

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ СФЕРЕ

МАТЕРИАЛЫ МЕЖДУНАРОДНОГО КРУГЛОГО СТОЛА

(4 июля 2025 г.)

Генри Эверто Моралес Амье,

Нельсон Хесус Бланко,

Хулио Хосе Угарте Гарсия,

Мишель Лакайо Сальгадо,

Мария дель Кармен Сиснеро Авалос

Научное руководство при подготовке тезисов:

М.С. Лашенов, кандидат социологических наук, доцент,

И.А. Синодов, кандидат юридических наук

(Академия управления МВД России, г. Москва)

Состояние транспортной безопасности в сфере общественного транспорта Никарагуа: анализ рисков и угроз

Национальная полиция, стремясь идентифицировать риски и угрозы, связанные с межведомственным общественным транспортом, внедрила новые стратегии дорожной безопасности, целью которых является улучшение качества обслуживания, обеспеченность и снижение числа аварий в стране, особенно аварий, вызванных общественным транспортом, который ездит по регионам. Настоящая работа сосредоточена на кратком анализе факторов рисков и угроз, а также трагических последствий таких аварий, с целью предложения альтернативных мер, которые могут способствовать решению проблемы для безопасности людей, пользующихся данным видом транспорта, и снижению печальных случаев, которые только приносят боль, горе и бедность в семьи.

Общая цель исследования: выявление рисков и угроз обеспечения транспортной безопасности в сфере междугороднего общественного сообщения в Никарагуа.

Конкретные цели:

- анализ условий управления межведомственным общественным транспортом;
- оценить риски и угрозы как факторы, влияющие на возникновение транспортных происшествий между регионами;
- предложить альтернативы для управления междугородним общественным транспортом.

Концептуальная и юридическая основа

Общественный транспорт является ключевым элементом мобильности городов, позволяя людям перемещаться с одного места на другое безопасно, эффективно и устойчиво. Мы исследуем важность анализа его работы, делая

краткий анализ рисков и угроз, относящихся к системам общественного транспорта, используемым многими людьми для перемещения в одном направлении. Эти системы включают в себя междугородные автобусы, экспресс-автобусы и другие, и их основная цель – предложить жизнеспособную альтернативу частному использованию, снижая заторы на дорогах и способствуя устойчивому развитию.

Общественный транспорт состоит из различных частей, которые работают вместе для обеспечения эффективного обслуживания:

– флот транспортных средств: транспортные средства, используемые в общественном транспорте, варьируются в зависимости от системы и города. Это могут быть автобусы, легкие поезда, вагоны метро или трамваи. Эти транспортные средства предназначены для безопасной и комфортной перевозки большого числа пассажиров;

– инфраструктура: коллективный транспорт требует соответствующей инфраструктуры для функционирования. Это включает в себя станции, автобусные остановки, железнодорожные пути, специальные полосы и специализированную сигнализацию;

– снижение трафика: использование общественного транспорта уменьшает количество автомобилей на улицах, что способствует снижению загруженности дорожной сети;

– экологическая устойчивость: общественный транспорт является более устойчивым вариантом по сравнению с использованием частного автомобиля, так как он снижает выбросы загрязняющих газов и уменьшает углеродный след;

– доступность: общественный транспорт обеспечивает доступ к мобильности людям, у которых нет собственного автомобиля, позволяя им перемещаться безопасно и эффективно;

– снижение затрат: использование общественного транспорта может быть более экономичным, чем содержание собственного автомобиля, учитывая расходы на топливо, парковку и обслуживание.

С учетом все более частых случаев аварий на междугороднем общественном транспорте национальная полиция проводит планы дорожной безопасности, которые включают в себя применение закона 431 и его реформ. Например, одним из результатов стало то, что на первой неделе июня статистика полицейских действий показала, что были остановлены 10 754 транспортных средств, проведены 4 114 тестов на алкоголь, были задержаны более 100 водителей в состоянии алкогольного опьянения, покрыты более 74 критических участков с высокой аварийностью, проведены более 10 535 механических проверок транспорта, в основном междугороднего общественного, и 392 лицензии были приостановлены административным путем за нарушение, которое представляло серьезную угрозу безопасности семей. Число дорож-

ных происшествий в Никарагуа остается высоким, свидетельствуют официальные статистические данные Дирекции безопасности.

С 1 января по 22 июня 2025 года

	2024	2025	различие	%(+/-)
аварии	28,917	26,758	2,159	8.1%
умершие	463	451	12	2.7%
пострадавшие	1,268	1,379	-111	-8%

Юридические аспекты

С юридической точки зрения все полицейские действия в области дорожного движения регулируются законом 431, который в статье № 1 гласит: настоящий закон имеет целью установить требования и процедуры для нормализации режима дорожного движения на национальной территории в отношении дорожных властей, транспортных средств, в общем, публичного реестра транспортных средств, образования и дорожной безопасности, защиты окружающей среды, обязательного страхования, а также предоставления и продления права на регистрацию. Также устанавливаются другие нормативные положения, направленные на укрепление защиты и безопасности граждан, такие как значение дорожных правонарушений, регулирование движения, пешеходного и дорожного, а также животных.

Другой основной юридический акт – это Закон 524 Общий закон о наземном транспорте и его Положение (Декрет 42_2005), которые определяют регулирование междепартаментских перевозок пассажиров и грузов, запрещают превышение в обоих режимах и устанавливают механизмы, такие как сертификаты, веса и штрафы.

Также указано в указе 42_2005, в главе III, статье 14, что водитель – это «тот шофер или автомобилист, который имеет водительское удостоверение соответствующей категории, профессионально квалифицированный школами подготовки, уполномоченный соответствующим удостоверением или карточкой и должным образом зарегистрированный в DGTT или муниципальных правительственных органах для управления разрешенным транспортным средством».

Статья 15 касается обязательств – среди прочего:

- водить транспортное средство, полностью владея своими физическими и умственными способностями;
- строго соблюдать маршруты, частоту, интервалы и время в пути, установленные в концессионном договоре, DGTT (Главным управлением транспорта) или муниципалитетами;
- останавливать транспортное средство для посадки или высадки пассажиров только в должным образом обозначенных или разрешенных местах;

– обеспечить гигиену и безопасность внутри транспортного средства.

Статья 16. Пример: запреты:

– явка на работу с признаками употребления алкоголя, опьянения или воздействия наркотиков или других препаратов, или их употребление в рабочее время;

– вождение перегруженного транспортного средства или с пассажирами в неподходящих местах, таких как двери, лестницы, корзины и т.д.;

– выполнение опасных маневров с другими транспортными средствами на том же маршруте или коридоре, которые подвергают опасности жизни пассажиров;

– использование радиоприемников или громкоговорителей на высокой громкости.

Основные понятия:

дорожно-транспортное происшествие: действие или упущение, совершенное любым водителем, пассажиром или пешеходом на публичной или частной дороге, причиняющее материальный ущерб, травмы или смерть людей, с участием как минимум одного движущегося транспортного средства;

риск: это вероятность того, что угроза превратится в катастрофу; уязвимость или угроза по отдельности не представляют никакой опасности, но вместе они становятся риском с вероятностью того, что произойдет катастрофа;

угрозы: это относится к любому фактору, событию или ситуации, которые могут вызвать ущерб, потери или прерывание движения людей или товаров с использованием транспортного средства; они могут быть естественного, человеческого или технического происхождения;

управление; это действие или эффект управления функционированием организации, компании или процесса, который включает в себя организацию, руководство и контроль ресурсов для достижения конкретных целей, влияние на систему, ориентированное на определенную цель, выполнение функций управления;

управление рисками и угрозами: это включает в себя идентификацию, анализ и смягчение потенциальных опасностей, которые могут повлиять на организацию, то есть сосредоточено на снижении вероятности возникновения негативных событий и минимизации их воздействия, если они все же произойдут.

Риски и угрозы. В транспорте их можно классифицировать на риски, связанные с транспортным средством, факторы риска водителя, операционные риски и риски, связанные с неблагоприятными погодными условиями. Эти риски могут привести к авариям, повреждению груза, кражам, задержкам и даже негативно сказаться на здоровье работников.

Факторы риска водителя:

факторы человека: усталость, сон, отвлекающие факторы, потребление алкоголя или наркотиков, неадекватная скорость, психологические факторы;

механические факторы: неисправности в транспортном средстве, плохие шины и т.д.;

климатические факторы: дождь, снег, лед, туман, ветер, ослепления, в том числе во время рассвета и заката;

структурные факторы: плохое состояние дорог, загруженность, недостаток знаков;

операционные риски:

– задержки в доставке: загруженность на терминалах, проблемы между перевозчиками;

– повреждения товара: ненадлежащее обращение, некачественная упаковка, перегруз и т.д.;

– кража и безопасность груза: нападения, кражи во время транспортировки;

– риски безопасности: наезды, падения, удары, проекции, электрические контакты;

– физические риски: шумы, вибрации, термическое недомогание, неудобные позы;

– химические риски: воздействие загрязняющих веществ, разливы топлива;

– психосоциальные риски: стресс, умственная усталость, одиночество.

Что касается угроз в межрегиональном транспорте, на основе анализа данных статистики мы приходим к выводу, что основные угрозы, влияющие на проблемы, связанные с транспортом, следующие:

– люди пожилого возраста, которые имеют проблемы с хроническими заболеваниями и занимаются вождением;

– скорость, с которой движутся автомобили, представляет угрозу, в случае неожиданностей нет адекватной реакции, что приводит к авариям с жертвами, травмами, столкновениями и т.д.;

– жестокие действия, смертельные падения, проблемы с обслуживанием автомобилей и нерегулярность в частоте;

– реки, овраги или мосты, переполненные потоками, которые пересекаются безответственными водителями.

Так, 26 мая 2025 года автобус, известный как Малакате, выехал из автобусного терминала в Манагуе примерно в десять утра, направляясь в город Бонаса, расположенный в 480 километрах от Манагуа. Было замечено, что транспортное средство перегружено, кроме того, на борту находились 60 пассажиров. Во время маршрута автобус преодолел 347 километров за приблизительно семь часов. Однако механические неисправности, которые не были замечены водителем, повлекли отсоединение заднего моста, что привело к выезду с дороги и разрушительному перевороту, в результате которого погибли 3 пассажира, более 26 получили травмы, а также были причинены материальные повреждения.

Транспортное происшествие, в которое попал автобус междугороднего общественного транспорта по маршруту Матагальпа – Васла, произошло 23 декабря 2023 года, в результате него погибли 18 человек и более 30 получили травмы. Расследование установило, что причиной стали состояние опьянения водителя и помощника, которые были привлечены к ответственности за убийство, оставление места происшествия и управление в состоянии опьянения.

Анализ рисков и угроз

- плохое техническое состояние автобуса, который имел сбой в работе, игнорируемые водителем и помощником;
- перегрузка и превышение количества пассажиров на борту транспорта;
- нарушение установленных скоростных ограничений на дороге;
- неопытность водителя, что не было учтено водителем;
- неосторожность, отсутствие должного внимания, неправильные действия во время вождения;
- состояние алкогольного опьянения за рулем;
- автомобиль в плохом состоянии из-за возраста, отрывающиеся задние оси из-за длительного использования, чрезмерного веса и срока службы транспортного средства;
- отсутствие соблюдения закона инспектором МТІ для контроля норм межведомственного транспорта.

Общие выводы

С помощью качественного и количественного аналитического метода реальных случаев, а также рисков и угроз в отношении услуг, предоставляемых междугородним общественным транспортом, мы пришли к выводу, что в изученных событиях вмешивались факторы риска, такие как человеческий фактор: усталость, отвлекающие факторы, употребление алкоголя или наркотиков, неадекватная скорость, а с механической точки зрения наблюдались неисправности и плохое состояние автомобиля и так далее, Эти факторы при вождении были главными причинами, оставившими трагические последствия, скорбь, боль и бедность в семьях, использующих услуги межведомственного транспорта. Также было проанализировано, что в целом межведомственный автопарк на 50% нуждается в срочной замене; факты показывают, что он достиг своего предельного срока службы, чтобы избежать задержек, загрязнения, скрытых угроз пользователям и создать комфорт, который соответствует политике, установленной в национальных и стратегических планах для пользователей общественного транспорта.

Предложения по улучшению управления межведомственным транспортом

- укрепить дорожную инфраструктуру (проводя постоянное обслуживание, обновляя и устанавливая вертикальные и горизонтальные знаки);

- включить в систему механической инспекции показатели, которые обоснованно подтверждают жизнеспособность транспортных средств общественного междугороднего транспорта;
- продолжить модернизацию автобусного парка междугороднего транспорта;
- разработать план надзора и контроля на автобусных станциях (по перегрузкам, техническому состоянию), осуществляемый Национальной полицией, Министерством транспорта и инфраструктуры, муниципальными. Техническое обучение водителей и помощников по человеческим отношениям и обслуживанию клиентов (междугородних перевозок);
- разработать систематическую систему оценки водителей междугороднего общественного транспорта, которая обеспечит осуществимость и сертификацию физических условий и психологического здоровья для вождения, чтобы Национальная полиция совместно с мэрией и министерством транспорта провела научное исследование целесообразности для установки искусственных неровностей на определенных критических точках;
- провести массовые кампании по повышению осведомленности, которые вовлекут все государственные учреждения, с целью постоянного влияния на изменение культуры управления междугородним общественным транспортом.

*Берлинг Армандо Гонсалес Серда,
Тельма Орбели Лопес Гутьеррес,
Джейсоль дель Кармен Серон Мельгара,
Дарвин Франсиско Медина Кармона,
Каролина дель Кармен Сентено Кастильо*
Научное руководство при подготовке тезисов:
М.С. Лащенко, кандидат социологических наук, доцент,
И.А. Синодов, кандидат юридических наук
(Академия управления МВД России, г. Москва)

Анализ деятельности Национальной полиции Тельпанеки в период действия и при ликвидации последствий урагана Джулия с 9 по 11 октября 2022 года

Тельпанека – муниципалитет в департаменте Мадрис, Никарагуа. Означает «люди или город каменного моста или прохода». Название происходит от слов на языке науатль «tetlpan» (каменный проход) и «tecatl» (город, люди). Он расположен в 218 км к северу от столицы Манагуа. Его площадь составляет 354 квадратных километра. В настоящее время его население – 24 953 человека (51,5% мужчины, 48,5% женщины); почти 28,3% населения