пассажирских сидений, а также конструктивные особенности двухэтажных моделей, повышающие вероятность их опрокидывания при движении на спусках.

Существенное значение имеют и неблагоприятные дорожные условия – опасные повороты, отсутствие достаточного количества дорожных знаков и ограничителей, а также перегруженные участки трасс, что в совокупности способствует совершению преступлений в сфере безопасности дорожного движения (табл.).

Таблица

Этап/Фактор	Человек (водитель, пассажир)	Транспортное средство	Дорожная среда/ Инфраструктура
До столкновения	Превышение скорости, усталость/сонливость, недостаточный опыт, нарушения ПДД	Изношенные тормоза, перегрузка, технические неисправности	Опасные повороты, скользкая поверхность, перегруженные участки
Во время столкновения	Неиспользование ремней безопасности, слабое удержание сидений, травмоопасное поведение	Конструктивные недостатки (например, склонность к опрокидыванию у двухэтажных автобусов)	Отсутствие защитных барьеров, наличие неподвижных объектов у дороги
После столкновения	Возможность самостоятельного выхода, тяжесть травм	Уровень повреждения транспортного средства	Доступность экстренных служб, наличие аварийно-спасательного оборудования, состояние придорожной зоны

Важно отметить, что исследователи не ограничились установлением причин и условий совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения, но также предложили комплекс мер по их предупреждению.

В числе приоритетных направлений названы: внедрение систем GPS-мониторинга для общественного транспорта; обязательная модернизация тормозных систем и проведение регулярной независимой технической инспекции; использование шумовых полос для предотвращения съезда транспортных средств с проезжей части; повышение конструктивных стандартов безопасности автобусов, а также создание «clear zones» – свободных от препятствий придорожных полос, предназначенных для снижения тяжести последствий возможного ДТП.

Расследование преступлений в сфере безопасности дорожного движения в Таиланде осуществляется Королевской полицией, которая выступает главным субъектом реагирования и наделена исключительной компетенцией по фиксации обстоятельств ДТП и установлению причин их совершения.

Подразделения дорожной полиции первыми прибывают на место происшествия, обеспечивают его охрану и осуществляют первичный сбор доказательственной информации, включая осмотр места происшествия, фиксацию следов ДТП, опрос очевидцев и изъятие предметов, имеющих значение для уголовного дела.

Ключевым элементом процессуального оформления происшествия является составление стандартизированного протокола ДТП, в котором фиксируются дата, время, географическое местоположение, метеорологические условия, характеристики дорожного покрытия, сведения о водителях, пассажирах и транспортных средствах, а также характер причинённых повреждений и предварительные данные о причинах ДТП.

В соответствии со ст. 132 Уголовно-процессуального кодекса Таиланда [13] дополнительно со-

ставляется схема места происшествия и производится фотофиксация.

Собранные сведения подлежат внесению в централизованную электронную базу Police Information System (далее – POLIS), что обеспечивает их использование не только в доказательственных целях, но и для проведения аналитической работы и разработки профилактических мер.

Ресурс POLIS был создан и в настоящее время администрируется Королевской полицией как централизованная информационно-аналитическая система для накопления, хранения и анализа информации о всех правонарушениях в области дорожного движения.

По сути, POLIS выполняет несколько ключевых функций. Во-первых, это оперативный учёт: каждое зарегистрированное ДТП подлежит внесению в систему с указанием ключевых обстоятельств – времени, места, координат GPS, количества пострадавших, характеристик транспортных средств и состояния дорожных условий.

Во-вторых, POLIS используется как аналитический инструмент, на её основе формируются статистические сводки, выявляются участки дорог с высокой концентрацией ДТП (так называемые «black spots»), проводится пространственный анализ с применением геоинформационных технологий.

Особое значение система POLIS имеет в контексте межведомственного обмена данными. Несмотря на то, что её администрирование осуществляется Королевской полицией, доступ к накопленным сведениям предоставляется Министерству транспорта, Департаменту здравоохранения, страховым организациям, а также академическим центрам, специализирующимся на исследовании проблем безопасности дорожного движения.

Тем самым POLIS выступает не только в качестве оперативного регистра, обеспечивающего учёт ДТП, но и в качестве значимого информационного

ресурса для формирования и реализации государственной политики, направленной на снижение аварийности на дорогах.

Вместе с тем исследователи отмечают ряд проблем функционирования POLIS. Так, качество и полнота данных зависят от уровня подготовки полицейских, заполняющих протоколы, что приводит к неполному отражению обстоятельств ДТП.

Кроме того, при происшествиях, не повлекших причинения вреда жизни и здоровью участников, характерен формализованный подход к сбору сведений, вследствие чего снижается аналитическая ценность базы данных.

Наконец, несмотря на существование POLIS как централизованной платформы, интеграция с иными информационными системами ограничена, что препятствует комплексной оценке экономических и социальных последствий ДТП [14].

Процессуальная последовательность расследования преступлений в сфере безопасности дорожного движения в Таиланде строится поэтапно и включает комплекс мероприятий, направленных на документирование фактических обстоятельств, установление лиц, причастных к происшествию, и определение уголовно-правовой квалификации содеянного.

На первичном этапе сотрудники полиции осуществляют опрос участников и очевидцев ДТП. При этом фиксируются не только их показания относительно динамики происшествия, но и сведения о состоянии здоровья водителей и пассажиров, наличии у них признаков усталости либо иных факторов, способных повлиять на управление транспортным средством.

Одновременно у водителей изымаются водительские удостоверения и иные документы, необходимые для установления их правового статуса.

Неотъемлемым элементом расследования является тестирование водителей на наличие алкоголя и наркотических веществ.

Первичная проверка осуществляется с использованием экспресс-тестов непосредственно на месте ДТП, а при получении положительных либо сомнительных результатов назначается лабораторное исследование крови и мочи.

Полученные сведения в дальнейшем приобретают существенное доказательственное значение в рамках как административного, так и уголовного судопроизводства [15].

Параллельно с опросом участников и очевидцев происшествия полиция производит детальный осмотр поврежденных транспортных средств.

Данный этап включает фотофиксацию внешних повреждений, описание состояния основных узлов и агрегатов (тормозной системы, рулевого управления, шин, световых приборов), а также выявление признаков возможных технических неисправностей, которые могли способствовать ДТП.

Особое внимание в процессе расследования уделяется вопросам, связанным с превышением допустимой массы транспортного средства, состоянием шин, степенью износа тормозных колодок и дисков, а также исправностью систем освещения.

В случаях, когда установление обстоятельств ДТП требует специальных знаний, назначается судебная автотехническая экспертиза.

Данное экспертное исследование позволяет установить скорость движения транспортного сред-

ства в момент аварийного события, траекторию его перемещения, силу удара и характер распределения повреждений, что в совокупности используется для реконструкции механизма преступления в сфере безопасности дорожного движения.

Особое место в расследовании занимают происшествия, повлекшие смерть человека либо причинение тяжкого вреда здоровью участников дорожного движения.

В таких случаях обязательным процессуальным действием становится назначение и проведение судебно-медицинской экспертизы.

Эксперты устанавливают непосредственную причину смерти либо характер телесных повреждений, а также анализируют их причинно-следственную связь с конкретными обстоятельствами ДТП, включая, например, удар об элементы конструкции салона, выброс пассажира из транспортного средства в результате удара, воздействие высокой температуры при возгорании и др.

Судебно-медицинские заключения отличаются высокой степенью доказательственной значимости и входят в число документов, которые в дальнейшем учитываются судом при определении степени вины водителя.

Завершающим этапом деятельности полиции является составление официального заключения о ДТП. Данный документ представляет собой итоговый отчет о собранных материалах и включает протоколы опросов участников и свидетелей, схему места происшествия с точной топографической привязкой, результаты фото- и видеосъемки, заключения экспертов, а также перечень вещественных доказательств.

В заключении формулируются выводы о механизме происшествия и обстоятельствах, обусловивших его совершение.

Этот документ носит процессуальный характер и используется в качестве основания для последующей правовой квалификации: в зависимости от установленных обстоятельств он может послужить основанием для применения мер административной ответственности (например, наложения штрафа или временного лишения права управления транспортным средством) либо для возбуждения уголовного дела, если действия водителя повлекли смерть человека или причинение тяжкого вреда здоровью [16].

При фиксации места ДТП существенное значение придается выбору ракурсов фотографирования, поскольку именно от этого зависят полнота и объективность отражения обстановки. При этом используются несколько уровней съемки.

Фиксация в масштабе общего плана позволяет отразить весь участок места происшествия, включая расположение транспортных средств, элементы дорожной разметки и знаки, а также объекты придорожной инфраструктуры (рис. 2).

Фиксация обстановки в масштабе среднего плана для более наглядной фиксации взаимного расположения транспортных средств и следов на проезжей части – тормозного пути, следов юза, обломков (рис. 3).

Фиксация в масштабе крупного плана применяется для детального отображения конкретных повреждений, элементов дорожной инфраструктуры и иных объектов, обладающих доказательственным значением (рис. 4).



Рисунок 2 – «Общий план» места ДТП



Рисунок 3 – «Средний план» поврежденных транспортных средств и обстановки места ДТП



Рисунок 4 – «Крупный план» поврежденных транспортных средств

Рекомендуется варьировать углы фотографирования с целью исключения искажений расстояний и пропорций, а также по возможности использовать контрольные предметы (линейку, указатель масштаба) для обеспечения точности измерений повреждений.

При этом порядок фотофиксации традиционно строится по принципу «от общего к частному»: вначале общий вид, затем – средний план и в завершение – крупные детали.

Такой подход обеспечивает последовательность и логичность представления материалов и облегчает их последующую интерпретацию в рамках процессуальной деятельности.

Наряду с фотофиксацией важным элементом документирования обстоятельств ДТП является составление схемы места происшествия. В методических материалах подчёркивается, что схема выпол-

няет вспомогательную функцию: она не дублирует фотографические материалы, а предназначена для графического отображения пространственного расположения объектов и взаимосвязи ключевых элементов аварийного события.

При составлении схемы фиксируются положения транспортных средств после столкновения, их направления движения, траектории торможения и иные следы на дорожном покрытии.

В схему включаются элементы дорожной инфраструктуры – дорожные знаки, сигналы светофора, ограждения, пешеходные переходы, обочины.

Для обеспечения точности указываются расстояния до ориентиров и размеры следов, что впоследствии облегчает реконструкцию механизма происшествия и способствует объективной оценке его обстоятельств [17].

В правоохранительной практике Таиланда применяются различные геопозиционные базы данных, среди которых ключевое место занимают Microsoft SQL Server, PostgreSQL и MySQL, адаптированные для обработки пространственной информации и интеграции с геоинформационными системами.

Использование данных решений позволяет полиции фиксировать координаты ДТП, сопоставлять их с топографическими картами и объектами дорожной инфраструктуры, а также выявлять закономерности распределения аварийности.

Применение GPS-технологий в сочетании с пространственными базами данных обеспечивает возможность точной локализации происшествий и анализа интенсивности их возникновения на конкретных участках дорожной сети.

На основе накопленных сведений формируются так называемые «тепловые карты» и проводится кластерный анализ, позволяющий выявлять зоны высокой концентрации ДТП и определять приоритетные направления профилактических мер (рис. 5).

Визуализация данных в геоинформационной среде дополняется пространственным моделированием, включающим оценку геометрии трассы, конфигурации перекрёстков, расположения пешеходных переходов и средств организации дорожного движения [18].

Подобная аналитика позволяет выявлять факторы, повышающие риск ДТП, и использовать их при планировании размещения дорожных знаков, систем видеонаблюдения и средств контроля скорости.

Кроме того, пространственные базы данных выполняют прогностическую функцию, позволяя моделировать влияние изменений транспортных потоков или строительства новых дорог на уровень аварийности.

В результате они становятся неотъемлемым элементом институциональной практики полиции, усиливая её аналитический потенциал и обеспечивая научно обоснованное принятие управленческих решений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения преступлений данной категории.

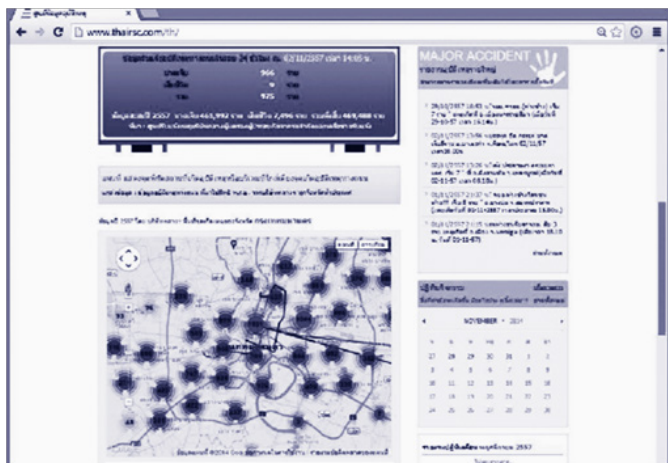


Рисунок 5 – Отчёт с обобщёнными данными о ДТП

При расследовании ДТП в Таиланде всё более значимую роль начинают играть беспилотные летательные аппараты (далее – БПЛА), которые рассматриваются как эффективный инструмент фиксации обстановки на месте аварии и последующего криминалистического анализа.

Использование БПЛА позволяет значительно сократить время осмотра, уменьшить нагрузку на сотрудников полиции и минимизировать заторы на

дорогах, которые нередко возникают при традиционных методах документирования [19].

Фотограмметрическая съёмка с воздуха обеспечивает возможность создания трёхмерных моделей ДТП, в которых воссоздаются пространственные параметры столкновения, характер повреждений транспортных средств и положение объектов в момент происшествия.

Такие цифровые реконструкции отличаются высокой точностью и объективностью, что повышает надёжность экспертных выводов и делает их более убедительными в процессуальном плане.

Кроме того, интеграция данных, полученных с использованием БПЛА, в централизованные базы информации о ДТП создаёт предпосылки для дальнейшего анализа и прогнозирования, позволяя выявлять закономерности и выработать меры профилактики [20].

В качестве примера использования БПЛА можно привести случай опрокидывания туристического двухэтажного автобуса на горном спуске в провинции Накхонратчасима.

Инцидент произошел на затяжном повороте в вечернее время, в результате чего на месте погибли 19 человек, ещё 31 пассажир получил травмы различной степени тяжести.

Для фиксации обстановки ДТП сотрудники дорожной полиции с помощью БПЛА осуществили аэрофотосъёмку участка дороги с высоты от 20 до 50 м с нескольких ракурсов, что позволило получить серию перекрывающихся снимков с разрешением порядка двух сантиметров на пиксель.

Обработка изображений в программном комплексе Agisoft PhotoScan дала возможность построить трёхмерную модель дорожного полотна, расположения автобуса и следов торможения.

На основе цифровой реконструкции эксперты рассчитали, что автобус двигался со скоростью около 84 км в час при установленном ограничении 60 км в час, а также установили факт резкого торможения за несколько секунд до съезда с проезжей части.

Эти данные позволили исключить версию о технической неисправности тормозной системы и подтвердили, что решающим фактором происшествия стало нарушение водителем скоростного режима в сочетании с усталостью [21].

Не менее показательное дело о столкновении легкового автомобиля Toyota Altis и грузового автопоезда Mitsubishi Fuso на участке национальной трассы № 208. Дорога, где произошло ДТП, представляла собой четырёхполосную магистраль с асфальтобетонным покрытием и центральной разделительной разметкой, ширина каждой полосы составляла 3,5 м, обочина – 2,5 м.

Происшествие произошло в тёмное время суток в условиях отсутствия искусственного освещения. По данным видеозаписи, изъятый со стационарной камеры видеонаблюдения, в момент столкновения наблюдались искры, вызванные трением металлических конструкций автомобиля о дорожное покрытие.

В результате ДТП легковой автомобиль получил серьезные повреждения: передняя часть кузова была полностью деформирована до уровня салона, крыша утратила первоначальную форму, оба передних колеса сместились из штатного положения, а в пассажирский отсек проникла часть прицепа грузовика. Двигательный отсек имел следы возгорания и значительной деформации.

Для фиксации обстоятельств происшествия был использован БПЛА, выполнивший аэрофотосъемку места столкновения и поврежденных транспортных средств.

Обработка материалов в программе Agisoft PhotoScan позволила создать трёхмерную модель с высокой степенью точности, сопоставимой с результатами реальных замеров, что дало экспертам возможность объективно зафиксировать масштаб деформаций и подтвердить характер повреждений.

В салоне автомобиля Toyota Altis было обнаружено 2 погибших и 1 человек с тяжёлыми травмами. Оба погибших находились в передней части салона – водитель и пассажир на переднем сиденье.

В ходе расследования было установлено, что телесные повреждения водителя и пассажиров легкового автомобиля наступили в силу попутного столкновения легкового автомобиля с грузовиком, с заднего борта которого значительно выступала связка тростника.

Осмотр места происшествия и повреждений транспортных средств проводился с применением БПЛА, который выполнял аэрофотосъемку под разными углами.

Полученные изображения были обработаны в программе Agisoft PhotoScan, объединены и преобразованы в трёхмерную модель, идентичную по форме и размерам реальному месту происшествия.

Далее результаты обработки были интегрированы с программным комплексом Crash Zone, что позволило смоделировать ситуацию в динамике – до столкновения (Pre-Crash), в момент столкновения (During-Crash) и после столкновения (Post-Crash).

Такой подход обеспечил более полное и наглядное понимание обстоятельств ДТП и механизма образования повреждений.

Построенная модель позволила измерить глубину деформации и характер повреждений транспортных средств с высокой точностью, сопоставимой с результатами реальных замеров. На рисунке 6 приведён пример трёхмерной реконструкции участка ДТП, выполненной на основе изображений, полученных с БПЛА.

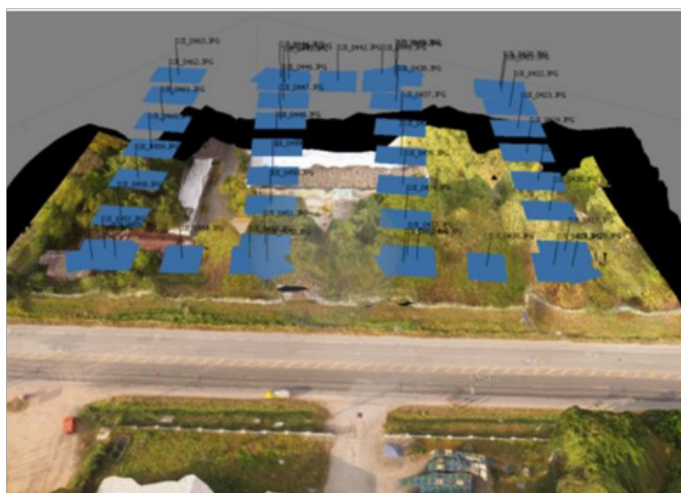


Рисунок 6 – Трёхмерная реконструкция участка ДТП

Согласно материалам уголовного дела в момент столкновения приборная панель автомобиля зафиксировала конечную скорость, на которой произошло ДТП. Стрелка спидометра остановилась на отметке около 145 км/ч (рис. 7).



Рисунок 7 – Положение стрелки спидометра на момент осмотра в транспортном средстве Toyota Altis

В программу Crash Zone были внесены три группы данных: (1) общие сведения о транспортных средствах, (2) характеристики места происшествия и (3) данные о повреждениях транспортных средств.

Основная цель применения программы заключалась в определении скорости столкновения (Impact speed) и изменения скорости (Delta-V), при этом принималось допущение, что происшествие имело место на ровной поверхности. В случаях различий в характеристиках дорожного покрытия в расчёты вводились поправки, отражающие разницу коэффициентов трения (рис. 8).

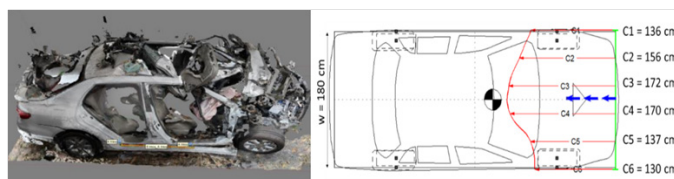


Рисунок 8 – Повреждения в передней части автомобиля

Скорость автомобиля V1 перед столкновением определялась с использованием закона сохранения энергии, при этом учитывалась энергия, поглощённая при деформации конструкции транспортного средства. На основе этого подхода была рассчитана эквивалентная барьерная скорость (Equivalent Barrier Speed).

Результаты расчётов показали, что скорость автомобиля V1 перед столкновением составила 141,39 км/ч, при этом в зоне происшествия отсутствовали следы торможения, что указывало на отсутствие попыток экстренного торможения (рис. 9).

Энергия удара при столкновении была оценена в 1 132 929 Дж, что соответствовало версии о том, что после удара автомобиль был протаскан прицепом грузовика на расстояние около 100 м.



Рисунок 9 – Определение дистанции и времени столкновения по видеозаписи

Скорость транспортных средств после столкновения определялась с использованием видеозаписи, где в качестве ориентировочной базы была принята дистанция 20 м, пройденная за 1,60 с.

На основании формулы ($S = VT$) установлено, что скорость движения обоих транспортных средств после столкновения была примерно одинаковой и составила 45 км/ч.

Согласно результатам проведенного анализа обстоятельства ДТП в значительной мере были обусловлены совокупностью факторов человеческого, технического и инфраструктурного характера.

Видеозапись происшествия показала, что легковой автомобиль двигался с высокой скоростью и совершил столкновение с задней частью грузового автопоезда, перевозившего тростник.

Столкновение произошло в 04.22 утра, когда водитель и пассажиры возвращались домой после работы. В таких условиях вероятность проявления усталости существенно возрастает, что в сочетании с отсутствием освещения на участке дороги и высокой скоростью движения сделало невозможным своевременное обнаружение препятствия и предотвращение столкновения.

Не менее значимым оказалось и состояние транспортного средства-участника происшествия: грузовой автопоезд не был оборудован сигнальными огнями или световозвращателями на выступающем грузе, а его обозначение ограничивалось лишь использованием красной ткани, различимой только в дневное время.

Это обстоятельство сделало прицеп фактически невидимым для движущихся позади водителей в условиях недостаточной освещенности, что напрямую способствовало тяжести последствий ДТП.

При этом происшествии произошло на прямом и широком участке трассы «Тхапха – Косумпхисай» с хорошим состоянием покрытия, что объективно создавало предпосылки для движения с повышенной скоростью.

Однако отсутствие искусственного освещения в данном месте резко снижало уровень безопасности и повышало вероятность возникновения аварийной ситуации [22].

Применение современных технических средств, включая БПЛА и специализированное программное обеспечение Crash Zone, существенно повысило качество анализа и позволило воспроизвести динамику происшествия с высокой степенью точности.

Таким образом, тайский опыт подтверждает, что цифровые методы фиксации и моделирования не только расширяют арсенал технических средств полиции, но и выводят технико-криминалистическое обеспечение расследования преступлений в сфере дорожного движения на качественно новый уровень, позволяя более детально и достоверно воссоздавать картину происшествия и выявлять его причинно-следственные связи.

Список источников

1. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 116 с.
2. Гордеева А.Д. Роль научного обеспечения деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения // Современная наука. 2024. № 2. С. 18–20.

3. Баканов К.С. Некоторые вопросы правового регулирования и эксплуатации беспилотных транспортных средств в сфере коммерческих перевозок // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 3(100). С. 38–46.

4. Гордеева А.Д. Стратегическое планирование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения Испании // Современная наука. 2024. № 4. С. 11–17.

5. Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 64–70.

6. Гордеева А.Д. Стратегическое планирование в области обеспечения безопасности дорожного движения в Европейском Союзе // Безопасность дорожного движения. 2024. № 4. С. 48–56.

7. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Коблов П.С. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 180 с.

8. Гордеева А.Д., Турищева А.А. Опыт реализации первого десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020) на примере Австрийской республики // Вестник экономической безопасности. 2022. № 2. С. 57–63.

9. Road Deaths by Country. World Population Review // URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/road-deaths-by-country> (дата обращения: 15.09.2025).

10. URL: <https://dol.thaihealth.or.th/File/media/e7976362-ac18-4e19-946e-14bfd60e8bf8.pdf> (дата обращения: 15.09.2025).

11. URL: https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181207134658.pdf (дата обращения: 15.09.2025).

12. Crash Investigation of Public Vans and Buses: A Case Study of Southern Thailand // URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1502/141004001502.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).

13. City-Lawyer. Уголовно-процессуальный кодекс Таиланда: статьи 120–156 // URL: https://city-lawyer.net/ruthai-law/criminal-procedure-code-arts-120-156/#arts_130-156 (дата обращения: 15.08.2025).

14. Road Safety Thai // URL: https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181211163646.pdf (дата обращения: 15.08.2025).

15. URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1621/170201001621.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).

16. Thailand Accident Research Center (TARC). Asian Institute of Technology // URL: <https://ait.ac.th/centre/thailand-accident-research-center/> (дата обращения: 15.08.2025).

17. URL: <https://www.thansettakij.com/economy/517159> (дата обращения: 15.08.2025).

18. Bosch. Working Together for Greater Road Safety // URL: <https://www.bosch.com/stories/bosch-accident-research-thailand/> (дата обращения: 15.08.2025).

19. Klinjun N., Kelly M., Praditsathaporn C. et al. Identification of Factors Affecting Road Traffic Injuries Incidence and Severity in Southern Thailand Based on Accident Investigation Reports // Sustainability. 2021. Vol. 13. P. 12467. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132212467>.

20. Chatngoen T., Saeai P., Choosri N. et al. An Investigation of Double Collisions of Pickup Trucks with Multiple Fatalities in Narathiwat Province, Thailand, October 2023 // Outbreak, Surveillance, Investigation & Response (OSIR) Journal. 2024. Vol. 17. № 2. P. 87–96.

21. Waiyanat N. Introduction. In: Guidebook for Road Traffic Injury Investigation. Nonthaburi: Division of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health. P. 1–2.

22. URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1816/220206001816.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).

References

1. Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Isaev M.M. Review of international and foreign documents on strategic planning

- in the field of road safety: study guide. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 116 p.
2. Gordeeva A.D. The role of scientific support of activities aimed at increasing road safety // *Modern Science*. 2024. № 2. P. 18–20.
 3. Bakanov K.S. Some issues of legal regulation and operation of unmanned vehicles in commercial transportation // *Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov*. 2024. № 3(100). P. 38–46.
 4. Gordeeva A.D. Strategic planning for road safety in Spain // *Modern Science*. 2024. № 4. P. 11–17.
 5. Gordeeva A.D., Guseva A.A. Strategic planning and legal regulation of road safety in Brazil // *Road Safety*. 2024. № 2. P. 64–70.
 6. Gordeeva A.D. Strategic planning for road safety in the European Union // *Road Safety*. 2024. № 4. P. 48–56.
 7. Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Koblov P.S. et al. Foreign experience in countering the main risk factors in road traffic. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 p.
 8. Gordeeva A.D., Turishcheva A.A. Experience in implementing the first decade of actions to ensure road safety (2011-2020): the example of the Republic of Austria // *Bulletin of Economic Security*. 2022. № 2. P. 57–63.
 9. Road Deaths by Country. *World Population Review* // URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/road-deaths-by-country> (date of access: 15.08.2025).
 10. URL: <https://dol.thaihealth.or.th/File/media/e7976362-ac18-4e19-946e-14bfd60e8bf8.pdf> (date of access: 15.08.2025).
 11. URL: https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181207134658.pdf (date of access: 15.08.2025).
 12. Crash Investigation of Public Vans and Buses: A Case Study of Southern Thailand // URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1502/141004001502.pdf> (date of access: 15.08.2025).
 13. City-Lawyer. Criminal Procedure Code of Thailand: Articles 120–156 // URL: https://city-lawyer.net/ru-thai-law/criminal-procedure-code-arts-120-156/#arts_130-156 (date of access: 15.08.2025).
 14. Road Safety Thai // URL: https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20181211163646.pdf (date of access: 15.08.2025).
 15. URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1621/170201001621.pdf> (date of access: 15.08.2025).
 16. Thailand Accident Research Center (TARC). Asian Institute of Technology // URL: <https://ait.ac.th/centre/thailand-accident-research-center/> (date of access: 15.08.2025).
 17. URL: <https://www.thansettakij.com/economy/517159> (date of access: 15.08.2025).
 18. Bosch. Working Together for Greater Road Safety // URL: <https://www.bosch.com/stories/bosch-accident-research-thailand/> (date of access: 15.08.2025).
 19. Klinjun N., Kelly M., Praditsathaporn C. et al. Identification of Factors Affecting Road Traffic Injuries Incident and Severity in Southern Thailand Based on Accident Investigation Reports // *Sustainability*. 2021. Vol. 13. P. 12467. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132212467>.
 20. Chatngoen T., Saeai P., Choosri N. et al. An Investigation of Double Collisions of Pickup Trucks with Multiple Fatalities in Narathiwat Province, Thailand, October 2023 // *Outbreak, Surveillance, Investigation & Response (OSIR) Journal*. 2024. Vol. 17. № 2. P. 87–96.
 21. Waiyanat N. Introduction. In: *Guidebook for Road Traffic Injury Investigation*. Nonthaburi: Division of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health. P. 1–2.
 22. URL: <https://trsl.thairoads.org/FileUpload/1816/220206001816.pdf> (date of access: 15.08.2025).

Информация об авторах

В.Ф. Васюков – доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского отдела Московской академии Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева
 Контакты: ул. Врубеля, д. 12, Москва, Россия, 125080

Э.И. Дамирчиев – кандидат юридических наук, кандидат политических наук, доцент кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики Московского государственного института международных отношений МИД России (МГИМО)
 Контакты: проспект Вернадского, д. 76 б, Москва, Россия, 119454

Information about the authors

V.F. Vasyukov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Chief Researcher of the Research Department of the Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation named after A.Ya. Sukharev
 Contacts: ul. Vrubelya, d. 12, Moscow, Russia, 125080

E.I. Damirchiev – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Candidate of Sciences in Politics, Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure and Forensic Science at the Moscow State University of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (MGIMO)
 Contacts: prospekt Vernadskogo, d. 76 b, Moscow, Russia, 119454

Статья поступила в редакцию 18.08.2025; одобрена после рецензирования 18.09.2025; принята к публикации 26.09.2025.
The article was submitted 18.08.2025; approved after reviewing 18.09.2025; accepted for publication 26.09.2025.