



ISSN 2079-4401 (Print)
ISSN 2782-344X (Online)

NIION 2010-0082
MOSURED 77/27-006

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

4
2024

Журнал включен в Российский индекс
научного цитирования (РИНЦ)

Журнал в открытом доступе на гарант.ру,
cyberleninka.ru, eLIBRARY.RU, нибдд.мвд.рф

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА / MODERN SCIENCE

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

Н.Д. Эриашвили, кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Правительства РФ в области образования

N.D. Eriashvili, Candidate of Historical Sciences, Candidate of Legal Sciences, Doctor of Economic Sciences, Professor, Honored Worker of Education of Russia, Laureate of the Russian Government prize in science and technology, Laureate of the Russian Government prize in the field of education

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

А.В. Мудрик, доктор педагогических наук, профессор, член-корреспондент РАО
A.V. Mudric, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Corresponding Member of RAO

Редакционная коллегия / Editorial board

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПРАВО)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCE (LAW)

А.Б. Агапов,
доктор юридических наук, профессор

A.B. Agapov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Алексеев,
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник высшего профессионального
образования РФ, Почетный работник науки и техники РФ

S.V. Alekseev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of higher professional education
of the Russian Federation, Honorary worker of science
and technology of the Russian Federation

Ю.М. Антонян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

Yu.M. Antonyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук

K.S. Bakanov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

А.В. Барков,
доктор юридических наук, профессор

A.V. Barkov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

К.К. Гасанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

K.K. Gasanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Н.Н. Дерюга,
доктор юридических наук, профессор

N.N. Deryuga,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

Л.Н. Древаль,
доктор юридических наук, профессор

L.N. Dreval,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Дубровин,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник высшей школы РФ

S.V. Dubrovin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored worker of the higher school
of the Russian Federation

О.В. Зиборов,
доктор юридических наук, профессор

С.М. Зырянов,
доктор юридических наук, профессор

С.В. Иванцов,
доктор юридических наук, профессор,
Почетный сотрудник МВД России

О.Ю. Ильина,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

И.Б. Кардашова,
доктор юридических наук, профессор

Н.А. Колоколов,
доктор юридических наук, профессор,
судья Верховного Суда РФ (в отставке)

А.М. Кононов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

М.В. Костеников,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

И.И. Кубарь,
кандидат юридических наук

Р.А. Курбанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

С.Я. Лебедев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

С.С. Маилян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

В.И. Майоров,
доктор юридических наук, профессор

А.А. Малофеев,
кандидат юридических наук,
профессор Российской академии естествознания

А.В. Мартынов,
доктор юридических наук, профессор

Н.П. Маюров,
доктор юридических наук,
Заслуженный юрист РФ

А.Л. Миронов,
кандидат юридических наук, доцент

К.В. Муравьев,
доктор юридических наук, доцент

Д.В. Митрошин,
начальник Научного центра БДД МВД России

O.V. Ziborov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.M. Zyryanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.V. Ivancov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary Officer of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

O.Yu. Ilyina,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

I.B. Kardashova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.A. Kolokolov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Judge of the Supreme Court (retired)

A.M. Kononov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

M.V. Kostennikov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

I.I. Kubar,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

R.A. Kurbanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation,
Honored Scientist of the Russian Federation

S.Ya. Lebedev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

S.S. Mailyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

V.I. Mayorov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

A.A. Malofeev,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Professor Russian academy of natural sciences

A.V. Martynov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.P. Mayurov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.L. Mironov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

K.V. Muravyev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

D.V. Mitroshin,
Head of the Scientific State Institution of Road
Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

- Ф.Г. Мышко,**
доктор юридических наук, доцент
- А.М. Осавельюк,**
доктор юридических наук, профессор
- Р.Б. Осокин**
доктор юридических наук, профессор
Почетный сотрудник МВД
- И.М. Рассолов,**
доктор юридических наук, профессор
- Б.В. Россинский,**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ
- Н.В. Румянцев,**
доктор юридических наук, доцент
- Б.В. Сангаджиев**
доктор юридических наук, профессор,
- С.А. Синенко,**
доктор юридических наук, доцент
- А.И. Стахов,**
доктор юридических наук, профессор
- Д.П. Стригунова,**
доктор юридических наук, доцент
- В.П. Уманская,**
доктор юридических наук, доцент
- Н.М. Чепурнова,**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ
- Л.Т. Чихладзе**
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ
- А.П. Шергин,**
доктор юридических наук,
Заслуженный деятель науки РФ
- Ю.Б. Шубников,**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник Высшей школы РФ
- Б.С. Эбзеев,**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ,
Заслуженный юрист РФ, судья Конституционного
суда РФ (в отставке), член Центральной избирательной
комиссии РФ
- А.Ю. Якимов,**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ
- А.Б. Янишевский,**
доктор юридических наук,
Заслуженный сотрудник МВД России
- F.G. Myshko,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor
- A.M. Osavelyuk,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
- R.B. Osokin**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
Honorary employee of the Ministry of Internal Affairs
- I.M. Rassolov,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
- B.V. Rossinsky,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation
- N.V. Rumyantsev,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor
- B.V. Sangadzhiev**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
- S.A. Sinenko,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor
- A.I. Stakhov,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
- D.P. Strigunova,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor
- V.P. Umanskaya,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor
- N.M. Chepurnova,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation
- L.T. Chikhladze**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of the Russian Federation in the sphere
of education
- A.P. Shergin,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored scientist of the Russian Federation
- Yu.B. Shubnikov,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
worker of the Higher school of the Russian Federation
- B.S. Ebzeev,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
scientist of the Russian Federation, Honored lawyer of the
Russian Federation, Judge of the Constitutional court
of the Russian Federation (retired), Member of the Central
election commission of the Russian Federation
- A.Yu. Yakimov,**
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation
- A.B. Yanishevsky,**
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored employee
of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПЕДАГОГИКА)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCES (PEDAGOGY)

О.В. Александрова,

доктор филологических наук, профессор

O.V. Alexandrova,

Doctor of Sciences in Philology, Professor

В.М. Алпатов,

доктор филологических наук, профессор,
член-корреспондент РАН

V.M. Alpatov,

Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Corresponding member of the Russian academy of sciences

Н.Ф. Гейжан,

доктор педагогических наук,
профессор, Заслуженный работник Высшей школы РФ

N.F. Geizhan,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Honored worker of Higher school
of the Russian Federation

И.В. Грошев,

доктор психологических наук, доктор экономических наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Правительства РФ в области образования

I.V. Groshev,

Doctor of Sciences in Psychological,
Doctor of Sciences in Economic, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation,
Laureate of the Russian Government prize in science and technology, Laureate of the Russian Government prize in the field of education

Л.А. Казанцева,

доктор педагогических наук, профессор

L.A. Kazantseva,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor

И.А. Калининченко,

кандидат педагогических наук

I.A. Kalinichenko,

Candidate of Sciences in Pedagogy

С.Н. Кузнецов,

доктор филологических наук, профессор

S.N. Kuznetsov,

Doctor of Sciences in Philology, Professor

Ю.К. Кузьменко,

доктор филологических наук, профессор,
Почетный доктор Вильнюсского университета

Yu.K. Kuzmenko,

Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Honorary doctor of Vilnius university

А.В. Мудрик,

доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

A.V. Mudric,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Е.В. Протас,

доктор педагогических наук,
кандидат юридических наук, профессор

E.V. Protas,

Doctor of Sciences in Pedagogy,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Professor

А.М. Прохорова,

кандидат биологических наук, доцент

A.M. Prokhorova,

Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor

А.А. Реан,

доктор педагогических наук, профессор,
академик Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

A.A. Rean,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of education,
Honored scientist of the Russian Federation

В.Ф. Родин,

доктор педагогических наук, профессор,
академик РАЕН Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

V.F. Rodin,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of sciences,
Honored scientist of the Russian Federation

Л.В. Шманёва,

доктор экономических наук, доцент

L.V. Shmaneva,

Doctor of Sciences in Economics, Associate Professor

С.В. Шпорт,

доктор медицинских наук

S.V. Shport,

Doctor of Sciences in Medical

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ

FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD

Е.О. Алауханов,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель Казахстана, член Комиссии по
правам человека при Президенте Республики Казахстан

Г.Г. оглы Ахмедов,

доктор педагогических наук, профессор, ин. член РАО,
Заслуженный деятель науки и образования Российской
Федерации (Республика Азербайджан)

Г.А. Василевич,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РБ (Республика Беларусь)

Татьяна Дробот,

лицензиат Университета Сорбонны,
магистр Высшей Нормальной Школы (Лион, Франция)

Л.Н. Тепман,

доктор экономических наук, профессор
(Государство Израиль)

E.O. Alauhanov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
Worker of Kazakhstan, Member of the Commission on Human
Rights under the President of the Republic of Kazakhstan

G.G. oglu Akhmedov,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Member of RAO, Honored Worker of Science and Education
of the Russian Federation (Republic of Azerbaijan)

G.A. Vasilevich,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
lawyer of the Republic of Belarus (Republic of Belarus)

Tatiana Drobot,

Licentiate of the sorbonne University, Master's degree
Higher Normal School (Lyon, France)

L.N. Tepman,

Doctor of Sciences in Economic, Professor
(State of Israel)

Редакция:

Главный редактор объединенной редакции:

Н.Д. Эриашвили,

кандидат исторических наук,
кандидат юридических наук,
доктор экономических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области
науки и техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

Заместитель главного редактора:

А.В. Мудрик,

доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

Научный редактор:

А.П. Шергин,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

В подготовке номера участвовали:

А.М. Прохорова,

кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,

кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцога**

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

Учредители и издатели:

ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

ул. Поклонная, д. 17, Москва,

Россия, 121293

Тел.: +7 (499) 148-85-67

ООО ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЮНИТИ-ДАНА»

ул. Ирины Левченко, д. 1, Москва,

Россия, 123298

Тел. +7 (499) 740-60-14

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций.

Ответственность за содержание публикаций
и достоверность фактов несут авторы материа-
лов. При перепечатке или воспроизведении ма-
териалов журнала любым способом полностью
или частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах *ncbddd.mvd.rf*, *elibrary.ru*,
cyberleninka.ru, *sovnauka.com*.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Материалы доступны по лицензии:

Creative Commons Attributio
4.0 International

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293

E-mail: sovnauka@mail.ru

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2024 г.
поз. 23

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Печ. л. 8

Номер подписан в печать 24.12.2024.

Номер вышел в свет 25.12.2024.

Бесплатно

**НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Право

- Гавриленко А.А.** О перспективах использования нейросетей
в аналитике безопасности дорожного движения8
- Гордеева А.Д.** Стратегическое планирование деятельности
по обеспечению безопасности дорожного движения Испании12
- Гусева А.А.** Стратегическое планирование в области обеспечения
безопасности дорожного движения на примере
Королевства Норвегия.....19
- Марцога Е.В.** Требования к должностным лицам подразделений
Госавтоинспекции, исполняющим служебные обязанности
по проведению экзаменов на право управления транспортными
средствами.....23
- Расторгуев В.Л.** О некоторых вопросах обеспечения безопасности
дорожного движения на глобальном уровне.....29
- Ясникова В.А.** Организация международной кооперации в целях
повышения безопасности дорожного движения на примере
Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения36

**ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
В ОБЛАСТИ ПРАВА**

- Исаков В.П., Павлинов А.В.**
О разработке федерального закона о патриотическом воспитании:
концепция, содержание и перспективы.....40
- Сидорова Е.З.**
О современных мерах предупреждения преступности.....47
- Смирнов И.А.** О некоторых проблемах правоприменительной
практики административного расследования51

**ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
В ОБЛАСТИ ПЕДАГОГИКИ**

Педагогика

- Перепелицына Ю.Р.** Типичные ошибки в письменной речи
сотрудников полиции54
- Таранова А.Е., Агарков А.Ф.** Историческая работа
как основа обеспечения преподавания учебных дисциплин
«Основы российской государственности» и «История России»
в образовательных организациях МВД России57

РЕЦЕНЗИИ

- Якимов А.Ю.** Рецензия на учебное пособие «Зарубежный опыт
противодействия основным факторам риска в дорожном движении»,
подготовленное Научным центром БДД МВД России.....63

The journal is registered
by federal service for supervision
in the sphere of telecom,
information technologies and mass
communications (Roskomnadzor)

Registration certificate
PI № FS77-39293 dated 30.03.2010

The journal is registered
Registration certificate
PI № FS77-80394 dated 17.02.2021

Editorial Board:

Editor-in-Chief Combined edition:

N.D. Eriashvili,

Candidate of Sciences in History,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Doctor of Sciences in Economics, Professor,
Honored Worker of Education of Russia,
Laureate of the Russian Government prize
in science and technology, Laureate of the
Russian Government prize in the field of education

Deputy editor-in-chief of the journal

A.V. Mudric,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Scientific editor:

A.P. Shergin,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored
Scientist of the Russian Federation

We participated in the preparation of the issue:

A.M. Prokhorova,

Candidate of Sciences in Biology,
Associate Professor

A.D. Gordeeva,

Candidate of Sciences in Jurisprudence

Editor: **E.V. Martsoga**

Layout of the issue: **E.V. Martsoga**

Founders and publishers:

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. +7 (499) 148-85-67

**CEO of publishing house
«UNITY-DANA»**

ul. Irina Levchenko, d. 1
Moscow, Russia, 123298
Tel. +7 (499) 740-60-14

Editorial activity of the periodical «Modern
Science» is based on the recommendations
of the Committee of Publication Ethics (COPE).
Editorial opinion may not coincide
with the point of view of the authors
of the publications. When using the material, the
address/link of the journal must be noted.
The publications are available in open access at
*ncbdd.mvd.ru, elibrary.ru, cyberleninka.ru and
sovnauka.com*

The journal is indexed in Russian Science Citation
Index. Content is licensed under a *Creative
Commons Attribution 4.0 International license*

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

E-mail: sovnauka@mail.ru

Plan-schedule of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
for 2024 pos. 23

Format 60x84/8. Digital printing.
Pech. l. 8

Passed for printing 24.12.2024.
Published 25.12.2024

Free

MODERN SCIENCE

Contents. 2024. № 4

SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

Law

- Gavrilenko A.A.** On the prospects for using neural networks
in road safety analytics.....8
- Gordeeva A.D.** Strategic planning for road safety in Spain.....12
- Guseva A.A.** Strategic planning for road safety in the Kingdom of Norway19
- Martsoga E.V.** Requirements to officials of State Traffic Inspectorate
units performing official responsibilities in conducting exams
for the right to drive vehicles23
- Rastorguev V.L.** On some issues of ensuring road safety at the global level.....29
- Iasnikova V.A.** Organizing international cooperation to improve road safety
by the example of the Global alliance of NGOs for road safety36

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD LAW

Law

- Isakov V.P., Pavlinov A.V.** On the development of the federal law
on patriotic education: concept, content and prospects40
- Sidorova E.Z.** On modern crime prevention measures.....47
- Smirnov I.A.** On some problems of law enforcement practice
of administrative investigation.....51

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD PEDAGOGY

Pedagogy

- Perepelitsyna Yu.R.** Typical mistakes in written speech of police officers54
- Taranova A.E., Agarkov A.F.** Historical study as basis for teaching
academic disciplines «Foundations of russian statehood»
and «History of Russia» in educational organizations
of the Ministry of Internal Affairs of Russia.....57

REVIEW

- Yakimov A.Yu.** Review of the textbook «Foreign experience
in counteracting the main risk factors in road traffic», prepared
by the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry
of the Interior of the Russian Federation.....63

НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

Научная статья

© Гавриленко А.А., 2024
УДК 004О ПЕРСПЕКТИВАХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕЙРОСЕТЕЙ В АНАЛИТИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Александр Алексеевич Гавриленко
Научный центр БДД МВД России
agavrilenko43@mvd.ru

Аннотация. В статье проводится анализ безопасности дорожного движения, приводятся примеры использования нейросетей в обеспечении безопасности дорожного движения, рассмотрены возможности и перспективы применения нейросетей в аналитике безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортная аварийность, нейросеть, искусственный интеллект

Для цитирования: Гавриленко А.А. О перспективах использования нейросетей в аналитике безопасности дорожного движения // Современная наука. 2024. № 4. С. 8–11.

Original article

ABOUT THE PROSPECTS OF USING NEURAL NETWORKS IN ROAD SAFETY ANALYTICS

Alexandr A. Gavrilenko
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
agavrilenko43@mvd.ru

Abstract. The article analyzes road safety, provides examples of the use of neural networks in ensuring road safety, and discusses the possibilities and prospects for the use of neural networks in road safety analytics.

Keywords: road safety, traffic accident, traffic accidents, neural network, artificial intelligence

For citation: Gavrilenko A.A. On the prospects for using neural networks in road safety analytics // Modern Science. 2024. № 4. P. 8–11.

Впервые термин «Искусственный интеллект» был применен еще в 40-х годах прошлого века. Однако на тот момент знания и технологии не позволяли создать такую систему. На сегодняшний день понятие «Искусственный интеллект» стало обычным, повсеместно встречающимся.

Под искусственным интеллектом принято понимать компьютерную программу, которая способна приобретать, обрабатывать и применять знания и навыки на основе полученных извне данных, а также собственных выводов [1]. Данные могут быть совершенно разными: от обычных фотографий, текстов и таблиц до больших банков данных.

Искусственный интеллект значительно отличается от простого алгоритма принятия решения. Если алгоритм просто сделает что-то на основе заложенных в него действий, то искусственный интеллект способен самостоятельно обучаться и делать выводы, основанные на прошлом опыте.

Необходимо также понять, что сам искусственный интеллект – обширное понятие и его существование больше описано, нежели применено в реальности. Гораздо правильнее и уместнее будет использование понятия «Нейросеть» – сеть примитивных обрабатывающих элементов, соединенных взвешенными связями с регулируемым весами, в которой

каждый элемент выдает значение, применяя нелинейную функцию к своим входным значениям, и передает его другим элементам или представляет его в качестве выходного значения [1]. Для более наглядного понимания нейросети и искусственного интеллекта можно сравнить их с человеческим мозгом. Так, если принять искусственный интеллект за мозг в целом, то нейросеть будет являться его составляющим и выполнять определенную функцию, например, принятие решений или координация действий.

В современном мире нейросети используются в различных областях. Так, их применение уже заложено в различных поисковых системах, торговых площадках и т.п. Особое место нейросети занимают в сфере аналитики данных, в том числе и аналитики безопасности дорожного движения.

Так, аналитику можно рассматривать как часть искусства рассуждения, логики, задачей которой является выявление и интерпретация закономерностей, получение новых знаний на основе уже имеющихся [2].

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [3]. Обеспечение безопасности дорожного движения является важным

и неотъемлемым аспектом повседневной деятельности общества и государства в целом.

Его успешная реализация зависит от большого количества аспектов, которые действуют вместе и непосредственно влияют друг на друга. Первоначальным и наиболее важным аспектом можно, безусловно, назвать аналитику безопасности дорожного движения.

Аналитика безопасности дорожного движения – это комплекс интегрированных аппаратных и программных информационно-аналитических средств, предназначенных для выработки управленческих решений в области безопасности дорожного движения.

Нейросети могут быть использованы для сбора сведений о ключевых показателях в этой сфере, анализа и прогноза, а также для генерации и составления предложений по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Аналитика безопасности дорожного движения включает сбор и анализ данных, основной задачей которой является выявление причин аварий и улучшение мер противодействия им. Основными аспектами аналитики, которые будут рассмотрены, являются:

- сбор данных;
- моделирование рисков;
- разработка рекомендаций;
- мониторинг и оценка [4].

Сбор данных – это процесс получения информации из различных источников. Он может быть как внутренним (данные, предоставляемые организацией), так и внешним (данные сторонних организаций, средств массовой информации и т.д.).

Использование нейросетей для сбора информации в органах внутренних дел используется повсеместно. Наглядным примером можно назвать применение нейросети в федеральной системе безопасности и контроля автотранспорта «Паутина» [5, 6, 7].

«Паутина» – информационно-аналитическая система Госавтоинспекции. Данная система сочетает в себе современные методы и способы поиска и сбора информации. Данная сеть объединяет средства фото- и видеофиксации по всей России.

Применение нейросети в «Паутине» позволяет в режиме On-Line фиксировать, собирать, хранить и предоставлять большое количество данных. Так, система автоматически, то есть без участия человека, способна после получения съемок с камер фото- и видеофиксации определить марку автомобиля, его государственный регистрационный знак, а также на основе этих данных другие сведения о водителе и автомобиле, например, кто является его собственником, имеется ли регистрация данного автомобиля в системах учета, имеется ли страховка на автомобиль и др. После получения данных они в автоматическом режиме сохраняются в базу данных, в которой хранятся до востребования и могут быть предоставлены пользователю системы в необходимом ему виде.

Также следует отметить, что для сбора информации используют и другие нейросети, которые

способны помочь собрать и проанализировать большие объемы данных из сторонних источников, например, с сайтов или организаций.

После окончания этапа сбора и анализа информации необходимо передать полученные данные для последующего изучения, а именно провести моделирование рисков и закономерностей.

Моделирование рисков в безопасности дорожного движения есть не что иное, как процесс создания и использования математических моделей для оценки и последующего прогнозирования рисков в области дорожного движения.

Для грамотного моделирования рисков необходимо проанализировать большой объем данных, применить различные способы анализа данных. Для реализации этих методов человеком будет задействован большой временной период, что может негативно сказываться на предоставлении данных, так как необходимо учитывать такое свойство информации, как своевременность. Также необходимо отметить влияние человеческого фактора на выполнение работ. Это означает, что человек может совершить ошибку при проведении вычислений, что, в свою очередь, приведет к искажению данных.

Для исключения этих факторов для моделирования рисков в области безопасности дорожного движения необходимо использовать нейросети [8].

Так, при их применении возможно значительно сократить время предоставления данных, так как машина сможет выполнить вычисления и смоделировать поведение (риски) быстрее, чем человек. Также это позволит исключить человеческий фактор, так как нейросеть будет считать все по алгоритмам и формулам, и достигнуть машинной точности в вычислениях.

На основе полученных данных на этапе сбора информации и моделирования рисков, а также предыдущего опыта необходимо сделать выводы и разработать рекомендации. Для решения такой задачи успешно можно применять нейросети.

Можно сказать, что рекомендательная система – это не что иное, как инструмент, предназначенный для объединения и анализа прошлого опыта и существующих данных, и на их основе вывода предложения для его изменения в положительную сторону.

Также необходимо отметить, что рекомендательная система выполняет и функцию фильтрации информации, таким образом решая вопрос избыточности данных.

Для разработки рекомендаций довольно давно используются как уже имеющиеся нейросети (например, LeNet-5), так и написанные непосредственно под определенный круг задач.

Выполнение данной функции нейросетью несет в себе такую же функцию, что и моделирование рисков, а именно сокращение времени для принятия решения, что, в свою очередь, позволяет своевременно решить поставленную задачу и предотвратить дорожно-транспортные происшествия.

Необходимо отметить, что нейросеть может сгенерировать большое количество рекоменда-

ций, в том числе и ранее не применяемых, а также ненужных или малоэффективных.

Возможность оценки эффективности данных рекомендаций может быть проверена совместными действиями человека и машины. Так, на основе прошлого опыта и своих познаний человек может оценить их эффективность, а нейросеть способна просчитать их с помощью математических формул и представить их эффективность в виде цифр и графиков, а также методом прогнозирования показать их эффективность во времени. В совокупности это позволяет эффективно решать поставленные задачи.

После выполнения всех перечисленных ранее действий и ввода в эксплуатацию рекомендаций и систем, необходимо осуществлять мониторинг и оценку эффективности их применения.

Для решения данной задачи целесообразно применение нейросетей, так как такой большой объем информации проанализировать за короткий промежуток времени человеку не под силу. То же самое относится и к применению мер реагирования на ситуацию. Нейросеть позволяет в максимально короткие сроки принимать решения и реагировать на изменения ситуации в целом.

Однако существуют и ограничения в применении нейросетей в сфере аналитики безопасности дорожного движения.

Одной из причин сложности их применения в государственных структурах является их нормативная неурегулированность. Так, на данный момент хоть и существуют ГОСТ и методические рекомендации по нейросетям, невозможно их привязать к рамкам закона.

Это связано с тем, что в большинстве случаев на данный момент нейросети написаны частными лицами.

Это вводит такую проблему, как предвзятость данных по той причине, что в большинстве случаев невозможно определить, на основе каких данных была обучена нейросеть и сможет ли ее обучение удовлетворять потребностям, требуемым для выполнения той или иной задачи.

Из этой проблемы вытекает и проблема прозрачности и подотчетности. Большинство кодов нейросети являются скрытыми, то есть их прочтение и анализ являются невозможными.

Это приводит к тому, что невозможно с уверенностью утверждать, что данная нейросеть не будет собирать данные, пересылая их в другие структуры или частным лицам, а также утверждать, что нейросеть не запрограммирована на сознательное изменение данных.

Одними из главных проблем являются технические трудности в реализации. Так, для быстрых и корректных вычислений нейросети необходимы довольно большие вычислительные мощности.

Их достижение возможно лишь при наличии достаточного мощного серверного и вычислительного оборудования, что, в свою очередь, приводит к материальным затратам на их покупку и реализацию, а также на их эксплуатацию и ремонт.

Исходя из вышесказанного, можно прийти к выводу, что современные технологии, в частности

нейросети, могут существенно улучшить аналитику в области безопасности дорожного движения.

Их повсеместное внедрение позволит сократить время принятия решений, повысит их эффективность и точность. Однако для их применения необходимо решить вопросы в техническом и материальном обеспечении, нормативном урегулировании, а также вопроса кадровой нехватки специалистов в данной сфере.

Список источников

1. ГОСТ Р ИСО/МЭК 24668-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Искусственный интеллект. Структура управления процессами аналитики больших данных // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.11.2024).
2. Пономарев А.Б., Пикулева Э.А. Методология научных исследований: учебное пособие. Пермь: Издательство Пермского национального исследовательского политехнического университета, 2014. 186 с.
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 14.11.2024).
4. Курносоев Ю.В., Конотопов П.Ю. Аналитика: методология, технология и организация информационно-аналитической работы: учебник. М.: Издательство «Русак», 2004. 550 с.
5. Исаев М.М. Основные тенденции использования технических средств автоматической фотовидеофиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Актуальные вопросы применения норм административного права (Кореневские чтения): VIII Международная научно-практическая конференция: сборник научных трудов (Москва, 27 марта 2024 г.). М.: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2024. С. 194–197.
6. Головкин В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33.
7. Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3 (37). С. 69–77.
8. Царегородцева Е.А. Динамическое прогнозирование времени в пути на основе сетей пространственно-временных графов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVIII Международной научно-практической конференции (Орёл, 25–26 апреля 2024 г.). Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2024. С. 206–211.

References

1. National standard of the Russian Federation GOST R ISO/IEC 24668-2022 «Information technologies. Artificial intelligence. Structure for managing big data analytics processes» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.11.2024).
2. Ponomarev A.B., Pikuleva E.A. Methodology of scientific research: textbook. Perm: Perm National Research Polytechnic University Publishing House, 2014. 186 p.
3. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 14.11.2024).

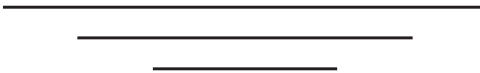
4. Kurnosov Y.V., Konotopov P.Y. *Analitika: methodology, technology and organization of information-analytical work: textbook*. M.: Rusaki Publishing House, 2004. 550 с.

5. Isaev M.M. Main trends in the use of technical means of automatic photo-video fixation of administrative offenses in the field of road traffic // Actual issues of application of norms of administrative law (Korenevskie chteniya): VIII International scientific and practical conference: collection of scientific papers (Moscow, 27.03.2024). M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2024. С. 194–197.

6. Golovko V.V., Isaev M.M. Problems and prospects of using digital technologies in fixing administrative offenses in the field of traffic // Road Safety. № 2. 2023. P. 27–33.

7. Mayorov V.I., Dymberov A.D., Molchanov P.V. Legal issues of using special technical means of automatic photo and video recording of traffic violations // Legal Science and Law Enforcement Practice. 2016. № 3 (37). P. 69–77.

8. Tsaregorodtseva E.A. Dynamic forecasting of travel time on the basis of networks of spatial-temporal graphs // Management of activities to ensure road safety: state, problems, ways to improve: Proceedings of the XVIII International scientific and practical conference (Oryol, 25-26.04.2024). Oryol: Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, 2024. С. 206–211.



Информация об авторе

*А.А. Гавриленко – научный сотрудник 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

*A.A. Gavrilenko – Researcher Department of Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support 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 15.11.2024; одобрена после рецензирования 22.11.2024; принята к публикации 29.11.2024.
The article was submitted 15.11.2024; approved after reviewing 22.11.2024; accepted for publication 29.11.2024.*

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИСПАНИИ

Анастасия Дмитриевна Гордеева
Научный центр БДД МВД России
gordeevaad@gmail.com

Аннотация. В статье рассмотрены подходы Испании к снижению уровня дорожно-транспортного травматизма в рамках первого и второго десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения, объявленных Генеральной Ассамблеей ООН. Проанализированы документы стратегического планирования страны в этой области, реализованные в рамках стратегий мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: Стратегия безопасности дорожного движения, факторы риска, социальный риск, транспортный риск, дорожно-транспортные происшествия, показатели эффективности

Для цитирования: Гордеева А.Д. Стратегическое планирование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения Испании // Современная наука. 2024. № 4. С. 12–18.

Original article

STRATEGIC PLANNING FOR ROAD SAFETY IN SPAIN

Anastasiya D. Gordeeva
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
gordeevaad@gmail.com

Abstract. The article considers Spain's approaches to reducing road traffic injuries within the framework of the first and second decades of action on road safety declared by the UN General Assembly. The country's strategic planning documents in this area, the activities implemented in the framework of the strategies aimed at improving road safety have been analyzed.

Keywords: Road safety strategy, risk factors, social risk, transport risk, road accidents, performance indicators

For citation: Gordeeva A.D. Strategic planning for road safety in Spain // Modern Science. 2024. № 4. P. 12–18.

Концепция устойчивой и безопасной мобильности формировалась на европейском уровне с 1990-х годов. В рамках концепции права граждан на передвижение в адекватных и безопасных условиях с минимальным воздействием на окружающую среду в современном мире дороги Европейского союза (далее также – ЕС или Евросоюз) считаются самыми безопасными, а основные показатели в области обеспечения безопасности дорожного движения – социальный и транспортный риски – самыми низкими. За период 2011-2020 годов, который является первым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, совместные усилия стран-членов ЕС позволили сократить число погибших на дорогах Евросоюза на 37%, с 29 691 до 18 844 [1].

Двигателем в наращивании и укреплении имиджа стран с самыми безопасными дорогами в мире активно выступает Европейская Комиссия, которая подготовила за десятилетний период солидный пакет документов в области обеспечения безопасности дорожного движения и предложила новые подходы к проводимой политике в этой области, а также ряд международных организаций, таких как Организация экономического сотрудничества и развития (ОСДР), Европейская экономическая комиссия ООН (UNECE), Европейская обсерватория безопасности дорожного движения (ERSO), Европейский консультативный совет по исследованиям в области безопасности дорожного движения (ERTRAC), Европейский совет по безопасности дорожного движения (ETSC), Международная автомобильная федерация (FIA) и многие другие.

Несмотря на лучшие показатели безопасности дорожного движения стран ЕС среди остальных стран мира, показатели среди самих стран ЕС сильно отличаются друг от друга. Самыми безопасными с точки зрения дорожного движения исторически являются страны «первого эшелона». Например, в 2020 году показатель социального риска в Швеции оказался в четыре раза ниже, чем в Румынии (рис. 1).

Подобное положение дел сложилось благодаря тому, что именно страны-лидеры ЕС (в основном из числа западноевропейских государств) оказываются «на передовой» решения общеевропейских и глобальных задач, в том числе повышения безопасности дорожного движения, кроме того, они исторически уделяли этому вопросу большое внимание – еще с 60-х годов прошлого века вопросы безопасности дорожного движения в этих странах стали рассматриваться в совокупности с решением социально-экономических проблем.

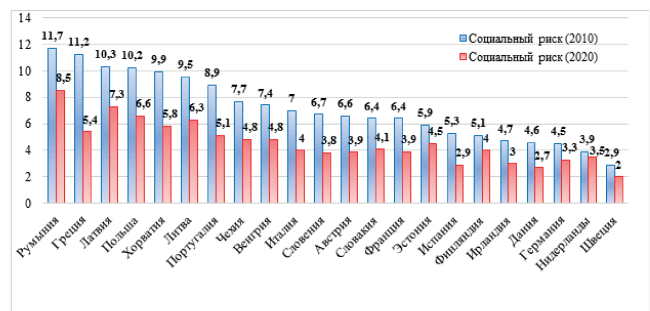


Рисунок 1 – Социальный риск в странах ЕС в 2010 и 2020 годах

В настоящее время среди стран еврозоны Испания входит в тройку лидеров по показателям безопасности дорожного движения. Страну отличает та особенность, что она почти единственная в мире, которой потребовалось всего 10 лет для снижения показателя социального риска более чем в три раза – с 13 до 4 [2, 3].

При этом Испания является одной из самых крупных стран в зоне ЕС, население которой (47 323 805 человек) уступает только Германии, Франции и Италии, а общая площадь страны (505 944 кв. км) по масштабам уступает лишь Франции [4].

Прогресс в обеспечении безопасности дорожного движения достигается благодаря тому, что проблемы дорожно-транспортного травматизма возведены в этой стране в ранг проблем национального характера, а системная работа по снижению аварийности на дорогах Испании проводится не одно десятилетие.

В целом можно отметить, что проводимую в XXI веке работу по обеспечению безопасности дорожного движения в общемировом масштабе принято делить на два этапа (два десятилетия). Связано это с провозглашением Генеральной Ассамблеей ООН двух периодов 2011-2020 годов и 2021-2030 годов первым и вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения соответственно, что закреплено в соответствующих документах [5, 6].

И в первом и во втором Десятилетии странами Европейского союза были поставлены цели по сокращению на 50% количества погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях (далее также – ДТП) [7].

Для реализации поставленной цели на национальном уровне 25 февраля 2011 года по предложению вице-президента Правительства и Министра внутренних дел Испании Совет министров утвердил основные направления политики безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы после их одобрения Высшим советом по безопасности дорожного движения, которые нашли свое закрепление в Стратегии безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы (далее также – Стратегия) – основном документе, определившем приоритетные направления страны в области обеспечения безопасности дорожного движения [8].

Снижение социально-экономических последствий дорожно-транспортных происшествий планировалось путем обеспечения защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения, содействия безопасной мобильности в городах, повышения безопасности водителей транспортных средств (далее также – ТС), повышения безопасности дорог, борьбы с управлением транспортным средством в состоянии опьянения.

Шесть приоритетов соотнесены с мероприятиями по одиннадцати направлениям деятельности. Кроме поддержания общемировой глобальной цели по сокращению количества погибших на 50%, Испанией дополнительно определены 13 показателей, реализация которых к 2020 году должна была способствовать достижению глобальной цели:

1. Сократить количество погибших на миллион жителей до 37 человек в год. Является ключевым показателем Стратегии.

По данным 2009 года (базовый год, от которого рассчитывается достигнутый в рамках реализации прогресс), этот показатель составлял 59. По итогу к 2020 году Испании удалось в этом ключе достичь больших успехов, чем планировалось, снизив показатель до 29 человек.

2. Сократить на 35% количество тяжело раненых в ДТП. Является ключевым показателем Стратегии.

В 2009 году количество тяжело раненых составило 13923 человека. Генеральной идеей этого показателя была попытка отреагировать на серьезные последствия, понесенные теми, кто хоть и не потерял свою жизнь в результате ДТП, но понес значительную утрату здоровья, в том числе став инвалидом. К 2020 году показатель тяжело раненых в ДТП в Испании составил 6 681 человек (-48%) [9].

3. Не допустить ни одного погибшего ребенка в ДТП без детского удерживающего устройства (далее также – ДУУ).

В 2009 году в результате ДТП погибли 12 детей, которые перевозились в транспортном средстве без ДУУ. В 2019 году 3 ребенка погибли в ДТП без ДУУ.

4. Сократить на 25% количество погибших и тяжело раненых водителей в возрасте от 18 до 24 лет в выходные дни.

Выходные дни и ночное время представляют большую опасность для молодых людей. В субботу и воскресенье в 2009 году 45% погибших в ДТП зарегистрировано среди молодых людей в возрасте от 18 до 24 лет, тогда как для остального населения Испании этот показатель составил 34%. Сокращение на 25% означало снижение количества погибших и тяжело раненых с 730 в 2009 году до 548 в 2020 году.

5. Сократить на 10% количество погибших в ДТП водителей старше 64 лет.

Демографические изменения, коснувшиеся как стран ЕС в целом, так и Испании в частности, привели к значительному увеличению водителей старше 64 лет. Лица старше 64 лет составляют 20% населения, хотя на их долю приходится в среднем 26% смертельных случаев в ДТП [9]. В рамках Стратегии инициированы действия, направленные на снижение количества погибших до 183 и менее в этой возрастной группе (203 чел. – в 2009 году). В 2020 году количество погибших старше 64 лет составило 362 [9].

6. Сократить на 30% количество погибших пешеходов. С 2003 по 2009 год количество пешеходов, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, сократилось на 40%. При прогнозируемом сокращении количество несчастных случаев должно было сократиться с 459 в 2009 году до 321 в 2020 году.

7. Увеличить количество велосипедистов как участников дорожного движения до 1 000 000 без увеличения их смертности.

Предполагалось, что в первом Десятилетии число велосипедистов, совершающих ежедневные поездки по Испании, должно значительно возрасти. Целью Стратегии в отношении велосипедистов стало сохранение текущего уровня аварийности с одновременным увеличением числа велосипедистов. В 2010 году количество погибших в ДТП велосипедистов на дорогах Испании составило 67, к 2020 году этот показатель увеличился до 71 [9].

8. Не допустить ни одного погибшего в легковых автомобилях в городах.

Легковой автомобиль является наиболее используемым видом транспортного средства, а в городах сосредоточено большее количество поездок. Этот показатель направлен на снижение смертности на 101 человека к 2020 году.

9. Сократить на 20% количество погибших и тяжело раненых мотоциклистов.

Число мотоциклистов, погибших в ДТП с 2003 по 2009 год, увеличилось на 19,3%. Установленный показатель означал сокращение количества погибших и тяжело раненых мотоциклистов с 3473 в 2009 году до 2778 в 2020 году.

10. Сократить на 30% количество погибших из-за съезда с дороги на однополосных дорогах.

В 2009 году зарегистрировано 520 погибших в ДТП из-за съезда с дороги, поэтому сокращение на 30% означало на 156 погибших меньше в 2020 году.

11. Сократить на 30% количество погибших в ДТП, произошедших во время осуществления перевозочной деятельности.

Речь идет о сокращении количества погибших в ДТП людей, которые во время происшествия осуществляли свою профессиональную функцию – перевозочную деятельность. В 2009 году произошло 49335 таких ДТП, в результате которых погибло 170 человек.

12. Довести количество водителей с положительным уровнем содержания алкоголя в крови при проведении выборочных проверок от общего числа таких проверок до 1%.

13. Сократить на 50% долю легковых автомобилей, превышающих разрешенную скорость более чем на 20 км/ч.

От 14 до 18% ДТП связаны с недопустимой скоростью. Согласно модели Нильссона снижение средней скорости на 5% соответствует уменьшению количества погибших на 20% и уменьшению количества раненых на 10%. Данные за 2009 год показывают, что 12,3% легковых автомобилей превышали скорость на 20 км/ч на городских дорогах, 6,9% – на автомагистралях, 15,8% – на дорогах с ограничением скорости 90 км/ч и 16,4% – на дорогах с ограничением скорости 100 км/ч.

Для достижения вышеуказанных целей разработано 172 мероприятия, которые были распределены по одиннадцати направлениям деятельности: дети, молодежь, пожилые, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автомобильная дорога¹, предприятие, перевозки пассажиров и грузов, алкоголь и наркотики, скорость.

Итоги реализации целей Стратегии показали следующее.

Целевые показатели были достигнуты (или превысили запланированные ожидания) по четырем из тринадцати индикаторов: снижение ежегодного уровня смертности до 37 смертей на миллион жителей; сокращение числа тяжело раненых на 35%; снижение числа водителей в возрасте 18-24 лет, погибших и получивших серьезные травмы в выходные дни, – на 25%; сокращение на 30% числа смертельных случаев в результате ДТП из-за съезда с дороги.

¹ Речь идет о дороге, которая имеет одну полосу (в редких случаях – две) для движения в каждом направлении без разделительных ограждений встречных потоков (как правило, загородная). Такие дороги составляют более 80% всех дорог Испании.

По остальным показателям поставленные цели достигнуты не были.

Рассмотрим реализацию основных мероприятий в целях реализации Стратегии.

За период реализации Стратегии глобально предстояло решить три задачи, связанные со снижением детского дорожно-транспортного травматизма: обеспечить безопасность школьных маршрутов, повысить эффективность использования детских удерживающих устройств, включить уроки безопасности дорожного движения в школьные программы.

Для решения поставленных задач разработан комплекс мер и мероприятий, который включал разработку учебных материалов по безопасности дорожного движения и их дальнейшее внедрение в начальные и средние учебные заведения, проведение занятий по основам правил дорожного движения, мониторинг использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств в школьных автобусах, внедрение системы аренды и обмена детских удерживающих устройств, внедрение мер, направленных на использование шлемов велосипедистами, проведение образовательных программ для детей-велосипедистов. Указанные мероприятия являются важными в свете профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, на что неоднократно обращалось внимание [10].

Наравне с проблемами детского дорожно-транспортного травматизма Стратегия предусматривала комплекс мероприятий и в отношении других уязвимых участников дорожного движения: молодых водителей, пожилых лиц, пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов.

Мероприятия в отношении молодежи включали совершенствование подготовки молодых водителей за счет внедрения такого метода обучения, как вождение в сопровождении. Этот метод, активно используемый во многих странах ЕС, позволяет молодым людям развивать навыки вождения в обычных городских условиях.

Работа в отношении пожилых участников дорожного движения включала мероприятия по внедрению более детального проведения медицинского освидетельствования пожилых лиц при замене водительского удостоверения, по разработке технических рекомендаций по проектированию улиц, пешеходных переходов с учетом участия в дорожном движении этой группы уязвимых участников.

Испанская Ассоциация в области геронтопсихологии в течение десятилетия провела серию обучающих семинаров для лиц старше 60 лет, на которых лекторы рассказывали о причинах ДТП с участием указанной категории участников дорожного движения, физических и психологических изменениях, которые происходят с возрастом, и их влиянии на безопасность дорожного движения и др.

Повышение безопасности пешеходов в условиях дорожного движения рассматривалось через призму решения трех основных задач: поощрение пеших передвижений, обеспечение безопасного пространства, улучшение знаний о дорожно-транспортных происшествиях с пешеходами.

Приоритетными направлениями для решения поставленных задач стали проведение кампаний по популяризации пеших передвижений, разработка технических рекомендаций по проектированию улиц, пешеходных переходов с учетом участия в

дорожном движении этой группы уязвимых участников, «успокоение» трафика движения за счет расширения пешеходных зон, проведение исследований по детальному анализу аварийности с участием пешеходов.

В отношении такой категории уязвимых участников дорожного движения, как велосипедисты, Стратегией предусмотрено решение таких задач, как развитие привлекательности езды на велосипеде как эффективном способе передвижения, совершенствование навыков вождения на велосипеде, организация дорожного пространства, включая проектирование велозон таким образом, чтобы максимально обеспечить безопасную езду на велосипеде по всей стране, а также совершенствование знаний правил дорожного движения.

Указанные задачи были решены с помощью набора следующих мер: проведение образовательных программ для детей-велосипедистов, пропаганда использования велосипедистами шлемов, информирование водителей ТС о соблюдении безопасной дистанции с велосипедистами, пропаганда использования фонарей и светоотражающих элементов в ночное время среди велосипедистов для улучшения их видимости, проведение по всей стране кампании «Сделай так, чтобы тебя видели», обозначение в случае отсутствия специальных велодорожек на обычных дорогах маршрутов велосипедистов исходя из анализа активности их передвижения, проведение исследований для углубленного анализа дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов.

В рамках реализации направления, связанного с повышением безопасности мотоциклистов, проведены информационные и просветительские кампании о безопасном сосуществовании мотоцикла с другими видами транспорта, привлечены группы мотоциклистов в качестве лиц, которые делились собственным опытом о рисках, связанных с поездками на мотоциклах, частично внедрены в мотоциклетный парк тормозные распределительные системы, продолжена программа установки барьеров безопасности для мотоциклистов на автомобильных дорогах.

В октябре 2019 года принят План специальных мер по обеспечению безопасности дорожного движения мотоциклов и мопедов на 2019-2020 годы. Реализация Плана послужила изменению законодательства в отношении увеличения штрафных баллов за отсутствие шлема и закрепления требования по обязательному использованию перчаток мотоциклистами.

Одно из направлений Стратегии связано с обеспечением безопасности на автомобильных дорогах. Необходимо было повысить безопасность дорожного движения на таких дорогах за счет их перепроектирования, а также обеспечить более безопасное поведение участников дорожного движения.

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на таких дорогах включали проведение кампаний по правильному информированию о дорожных работах, применение методологии классификации безопасности инфраструктуры ЕС, внедрение Директивы 2008/96/СЕ об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры трансъвропейской сети в испанское законодательство, строительство дополнительных остановочных зон, пересмотр критериев иерархии дорог.

Еще одним немаловажным направлением стало обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении профессиональной перевозочной деятельности. Две главные задачи необходимо было решить: добиться более безопасного управления транспортным средством от профессиональных водителей и повысить их квалификацию и навыки.

Изложенные задачи предстояло решить путем строительства зимних стоянок для большегрузных автомобилей, позволяющих организовать перерыв при наступлении неблагоприятных погодных условий, внесения изменений в определение «фургон»² и его дальнейшей стандартизации в ЕС, размещения светоотражающих вывесок на большегрузных транспортных средствах, чтобы улучшить их видимость.

Еще одно направление Стратегии заключалось в выработке мер, направленных на борьбу с управлением ТС в состоянии опьянения.

Борьбу с основным фактором риска, характерным для всех стран мира [11, 12], в Испании предлагалось решить путем проведения информационно-просветительских кампаний о рисках употребления алкогольных напитков и наркотиков за рулем, привлечения гражданского общества к реализации инициатив, связанных с рисками вождения в состоянии алкогольного опьянения, разработки тестов для обнаружения наличия гашиша и кокаина в организме, дополнительной подготовки сотрудников полиции по выявлению лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, внедрения алкозамков в транспортные средства правонарушителей, создания программы реабилитации лиц, отбывших уголовное наказание за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Еще одно направление Стратегии связано с управлением скоростью, в рамках которого необходимо было решить задачи по обновлению планов стационарных и мобильных радаров на основе использования национального и международного опыта, установке ограничителей скорости на транспортных средствах, пересмотру критериев ограничения скоростных режимов на дорогах, проведению мероприятий по успокоению дорожного движения путем расширения пешеходных зон.

Стоит отметить, что превышение скоростного режима наравне с управлением транспортным средством в состоянии опьянения является главной проблемой дорожно-транспортного травматизма, характерной для всего мирового сообщества [13, 14, 15].

В рамках второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения ООН с целью продолжения работы по снижению уровня аварийности в Испании принята Стратегия безопасности дорожного движения на период 2021-2030 годов.

Стоит отметить, что Испания подошла ко второму Десятилетию действий с достаточно неплохими результатами в сравнении с другими странами. В 2021 году в Испании в дорожно-транспортных происшествиях погибли 1533 человека и 7784 получили серьезные травмы. За период 2012-2021 годов число погибших в Испании сократилось на 19%, раненых – на 25%. В 2021 году зарегистрировано

² Фургон (las furgonetas) – легкий коммерческий автомобиль, используемый для перевозки грузов или групп людей.

32 смертельных случая в результате ДТП на миллион жителей, что значительно ниже среднего показателя по ЕС.

Видение Стратегии безопасности дорожного движения до 2030 года состоит в том, чтобы укрепить культуру безопасной мобильности, которая побуждает двигаться вперед к достижению цели нулевого количества смертельных случаев или серьезных травм в дорожно-транспортных происшествиях к 2050 году, а также способствует достижению целей национальной политики в других областях, связанных с мобильностью.

Целевыми показателями являются снижение смертности и серьезного травматизма на дорогах Испании на 50% к 2030 году по сравнению с базовым уровнем 2019 года (базовым был определен именно 2019 год, а не 2020, как планировалось изначально, из-за нетипично низких показателей состояния безопасности дорожного движения в результате ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции).

Отмечено, что цели по 50-процентному снижению количества погибших и раненых на испанских дорогах можно добиться благодаря определению целевых показателей в отношении наиболее важных групп участников дорожного движения и направлений деятельности.

Кроме того, Испанией наряду с большинством стран Европейского союза определены восемь ключевых показателей эффективности, которые связаны с основными факторами риска в дорожном движении, достижение которых способствует реализации главной цели Стратегии:

Показатель 1. Процент транспортных средств, движущихся с соблюдением скоростного режима.

Показатель 2. Процент пассажиров транспортных средств, правильно использующих ремень безопасности или детское удерживающее устройство.

Показатель 3. Процент водителей двухколесных транспортных средств и велосипедистов, носящих защитный шлем.

Показатель 4. Процент водителей, управляющих транспортным средством в пределах допустимого уровня содержания алкоголя в крови.

Показатель 5. Процент водителей, не использующих портативные мобильные устройства.

Показатель 6. Процент новых легковых автомобилей с рейтингом безопасности Euro NCAP, равным или превышающим предварительно определенный порог.

Показатель 7. Процент расстояния, пройденного по дорогам с рейтингом безопасности выше установленного порога.

Показатель 8. Время, прошедшее в минутах и секундах между вызовом службы экстренной помощи после ДТП, повлекшего за собой телесные повреждения, и прибытием на место происшествия экстренных служб.

Реализовать поставленные цели планируется через 9 основных стратегических направлений, каждое из которых развивает свое направление и служит руководством для разработки детальных планов по реализации Стратегии:

1. Обученные и подготовленные участники дорожного движения. Эта стратегическая область направлена на улучшение поведения участников дорожного движения посредством обучения и про-

свещения в области безопасности дорожного движения, а также путем обеспечения надлежащего психического и физического состояния водителей. Главным приоритетом является воспитание ценностей активной, здоровой, безопасной и устойчивой мобильности, особенно среди младших возрастных групп.

2. Нетерпимость к рискованному поведению. Значительное снижение рискованного поведения, особенно наиболее серьезного, уже было достигнуто благодаря постоянному обновлению законодательных норм, эффективному и скоординированному мониторингу со стороны всех ответственных за эту деятельность субъектов. В планах действующей Стратегии – выявление неоднократных правонарушителей, проведение эффективной наказательной политики, внедрение новых технологий в транспортные средства и системы мониторинга.

3. Безопасные города. Эта стратегическая область охватывает реализацию задач, направленных на обеспечение безопасной городской мобильности. Она включает в себя такие направления, как гармонизация правил дорожного движения, управление скоростью, создание безопасной инфраструктуры, доступной для всех, прежде всего, уязвимых участников дорожного движения, обеспечение безопасного общественного транспорта.

4. Безопасные дороги. Планируется спроектировать дорожную сеть в соответствии с принципами Безопасной системы, которая будет адаптирована к потребностям мобильности и безопасности всех участников дорожного движения, в частности наиболее уязвимых.

5. Безопасные и подключенные автомобили. Эта стратегическая область направлена на повышение безопасности испанского автопарка. Крайне важно обеспечить безопасность как новых, так и существующих транспортных средств посредством надлежащего технического обслуживания, разработать и внедрить предложения по безопасной интеграции автоматизированного вождения в дорожное движение.

6. Эффективное и справедливое реагирование на ДТП. Работа в рамках указанного направления строится вокруг снижения риска получить смертельные или серьезные травмы в ДТП за счет быстрой и эффективной медицинской и неотложной помощи. Оказание помощи должно быть связано не только с оказанием необходимой медицинской помощи, но и включать социальную реабилитацию, а также психологическую, психическую, социальную и юридическую поддержку пострадавшим и членам их семей.

7. Данные для риск-ориентированного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках указанного направления планируется усовершенствовать порядок сбора данных о ДТП, сформировать более качественные данные о мобильности различных видов транспорта, в том числе с учетом новых форм мобильности, внедрить методы больших данных в исследования по безопасности дорожного движения.

8. Безопасность на предприятиях, в компаниях и организациях. Эта стратегическая область сосредоточена на действиях, которые компании, государственные администрации и другие организации (все, а не только те, которые непосредствен-

но связаны с безопасностью дорожного движения, мобильностью или перевозкой людей или грузов автомобильным транспортом) могут предпринять для снижения рисков безопасности дорожного движения, связанных с их деятельностью и услугами. Это включает в себя не только обеспечение безопасности сотрудников в организациях, но и безопасность операций, выполняемых поставщиками услуг и подрядчиками.

9. Комплексная политика и международное сотрудничество. Эта стратегическая область соответствует традиционному компоненту управления в области обеспечения безопасности дорожного движения – Компоненту 1 в классификации Всемирной организации здравоохранения для первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов.

Это направление включает реализацию мероприятий в следующих сферах: управление и координация, обучение всех ответственных за разработку и реализацию политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, обмен передовым опытом [16] и международное сотрудничество, сотрудничество с заинтересованными государственными и частными учреждениями, разрабатывающими качественные инициативы для содействия повышению безопасности дорожного движения и, следовательно, достижению целей Стратегии.

За четыре года действия Стратегии реализованы и внедрены ряд мероприятий. Часть из них разрабатывались в конце периода прошедшей Стратегии, но полноценно были реализованы в период действующей.

В ноябре 2020 года в Общие правила дорожного движения внесены изменения, касающиеся изменения скоростных ограничений в городах, снизив общую скорость на городских дорогах с 50 до 30 км/ч на однополосных дорогах с одной полосой движения в каждом направлении и до 20 км/ч на однополосных дорогах с тротуарами на одном уровне с проезжей частью. На дорогах с двумя и более полосами движения в каждом направлении действует ограничение до 50 км/ч. Изменения вступили в силу в мае 2021 года [17]. Кстати, именно Испания стала первой страной в мире, которая ввела ограничение скорости в 30 км/ч на улицах с одной полосой движения в каждом направлении.

В ноябре 2020 года в Общих правилах эксплуатации транспортных средств были определены транспортные средства индивидуальной мобильности и запрещено их использование на междугородних дорогах, сквозных дорогах, тротуарах, городских туннелях, дорогах с двойной проезжей частью и автомагистралях, проходящих через города. Они должны иметь дорожный сертификат.

В ноябре 2020 года в результате реформы Общих правил для водителей был снижен возраст, необходимый для управления грузовыми автомобилями и автобусами.

В сотрудничестве с отделом дорожного движения Гражданской гвардии на междугородних дорогах и местными полицейскими силами проводятся недельные целевые кампании, направленные на решение актуальных проблем безопасности дорожного движения в городских районах. Кампании были посвящены следующим вопросам: школьный транспорт; грузовые автомобили и микроавтобусы;

использование ремней безопасности, детских удерживающих систем и шлемов; мотоциклы; контроль скорости; сельские дороги; употребление алкоголя и наркотиков; состояние автомобиля и отвлекающие факторы.

Рассмотренные меры и мероприятия Испании могут представлять интерес для других стран в рамках подготовки предложений на национальном уровне, направленных на достижение цели по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма.

Список источников

1. European Commission (2022) Annual statistical report on road safety in the EU. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2021.

2. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. С. 12.

3. Ляхов П.В., Гордеева А.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения на международном уровне и в Российской Федерации // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4(93). С. 29–39. EDN: HUOKJY.

4. URL: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/life-eu_en (дата обращения: 01.09.2024).

5. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 2 марта 2010 г. № 64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» A/RES/64/255 // URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2011/itc/A-RES-64-255r.pdf> (дата обращения: 01.09.2024).

6. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 31 августа 2020 г. № 74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» A/RES/74/299 // URL: https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2021/11/A_RES_74_299_E.pdf (дата обращения: 01.09.2024).

7. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/es/pdf> (дата обращения: 28.06.2024).

8. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Dirección general del tráfico edita: Dirección general de tráfico c/Josefa Valcárcel, 28-28027 Madrid depósito legal: M-49475-2011.

9. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020. Observatorio Nacional de Seguridad Vial N.I.P.O.: 128-15-069-X. ISSN: 2445-0219.

10. Храмова О.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 16–18. EDN CFRCFW.

11. 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.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 56 с. EDN YUDUXA.

12. Расгоргуев В.Л., Ясникова В.А. Снижение смертности в результате ДТП по причине управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: европейский опыт // Современная наука. 2022. № 4. С. 46–49. EDN GRLEVR.

13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с. EDN BYRSGR.

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

15. Гусева А.А. О регулировании скоростного режима в некоторых иностранных государствах // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2023. № 2(45). С. 98–102. EDN PASRFO.

16. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18. EDN PNTPOV.

17. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/spain-road-safety.pdf> (дата обращения: 07.11.2024).

References

1. European Commission (2022) Annual statistical report on road safety in the EU. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2021.

2. Bakanov K.S., Antonov S.N., Lyakhov P.V. State and trends in road safety in the Russian Federation in 2011-2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. P. 12.

3. Gordeeva A.D., Lyakhov P.V. Road safety international and in the Russian Federation // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2022. № 4 (93). P. 29–39. EDN: HUOKJY.

4. URL: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/life-eu_en (date of access: 01.09.2024).

5. UN General Assembly Resolution № 64/255 dated 02.03.2010 «Improving global road safety» A/RES/64/255. // URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2011/itc/A-RES-64-255r.pdf> (date of access: 01.09.2024).

6. UN General Assembly Resolution № 74/299 dated 31.08.2020 «Improving global road safety» A/RES/74/299. // URL: https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2021/11/A_RES_74_299_E.pdf (date of access: 01.09.2024).

7. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/es/pdf> (date of access: 28.06.2024).

8. Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 // Dirección general del tráfico edita: Dirección general de tráfico c/Josefa Valcárcel, 28-28027 Madrid depósito legal: M-49475-2011.

9. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2020. Observatorio Nacional de Seguridad Vial N.I.P.O.: 128-15-069-X. ISSN: 2445-0219.

10. Khramtsova O.V. Prevention of children's road traffic injuries in the field of traffic // Road Safety. 2022. № 4. P. 16–18.

11. Portashnikov O.M., Antonov S.N., Bakanov K.S. et al. Detection and proving by the State Automobile Inspectorate officers of the facts of driving by intoxicated drivers: methodical 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.

12. Rastorguev V.L., Iasnikova V.A. Reduction of mortality as a result of an accident due to driving under the influence of alcohol: european experience // Modern Science. 2022. № 4. P. 46–49.

13. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aysanov A.S. et al. Road traffic accident rate in the Russian Federation in 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». 2024. 154 p. EDN BYRSGR.

14. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 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». 2024. 120 p. EDN CBZVZI.

15. Guseva A.A. On the regulation of speed limits in some foreign countries // Bulletin of Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023. № 2(45). P. 98–102. EDN PASRFO.

16. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. «BENCHMARKING» quality improvement technology in the field of road safety: the experience of foreign countries and Russia // Road Safety. 2022. № 3. P. 13–18.

17. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/spain-road-safety.pdf> (date of access: 07.11.2024).

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 Supporting 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 11.11.2024; одобрена после рецензирования 18.11.2024; принята к публикации 25.11.2024.
The article was submitted 11.11.2024; approved after reviewing 18.11.2024; accepted for publication 25.11.2024.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ КОРОЛЕВСТВА НОРВЕГИЯ

Анастасия Андреевна Гусева
Научный центр БДД МВД России
aguseva50@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены основные направления стратегического планирования Королевства Норвегия в области обеспечения безопасности дорожного движения, проанализированы предусмотренные Планом действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2022-2025 годы в Норвегии.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортное происшествие, показатели аварийности, Норвегия

Для цитирования: Гусева А.А. Стратегическое планирование в области обеспечения безопасности дорожного движения на примере Королевства Норвегия // Современная наука. 2024. № 4. С. 19–22.

Original article

STRATEGIC PLANNING FOR ROAD SAFETY IN THE KINGDOM OF NORWAY

Anastasia A. Guseva
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
aguseva50@mvd.ru

Abstract. This article reviews the main directions of strategic planning of the Kingdom of Norway in the field of road safety, analyzing the Road safety action plan for 2022-2025 in Norway.

Keywords: : road safety, road traffic injuries, road traffic accidents, accident rates, Norway

For citation: Guseva A.A. Strategic planning for road safety in the Kingdom of Norway // Modern Science. 2024. № 4. P. 19–22.

Вопросы дорожно-транспортного травматизма более десяти лет находят свое закрепление на самом высоком политическом уровне благодаря провозглашению Организацией Объединенных Наций (далее – ООН) двух периодов – 2011-2020, 2021-2030 годов десятилетиями действий по обеспечению безопасности дорожного движения [1, 2].

В 2021 году в Норвегии в результате дорожно-транспортных происшествий (далее также – ДТП) погибли 80 человек и 569 получили ранения. В период с 2012 по 2021 год число погибших в стране сократилось на 45%, что значительно превышает уровень аварийности по Европейскому союзу [3].

В целях повышения безопасности дорожного движения на дорогах Норвегии принят Национальный план действий по безопасности дорожного движения на 2022-2025 годы (далее также – Национальный план, План), который стал шестым для страны и является одним из основных документов стратегического планирования [4].

В рамках Плана определены 15 приоритетных направлений, которым уделяется особое внимание в стране. Они выбраны исходя из тех соображений, что целевые меры в обозначенных направлениях имеют больший потенциал для снижения числа погибших и раненых в ДТП, а также исходя из возможности общей профилактики безопасности дорожного движения.

Национальный план включает в себя 179 различных мер, основанных на подходе «Vision Zero», направленных на комплексное и эффективное управление безопасностью дорожного движения.

В качестве ответственных за осуществление мер указан широкий круг заинтересованных сто-

рон. Ключевыми являются Норвежское управление автомобильных дорог общего пользования (NPR), Норвежский совет по безопасности дорожного движения, Полиция, Норвежское управление здравоохранения, администрации графств и восемь крупных городских муниципалитетов.

В настоящей статье рассмотрены наиболее значимые направления, предусмотренные Национальным планом действий по безопасности дорожного движения в Норвегии на 2022-2025 годы.

1. Скорость.

Является одним из основных факторов риска в дорожном движении, характерных для большинства стран мира [5, 6, 7].

Результаты анализа ДТП Норвежского управления дорог общего пользования (NPR) показывают, что высокая скорость стала фактором, способствующим 34% всех ДТП со смертельным исходом в период 2011-2020 годов.

В связи с этим в Национальном плане первым направлением является регулирование скоростного режима, в рамках которого планируется довести долю водителей транспортных средств (далее также – ТС), соблюдающих скоростной режим, до 72%.

В рамках указанного направления полицией совместно с администрацией округов проведено исследование дорог, которые соответствуют критериям автоматического контроля скорости на участках или автоматического контроля заданной скорости. По результатам проведенных проверок полиция разработала механизмы по усилению эффективности автоматического контроля скорости движения [8].

Кроме того, планируется провести проверку дорожной сети с целью выявления наиболее опасных

участков, на которых конструкция дороги вынуждает водителей двигаться с небезопасной скоростью, тем самым повышая риски возникновения ДТП.

2. Опыянение.

Наряду со скоростью такие нарушения являются одним из основных факторов риска в дорожном движении [9, 10].

В период с 2017 по 2020 год опыянение стало причиной 25% всех ДТП со смертельным исходом, из которых 47% – алкогольное опыянение, 29% – наркотическое опыянение и 24% – сочетанное. В связи с этим к 2026 году планируется снижение процента участников дорожного движения в состоянии опыянения с содержанием алкоголя в крови свыше 0,02%.

Для достижения указанной выше цели предлагается усовершенствовать проведение процедуры освидетельствования на состояние опыянения.

Норвежская ассоциация автомобилистов в сотрудничестве с Норвежским советом по безопасности дорожного движения разрабатывает программу по использованию алкозамков в качестве альтернативы лишению водительского удостоверения для лиц, осужденных за управление ТС в состоянии алкогольного опыянения.

Норвежская молодежная ассоциация по безопасности дорожного движения обновила курс электронного обучения «Rus i trafikken» («Опыянение и дорожное движение») и сделала его более удобным и содержательным для различных целевых групп и доступным на многих цифровых устройствах [11].

3. Использование ремней безопасности и правил использования детских удерживающих устройств.

Исследования, проведенные Управлением общественных дорог Норвегии, показывают, что более 97% водителей и пассажиров на передних сиденьях легковых ТС и более 85% всех водителей грузовых ТС пристегиваются ремнями безопасности.

Однако в 2022 году из 53 погибших в ТС 23 не были пристегнуты ремнями безопасности, а двое пристегнуты неправильно.

Исходя из этого, к 2026 году планируется увеличить долю водителей и пассажиров ТС, пристегивающихся ремнями безопасности, до 95%, а процент правильного использования детских удерживающих устройств – до 85%.

В рамках данного направления ежегодно проводится мониторинг правильного использования ремней безопасности водителями транспортных средств. Отметим, что в рамках популяризации использования ремней безопасности в общественном транспорте проводятся просветительские кампании.

Ежегодно Норвежский совет по безопасности дорожного движения при поддержке частных страховых компаний проводит мероприятия, направленные на обучение правильной перевозке детей в ТС, в том числе информируя родителей о необходимости использования детских удерживающих устройств, что является важным элементом профилактики детского дорожно-транспортного травматизма [12].

4. Отвлеченное внимание.

К одной из основных причин возникновения ДТП в 2022 году полиция Норвегии причисляет происшествия, возникшие из-за отвлечения внимания участников дорожного движения (к отвлече-

нию внимания относятся ситуации, при которых водитель вовремя не обнаружил других участников дорожного движения или препятствия, не потратил достаточно времени на получение информации о дорожной ситуации, не убедился в том, что исполнение маневра безопасно).

Правонарушения, связанные с отвлечением внимания, в последнее десятилетие приобрели угрожающие масштабы. В связи с этим в Норвегии планируется ужесточение ответственности за использование мобильного телефона во время движения.

Норвежская ассоциация автомобильного транспорта проводит работу, уделяя особое внимание проблеме отвлечения внимания посредством своих программ «Активная безопасность», «Справедливый транспорт», а также программы «Руки на руле, глаза на дороге».

5. Дети (0-14 лет).

Одной из целей Национального плана является отсутствие гибели детей в возрасте от 0 до 14 лет в ДТП не менее двух лет подряд. Целевыми показателями за тот же период установлено не более 15 серьезно раненых или погибших детей в год.

Для повышения безопасности детей на дорогах страны планируется принять меры к обучению правилам дорожного движения в детских садах и школах.

Норвежский совет по безопасности дорожного движения в сотрудничестве с Норвежским управлением образования и профессиональной подготовки будет дальше развивать Barnas Trafikkklubb («Детский дорожный клуб») [13].

Разработаны вспомогательные и методические материалы для начальных и средних школ в соответствии с национальными учебными программами.

Планируется ввести систему грантов для повышения безопасности школьных дорог и местных сообществ в сотрудничестве с Норвежским советом по безопасности дорожного движения.

6. Молодые люди и молодые водители.

Определение молодой водители охватывает возрастную группу людей от 15 до 24 лет, то есть начиная с последнего года неполной средней школы. Уровень ДТП с участием водителей в возрасте 16-19 лет является наиболее высоким.

Национальный план в области безопасности дорожного движения Норвегии на 2022-2025 годы предусматривает снижение на 25% в течение планового периода 2025 года риска гибели или получения серьезных травм водителями в возрасте 18 и 19 лет.

Для этого Норвежский совет по безопасности дорожного движения разработал программу факультативных занятий для школьников и студентов по наиболее актуальным темам (управление транспортным средством в состоянии опыянения, отвлеченное вождение и др.).

Норвежское управление автомобильных дорог общего пользования (NPR) в сотрудничестве с норвежским Советом по безопасности дорожного движения и Комитетом по безопасности дорожного движения округа Иннландет вводят для десятиклассников «День безопасности дорожного движения» в Центре безопасности дорожного движения.

7. Пожилые участники дорожного движения.

Еще одним важным направлением в Норвежском Национальном плане выделяют пожилых

участников дорожного движения. К 2026 году предполагается снижение количества погибших водителей и пешеходов среди возрастной группы 75 лет и более на 25%.

Продолжается внедрение программы *Vilføret 65+* («Водитель 65+»), которая представляет собой курсы по обновлению знаний и навыков вождения. Особое внимание уделяется таким темам, как системы помощи водителю, техническое оснащение ТС, цифровые обозначения и новые информационные системы [14].

Норвежская ассоциация пенсионеров проводит курсы и тренинги по безопасности дорожного движения для пожилых пешеходов, особенно в зимнее время.

8. Пешеходы и велосипедисты.

По данным национального исследования дорожного движения Норвегии, риск погибнуть или получить серьезные травмы, по сравнению с водителями ТС, примерно в десять раз выше для велосипедистов и примерно в пять раз выше для пешеходов.

В связи с чем, в рамках указанного направления к 2026 году устанавливаются следующие показатели: 75% велосипедистов будут использовать защитный шлем, 53% пешеходов будут использовать светоотражающие элементы, на 25% снизится число погибших и раненых велосипедистов.

В период 2022-2027 годов Норвежское управление дорог общего пользования обеспечит создание безопасной инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов примерно на 155 км дорог, из которых примерно 75 км будут проходить в городских районах.

Администрации районов проводят оценку безопасности дорожного движения на приоритетных веломаршрутах, обеспечивая приоритизацию движения для велосипедистов.

По запросу Министерства транспорта и коммуникаций производится эффективное внедрение ограничительных правил использования электромопедов.

Подобно Швеции в Норвегии предлагается использовать геозонирование для контроля скорости в местах, где существует высокий риск возникновения ДТП [15].

9. Выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

Хотя Всемирная организация здравоохранения не рассматривает выезд на полосу встречного движения среди традиционных факторов аварийности [6], данному фактору уделяется особое внимание и в Норвегии.

В связи с этим к 1 января 2028 года 60% дорог на территории Норвегии будут с ограничением установленной скорости движения 70 км/ч. Дорога с более высоким ограничением скорости должна быть разделена срединным барьером¹.

В период с 2022 по 2027 год в Норвегии в общей сложности построят около 435 км новых дорог со срединными барьерами, из которых около

¹ Дороги со срединными барьерами включают четырехполосные дороги с центральным барьером и двух- или трехполосные дороги с центральным барьером. Статистика аварийности показывает, что на таких дорогах риск серьезных аварий гораздо ниже, чем на дорогах без физического разделения движения в противоположных направлениях.

400 км автомагистралей с четырьмя полосами для движения и около 35 км дорог с двумя полосами для движения.

На основании анализа улично-дорожной сети будут определены участки дорог, на которых будет применяться аудиотактильная разметка осевой линии в соответствии с установленными техническими требованиями.

10. Безопасность дорог.

Эксплуатационное и техническое обслуживание дорожной сети – следующее направление в Плате Норвегии, предусматривающее реализацию следующих мероприятий: организация оценки и пересмотра стандарта по эксплуатации и содержанию национальных дорог, разработка системы по оценке зимнего технического обслуживания дорог.

Норвегия должна стать ведущей страной в области интеллектуальных транспортных систем, включая дорожные и транспортные технологии, где используются доступные системы, повышающие безопасность дорожного движения.

Что касается водителей, то обучение должно быть адаптировано к новым технологиям. Стоит отметить, что в Норвегии, как и в Швеции, в причинах возникновения ДТП выделяют самоубийство, а также плохое самочувствие. Отметим, что ДТП не считаются происшествием, за исключением случаев возникновения угрозы жизни и здоровью людей.

В целях повышения безопасности дорожного движения в марте 2024 года Парламентом Норвегии рассмотрен Национальный план по развитию транспорта на 2025-2036 годы, представляющий собой основу развития транспортной системы Норвегии, задачи которой согласуются с целями устойчивого развития ООН и способствуют их достижению.

Основной целью указанного документа является сокращение к 2030 году числа погибших и раненых в ДТП до 350 (из которых не более 50 – со смертельным исходом).

В долгосрочной перспективе к 2050 году планируется достичь нулевого показателя смертности.

Таким образом, реализация мер, перечисленных в Плате действий по обеспечению безопасности дорожного движения Норвегии на 2022-2025 годы, а также Национального плана по развитию транспорта на 2025-2036 годы, по мнению государственных органов Норвегии, позволят сделать дороги страны одними из самых безопасных в мире.

Построенная система тесного сотрудничества между государственным и частным секторами, научным сообществом и заинтересованными сторонами будет способствовать дальнейшему развитию безопасности дорожного движения Норвегии.

Список источников

1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 2 марта 2010 г. № 64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» A/RES/64/255 // URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2011/itc/A-RES-64-255r.pdf> (дата обращения: 20.11.2024).

2. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 31 августа 2020 г. № 74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» A/RES/74/299 // URL: <https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/>

sites/101/2021/11/A_RES_74_299_E.pdf (дата обращения: 20.11.2024).

3. European Commission (2023), Country Profile Norway. Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

4. URL: <https://chromeextension://efaidnbmnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.vgvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/national-plan-of-action-for-road-safety-2022-2025---short-version-in-english.pdf> (дата обращения: 20.11.2024).

5. Гусева А.А. О регулировании скоростного режима в некоторых иностранных государствах // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2023. № 2(45). С. 98–102. EDN PASRFO.

6. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 180 с.

7. Майоров В.И., Денисенко В.В. Проблемы регулирования превышения установленной скорости движения: российский и зарубежный опыт // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 19–25. EDN GMMNPF.

8. Головки В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 27–33. EDN CEYZLP.

9. 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 Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. 56 с. EDN YUDUXA.

10. Расторгуев В.Л., Ясникова В.А. Снижение смертности в результате ДТП по причине управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: Европейский опыт // Современная наука. 2022. № 4. С. 46–49. EDN GRLEVR.

11. URL: <https://www.marusfritrafikk.no/fakta-kategori/rus-i-trafikken/> (дата обращения: 21.11.2024).

12. Храмова О.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 16–18. EDN CFRCFW.

13. URL: <https://www.barnastrafikkklubb.no/> (дата обращения: 22.11.2024).

14. URL: <https://lop.no/lokallag/viken/romerike/kurs-for-bilforer-65> (дата обращения: 22.11.2024).

15. Гусева А.А. Стратегическое планирование в области обеспечения безопасности дорожного движения на примере Шведского Королевства // Современная наука. 2024. № 1. С. 11–14. EDN RJMHOV.

References

1. UN General Assembly Resolution № 64/255 dated 02.03.2010 «Improving global road safety» A/RES/64/255. // URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2011/itc/A-RES-64-255r.pdf> (date of access: 20.11.2024).

2. UN General Assembly Resolution № 74/299 dated 31.08.2020 «Improving global road safety» A/RES/74/299. // URL: https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2021/11/A_RES_74_299_E.pdf (date of access: 20.11.2024).

3. European Commission (2023), Country Profile Norway. Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

4. URL: <https://chromeextension://efaidnbmnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.vgvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/national-plan-of-action-for-road-safety-2022-2025---short-version-in-english.pdf> (date of access: 20.11.2024).

5. Guseva A.A. On the regulation of speed limits in some foreign countries // Bulletin of Barnaul Legal Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023. № 2(45). С. 98–102. EDN PASRFO.

6. Bakanov K.S., Gordeeva A.D. et al. Foreign experience of counteraction to the main risk factors in road traffic: study guide. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 p.

7. Mayorov V.I., Denisenko V.V. Problems of regulation of exceeding the set speed: russian and foreign experience // Road Safety. 2022. № 4. P. 19–25. EDN GMMNPF.

8. Golovko V.V., Isaev M.M. Problems and prospects of using digital technologies in fixing administrative offenses in the field of traffic // Road Safety. 2023. № 2. С. 27–33. EDN CEYZLP.

9. Portashnikov O.M., Antonov S.N., Bakanov K.S. et al. Detection and proving by the staff of the State Automobile Inspectorate of the facts of driving by drivers in a state of intoxication: methodical recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2016. 56 c. ISBN 978-5-9908806-2-7. EDN YUDUXA.

10. Rastorguev V.L., Yasnikova V.A. Reduction of mortality as a result of an accident due to driving under the influence of alcohol: european experience // Modern Science. 2022. № 4. P. 46–49. EDN GRLEVR.

11. URL: <https://www.marusfritrafikk.no/fakta-kategori/rus-i-trafikken/> (date access: 21.11.2024).

12. Khramtsova O.V. Prevention of children's road traffic injuries in the field of traffic // Road Safety. 2022. № 4. P. 16–18. EDN CFRCFW.

13. URL: <https://www.barnastrafikkklubb.no/> (date of access: 22.11.2024).

14. URL: <https://lop.no/lokallag/viken/romerike/kurs-for-bilforer-65> (date of access: 22.11.2024).

15. Guseva A.A. Strategic planning for road safety in the Kingdom of Sweden // Modern Science. 2024. № 1. P. 11–14. EDN RJMHOV.

Информация об авторе

А.А. Гусева – 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

A.A. Guseva – 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 25.11.2024; одобрена после рецензирования 02.12.2024; принята к публикации 09.12.2024.

The article was submitted 25.11.2024; approved after reviewing 02.12.2024; accepted for publication 09.12.2024.

ТРЕБОВАНИЯ К ДОЛЖНОСТНЫМ ЛИЦАМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, ИСПОЛНЯЮЩИМ СЛУЖЕБНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Екатерина Владимировна Марцова

Научный центр БДД МВД России

emartcoga@mvd.ru

Аннотация. В статье проведен анализ требований к должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом возложены служебные обязанности по проведению экзаменов – экзаменаторам, приведены аргументы в пользу необходимости их совершенствования.

Ключевые слова: экзаменатор, право на управление транспортными средствами, допуск к управлению транспортными средствами

Для цитирования: Марцова Е.В. Требования к должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, исполняющим служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами // Современная наука. 2024. № 4. С. 23–28.

Original article

REQUIREMENTS TO OFFICIALS OF STATE TRAFFIC INSPECTORATE UNITS PERFORMING OFFICIAL RESPONSIBILITIES IN CONDUCTING EXAMS FOR THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES

Ekaterina V. Martsoga

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

emartcoga@mvd.ru

Abstract. The article analyzes the requirements for officials of the State Traffic Safety Inspectorate departments, who, in accordance with the job description, are assigned official duties for conducting examinations - examiners, and provides arguments in favor of the need to improve them.

Keywords: examiner, right to drive vehicles, admission to drive vehicles

For citation: Martsoga E.V. Requirements to officials of State Traffic Inspectorate units performing official responsibilities in conducting exams for the right to drive vehicles // Modern Science. 2024. № 4. P. 23–28.

В 2023 году экзаменационными подразделениями Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации было выдано 1,37 млн водительских удостоверений.

Немногим более миллиона (1,07) водителей впервые получили право на управление различными видами транспортных средств (далее – ТС) после окончания подготовки в автошколах. Если сравнить эти цифры с 2014 годом (выдано всего – 2,47 млн и впервые – 2,09 млн), то мы увидим, что за последнее десятилетие количество желающих сесть за руль автомобиля существенно снизилось. Связано это со многими факторами, как экономическими, так и политическими [1].

В Российской Федерации в 2023 году произошло 132 466 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В них погибли 14 504 человека и 166 500 получили ранения. Впервые за четыре года увеличились показатели аварийности по вине малоопытных водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет [2].

В 2023 году количество ДТП увеличилось на 3,2% (8 042), число погибших – на 8,6% (736), раненых – на 3,9% (11 409). При этом рост аварийности произошел на фоне сокращения на 4,8% (2,18 млн) числа таких водителей. Отмечен также высокий коэффициент виновности у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех

возрастных группах его показатель равен или превышает 64%.

Представители Госавтоинспекции неоднократно отмечали, что высокий уровень аварийности и показатели сдачи экзаменов с первого раза являются результатом низкого уровня подготовки водителей, обвиняя в этом автошколы [3, 4].

По итогам 2023 года с первого раза теоретический экзамен сдали 30%, а практический экзамен только 11% кандидатов в водители. Если сравнить эти цифры с показателями почти десятилетней давности, то в 2015 году с первого раза сдали теорию 70%, практику – 52%.

С тем, что столь низкие результаты сдачи экзамена с первого раза могут указывать на то, что качество обучения оставляет желать лучшего, можно согласиться, но связывать только с ним показатели аварийности некорректно по ряду причин.

В работе «Начинающий водитель: понятие, факторы риска, пути решения проблемных вопросов» [5] авторы, ссылаясь на данные зарубежных исследователей, делают вывод о том, что ДТП в подавляющем большинстве случаев является результатом не качественной подготовки водителей, а осознанного нарушения ими правил дорожного движения, что, в свою очередь, зависит от индивидуальных психологических особенностей личности самого водителя.

Многочисленные исследования зарубежных авторов, обобщенные в работе Департамента Транспор-

та Великобритании «Novice drivers: Evidence review and Evaluation Pre-driver training, Graduated Driver Licensing» [6], позволили сделать вывод о том, что обучение может повысить квалификацию водителя, но не в состоянии сделать безопасным его поведение на дороге.

Кроме того, считаем необходимым отметить, что окончательное решение о допуске к управлению транспортными средствами организация, осуществляющая образовательную деятельность и реализующая основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, не принимает.

Официально ее взаимодействие с кандидатом в водители заканчивается выдачей документа, подтверждающего прохождение в установленном порядке соответствующего профессионального обучения, то есть свидетельства о профессии водителя, которое, несмотря на наименование, права на управление ТС не дает.

В соответствии с п. в ст. 41 Конвенции «О дорожном движении» «договаривающиеся стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков; лица, уполномоченные проводить эту проверку, должны иметь надлежащую квалификацию; содержание и порядок проведения как теоретических, так и практических экзаменов регламентируются национальным законодательством» [7].

Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [8] установлено, что одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения. Исполнение функций по приему экзаменов на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдаче водительских удостоверений является обязанностью полиции.

Согласно постановлению Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» [9] прием экзаменов осуществляется уполномоченными должностными лицами подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностной инструкцией возложены служебные обязанности по проведению экзаменов – экзаменатором.

Экзаменатор оценивает качество подготовки, определяет наличие у кандидата в водители необходимых для управления транспортным средством знаний и навыков.

Из этого следует вывод о том, что ответственность за допуск к участию в дорожном движении неподготовленных водителей несет главным образом не автошкола, а экзаменатор, поскольку именно он принимает решение о возможности получения кандидатом в водители права на управление ТС. От личностных качеств экзаменатора зависит объективность оценки знаний, умений и навыков кандидата в водители и правильность принятия такого решения.

Указанным выше постановлением установлены требования к экзаменатору: возраст не менее 25 лет, высшее образование, наличие права на управление транспортными средствами тех категорий или подкатегорий, по которым проводятся практические экзамены, и стаж управления транспортными средствами не менее 5 лет [9].

Квалификационные требования к экзаменаторам утверждены приказом МВД России от 31 марта 2017 г. № 179 [10].

Согласно этому документу экзаменатор должен обладать определенными профессиональными знаниями и профессиональными навыками.

Ему необходимы профессиональные знания нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы допуска водителей (кандидатов в водители) к управлению транспортными средствами, обеспечения безопасности дорожного движения, порядка дорожного движения на всей территории Российской Федерации, допуска транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и гражданской ответственности водителей транспортных средств; знания основ безопасного управления транспортным средством, порядка оказания первой помощи лицам, пострадавшим при ДТП.

Кроме того, экзаменатор должен обладать профессиональными навыками управления транспортным средством той категории или подкатегории, по которой проводится практический экзамен; оценки теоретической и практической подготовки кандидатов в водители; межличностного общения, в том числе в конфликтных ситуациях; распознавания опасной обстановки и предотвращения дорожно-транспортных происшествий в ходе проведения практического экзамена; оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП; работы с электронной организационной и специальной техникой, используемой при осуществлении экзаменационной деятельности; работы с программным обеспечением, используемым для предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, включая межведомственное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги.

Полагаем, что указанных выше требований недостаточно.

На основании п. 11.4 плана НИОКР НИЦ БДД МВД России на 2011 год от 24 ноября 2010 г. и заявки на выполнение работ ДОБДД МВД России от 24 ноября 2010 г. были подготовлены предложения по совершенствованию квалификационных требований к сотрудникам Госавтоинспекции, осуществляющим прием экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, порядку их подготовки и переподготовки.

Приемной комиссией было предложено реализовать проект при подготовке нормативных правовых актов по деятельности Госавтоинспекции (далее – Предложения).

Предложения были основаны на изучении международного и отечественного опыта подготовки и допуска к работе лиц, занимающихся приемом квалификационных экзаменов как на получение права на управление транспортными средствами, так и в других направлениях, требующих проверки знаний и навыков работы машинами и механизмами.

В работе обоснована необходимость приведения в соответствие современным требованиям профессионального отбора, профессиональной подготовки и квалификации кандидата в экзаменаторы.

При подготовке предложений использованы международные документы, касающиеся вопросов безопасности дорожного движения, сведения об организациях, занимающихся подготовкой экзаменаторов за рубежом, а также иные источники.

С целью изучения качественного состава сотрудников экзаменационных отделений в региональные подразделения Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации была разослана специально разработанная анкета. Полученные сведения были систематизированы, изучены и использованы в работе.

Были подготовлены профессиональная программа госинспектора экзаменационного отделения Госавтоинспекции и примерный блочно-модульный учебный план подготовки сотрудников экзаменационных подразделений.

При подготовке Предложений авторский коллектив исходил из того, что навыки управления транспортным средством оцениваются экзаменатором субъективно.

Субъективный метод оценки представляет собой выявление, измерение и экспертизу знаний, умений, навыков, исходящую из личных представлений экзаменатора.

При использовании данного метода влияние на результат оказывают квалификация экзаменатора, его профессиональная подготовка, общее отношение к работе (строгость, либеральность), личные представления о правильности решения задач, степень приверженности традициям, сложившимся в окружающем его коллективе.

Субъективный метод оценки знаний хоть и общепризнан для итогового контроля, но не обладает необходимой точностью результатов. При этом он подразумевает наличие у экзаменатора высокой квалификации, глубоких знаний предмета, высоких морально-психологических качеств.

Одно из основных качеств экзаменатора – авторитет. Авторитет (от лат. *autoritas* – влияние, власть) – 1) влияние индивида, основанное на занимаемом им положении, должности, статусе и т.д.; 2) внутреннее признание окружающими за индивидом права на принятие ответственного решения в условиях значимой совместной деятельности [11].

Профессиональный авторитет – это авторитет, основанный на богатом опыте работы в профессиональной области. Мнение экзаменатора, который проработал в должности 20 лет и более, будет более авторитетным для кандидата в водители, чем мнение молодого человека, только начавшего свою службу.

И, хотя минимальный возраст экзаменатора был в итоге повышен до 25 лет, по ряду причин считаем, что этого недостаточно. В этом возрасте стать обладателем богатого жизненного и профессионального опыта невозможно, для этого необходимы годы общения с людьми и практической работы по специальности.

Если исходить из того, что кандидат в экзаменаторы должен иметь высшее образование, водительский стаж не менее 5 лет, право на управление ТС различных категорий, по которым он принимает экзамен, прохождение профессиональной подготовки, то времени на приобретение профессионального опыта у него не остается.

Если говорить об указанных в Квалификационных требованиях к экзаменаторам профессиональных навыках управления транспортным средством

той категории или подкатегории, по которой проводится практический экзамен, то пятилетний водительский стаж слишком мал для того, чтобы стать профессионалом [10].

Прием практического экзамена в условиях реального дорожного движения требует от экзаменатора глубоких знаний в области безопасности дорожного движения, умения быстро реагировать на действия экзаменуемого, правильно и вовремя оценивать изменения дорожной обстановки.

Указанные качества приходят с личным опытом управления ТС. Способа, заменяющего практику вождения для накопления водительского опыта, не существует.

Каждая из категорий транспортных средств имеет свои особенности, в том числе касающиеся безопасности, изучение которых предусмотрено программами подготовки водителей. Не имея достаточного стажа а вместе с ним и опыта управления конкретным ТС, экзаменатор не сможет объективно оценить навыки кандидата в водители.

Внезапно возникшие изменения дорожной обстановки, создающие угрозу безопасности дорожного движения, опасные и ошибочные действия экзаменуемого могут вызвать необходимость вмешательства экзаменатора в процесс управления экзаменационным транспортным средством.

В этом случае экзаменатор берет контроль над движением на себя и поэтому должен иметь не только право, но и реальный и подтвержденный стаж управления именно данным видом ТС.

Не предусмотрена дисквалификация экзаменатора в случае грубого нарушения им правил дорожного движения, хотя подобная практика существовала.

Приказом МВД России от 30 декабря 1997 г. № 860 (ред. от 30.06.1998 г.) «Об утверждении Инструкции по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» [12] установлено, что экзаменатором может быть назначено лицо, которое не было лишено права управления транспортными средствами в течение последних трех лет до его назначения.

Сотрудник полиции, профессиональная деятельность которого связана с охраной общественного порядка и обеспечением общественной безопасности, нарушающий правила дорожного движения и совершающий тем самым административное правонарушение, не может быть экзаменатором.

Очевидно, что возможность дисквалификации позволит повысить самодисциплину экзаменаторов, что будет, в свою очередь, способствовать повышению их авторитета.

Одним из ведущих правовых принципов организации службы в полиции, как и любой государственной службы, является принцип профессионализма и компетентности служащих.

От реализации данного принципа зависит эффективность функционирования государственного аппарата. Этот принцип определяет практику подбора, расстановки и перемещения кадров, организацию их непрерывного обязательного профессионального обучения. Проблемные вопросы профессиональной переподготовки и повышения квалификации сотрудников экзаменационных подразделений Госавтоинспекции рассматриваются в статье «Профессиональная переподготовка сотрудников экзаменационных подразделений Госавтоинспекции» [13].

Там же предлагаются пути совершенствования образовательных программ. Автор на основании проведенных исследований обращает внимание на общие положения программ, в которых указано, что задачей обучения слушателей является информирование об изменениях в законодательстве Российской Федерации, относящихся к деятельности соответствующих подразделений Госавтоинспекции, и ознакомление с новыми положениями теории и практики, актуальными для регистрационных, экзаменационных, технического надзора подразделений Госавтоинспекции, но, несмотря на это, темы программ практически полностью идентичны темам, изучаемым в процессе первоначальной подготовки сотрудников органов внутренних дел других специализаций.

Изучение дополнительной профессиональной программы повышения квалификации сотрудников Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом возложены обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами, Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, утвержденной в 2024 году, показало, что большая часть учебного времени, предусмотренного учебным планом, а это 96 часов без учета времени на контроль, тематике, непосредственно касающейся работы регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, как то подготовка водителей транспортных средств и прием экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, отведено только шесть часов. Для сравнения: физической и боевой подготовке посвящено двенадцать часов.

Отдельно следует отметить и предусмотренные Квалификационными требованиями профессиональные навыки работы с электронной организационной и специальной техникой, используемой при осуществлении экзаменационной деятельности; работы с программным обеспечением, используемым для предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, включая межведомственное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги [10].

О постоянно возникающих проблемах, связанных с бесперебойной работой баз данных и информационных систем и возникающих в связи с этим очередях, неоднократно сообщалось в СМИ и сети Интернет [14-20].

Авторы публикаций связывают это как с устаревшим программным и аппаратным обеспечением, так и с низкой квалификацией пользователей, то есть сотрудников регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции.

Неоднократно поднимался вопрос о том, кто несет ответственность за ДТП на экзамене, если на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления транспортным средством, находится должностное лицо подразделения Госавтоинспекции.

О ДТП на экзаменах также сообщалось в различных публикациях [21-26]. Об обязательных для экзаменатора навыках распознавания опасной обстановки и предотвращения ДТП в ходе проведения прак-

тического экзамена говорится в Квалификационных требованиях [10].

Согласно п. 183 Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 [27], экзаменатор в ходе проведения практического экзамена должен контролировать ход выполнения маневров, соблюдение правил дорожного движения, вмешиваться в процесс управления транспортным средством в целях предотвращения возникновения ДТП или наезда на препятствие.

В связи с этим полагаем, что ДТП на экзамене также является следствием низкой квалификации экзаменаторов.

Упомянутый выше Административный регламент [26] определяет сроки и последовательность выполнения административных процедур (действий), связанных с проведением экзаменов.

Согласно п. 72.1 к показателям качества государственной услуги относится своевременное предоставление государственной услуги (отсутствие нарушений сроков предоставления государственной услуги).

Как видно из публикаций в СМИ [28-33], несмотря на это заявителям приходится часами ожидать экзамена. Это может также говорить как о низкой квалификации сотрудников экзаменационных подразделений, так и о несоответствии штатной численности потребностям и объему работы.

Следует отметить и высокий уровень коррупции в рассматриваемой сфере, что также может быть связано с подбором кадров, когда на службу в указанные подразделения поступают благодаря связям, а не личным качествам, необходимым для реализации текущих задач, а также с низким уровнем правосознанием сотрудников.

Полагаем, что из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что существующие в Российской Федерации требования к экзаменаторам, установленные более 10 лет назад, не в полной мере отвечают современным требованиям, касающимся возраста, образования, квалификации.

Полагаем, что при отборе на должность госинспектора-экзаменатора целесообразно отдавать приоритет кандидатам из числа сотрудников, имеющих стаж и опыт работы в области безопасности дорожного движения, например, дорожно-патрульной службе Госавтоинспекции, не менее десяти лет.

В этой связи требует повышения минимальный возраст экзаменатора, потому как в 25 лет у человека еще не сформирован необходимый авторитет, основными составляющими которого являются статус, требовательность к себе и окружающим, самодисциплина, жизненный и профессиональный опыт.

Необходимо повысить требования к минимальному стажу управления транспортными средствами. Экзаменатор должен знать специфику и правила безопасного управления транспортным средством той категории, экзамен по которой проводится, иначе он не сможет объективно оценить навыки управления кандидата в водители.

Этими знаниями может обладать только лицо, прошедшее обучение по программе подготовки на данную категорию транспортных средств и сдавшее квалификационные экзамены.

Одной из важнейших характеристик как экзаменатора, так и кандидата в экзаменаторы является со-

блюдение при управлении транспортными средствами правил дорожного движения.

Полагаем, что перед назначением на должность кандидат в экзаменаторы должен пройти специальную профессиональную подготовку.

Программа подготовки должна предусматривать, кроме изучения организационно-правовых основ деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, углубленную психологическую подготовку, практические занятия на базе функционирующего экзаменационного подразделения, включающие в себя работу с документами заявителя, участие в приеме квалификационных экзаменов, участие различных категорий транспортных средств.

В целях повышения профессиональных знаний, необходимых для успешного выполнения служебных обязанностей, экзаменатор должен периодически, не реже одного раза в три года, проходить профессиональную переподготовку.

Предлагаемые изменения направлены, как представляется, на повышение авторитета и престижа как экзаменационной деятельности, так и службы Госавтоинспекции в целом.

Список источников

1. URL: [http://stat.gibdd.ru/\(date of access: 30.11.2024\)](http://stat.gibdd.ru/(date of access: 30.11.2024)).
2. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/5767457> (дата обращения: 30.11.2024).
3. URL: <https://rg.ru/2017/07/02/glava-gibdd-mihail-chernikov-rasskazal-o-glavnyh-ugrozah-na-dorogah.html> (дата обращения: 30.11.2024).
4. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3612488> (дата обращения: 30.11.2024).
5. Заостровцев А.В., Катальников С.В. Начинаящий водитель: понятие, факторы риска, пути решения проблемных вопросов // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2016. № 3(39). С. 83–81. EDN: WMRSCX.
6. URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5df38b9440f0b60959adc71c/novice-driver-research-findings.pdf> (дата обращения: 30.11.2024).
7. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf (дата обращения: 30.11.2024).
8. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2024).
9. Постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 (ред. от 14.11.2024) «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2024).
10. Приказ МВД России от 31 марта 2017 г. № 179 «О квалификационных требованиях к уполномоченным должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом (должностной инструкцией) возложены служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами» (Зарегистрировано в Минюсте России 19.04.2017 № 46434) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2024).
11. Социальная психология: словарь / под. ред. М.Ю. Кондратьева. М., СПб.: ПЕР СЭ, 2006. 175 с.
12. Приказ МВД России от 30 декабря 1997 г. № 860 (ред. от 30.06.1998 г.) «Об утверждении Инструкции по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2024).

13. Заостровцев А.В. Профессиональная переподготовка сотрудников экзаменационных подразделений Госавтоинспекции // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 3(35). С. 63–66. EDN: VDLGWB.

14. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/gai/korrupciya/2023-12-12-sboj-sistemy-moskovskaja-gibdd-orjat-podstavila-stolichnyh-voditelej/> (дата обращения: 30.11.2024).

15. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/15/10/2024/670ed0559a79472b6e236851 (дата обращения: 30.11.2024).

16. URL: <https://www.autonews.ru/news/661513369a79476a6dd56f6f> (дата обращения: 30.11.2024).

17. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6635872> (дата обращения: 30.11.2024).

18. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/2023/12/12/17997979.shtml> (дата обращения: 30.11.2024).

19. URL: <https://www.rbc.ru/society/04/10/2023/651d4b6f9a79478767e274f0> (дата обращения: 30.11.2024).

20. URL: <https://iz.ru/1619171/2023-12-12/chto-izvestno-o-sboe-v-vydache-voditelskikh-prav-v-moskve> (дата обращения: 30.11.2024).

21. URL: <https://ura.news/news/1052500316> (дата обращения: 30.11.2024).

22. URL: <https://rg.ru/2022/10/03/avariia-popolam.html> (дата обращения: 30.11.2024).

23. URL: https://vk.com/wall-67482256_12232; <https://komiinform.ru/news/239702> (дата обращения: 30.11.2024).

24. URL: https://tochka.by/articles/incidents/v_gai_na_ulitse_semashko_proizoshlo_dtp_vinovat_inspektor/ (дата обращения: 30.11.2024).

25. URL: <https://russia58.tv/news/657656/> (дата обращения: 30.11.2024).

26. URL: <https://kirovpravda.ru/v-kotelniche-proizoshlo-dtp-vo-vremya-sdachi-ekzamena-na-poluchenie-voditelskikh-prav/> (дата обращения: 30.11.2024).

27. Приказ МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 «Об утверждении Административного регламента Минюста внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» (с изменениями и дополнениями) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.11.2024).

28. URL: <https://rg.ru/2022/02/07/reg-urfo/v-ekaterinburge-kursantov-avtoshkol-dlia-sdachi-ekzamenov-vystroili-v-ochered.html> (дата обращения: 30.11.2024).

29. URL: <https://xn--80adde7arb.xn--p1ai/news/society/52807/> (дата обращения: 30.11.2024).

30. URL: <https://72.ru/text/auto/2021/04/15/69867326/> (дата обращения: 30.11.2024).

31. URL: http://www.autotat.ru/road_chronics/?ID=11879 (дата обращения: 30.11.2024) (дата обращения: 30.11.2024).

32. URL: <https://47news.ru/articles/188546/> (дата обращения: 30.11.2024).

33. URL: <http://gtrk-kurgan.ru/articles/6769/> (дата обращения: 30.11.2024).

References

1. URL: [http://stat.gibdd.ru/\(date of access: 30.11.2024\)](http://stat.gibdd.ru/(date of access: 30.11.2024)).
2. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/5767457> (date of access: 30.11.2024).
3. URL: <https://rg.ru/2017/07/02/glava-gibdd-mihail-chernikov-rasskazal-o-glavnyh-ugrozah-na-dorogah.html> (date of access: 30.11.2024).
4. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3612488> (date of access: 30.11.2024).

5. Zaostrovtssev A.V., Katalnikov S.V. Novice driver: concept, risk factors, ways to solve problematic issues // Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2016. № 3(39). P. 83–81. EDN: WMRSCX.
6. URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5df38b9440f0b60959adc71c/novice-driver-research-findings.pdf> (date of access: 30.11.2024).
7. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf (date of access: 30.11.2024).
8. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ «On the police» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2024).
9. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 (as amended on 14.11.2024) «On admission to driving vehicles» (together with the «Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2024).
10. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 31.03.2017 № 179 «On the qualification requirements for authorized officials of the State Traffic Safety Inspectorate units who, in accordance with the job regulations (job description), are assigned official duties to conduct examinations for the right to drive vehicles» (Registered in the Ministry of Justice of Russia on April 19.04.2017 № 46434) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2024).
11. Social Psychology: dictionary / ed. M. Yu. Kondratiev. M., SPb.: PER SE, 2005. 176 p.
12. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 30.12.1997 № 860 (as amended on 30.06.1998) «On approval of the Instructions for the application of the Rules for passing qualification exams and issuing driver's licenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2024).
13. Zaostrovtssev A.V. Professional retraining of employees of examination units of the State Traffic Safety Inspectorate // Bulletin of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2015. № 3(35). P. 63–66. EDN: VDLGWB.
14. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/gai/korrupciya/2023-12-12-sboj-sistemy-moskovskaja-gibdd-opjat-podstavila-stolichnyh-voditelej/> (date of access: 30.11.2024).
15. URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/15/10/2024/670ed0559a79472b6e236851 (date of access: 30.11.2024).
16. URL: <https://www.autonews.ru/news/661513369a79476a6dd56f6f> (date of access: 30.11.2024).
17. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6635872> (date of access: 30.11.2024).
18. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/2023/12/12/17997979.shtml> (date of access: 30.11.2024).
19. URL: <https://www.rbc.ru/society/04/10/2023/651d4b6f9a79478767e274f0> (date of access: 30.11.2024).
20. URL: <https://iz.ru/1619171/2023-12-12/chto-izvestno-o-sboe-v-vydache-voditelskikh-prav-v-moskve> (date of access: 30.11.2024).
21. URL: <https://ura.news/news/1052500316> (date of access: 30.11.2024).
22. URL: <https://rg.ru/2022/10/03/avariia-popolam.html> (date of access: 30.11.2024).
23. URL: https://vk.com/wall-67482256_12232; <https://komiinform.ru/news/239702> (date of access: 30.11.2024).
24. URL: https://tochka.by/articles/incidents/v_gai_na_ulitse_semashko_proizoshlo_dtp_vinovat_inspektor_7 (date of access: 30.11.2024).
25. URL: <https://russia58.tv/news/657656/> (date of access: 30.11.2024).
26. URL: <https://kirovpravda.ru/v-kotelniche-proizoshlo-dtp-vo-vremya-sdachi-ekzamena-na-poluchenie-voditelskikh-prav/> (date of access: 30.11.2024).
27. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 20.02.2021 № 80 «On approval of the Administrative Regulations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the provision of public services for conducting examinations for the right to drive vehicles and issuing driver's licenses» (with amendments and additions) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.11.2024).
28. URL: <https://rg.ru/2022/02/07/reg-urfo/v-ekaterinburge-kursantov-avtoshkol-dlia-sdachi-ekzamenov-vystroili-v-ochered.html> (date of access: 30.11.2024).
29. URL: <https://xn--80adde7arb.xn--plai/news/society/52807/> (date of access: 30.11.2024).
30. URL: <https://72.ru/text/auto/2021/04/15/69867326/> (date of access: 30.11.2024).
31. URL: http://www.autotat.ru/road_chronics/?ID=11879 (date of access: 30.11.2024).
32. URL: <https://47news.ru/articles/188546/> (date of access: 30.11.2024).
33. URL: <http://gtrk-kurgan.ru/articles/6769/> (date of access: 30.11.2024).

Информация об авторе

*Е.В. Марцова – ведущий 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

*E.V. Martsoga – Leading Researcher of the Department for Support of Scientific Editorial and Publishing Activities 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 02.12.2024; одобрена после рецензирования 09.12.2024; принята к публикации 16.12.2024.
The article was submitted 02.12.2024; approved after reviewing 09.12.2024; accepted for publication 16.12.2024.*

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ

Вячеслав Львович Расторгуев

Научный центр БДД МВД России
vrastorguev3@mvd.ru

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения в контексте реализации целей в области устойчивого развития на глобальном уровне. Рассмотрена деятельность Организации Объединенных Наций, Всемирной Организации Здравоохранения и иных.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, цели в области устойчивого развития, дорожно-транспортный травматизм

Для цитирования: Расторгуев В.Л. О некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения на глобальном уровне // Современная наука. 2024. № 4. С. 29–35.

Original article

ON SOME ISSUES OF ENSURING ROAD SAFETY AT THE GLOBAL LEVEL

Vyacheslav L. Rastorguev

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Abstract. The article is devoted to the consideration of issues of improving road safety in the context of implementing the Sustainable Development Goals at the global level. In this context, the activities of the United Nations, the World Health Organization and others are considered.

Keywords: road safety, sustainable development goals, road traffic injuries

For citation: : Rastorguev V.L. On some issues of ensuring road safety at the global level // Modern Science. 2024. № 4. P. 29–35.

Необходимость повышения безопасности дорожного движения признается Организацией Объединенных Наций и ее государствами-членами уже более 60 лет. На рубеже XX-XXI веков мировая ситуация в данной области признана негативно прогрессирующей для большинства стран и несущей угрозу безопасности жизни и здоровью людей [1].

При этом комплексная системная работа стала проводиться на всех уровнях управления: глобальном, региональном, национальном чуть более 20 лет назад.

Безопасность дорожного движения является важным вопросом устойчивого развития, о чем свидетельствует его прямое включение в мировую Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [2].

Цель 3.6 предполагает снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в мире на 50% к 2020 году, а 11.2 – обеспечение доступа к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех к 2030 году.

Говоря об основных органах, в чьем ведении находится решение глобальных проблем дорожно-транспортного травматизма, в первую очередь, следует отметить ООН и Всемирную организацию здравоохранения [3].

Последняя получила мандат координатора вопросов безопасности дорожного движения во всем мире, поскольку вопросы дорожного травматизма неразрывно связаны с вопросами здравоохранения, а смертность от ДТП отнесена к внешним причинам смертности населения в соответствии с классификатором МКБ-10, разработанным ВОЗ.

ООН является главной мировой площадкой по обсуждению странами общемировых проблем: от вопросов безопасности до изменения климата.

Работа ведущего органа ООН – Генеральной Ассамблеи и принятие по итогам её заседаний соответствующих резолюций способствует улучшению качества жизни.

На постоянной основе такие резолюции принимаются и в отношении обеспечения безопасности дорожного движения.

В отношении вопросов безопасности дорожного движения принята в марте 2010 года Резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», провозгласившая период 2011-2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Десятилетие действий), способствовала стабилизации уровня смертности в результате ДТП во всем мире.

Благодаря совместно принятым обязательствам на глобальном уровне государства-члены ООН смогли включить вопросы повышения уровня дорожной безопасности в национальную политическую повестку дня на постоянной долгосрочной основе [3].

Принятие в мае 2011 года в соответствии с резолюцией 64/255 Генеральной Ассамблеи ООН Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы (Глобальный план), разработанного Сотрудничеством ООН по безопасности дорожного движения (UNRSC)¹, обеспечило общую основу

¹ Создан в соответствии с резолюцией 58/289 Генеральной Ассамблеи от апреля 2004 года, признающей необходимость поддержки системой ООН

для деятельности, направленной на стабилизацию и последующее снижение прогнозируемого уровня дорожно-транспортного травматизма во всем мире к 2020 году.

Согласно Глобальному плану мероприятия в рамках Десятилетия действий должны проводиться на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях, при этом основное внимание должно уделяться действиям на местном уровне.

На национальном и местном уровнях странам рекомендовано осуществлять мероприятия в соответствии с пятью компонентами.

Компонент 1: управление безопасностью дорожного движения, в том числе путем соблюдения и/или полного выполнения правовых инструментов ООН и поощрения создания региональных инструментов по безопасности дорожного движения.

Компонент 2: более безопасные дороги и передвижение, в том числе путем повышения безопасности и качества защиты дорожных сетей на благо всех участников дорожного движения, особенно наиболее уязвимых (пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов).

Компонент 3: более безопасные транспортные средства, в том числе путем внедрения усовершенствованных технологий безопасности транспортных средств.

Компонент 4: более безопасные участники дорожного движения, в том числе путем разработки комплексных программ по улучшению поведения участников дорожного движения.

Компонент 5: реагирование после ДТП, в том числе путем повышения эффективности реагирования на чрезвычайные ситуации после ДТП и улучшения лечения и долгосрочной реабилитации жертв ДТП.

В резолюции 70/260 Генеральной Ассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения в мире», принятой в апреле 2016 года, подтверждается принятие целевых показателей безопасности дорожного движения, в частности целевых показателей 3.6 и 11.2, и признается, что снижение дорожно-транспортного травматизма является неотложным приоритетом развития государства и общества в целом, поскольку ДТП, помимо того, что являются серьезной проблемой общественного здравоохранения, приводя к гибели и травмам людей, влекут за собой расходы и экономические потери, включая расходы на медицинское лечение, потерю производительности для тех, кто потерял трудоспособность, и время, которое члены семьи отрываю от работы или учебы для ухода за пострадавшим.

Резолюция также одобрила итоговый документ второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшейся в ноябре 2015 года, – Бразилианскую декларацию по безопасности дорожного движения [4].

усилий по решению глобального кризиса дорожной безопасности. Председателем СБДД ООН является ВОЗ, а заместителями председателя – региональные комиссии ООН. Это неофициальный консультативный механизм, который с 2004 года объединяет международные организации, правительства, НПО и структуры частного сектора для координации эффективных мер реагирования на проблемы безопасности дорожного движения и предоставления руководств по передовой практике.

Резолюция предложила двум крупным конференциям по развитию – Конференции ООН по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III, Кито, Эквадор, октябрь 2016 года) и 9-й Глобальной конференции по укреплению здоровья (Шанхай, Китай, ноябрь 2016 года) – уделить должное внимание безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности в целом с особым вниманием к потребностям уязвимых участников дорожного движения, включая людей с ограниченными возможностями.

Резолюция также призвала национальные правительства взять на себя ведущую роль в реализации связанных с безопасностью дорожного движения целей в области устойчивого развития (далее – ЦУР) и мероприятий Десятилетия действий, а также предложила международному сообществу активизировать как национальное, так и международное сотрудничество с целью достижения амбициозных целей, связанных с безопасностью дорожного движения.

В этом контексте также стоит отметить, что среди других целей и задач Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года цель 9, касающаяся создания устойчивой инфраструктуры, содействия инклюзивной и устойчивой индустриализации и стимулирования инноваций, актуальна в контексте транспортной инфраструктуры.

К сожалению, предпринятые действия и вложенные инвестиции оказались недостаточными для того, чтобы остановить или обратить вспять рост смертности в результате ДТП, и цель сокращения вдвое числа погибших и раненых в результате ДТП в мире к 2020 году не достигнута.

В соответствии с последним Глобальным докладом о состоянии безопасности дорожного движения, выпущенным ВОЗ в 2023 году, в 2021 году на дорогах погибли 1,19 млн человек, что на 5% меньше, чем в 2010 году, когда погибли 1,25 млн человек [5].

Составляемый каждые 3-5 лет ВОЗ рейтинг государств по смертности вследствие ДТП показал, что высокие показатели наблюдаются в экономически не развитых странах [6].

Только 10 стран, включая Российскую Федерацию, по оценкам ВОЗ, достигли цели по 50% сокращению смертности в результате ДТП в период с 2010 по 2021 год. Во многих странах по-прежнему не реализуется достаточно мер в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основные выявленные непосредственные проблемы включают: ограниченное применение эффективной политики и законодательства в области дорожной безопасности и минимальных стандартов для транспортных средств и дорожного строительства, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода; недостаточное финансирование глобальных инициатив в области дорожной безопасности, которое намного ниже оценочной суммы в \$770 млн в год, необходимой для достижения снижения смертности и серьезного травматизма на дорогах, предусмотренного ЦУР, отсутствие системной работы в отношении борьбы с основными факторами аварийности.

При этом Всемирная организация здравоохранения выделяет пять основных факторов аварийности в дорожном движении: превышение скорости,

вождение в нетрезвом виде, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Отмечено, что по состоянию на 2022 год только шесть стран имеют законы, касающиеся всех пяти ключевых факторов риска, которые соответствуют передовой практике ВОЗ [7].

Необходимо обратить внимание и на такую общую проблему, выделяемую многими учеными, как функционирование государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения [8].

С начала Десятилетия действий произошло значительное увеличение численности населения планеты, количества транспортных средств и размеров дорожных сетей мира.

Быстро развивающиеся технологии, увеличение плотности населения и рост городских районов, а также появление и рост микромобильности и использование услуг мобильности – вот некоторые из проблем, влияющих на бремя дорожно-транспортного травматизма в последнее десятилетие. После начала Десятилетия действий число погибших в ДТП достигло максимума в 2012 году (1,26 млн человек).

За этим последовало постепенное снижение, начавшееся в 2013 году и продолжившееся до 2021 года. Преимущественно устойчивая тенденция к снижению с 2010 года контрастирует с постепенной тенденцией к росту в течение 10-летнего периода, предшествовавшего Десятилетию действий.

Единственное заметное исключение из этих постепенных сдвигов можно увидеть в 2020 году, когда новая коронавирусная инфекция (COVID-19) ограничила передвижение во всем мире, и смертность значительно, хотя и временно, снизилась.

Как уже говорилось, в период с 2010 по 2021 год абсолютное число погибших в ДТП сократилось на 5%, при этом население планеты выросло почти на 1 млрд человек, или примерно на 13%. С учетом этого роста населения уровень смертности в результате ДТП также снизился – с почти 18 на 100 000 человек в 2010 году до 15 на 100 000 человек в 2021 году.

Аналогичным образом в период с 2011 по 2020 год увеличился глобальный парк автотранспортных средств на 160% (по отношению к базовому 2010 году). Четырехколесные транспортные средства составляют 85% мирового автопарка, а на двух- и трехколесные транспортные средства приходится 12%.

Количество двух- и трехколесных транспортных средств с механическим приводом увеличилось почти в три раза – на 175%. С 2011 года Глобальный рост происходит за счет регионов Юго-Восточной Азии – на 273%, Северной и Южной Америки – на 217%, Западно-Тихоокеанского региона – на 155% и Европейского региона – на 142%.

Этот рост соответствует данным Международной дорожной федерации, которые показывают увеличение плотности дорог во всем мире, но особенно в Африке и западной части Тихоокеанского региона.

На этом фоне можно наблюдать существенное снижение ежегодных показателей смертности на 100 000 автомобилей: с 79 смертей на 100 000 автомобилей в 2010 году до 47 смертей на 100 000 автомобилей в 2021 году, что составляет 41%.

Исследования показывают, что пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на мобильность населения.

Ограничения на передвижение, связанные с пандемией, снизили риск ДТП, что отразилось на снижении уровня травматизма на дорогах. Что еще более важно для разработки политики, модели мобильности также реагировали на ограничения (и на опасения подвергнуться инфекции) более гибко, чем можно было бы ожидать.

Активная мобильность заменила автомобильный транспорт, в частности, велосипеды заменили общественный транспорт и автомобили. Многие местные власти быстро приспособились к этим изменениям, перераспределив дорожное пространство для безопасного передвижения на велосипедах.

Многие из временных защищенных велосипедных дорожек были сохранены, а стимул к инвестициям в инфраструктуру для активной мобильности радикально изменил структуру передвижения во многих городах в сторону более устойчивой мобильности.

Во всех странах наблюдалось падение объемов перевозок с марта 2020 года.

В связи с сохраняющейся негативной тенденцией в отношении мирового дорожно-транспортного травматизма в резолюции 74/299 Генеральная Ассамблея ООН объявила 2021-2030 годы вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – второе Десятилетие действий), в рамках которого планируется снизить на 50% смертность и травматизм в результате ДТП в мире в период 2021-2030 годов.

Наделенная полномочиями главного координатора вопросов безопасности дорожного движения, ВОЗ взяла на себя инициативу совместно с региональными комиссиями ООН в период реализации десятилетия действий проводить мониторинг прогресса в области безопасности дорожного движения, достигнутый странами мира.

Для отслеживания прогресса реализации целей Глобального плана и цели 3.6 по сокращению вдвое смертности и травматизма в результате ДТП к 2020 году каждые два года Генеральный секретарь ООН принимал доклад о повышении безопасности дорожного движения в мире, подготовленный ВОЗ в консультации с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами Сотрудничества ООН по безопасности дорожного движения.

Выпускаемые доклады включали информацию о выполнении рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи по повышению глобальной безопасности дорожного движения, включая описание деятельности и достижений глобального сообщества по безопасности дорожного движения в рамках каждого из пяти основных направлений во исполнение целей Десятилетия действий со времени представления предыдущего доклада, а также рекомендации, в том числе для Генеральной Ассамблеи.

Например, в докладах (A/70/386) 2015 и (A/72/359) 2017 годов проанализирована деятельность и мероприятия правительств и других заинтересованных сторон по выполнению рекомендаций, содержащихся в соответствующих резолюциях ООН, и достижению целей Десятилетия действий.

Обращалось внимание на проблему ДТП и их последствий для здоровья населения и развития, а также содержался призыв к принятию дополнительных мер, необходимых для достижения целей устойчивого развития по снижению смертности в результате ДТП, в частности, в отношении защиты уязвимых участников дорожного движения, принятия и обеспечения соблюдения надлежащих законов о безопасности дорожного движения и решения вопросов безопасности транспортных средств и инфраструктуры. В отчетах также признается необходимость увеличения финансирования для поддержки мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в течение Десятилетия действий и после него.

Кроме того, в мае 2016 года Всемирная ассамблея здравоохранения просила ВОЗ в сотрудничестве с другими учреждениями ООН, региональными комиссиями ООН содействовать процессу разработки совместно со всеми заинтересованными

сторонами добровольных глобальных целевых показателей по ключевым факторам риска в целях сокращения уровня смертности на дорогах, в соответствии с чем в 2016-2017 годах ВОЗ приступила к разработке ряда таких глобальных целей. Кульминацией стало принятие комплекса из 12 добровольных глобальных целей в области обеспечения безопасности дорожного движения, по которым достигнут консенсус в ходе состоявшегося в г. Женеве 20-21 ноября 2017 года совещания государств-членов ВОЗ.

Каждое мероприятие представляет собой конкретную цель, которую должны достигнуть на глобальном уровне на основе совместных усилий отдельных стран, желающих внести свой вклад в достижение глобальных целей. При этом временным горизонтом для всех целевых показателей является 2030 год, за исключением первой цели, где речь идет о ее завершении к 2020 году. Исходный (базовый) показатель по всем целям выбран 2018 год (табл. 1).

Таблица 1

Добровольные целевые показатели глобальной безопасности дорожного движения

№ п/п	Краткое название цели	Полное название цели
1	Национальный план действий	К 2020 году все страны разработают всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в котором будут поставлены задачи с конкретными сроками их выполнения
2	Глобальная направленность	К 2030 году все страны присоединятся к одному или нескольким основным правовым документам ООН по дорожной безопасности
3	Новые дороги	К 2030 году все новые дороги будут соответствовать техническим стандартам для всех участников дорожного движения, которые учитывают безопасность дорожного движения, или будут иметь рейтинг «три звезды» и выше
4	Существующие дороги	К 2030 году более 75% поездок по существующим дорогам будет осуществляться по дорогам, отвечающим техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения
5	Стандарты в области транспортных средств	К 2030 году 100% новых (определяемых как произведенные, проданные или импортированные) и подержанных транспортных средств будут соответствовать высоким стандартам безопасности, таким как рекомендуемые приоритетные правила ООН, глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные требования к эксплуатационным характеристикам
6	Превышение скорости	К 2030 году сократить вдвое долю транспортных средств, движущихся с превышением установленного ограничения скорости, и добиться сокращения числа травм и смертельных случаев, связанных с превышением скорости
7	Мотоциклетные шлемы	К 2030 году увеличить долю мотоциклистов, правильно использующих стандартные шлемы до почти 100%
8	Защита водителя и пассажиров	К 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров транспортных средств, использующих ремни безопасности или стандартные детские удерживающие устройства, до почти 100%
9	Вождение в нетрезвом виде	К 2030 году в два раза сократить число ДТП и смертельных случаев, связанных с употреблением водителями алкоголя, или добиться сокращения числа происшествий, связанных с употреблением других психоактивных веществ
10	Отвлечение внимания на мобильный телефон	К 2030 году во всех странах будут приняты национальные законы, ограничивающие или запрещающие использование мобильных телефонов во время вождения автомобиля
11	Профессиональные водители	К 2030 году все страны должны ввести в действие правила, регулирующие время вождения и время отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международным/региональным правилам в этой области
12	Своевременная экстренная помощь	К 2030 году все страны установят и достигнут национальные цели с тем, чтобы свести к минимуму промежутки времени между ДТП и оказанием первой профессиональной неотложной помощи

Достижение этих целей будет контролироваться в течение второго Десятилетия действий и потребует сбора и анализа данных каждым государством-членом по каждой из 12 целевых областей.

Безопасность дорожного движения зависит от поведения человека/водителя, безопасности транспортных средств, качества инфраструктуры и нормативной правовой базы.

Стоит отметить, что для учета человеческого фактора на глобальном, региональном и национальном уровне принят подход «Безопасная система» [9, 10, 11].

Концепция безопасной системы в контексте безопасности дорожного движения зародилась в Швеции и Нидерландах в 1980-х и 1990-х годах, когда ученые и политики начали ставить под сомнение преобладающее мнение о том, что безопасность участников дорожного движения в последней инстанции является их собственной ответственностью и что задача политики безопасности дорожного движения заключается в первую очередь в том, чтобы повлиять на поведение участников дорожного движения, чтобы они действовали безопасно в любое время.

Тем не менее по мере того, как продолжавшееся десятилетиями снижение числа смертельных случаев и тяжелых травм на дорогах выравнивалось, стало ясно, что преобладающее внимание к образованию, информации, регулированию и правоприменению больше не приносит прогресса.

Подход «Безопасная система» направлен на обеспечение безопасности транспортной системы всех участников дорожного движения, учитывает уязвимость людей к серьезным травмам в ДТП и признает, что система должна быть спроектирована таким образом, чтобы прощать человеческие ошибки.

Основными элементами этого подхода являются безопасные дороги, безопасные скорости, безопасные транспортные средства и безопасные участники дорожного движения, и все они должны быть учтены, чтобы устранить ДТП со смертельным исходом и уменьшить количество серьезных травм.

Основные факторы риска включают: превышение скорости; вождение под воздействием алкоголя и других психоактивных веществ; неиспользование мотошлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств; отвлеченное вождение; небезопасная дорожная инфраструктура; небезопасные транспортные средства; отсутствие надлежащего и своевременного оказания помощи после ДТП; несоблюдение правил дорожного движения.

Основные международные конвенции и другие документы, касающиеся безопасности дорожного движения, разработанные и принятые правительствами под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) [12], включают те, которые направлены на облегчение международного дорожного движения посредством принятия единых правил дорожного движения, документов, знаков и сигналов, гармонизации стандартов строительства и технического осмотра транспортных средств, безопасной перевозки опасных грузов и опасных материалов, установления времени вождения

и отдыха для профессиональных водителей и улучшения дорожной инфраструктуры (табл. 2).

Ряд этих инструментов, рассматриваемых как глобальные, открыты для присоединения не только государств-членов ЕЭК ООН, но и государств-членов Организации Объединенных Наций и любого другого государства, имеющего на это право, по приглашению [13].

Они являются юридически обязательными для тех государств, которые становятся их участниками. Как свидетельствует их членство, помимо того, что эти правовые инструменты важны для создания единообразных транспортных правил в европейских странах, они также применяются многими другими странами мира.

Таблица 2

Основные международные правовые инструменты, связанные с безопасностью дорожного движения, открытые для мирового членства

1	Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года
2	Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года
3	Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года
4	Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года
5	Соглашение о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, от 1958 года
6	Соглашение о принятии единообразных условий проведения периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 13 ноября 1997 года
7	Соглашение об установлении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 1998 года

К основным международным правовым документам по безопасности дорожного движения можно отнести следующие:

Конвенцию о дорожном движении от 19 сентября 1949 года. Вступление в силу: 26 марта 1952 года; подписавшие стороны: 19 (6 развивающихся стран); участники: 97 (57 развивающихся стран) [14].

Конвенцию о дорожном движении от 8 ноября 1968 года. Вступление в силу: 21 мая 1977 года; подписавшие стороны: 36 (12 развивающихся стран); участники: 75 (30 развивающихся стран).

Эти две конвенции направлены на облегчение международного дорожного движения и повышение безопасности дорожного движения путем принятия единообразных правил дорожного движения.

Среди прочего они требуют, чтобы страны признавали иностранные водительские удостоверения и принимали международные водительские удостоверения, образцы которых определяются соглашениями [15].

Ожидается, что к 2030 году около 60% населения планеты будет проживать в городах, а это означает, что растущий спрос на мобильность превысит возможности большинства существующих систем в этих районах.

Потребности в мобильности и системы для их удовлетворения должны продолжать развиваться с учетом возможностей, создаваемых технологическими инновациями, а также проблем, таких как влияние транспорта на изменение климата, а также смертность и травматизм в результате ДТП.

Продолжение работы на глобальном уровне по комплексному решению проблемы дорожно-транспортного травматизма будет способствовать выработке системных мер для их последующего внедрения на национальном уровне, что является актуальным для всех стран мира.

Список источников

1. Майоров В.И., Дунаева О.Н. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18. EDN PNTPOV.
2. Resolution adopted by the General Assembly on 25.09.2015. 70/1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.
3. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. и др. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2019.
4. URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/brasilian_declaration_en.pdf?sfvrsn=9e7f74fc_23 (дата обращения: 25.10.2024).
5. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
6. Копыл Д.В., Шубакин А.А., Поделякин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 21–25. EDN DXJCDF.
7. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 180 с.
8. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М.: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 1993. 168 с. EDN INMWXU.
9. 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. EDN NSGOAU.
10. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международно-правовых отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения: инфор-

мационный обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 76 с.

11. 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. EDN OQSLDK.

12. URL: <http://www.unece.org/leginstr/trans.html> (дата обращения: 25.10.2024).

13. URL: <https://unece.org/2009> (дата обращения: 25.10.2024).

14. Классификация стран основана на группировке и составе статуса развития по статистике UNCTAD, дата генерации: 6 июня 2017 года // URL: http://unctadstat.unctad.org/EN/Classifications/DimCountries_DevelopmentStatus_Hierarchy.pdf (дата обращения: 25.10.2024).

15. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международного нормативно-правового регулирования дорожного движения (анализ основных международных договоров XX века) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1(28). С. 62–66. EDN GZAREP.

References

1. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. «Benchmarking» quality improvement technology in the field of road safety: the experience of foreign countries and Russia // Road Safety. 2022. № 3. P. 13–18.
2. Resolution adopted by the General Assembly on 25.09.2015. 70/1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.
3. Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. et al. Modern foreign practices in the field of road safety: informational review. Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2019.
4. URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/brasilian_declaration_en.pdf?sfvrsn=9e7f74fc_23 (date of access: 25.10.2024).
5. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
6. Kopyl D.V., Shubakin A.A., Podelyakin A.A. Prevention of road accidents // Road Safety. 2021. № 1. P. 21–25. EDN DXJCDF.
7. Bakanov K.S., Gordeeva A.D. et al. Foreign experience in counteracting the main risk factors in road traffic: study guide. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 с.
8. Rossinsky B.V. Organizational and managerial problems of functioning of the state system of road traffic safety. M.: Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation, 1993. 168 p. EDN INMWXU.
9. Gordeeva A.D., Turishcheva A.A. Experience of realization of the first Decade of Action for Road Safety (2011–2020) on the example of the Republic of Austria // Vestnik of Economic Security. 2022. № 2. P. 57–63. EDN NSGOAU.
10. Gordeeva A.D., Yasnikova V.A. Formation and development of international legal relations in the field of road safety: an informational review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2023. 76 с.

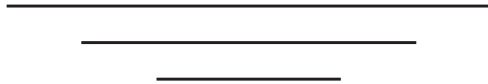
11. Gordeeva A.D., Guseva A.A. Strategic planning and legal regulation of road safety in Brazil // Road Safety. 2024. № 2. P. 64–70.

12. URL: <http://www.unece.org/leginstr/trans.html> (date of access: 25.10.2024).

13. URL: <https://unece.org/2009> (date of access: 25.10.2024).

14. URL: http://unctadstat.unctad.org/EN/Classifications/DimCountries_DevelopmentStatus_Hierarchy.pdf (date of access: 25.10.2024).

15. Gordeeva A.D., Iasnikova V.A. Formation and development of international legal regulation of road traffic (analysis of the main international treaties of the xx century) // Road Safety. 2023. № 1. P. 62–66.



Информация об авторе

В.Л. Расторгуев – старший 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.L. Rastorguev – Senior Researcher of the Department of Scientific and Editorial Publishing Activities 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 28.10.2024; одобрена после рецензирования 05.11.2024; принята к публикации 12.11.2024.
The article was submitted 28.10.2024; approved after reviewing 05.11.2024; accepted for publication 12.11.2024.*

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КООПЕРАЦИИ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ГЛОБАЛЬНОГО АЛЬЯНСА НПО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Вера Андреевна Ясникова
Научный центр БДД МВД России
viasnikova@mvd.ru

Аннотация. В статье проводится анализ деятельности Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения, рассматривается его роль в формировании международной политики в области безопасности дорожного движения и сотрудничество с государственными органами и частным сектором, рассматриваются ключевые цели и приоритеты Стратегического плана на 2024–2030 годы, направленные на снижение уровня дорожно-транспортного травматизма и улучшение безопасности на дорогах.

Ключевые слова: Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортная аварийность

Для цитирования: Ясникова В.А. Организация международной кооперации в целях повышения безопасности дорожного движения на примере Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения // Современная наука. 2024. № 4. С. 36–39.

Original article

ORGANIZING INTERNATIONAL COOPERATION TO IMPROVE ROAD SAFETY BY THE EXAMPLE OF THE GLOBAL ALLIANCE OF NGOS FOR ROAD SAFETY

Vera A. Iasnikova
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
viasnikova@mvd.ru

Abstract. This study analyzes the activities of the Global NGO Alliance for Road Safety, its role in shaping international road safety policy and its collaboration with public authorities and the private sector, and examines the key objectives and priorities of the 2024-2030 Strategic Plan to reduce road traffic injuries and improve road safety.

Keywords: Global alliance of NGOs for road safety, road traffic injuries, road safety, road traffic injury, road traffic crash, road traffic crashes

For citation: Iasnikova V.A. Organizing international cooperation to improve road safety by the example of the Global alliance of NGOs for road safety // Modern Science. 2024. № 4. P. 36–39.

Безопасность дорожного движения (далее также – БДД) является одной из ключевых проблем современного общества, требующих комплексного подхода и активного участия различных заинтересованных сторон.

Одной из заинтересованных сторон в этой области являются неправительственные организации, которые активно работают над улучшением ситуации с безопасностью дорожного движения. Данные организации играют важную роль в разработке и реализации инициатив, направленных на снижение числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и повышение уровня осведомленности населения о правилах дорожного движения.

Неправительственные организации выступают в качестве связующего звена между правительственными структурами, бизнесом и гражданским обществом. Их деятельность охватывает широкий спектр аспектов, связанных с безопасностью на дорогах [1].

Одним из примеров неправительственной организации, активно работающей в области БДД, является Глобальный альянс НПО по безопасности дорожного движения (далее – Глобальный альянс), объединяющий неправительственные организации, которые реализуют программы и продвигают инициативы в области безопасности дорожного движения по всему миру. В настоящее время в Альянс входят 358 членов НПО из более чем 100 стран, от Российской Федерации – НПО «Движение без опасности» [2].

Деятельность Глобального альянса в обеспечении безопасности дорожного движения в основном имеет пропагандистскую направленность.

Так, например, созданы проекты «Более безопасное управление велосипедом» (основана на передовом опыте Нидерландов и Дании) и «Оказание первой помощи в Колумбии» (проект по привлечению членов сообщества к оказанию первой помощи и пропаганде неотложной помощи в сельских районах Колумбии) [3].

В 2012 году Глобальный альянс совместно со Всемирной организацией здравоохранения разработал методическое пособие для неправительственных организаций «Адвокация по вопросам безопасности дорожного движения и интересов пострадавших в ДТП», которые предлагает НПО руководящие принципы и стратегические подходы для более целенаправленной адвокации в области безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020 годов. Термин «адвокация» обозначает процесс повышения осведомленности о конкретной проблеме с целью влияния на политику программы и распределения ресурсов. Эти действия имеют решающее значение для предотвращения травматизма на дорогах.

Неправительственные организации, несмотря на разнообразие в структуре и подходах, объединены общей целью – адвокацией на различных уровнях. Некоторые из них фокусируются на повыше-

нии осведомленности о безопасности дорожного движения, в то время как другие активно взаимодействуют с политическими деятелями для достижения изменений в законодательстве. В пособии также рассматриваются виды деятельности неправительственных организаций, конкретные примеры из различных стран.

В последние десятилетия проблема детского дорожно-транспортного травматизма стала одной из наиболее актуальных в области общественного здоровья [4]. По данным Всемирной организации здравоохранения, ДТП являются одной из основных причин смерти среди детей и подростков в возрасте от 5 до 14 лет.

В ответ на эту глобальную проблему в 2014 году ВОЗ приняла Детскую Декларацию по безопасности дорожного движения, которая стала основой для дальнейших действий и инициатив, направленных на защиту детей на дорогах.

В рамках этой декларации была запущена программа #SaveKidsLives, осуществляемая совместно с Глобальным альянсом по безопасности дорожного движения [5].

Программа охватывает страны по всему миру и направлена на привлечение внимания к проблеме детского травматизма через различные медиаканалы и социальные сети, в рамках программы разрабатываются обучающие материалы и ресурсы для школ и родителей, программа активно сотрудничает с государственными органами, неправительственными организациями и частным сектором для разработки и внедрения эффективных мер по повышению безопасности детей на дорогах.

С момента запуска программы #SaveKidsLives достигнуты значительные результаты. Многие страны актуализировали нормативно-правовую базу, направленную на защиту детей на дорогах, в том числе обязательное использование детских удерживающих устройств, улучшение пешеходной инфраструктуры и ужесточение ответственности за нарушения правил дорожного движения [6].

Одним из ключевых аспектов деятельности Глобального альянса является проведение мероприятий в рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН.

Данная инициатива представляет собой глобальную кампанию, организуемую раз в два года под эгидой Всемирной организации здравоохранения.

Основной целью кампании является привлечение внимания к проблемам безопасности дорожного движения, повышение осведомленности населения о рисках, связанных с дорожным движением, а также продвижение лучших практик и стратегий, направленных на предотвращение ДТП.

Глобальная неделя безопасности дорожного движения включает в себя широкий спектр мероприятий, таких как организация образовательных программ, проведение информационных кампаний, семинаров и конференций, которые направлены на различные целевые аудитории.

Мероприятия способствуют формированию общественного мнения по соблюдению правил дорожного движения и стимулируют активное участие граждан в вопросах безопасности дорожного движения.

НПО, входящие в состав Глобального альянса и занимающиеся безопасностью дорожного дви-

жения, работают в рамках пяти направлений Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030: мультимодальные транспортные системы, безопасная дорожная инфраструктура, безопасные транспортные средства, оказание помощи пострадавшим в ДТП и безопасное использование дорог [7].

6 декабря 2023 года Глобальный альянс опубликовал Стратегический план на период 2024–2030 годов [8], направленный на улучшение безопасности на дорогах по всему миру через активное сотрудничество неправительственных организаций, правительств и международных организаций. Основная цель плана заключается в снижении числа ДТП.

В рамках данного Стратегического плана организации берут на себя обязательства по расширению возможностей, мобилизации и поддержке более 350 неправительственных организаций в более чем 100 странах.

К целям, закрепленным в Стратегическом плане, относится стимулирование правительств к принятию мер по безопасности дорожного движения, внедрение приоритетных направлений действий, эффективность которых подтверждена научными исследованиями, укрепление потенциала НПО в области безопасности дорожного движения, создание платформы для сотрудничества и финансирования НПО.

Стратегический план, разработанный для повышения безопасности дорожного движения, охватывает несколько ключевых направлений деятельности, каждое из которых играет важную роль в создании более безопасной дорожной среды.

Во-первых, план акцентирует внимание на повышении осведомленности о проблеме безопасности дорожного движения. Это направление реализуется через проведение целевых информационных кампаний, которые направлены на информирование общественности о рисках, связанных с дорожным движением, а также о важности соблюдения правил дорожного движения. Например, неправомерное поведение на дороге, такое как превышение скоростного режима или управление транспортным средством в состоянии опьянения, являются одними из основных факторов аварийности [9, 10, 11, 12].

В связи с этим НПО организуют разнообразные акции, семинары и образовательные программы, которые ориентированы на различные целевые группы, которые включают тренинги для детей и подростков, направленные на формирование у них правильных привычек поведения на дороге, а также курсы для водителей транспортных средств, которые помогают им лучше понимать правила дорожного движения и важность их соблюдения.

Во-вторых, Стратегический план подчеркивает необходимость лоббирования изменений в законодательстве и внедрения более строгих стандартов безопасности, что подразумевает активное взаимодействие с государственными органами и законодателями для разработки новых норм и правил, которые будут способствовать улучшению безопасности на дорогах. Данные изменения касаются ужесточения наказаний за нарушение правил дорожного движения или внедрения более строгих требований к техническому состоянию транспортных средств.

Третьим важным направлением является сотрудничество с международными организациями и другими заинтересованными сторонами. В целом стоит отметить, что международное сотрудничество, обмен опытом и изучение деятельности иностранных государств является важным направлением государственной политики всех стран для формирования предложений по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма [13, 14, 15, 16, 17, 18].

Альянс стремится создать обширную сеть партнерств для обмена опытом и лучшими практиками в области безопасности дорожного движения.

Сотрудничество с такими организациями, как Всемирная организация здравоохранения и другими международными учреждениями, позволяет объединять усилия для разработки эффективных программ и инициатив, направленных на снижение смертности и травматизма на дорогах.

Совместные проекты включают исследования по анализу причин ДТП, разработку обучающих материалов и проведение международных конференций, где эксперты делятся опытом и находят новые решения для актуальных проблем.

Стратегический план по повышению безопасности дорожного движения представляет собой комплексный подход, который включает в себя просвещение общества, лоббирование законодательных изменений и международное сотрудничество.

Каждое из этих направлений взаимосвязано и дополняет друг друга, создавая таким образом эффективную систему мер по снижению рисков на дорогах и обеспечению безопасности всех участников дорожного движения.

Кроме того, стратегический план включает в себя использование данных и исследований для разработки эффективных стратегий. На основе этих данных НПО разрабатывают рекомендации и программы, направленные на решение конкретных проблем.

Анализ деятельности Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения демонстрирует его значимую роль в формировании международной политики в области безопасности на дорогах.

Сотрудничество с государственными органами и частным сектором позволяет эффективно интегрировать разнообразные подходы и ресурсы для решения сложных задач, связанных с дорожно-транспортным травматизмом.

Ключевые цели и приоритеты Стратегического плана на 2024–2030 годы подчеркивают необходимость комплексного подхода к проблеме, охватывающего как профилактические меры, так и улучшение инфраструктуры.

Акцент на инновационных решениях, образовательных инициативах и активном вовлечении общественности способствует созданию более безопасной дорожной среды для всех участников движения.

Таким образом, деятельность Глобального альянса НПО является важным шагом к достижению глобальных стандартов безопасности дорожного движения, что, в свою очередь, может существенно снизить уровень дорожно-транспортного травматизма по всему миру.

Список источников

1. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Деятельность международных организаций в области безопасности дорожного движения: информационный обзор. Том 1. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 122 с.
2. URL: <https://bezntp.ru/bezntp/ru/> (дата обращения: 23.10.2024).
3. URL: <https://safercycling.roadsafetyngos.org/> (дата обращения: 23.10.2024).
4. Храмова О.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 16–18. EDN CFRCFW.
5. URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration---en---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3 (дата обращения: 23.10.2024).
6. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 180 с.
7. URL: <https://www.roadsafetyngos.org/about/about-road-safety/ngo-response/> (дата обращения: 23.10.2024).
8. URL: https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc_cid=3eac2ebc35&mc_eid=4b45d8ede9 (дата обращения: 23.10.2024).
9. Портанников 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.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 56 с. EDN YUDUXA.
10. Турищева А.А., Расторгуев В.Л., Ясникова В.А. и др. Изучение документов стратегического планирования по повышению безопасности дорожного движения зарубежных стран, разрабатываемых в рамках повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: информационно-аналитический обзор. План НИОКР ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023. Тема 16. 143 с.
11. Расторгуев В.Л. Снижение смертности в результате ДТП по причине управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения: европейский опыт // Современная наука. 2022. № 4. С. 46–49. EDN GRLEVR.
12. Копыл Д.В., Шубакин А.А., Поделякин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 21–25. EDN DXJCDF.
13. Майоров В.И. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 13–18. EDN PNTPOV.
14. Митрошин Д.В. Формирование международной нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения (состояние, проблемы, перспективы) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 54–59. EDN LFKPAA.
15. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. и др. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. План НИОКР «ФКУ НЦ БДД МВД России». 2019. Тема 14.
16. Гордеева А.Д. Развитие международного сотрудничества в сфере привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения водителей, являющихся иностранными гражданами // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1. С. 170–176. DOI 10.24411/2073-0454-2019-10043. EDN DRUEHG.
17. Ясникова В.А. Актуальные вопросы проводимой политики зарубежных стран в рамках реализации первого и второго Десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения // Бе-

зопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 64–68. EDN UWAVRX.

18. Гордеева А.Д., Турищева А.А. и др. Современные зарубежные практики в области безопасности дорожного движения информационный обзор. План НИОКР ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. Тема 16.

References

1. Gordeeva A.D., Yasnikova V.A. Activities of international organizations in the field of road safety: information review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2025. Vol. 1. 122 p.

2. URL: <https://bezntp.ru/bezntp/ru/> (date of access: 23.10.2024).

3. URL: <https://safecycling.roadsafetyngos.org/> (date of access: 23.10.2024).

4. Khrantsova O.V. Prevention of children's road traffic injuries in the field of traffic // Road Safety. 2022. № 4. P. 16–18. EDN CFRCFW.

5. URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/child-declaration---en---final.pdf?sfvrsn=eacfb52f_3 (date of access: 23.10.2024).

6. Bakanov K.S., Gordeeva A.D. et al. Foreign experience of counteraction to the main risk factors in road traffic: textbook. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2024. 180 p.

7. URL: <https://www.roadsafetyngos.org/about/about-road-safety/ngo-response/> (date of access: 23.10.2024).

8. URL: https://www.roadsafetyngos.org/about/about-us/strategic-plan/?mc_cid=3eac2ebc35&mc_eid=4b45d8ede9 (date of access: 23.10.2024).

9. Portashnikov O.M., Antonov S.N., Bakanov K.S. et al. Detection and proving by the staff of the State Automobile Inspectorate of the facts of driving vehicles by drivers in a state of intoxication: methodical recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2016. 56 p. ISBN 978-5-9908806-2-7. EDN YUDUXA.

10. Turishcheva A.A., Rastorguev V.L., Yasnikova V.A. et al. Study of strategic planning documents to improve road

safety in foreign countries, developed under the sustainable development agenda for the period up to 2030: informational and analytical review. Research and development plan of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2023. Theme 16. 143 p.

11. Rastorguev V.L., Iasnikova V.A. Reduction of mortality as a result of an accident due to driving under the influence of alcohol: european experience // Modern Science. 2022. № 4. P. 46–49. EDN GRLEVR.

12. Kopyl D.V. Shubakin A.A., Podeljakin A.A. Prevention of road accidents // Road Safety. 2021. № 1. P. 21–25. EDN DXJCDF.

13. Mayorov V.I., Dunaeva O.N. «BENCHMARKING» quality improvement technology in the field of road safety: the experience of foreign countries and Russia // Road Safety. 2022. № 3. P. 13–18.

14. Mitroshin D.V. Formation of the international normative legal basis for the organization and implementation of road traffic (state, problems, prospects) // Road Safety. 2023. № 2. P. 54–59.

15. Prokhorova A.M., Gordeeva A.D. et al. Modern foreign practices in the field of road safety: informational review. Research and development plan of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2019. Theme 14.

16. Gordeeva A.D. Development of international cooperation in the field of bringing drivers who are foreign citizens to administrative responsibility for committing traffic offenses // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2019. № 1. P. 170–176. DOI 10.24411/2073-0454-2019-10043. EDN DRUEHG.

17. Iasnikova V.A. Topical issues of the current policy of foreign countries in the framework of the implementation of the First and Second Decades of Action to ensure road safety // Road Safety. 2021. № 3. P. 68–72.

18. Gordeeva A.D., Turishcheva A.A. et al. Modern foreign practices in the field of road safety informational review. Research and development plan of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation». 2022. Theme 16.

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 of Scientific and Editorial and Publishing Activities 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 28.10.2024; одобрена после рецензирования 05.11.2024; принята к публикации 11.11.2024.
The article was submitted 28.10.2024; approved after reviewing 05.11.2024; accepted for publication 11.11.2024.

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПРАВА

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD LAW

Научная статья

© Исаков В.П., Павлинов А.В., 2024
УДК 34О РАЗРАБОТКЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА О ПАТРИОТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ:
КОНЦЕПЦИЯ, СОДЕРЖАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ¹Владимир Павлович Исаков, ²Андрей Владимирович Павлинов¹Государственная Дума Российской Федерации²Университет прокуратуры Российской Федерации¹freestudprof@gmail.com²andrey_pavlinov@mail.ru

Аннотация. Современные опасности, угрожающие существованию России, преодолимы, прежде всего, путем эффективной идеологической работы, формирования патриотического сознания граждан России, которые должны осуществляться в рамках разрабатываемого Федерального закона о патриотическом воспитании. Авторы считают, что в названии концепции законопроекта должно найти отражение патриотической деятельности как исходящей от государства, в которую вовлечена вся система органов публичной власти, граждане страны и осуществляемой одновременно на союзном (в рамках надгосударственного образования России и Белоруссии), федеральном, региональном, местном и локальном уровнях. В статье обосновывается, что единому подходу к управлению процессом патриотического воспитания будет способствовать совершенствование правовой основы такой деятельности, всепроникающий характер ее форм и направлений, выстраивание системы индикаторов качества данной деятельности, закрепление института экспертизы патриотических материалов.

Ключевые слова: законопроект, национальная безопасность, документы стратегического планирования, молодежная политика, рамочный закон, государственно-патриотическое воспитание, стандарт патриотического воспитания, система патриотического воспитания

Для цитирования: Исаков В.П., Павлинов А.В. О разработке федерального закона о патриотическом воспитании: концепция, содержание и перспективы // Современная наука. 2024. № 4. С. 40–46.

Original article

ON THE DEVELOPMENT OF THE FEDERAL LAW ON PATRIOTIC EDUCATION:
CONCEPT, CONTENT AND PROSPECTS¹Vladimir P. Isakov, ²Andrey V. Pavlinov¹State Duma of the Russian Federation²University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation¹freestudprof@gmail.com²andrey_pavlinov@mail.ru

Abstract. Modern dangers threatening the existence of Russia can be overcome, first of all, by effective ideological work, the formation of patriotic consciousness of Russian citizens, which should be carried out within the framework of the Federal Law on Patriotic Education being developed. The authors believe that the title and concept of the draft law should reflect patriotic activity as emanating from the state, which involves the entire system of public authorities, citizens of the country and carried out simultaneously at the union (within the supranational entity of Russia and Belarus), federal, regional, local and local levels. The article substantiates that a unified approach to managing the process of patriotic education will be facilitated by improving the legal basis for such activity, the pervasive nature of its forms and directions, building a system of quality indicators for this activity, and strengthening the institution of examination of patriotic materials.

Keywords: draft law, national security, strategic planning documents, youth policy, framework law, state-patriotic education, standard of patriotic education, system of patriotic education

For citation: Isakov V.P., Pavlinov A.V. On the development of the federal law on patriotic education: concept, content and prospects // Modern Science. 2024. № 4. P. 40–46.

В повестке Государственной Думы Российской Федерации на 2025 год запланировано рассмотрение и принятие федерального закона о патриотическом воспитании.

Ранее в нижней палате парламента продолжительное время обсуждался проект федерального закона № 315234-7 «О патриотическом воспитании в Российской Федерации» (2017 г.), который в первом чтении (в 2023 году) был отклонен в представленной редакции.

Поделимся соображениями о предмете правового регулирования, разрабатываемого по инициативе Администрации Президента Российской Федера-

ции законопроекта, о правовой основе такой деятельности, ее принципах, круге субъектов и адресатах, формах и методах, критериях качества работы по патриотическому воспитанию. Изначально подчеркнем, что такая работа (как и закон), на наш взгляд, должна именоваться государственно-патриотическим воспитанием. Не только внешние, но и внутренние угрозы национальной безопасности, стремительно вырастающие до уровня экзистенциальных для нашей страны, диктуют такие подходы, складывающуюся повестку.

Одно из возражений против появления рамочного закона было обусловлено тем, что на момент

рассмотрения законопроекта № 315234-7 осуществление патриотического воспитания предусматривалось действующими федеральными государственными образовательными стандартами, реализовывалась государственная программа «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016-2020 годы».

Несомненно, в создании организационно-правовой основы патриотического воспитания вообще и государственно-патриотического воспитания в частности важную роль сыграла и данная государственная программа, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2015 г. № 1493 [1].

К сожалению, утратившие силу либо продолжающие действовать в краткосрочной перспективе политико-правовые документы по вопросам воспитания детей и молодежи, правовой грамотности и правосознания подрастающего поколения (в частности, Основы государственной молодежной политики Российской Федерации на период до 2025 года [2], Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года [3]) *не решили многих концептуальных вопросов, в том числе проблему терминологического оформления патриотического воспитания, хотя создали для этого хорошие предпосылки.*

Действительно, в сфере патриотического воспитания за последний период времени федеральными органами власти предприняты серьезные усилия, направленные на доработку уже существующих механизмов государственного регулирования соответствующих правоотношений.

Так, в принятом в конце 2020 года Федеральном законе «О молодежной политике в Российской Федерации» молодежная политика представляет собой «комплекс мер ... направленных на ... гражданско-патриотическое и духовно-нравственное воспитание молодых граждан».

Одна из целей молодежной политики (отраженной в ст. 4 Федерального закона от 30 декабря 2020 г. № 489-ФЗ «О молодежной политике в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 489-ФЗ) [4] определяется как «формирование системы нравственных и смысловых ориентиров, позволяющих противостоять идеологии экстремизма, национализма, проявлениям ксенофобии, коррупции, дискриминации и другим негативным социальным явлениям», а одним из основных направлений реализации молодежной политики выступает «воспитание гражданственности, патриотизма, преемственности традиций, уважения к отечественной истории, историческим, национальным и иным традициям народов Российской Федерации» (ст. 6 Федерального закона № 489-ФЗ).

Содержание данного документа, неоспоримо свидетельствующего о приоритетном характере молодежной политики, заинтересованности всей системы публичной власти в ее проведении, обязательности распространения комплекса мер и решений на все социально-демографические группы лиц в возрасте от 14 до 35 лет является дополнительным аргументом в подходе к патриотическому воспитанию с государственных позиций.

Патриотическая составляющая в воспитании молодежи, всей воспитательной деятельности в системе образования также нашла реализацию в

принятом Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 304-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» по вопросам воспитания обучающихся».

Правовая основа государственно-патриотического воспитания не ограничена рамками собственно «патриотического законодательства», поскольку достижение целей такого воспитания реализуется посредством отдельных мер профилактики правонарушений (в том числе преступлений) и образования, в том числе просвещения.

Основные направления уголовной политики России сегодня выстраиваются с опорой на Основы государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей от 9 ноября 2022 года [5], на Стратегию реализации молодежной политики в Российской Федерации на период до 2030 года от 17 августа 2024 года [6], на Комплексный план противодействия идеологии терроризма в Российской Федерации на 2024-2028 годы от 30 декабря 2023 года [7], на Стратегию национальной безопасности Российской Федерации от 2 июля 2021 года [8], то есть на официальные документы стратегического планирования, содержащие важный превентивный, воспитательный компонент.

Анализ только категориального аппарата указанных источников уже позволяет обнаружить таковой. В частности, в Стратегии реализации молодежной политики в Российской Федерации на период до 2030 года находит закрепление дефиниция «патриотическое воспитание молодежи».

В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации прозвучал отказ от либеральных ценностей и замены их нормами морали, основанными на собственных традициях (ст. 19, 21), что позднее нашло воплощение в Основах государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей (ст. 12, 13-18) [5].

В целом следует отметить, что государственная политика борьбы с преступностью, прежде всего связанная со сферой национальной безопасности, формируется в текущий момент на основе доктринальных документов, несмотря на их меньшую юридическую силу в сравнении с кодифицированными актами (УК РФ, УПК РФ, УИК РФ).

Поэтому появление рамочного Федерального закона о патриотическом (о государственно-патриотическом) воспитании исправит сложившейся дисбаланс, позволит надежнее разрешить вопросы конкуренций, возможных коллизий между ними и главным образом послужит цели установления единого подхода к управлению процессом формирования патриотического сознания граждан России.

Сегодня общим правилом становится открывать тексты кодифицированных актов, других национальных законов, Модельных законов СНГ и, соответственно, их проектов глоссарием – статьей, содержащей основные понятия, используемые в настоящем Законе, и их определения. По существу, глоссарий, как некий словарь, выражает в концентрированном виде концепцию закона или законопроекта.

В этой связи глоссарий Федерального закона «О патриотическом воспитании» (с точки зрения

авторов более обоснованно именовать его «О государственно-патриотическом воспитании») должен состоять из содержательно устойчивых понятий, в оптимальном виде сформулированных общепринятых категорий.

В глоссарии категория «патриотическое воспитание» (точнее «государственно-патриотическое воспитание»), как и категории «стандарт патриотического воспитания», «экспертиза патриотических материалов», «система патриотического воспитания») должна стоять на первом, центральном месте, при ее формулировании должен быть отражен общепринятый в юридической доктрине подход.

Определенным достижением в этой связи является ведомственный акт – приказ Генерального прокурора Российской Федерации от 14 сентября 2022 г. № 510 «Об утверждении Концепции совершенствования системы государственно-патриотического воспитания в прокуратуре Российской Федерации», введший в оборот, закрепивший легальную дефиницию «государственно-патриотическое воспитание» (п. 1.2 Концепции) [9].

Отстаивая с позиции основной концепции законопроекта подход к патриотическому воспитанию как к изначально исходящему от государства, напомним справедливое замечание А.А. Проханова о том, что Великую Отечественную войну выиграл советский учитель, который учил не только математике и правописанию, но и любви к Родине, учил жертвовать своим ради всеобщего, жизнью ради Родины [10].

Современная школа и учитель как центр воспитания, как средоточие того, откуда должно все прорастать, где функция воспитания реализуется не просто путем вкрапления в математику, русский язык, а через самостоятельный предмет (например, граждановедение), где все проблемы истории, русскости, веры и т.д. взаимосвязаны с чувством сопричастности к своему Отечеству [11], конечно, должны остаться.

Вместе с тем сегодня воспитание патриотизма должно стать, как и в советский период, заботой не только семьи и школы, учителей, но и всей системы органов власти и их учреждений. Изменение концептуальных подходов, масштабов такой деятельности должно найти отражение в ее наименовании: государственно-патриотическое воспитание, с приставкой государственное.

Ключевым тезисом Коммунистической партии РФ в сложнейший исторический момент 1990-х годов стала объединяющая широкие массы идея патриотизма, государственной целостности России.

Несмотря на то, что восстановление общественного интереса к патриотизму как социальному чувству всего гражданского общества в России начинается с 2000-х годов и обусловлен личной позицией нынешнего Президента РФ, в научной и образовательной литературе понятие «государственного патриотизма», общегосударственный подход к патриотическому воспитанию внедряется гораздо раньше [12].

Многовекторный анализ *правовых основ государственно-патриотического воспитания (позволяющий выявить и некоторые перспективы их развития)* доказывает, что на федеральном уровне «ядро» таковых составляют относительно немно-

гочисленные нормативные положения отдельных видов патриотического воспитания, отраженные в частности, в ч. 3 и 4 ст. 67 1 Конституции Российской Федерации [13], в ст. 14 Федерального закона «О воинской обязанности и военной службе» (закреплено понятие «военно-патриотическое воспитание») [14], в ст. 2 Федерального закона «Об образовании» (раскрыто понятие «воспитание»), в ст. 2, 15 Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» (понятие «воспитание» упоминается в контексте профилактики правонарушений, в том числе индивидуальной), в актах федеральных органов государственной власти (упоминавшийся приказ Генерального прокурора Российской Федерации от 14 сентября 2022 г. № 510 «Об утверждении Концепции совершенствования системы государственно-патриотического воспитания в прокуратуре Российской Федерации»), а также в документах политико-правового характера (например, федеральный проект «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации» национального проекта «Образование») [15].

В свою очередь, на региональном уровне достаточно давно во многих субъектах Российской Федерации разработаны и действуют собственные рамочные законы (например, Закон Московской области «О патриотическом воспитании в Московской области» от 13 июля 25 г. № 114/2015-ОЗ [16], Закон Санкт-Петербурга от 18 июля 2016 г. № 453-87 «О патриотическом воспитании в Санкт-Петербурге» [17]).

Важным, до конца не востребованным законом (пусть и рекомендательного характера), заложившим основу для правового регулирования патриотического воспитания, является Модельный закон СНГ «О патриотическом воспитании», принятый на сорок втором пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ [18]. Его положения, как и ключевую дефиницию «патриотическое воспитание», под которым предлагается понимать «систематическую и целенаправленную деятельность органов государственной власти, общественных организаций (объединений) по формированию у граждан высокого патриотического сознания, чувства верности своему Отечеству, готовности к выполнению гражданского долга и конституционных обязанностей по защите интересов Родины», стоит вновь подвергнуть критическому осмыслению и использовать в предстоящей законотворческой работе.

Анализ актуальной правовой основы воспитания в Российской Федерации позволяет заключить, что работа по ее формированию все еще находится на начальном этапе. Так, до настоящего времени не принят базовый федеральный закон о воспитании, в основу которого, на наш взгляд, может быть положен разработанный с участием России *Модельный закон о воспитании детей и молодежи* [19].

В федеральном законе «О воспитании» помимо развернутого определения понятия «воспитание», на наш взгляд, должны быть также определены все основные виды воспитания (в том числе, государственно-патриотическое воспитание), а также воспитательные стандарты, которые в настоящее время не определяются никакими нормативными правовыми актами.

В стандартах патриотического воспитания будущего закона и вошедших прежде всего в федеральный образовательный стандарт основного общего образования, как нам представляется, должны быть сосредоточены, кроме рекомендаций, безусловные требования. Должен соблюдаться минимум стандартов, таких как: курс истории края; поддержание любви к Отечеству через любовь к семье; поддержание любви к Отечеству через уважение к государству и некоторые другие.

В законе должен получить закрепление институт независимой экспертизы как инструмент оценки всех материалов и мероприятий на предмет соответствия ценностям патриотического воспитания, точно так же, как в Основах государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей от 9 ноября 2022 года, получил отражение соответствующий инструментальный контроль (применительно к традиционным ценностям при решении вопроса о целесообразности государственной поддержки тех или иных проектов, программ, материалов и др.) [20].

Остающийся до сегодняшнего дня фрагментарным характер правового регулирования данной сферы, отсутствие единого подхода не только к определению «патриотическое воспитание» (не говоря уже о пробелах в формализации термина «государственно-патриотическое воспитание»), но и к системе данной деятельности, как априори состоящей из круга субъектов (требующего точного установления в законе с указанием скорее не на полномочия, а на более широкие права и обязанности), из перечня определенных направлений и форм, методов деятельности по государственно-патриотическому воспитанию, из индикаторов качества такой деятельности, осуществляемой одновременно на союзном (в рамках надгосударственного образования России и Белоруссии), федеральном, региональном, местном и локальном уровнях, свидетельствует о необходимости тщательной подготовки законопроекта о патриотическом воспитании.

Считаем, что к числу субъектов государственно-патриотического воспитания проекта Федерального закона «О государственно-патриотическом воспитании» необходимо отнести не только органы федеральной и региональной власти, органы местного самоуправления, государственные и муниципальные учреждения, негосударственные организации, политические партии, общественные объединения, но и граждан.

Не следует воспроизводить недостатки отечественной законодательной системы профилактики правонарушений, страдающих фрагментированным подходом к определению круга соответствующих субъектов профилактики. В частности, подход, который, к сожалению, закрепился ст. 5 Федерального закона от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» [21], ч. 3 ст. 10 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» [22], ст. 5 Федерального закона от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности» закон [23].

Большое значение с точки зрения целевого, эффективного воздействия на сознание будут иметь

отраженные в том или ином виде в будущем законе формы и меры государственно-патриотического воспитания.

Духовная и нравственно-правовая природа патриотизма, а также задачи обеспечения целостности такого воспитания обуславливают потребность в оптимальном организационном формате такого воспитания.

Изначально отметим, что патриотическое воспитание должно присутствовать везде: на телевидении, в интернете, в рекламе, в школе, в семье. Социальная и информационная сферы должны выполнять функции воспитания, оно должно носить всепроникающий, повсеместный характер, но не искусственно втягивать индивидуума, а через использование специфических методов, контекста.

Несмотря на очевидный диспозитивный характер регулирования в законе форм государственно-патриотического воспитания, они могут как совпадать с традиционными формами учебных занятий (лекция, семинар, коллоквиум, практическое занятие и др.), так и иметь специфические формы. Например, *дебаты за круглым столом*, модератором которых выступает преподаватель (наставник), а каждому участнику предлагается высказаться по вопросам, вынесенным на обсуждение.

Вне зависимости от форм, в которых осуществлялось государственно-патриотическое воспитание, обязательным элементом такого занятия является *дискуссия по обсуждаемым вопросам* (даже если речь идет о лекции), в которой (в зависимости от численности аудитории и длительности занятия) реальной возможностью задать вопросы и высказать мнение обладают по меньшей мере несколько человек. Это правило, разумеется, не относится к индивидуальной консультации (собеседованию), основное содержание которой и составляет собственно дискуссия либо полемика между собеседниками [24].

В процессе реализации любых форм такой деятельности следует не забывать одну важную аксиому о том, что воспитание скорее связано с тем, что нельзя, а не с тем, что можно, о том, что «воспитание – мудрое ограничение» [25]. Задачи каждого воспитательного мероприятия (как массового, так индивидуального характера) должны быть направлены на достижение общей цели государственно-патриотического воспитания – укоренения любви к Отечеству, культуре и истории его многонационального народа как осознанной потребности и как личной ответственности за укрепление и процветание государства, гражданином которого ты являешься.

Применительно к высшему образованию такими форматами могут выступать включенные в сетку обязательных занятий действующие дискуссионные центры для обсуждения вопросов внутренней и внешней политики государства, добровольное участие в волонтерских, иных общественных и общественно-политических движениях. Среди подобных направлений и форм государственно-патриотического воспитания в обобщенном виде быть формализованными в законе заслуживают:

организация и проведение мероприятий, катализирующих роль прессы, телевидения, соцсетей, всех СМИ в деле государственно-патриотического воспитания;

вовлечение студентов юридических вузов и факультетов во главе с педагогами, с действующими сотрудниками правоохранительных органов, органов исполнительной власти в работу по профилактике правонарушений (прежде всего экстремизма среди молодежи).

В идейно-воспитательной, пропагандистской работе важное место принадлежит разнообразным формам наглядной агитации: плакатам, транспарантам, стендам, тематическим выставкам фотографий, книг, произведений искусства, стенной печати, политическим картам (в том числе размещённым на различных электронных общедоступных ресурсах).

Как наиболее востребованную в современный период следует закреплять и использовать такую форму воспитания, как «создание кино-, фото-, аудио-, мультимедийной и печатной продукции...».

Применительно к иным формам воспитания нельзя не отметить полезность участия работников органов власти в общественном обсуждении законопроектов (например, «О полиции» и др.) и проектов других нормативных правовых актов, которое способствует развитию их правосознания и росту квалификации.

Основными критериями качества работы по государственно-патриотическому воспитанию должны стать ориентированность на реализацию ее *принципов, которые следует отразить в Федеральном законе «О государственно-патриотическом воспитании»: законность, системность, непрерывность, научная обоснованность, адресность, а также правдивость и убеждение без навязывания.*

Одним из проявлений системности в деле государственно-патриотического воспитания выступает его взаимосвязь в том числе с правовым, антикриминальным воспитанием. Из всего многообразия видов воспитания сути государственно-патриотического воспитания и возможностям сотрудников органов государственной власти и их учреждений отвечают духовно-нравственное, гражданское и правовое воспитание, посредством которых у аудитории формируется представление о духовных и нравственных основаниях патриотизма, обосновывается необходимость всестороннего учета правоохраняемых интересов государства и общества при реализации личных и служебных прав и обязанностей, обосновывается неотвратимость наступления ответственности за нарушения запретов и ограничений, раскрываются благоприятные последствия формирования и поддержания у граждан независимо от их статуса неизбирательного уважения к российскому государству, его истории и институтам.

Системность воспитательной работы строится во многом на основе примеров подвига советского народа в годы Великой Отечественной войны, но не только: еще и на великих свершениях, достижениях нашей страны – Российской империи, Советского Союза и современной России.

В настоящее время акцент следует делать на подвигах участников специальной военной операции, обращаться к жизненному пути выдающихся личностей, чьи заслуги перед нашей страной прошли проверку временем, приобрели еще большее значение.

Ставя во главу угла воспитания научную обоснованность, выдвигая в качестве его исходного

начала правдивость, считаем, что нужен конструктивный, взвешенный подход ко всей исторической траектории развития нашего государства, поддерживаем мнения о минимизации критики любого исторического периода. Но, 90-е годы XX века в России, как и события предреволюционные начала XX века, не могут анализироваться нейтрально, положительно, так как это периоды отрыва от традиционных ценностей, увлечения либеральными ценностями, упоением свободой, отказа от признаваемой большинством граждан идеологии, возобладание и навязывание позиции неприятия собственности страны. И, как следствие, социальные потрясения, обвал преступности. Необходимы анализ таких отечественных событий, трагедий и увлечение уроков.

Приоритетом *индикаторов качества деятельности по государственно-патриотическому воспитанию*, на наш взгляд, должно стать ее содержание, а не процедура (в сфере медицины нормативно закрепленным критерием качества врачебной помощи является не только количество вылеченных – спасенных людей, но и следование работниками медицинским стандартам) или формирование среды (в образовании ориентация правового регулирования на такие индикаторы, как открытость, доступность, комфортная среда и др.).

Только одновременное задействование всех направлений деятельности в воспитании (например, профессионального, историко-патриотического, культурно-нравственного, физкультурно-спортивного и психологического), как и значительное количество и широкий круг вовлеченных в соответствующий процесс лиц, не может выступать единственным надежным гарантом качества государственно-патриотического воспитания.

Таковыми, помимо «освещения в средствах массовой информации», по нашему мнению, должны выступать:

постоянный мониторинг воспитательной среды (предварительное изучение настроений аудитории, коллектива и т.д.);

не столько сбалансированное использование, сколько умелое сочетание, синтез традиционных и современных взаимосвязанных, взаимодополняющих средств, форм и методов государственно-патриотического воспитания;

профессиональная готовность убежденных и высококвалифицированных сотрудников органов власти и учреждений (прежде всего, педагогов-психологов) к такой работе, в том числе способность ими применять различные технологии воспитания;

небольшие показатели текучести кадров, некомплекта, отсутствие отрицательной динамики увольнений по дискредитирующим основаниям;

минимализм случаев нарушения закона среди сотрудников (привлечения к дисциплинарной, административной, уголовной ответственности);

профессиональные, служебные успехи и достижения;

позитивная оценка профессиональной деятельности сотрудников со стороны населения и др.

Акцент в большей степени должен делаться на профессиональных, служебных достижениях, но необходимо учитывать и просчёты, недостатки в данной работе. Считаем более оптимальным вариантом представить основные критерии качества ра-

боты по государственно-патриотическому воспитанию в развернутом виде в отдельной главе (статье) будущего Федерального закона «О государственно-патриотическом воспитании».

В нем также следует не только определить порядок финансирования мероприятий по государственно-патриотическому воспитанию, но и основные подходы в стимулировании подобной работы.

Все вышеизложенное приводит к выводу о том, что основными идеями в ходе подготовки законопроекта могут стать:

отражение и в названии, и в его концепции патриотической деятельности как исходящей от государства, в которую вовлечены вся система органов публичной власти и граждане страны (как адресаты воспитательного воздействия и как субъекты воспитательной работы);

использование в качестве исходных норм отечественных правовых актов федерального, регионального, международного уровня (Союзного государства, МПА СНГ), советского опыта;

применение системного подхода к формам, средствам, направлениям патриотического воспитания, в том числе путем деления их на императивные и диспозитивные;

определение адресатов (объектов) воздействия с выделением приоритетных социальных групп: молодежь, жители новообразованных территорий, мигранты и др.; проведение такой индивидуальной профилактической работы с помощью предварительного использования механизма мониторинга социальной среды;

выстраивание надежной системы соответствия индикаторов качества данной деятельности, появление института экспертизы патриотических материалов.

Список источников

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2015 г. № 1493 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

2. Распоряжение Правительства РФ от 29 ноября 2014 г. № 2403-р «Об утверждении Основ государственной молодежной политики Российской Федерации на период до 2025 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

3. Распоряжение Правительства РФ от 29 мая 2015 г. № 996-р «Об утверждении Стратегии развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

4. Федеральный закон от 30 декабря 2020 г. № 489-ФЗ «О молодежной политике в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

5. Указ Президента РФ от 9 ноября 2022 г. № 809 «Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

6. Распоряжение Правительства РФ от 17 августа 2024 г. № 2233-р «Об утверждении Стратегии реализации молодежной политики в Российской Федерации на период до 2030 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

7. Комплексный план противодействия идеологии терроризма в Российской Федерации на 2024-2028 годы (утв. Президентом РФ 30.12.2023 № Пр-2610) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

8. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

9. Приказ Генпрокуратуры России от 14 сентября 2022 г. № 510 (ред. от 27.11.2024) «Об утверждении Концепции совершенствования системы государственно-патриотического воспитания в прокуратуре Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

10. Она выдержит. Писатель Александр Проханов – о том, как учителя выигрывают войны // Известия. 19.08.2016.

11. Соколов Я.В., Колесов Д.В., Максимов С.В. Граждановедение. Антитеррор: учебное пособие для учащихся 7-9 классов, их родителей и учителей. Экспериментальный вариант. М., 2007. 208 с.

12. URL: <https://kprf.ru/party-live/cknews/219089.html> (дата обращения: 04.12.2024).

13. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

14. Федеральный закон от 28 марта 1998 г. № 53-ФЗ «О воинской обязанности и военной службе» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

15. Паспорт национального проекта «Образование» (утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 16) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

16. Закон Московской области от 13 июля 2015 г. № 114/2015-ОЗ «О патриотическом воспитании в Московской области» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

17. Закон Санкт-Петербурга от 18 июля 2016 г. № 453-87 «О патриотическом воспитании в Санкт-Петербурге» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

18. Постановление № 42-6 Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ «О модельном законе «О патриотическом воспитании» (Принято в г. Санкт-Петербурге 16.04.2015) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

19. Модельный закон о воспитании детей и молодежи (Принят в г. Санкт-Петербурге 14.05.2009) Постановлением 32-5 на 32-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. 2009. № 44. С. 167–185.

20. Указ Президента РФ от 9 ноября 2022 г. № 809 «Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

21. Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

22. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

23. Федеральный закон от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 04.12.2024).

24. Максимов С.В., Павлинов А.В. Государственно-патриотическое воспитание в современной России: научно-практическое пособие. М.: Проспект, 2024. 72 с.

25. Сухомлинский В.А. Как воспитать настоящего человека: (Этика коммунистического воспитания). Педагогическое наследие. М.: Педагогика, 1990. 288 с.

References

1. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 30.12.2015 № 1493 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
2. Order of the Government of the Russian Federation dated 29.11.2014 № 2403-r «On approval of the Fundamentals of the state youth policy of the Russian Federation for the period up to 2025» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
3. Order of the Government of the Russian Federation dated 29.05.2015 № 996-r «On approval of the Strategy for the development of education in the Russian Federation for the period up to 2025» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
4. Federal Law dated 30.12.2020 № 489-FZ «On youth policy in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
5. Decree of the President of the Russian Federation dated 09.11.2022 № 809 «On approval of the Fundamentals of state policy for the preservation and strengthening of traditional russian spiritual and moral values» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
6. Order of the Government of the Russian Federation dated 17.08.2024 № 2233-r «On approval of the Strategy for the implementation of youth policy in the Russian Federation through 2030» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
7. Comprehensive plan to counter the ideology of terrorism in the Russian Federation for 2024-2028 (approved by the President of the Russian Federation on 30.12.2023 № Pr-2610) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
8. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 № 400 «On the national security Strategy of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
9. Order of the Prosecutor General's Office of Russia dated 14.09.2022 № 510 (as amended on 27.11.2024) «On approval of the Concept for improving the system of state-patriotic education in the prosecutor's office of the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
10. She will survive. Writer Alexander Prokhanov on How teachers win wars // Izvestia. 19.08.2016.
11. Sokolov Ya.V., Kolesov D.V., Maksimov S.V. Civics. Anti-terror: a teaching aid for students in grades 7-9, their parents and teachers. Experimental version. M., 2007. 208 p.
12. URL: <https://kprf.ru/party-live/cknews/219089.html> (date of access: 04.12.2024).
13. Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993 with amendments approved during the all-Russian vote on 01.07.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
14. Federal Law dated 28.03.1998 № 53-FZ «On military duty and military service» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
15. Passport of the national project «Education» (approved by the Presidium of the council under the President of the Russian Federation for strategic development and national projects, minutes of 24.12.2018 № 16) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
16. Law of the Moscow Region dated 13.07.2015 № 114/2015-OZ «On patriotic education in the Moscow region» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
17. Law of St. Petersburg dated 18.07.2016 № 453-87 «On patriotic education in St. Petersburg» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
18. Resolution № 42-6 of the Interparliamentary Assembly of Member nations of the CIS «On the model law «On patriotic education» (Adopted in St. Petersburg on 16.04.2015) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
19. Model law on the education of children and youth (Adopted in St. Petersburg on 14.05.2009 by Resolution 32-5 at the 32nd plenary session of the Interparliamentary Assembly of Member Nations of the CIS) // Information Bulletin. Interparliamentary Assembly of Member Nations of the Commonwealth of Independent States. 2009. № 44. P. 167–185.
20. Decree of the President of the Russian Federation dated 09.11.2022 № 809 «On approval of the Fundamentals of state policy for the preservation and strengthening of traditional russian spiritual and moral values» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
21. 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: 04.12.2024).
22. Federal Law dated 07.02.2011 № 3-FZ «On the police» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
23. Federal Law dated 25.07.2002 № 114-FZ «On combating extremist activity law» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 04.12.2024).
24. Maksimov S.V., Pavlinov A.V. State-patriotic education in modern Russia: scientific and practical manual. M.: Prospect, 2024. 72 p.
25. Sukhomlinsky V.A. How to raise a real person: (Ethics of communist education). Pedagogical heritage. M.: Pedagogy, 1990. 288 p.

Информация об авторах

В.П. Исаков – заместитель председателя Комитета Государственной Думы по молодежной политике, депутат Государственной Думы Российской Федерации

Контакты: Георгиевский пер., д. 2., Москва, Россия, 125009

А.В. Павлинов – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин Университета прокуратуры Российской Федерации

Контакты: ул. Новая Басманная, д. 10, стр. 1, Москва, Россия, 107078

Information about the authors

V.P. Isakov – Deputy Chairman of the State Duma Committee on Youth Policy, Deputy of the State Duma of the Russian Federation

Contacts: Georgievskiy per., d. 2, Moscow, Russia, 125009

A.V. Pavlinov – Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Professor of the Department of Criminal Law Disciplines of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Contacts: ul. Novaya Basmannaya, d. 10, str. 1, Moscow, Russia, 107078

Статья поступила в редакцию 05.12.2024; одобрена после рецензирования 12.12.2024; принята к публикации 19.12.2024.

The article was submitted 05.12.2024; approved after reviewing 12.12.2024; accepted for publication 19.12.2024.

О СОВРЕМЕННЫХ МЕРАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРЕСТУПНОСТИ

Екатерина Закариевна Сидорова

Восточно-Сибирский институт МВД России
ketrik6@mail.ru

Аннотация. В настоящее время на территории России наблюдается активная борьба с преступными проявлениями. Это объясняется тем, что преступность значительно подрывает общественное доверие к должностным лицам, ответственным за противодействие преступности. Именно поэтому важно осуществлять предупреждение преступности. Борьба с преступностью осуществляется посредством реализации различных мер и механизмов. В рамках настоящего исследования автор обратил внимание на потенциал уголовно-правовых мер борьбы с преступностью (в первую очередь при помощи уголовного наказания), на необходимость установления контроля за должностными лицами, на правильное, своевременное и квалифицированное реагирование на социальные девиации со стороны субъектов профилактики и др.

Ключевые слова: профилактика преступности, криминологическое предупреждение, социальные девиации, борьба с преступностью, правоохранительные органы

Для цитирования: Сидорова Е.З. О современных мерах предупреждения преступности // Современная наука. 2024. № 4. С. 47–50.

Original article

ON MODERN CRIME PREVENTION MEASURES

Ekaterina Z. Sidorova

East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
ketrik6@mail.ru

Abstract. Currently, an active fight against criminal manifestations is being observed on the territory of Russia. This is because crime significantly undermines public confidence in officials responsible for countering crime. That is why it is important to carry out crime prevention. The fight against crime is carried out through the implementation of various measures and mechanisms. In the framework of this study, the author drew attention to the potential of criminal law measures to combat crime (primarily through criminal punishment), the need to establish control over officials, the correct, timely and qualified response to social deviations on the part of prevention subjects, etc.

Keywords: crime prevention, criminological prevention, social deviations, crime control, law enforcement agencies

For citation: Sidorova E.Z. On modern crime prevention measures // Modern Science. 2024. № 4. P. 47–50.

В настоящее время на всей территории Российской Федерации наблюдается активная борьба с преступными проявлениями. В российском государстве ежегодно выявляются миллионы преступлений, за совершение которых виновные лица несут уголовную ответственность.

Так, за 10 месяцев 2024 года было выявлено 1 433 809 преступлений, в 2023 году – 1 947 161 преступление, а в 2022 году – 1 966 795 преступлений [1].

Особый интерес к вопросам борьбы с криминальными девиациями в обществе объясняется тем, что преступность в России значительно подрывает общественное доверие к должностным лицам, ответственным за противодействие преступности, что в свою очередь в некотором смысле также деформирует восприятие социальных слоёв разного уровня о неподкупности должностных лиц.

Иными словами, чем эффективнее борьба с преступностью, тем больше доверия со стороны населения страны вызывают действия правоохранительных органов.

Борьба с преступностью осуществляется посредством реализации различных мер и механизмов. Одним из наиболее эффективных мер профилактики криминального поведения лиц выступает использование норм уголовного права.

Использование уголовно-правовых запретов издревле применялось не только в качестве меры

наказания (или кары за содеянное), но и для того, чтобы предостеречь других лиц совершать подобные деяния.

Вместе с тем важно подчеркнуть, что уголовно-правовые нормы прошли длительный путь своего развития и становления и имеют свою историю изменений и модификации.

Например, если обратить внимание на изменение содержания института уголовного наказания как меры превенции противоправного поведения, то можно отметить следующее.

Генезис системы наказания был обоснован характером общественных отношений, социальной допустимостью (дозволенностью) поведения людей.

Закономерность зависимости динамики развития общества от характера и природы преступности предопределила поступательный процесс унификации уголовного закона.

Аналитика детерминантов становления уголовно-ориентированной правовой позиции регулирования общественных отношений и содержание уголовно-правовых документов позволяют определить содержание и особенность российского уголовного законодательства.

В целом значение уголовного права как современного инструмента профилактики криминального поведения определяет правовую идентификацию всего российского законодательства.

Уголовное право занимает важное место в системе отечественного права. Являясь основой борьбы с преступностью, уголовное право содержит фундаментальные теоретические постулаты определения механизма борьбы с преступностью, его закономерностями.

Социальное предназначение, сфера регулирования и преступность как феномен позволили обособить эту науку в российской правовой системе как самостоятельную.

Рассмотрение механизма преступления предполагает решение вопросов, стоящих перед уголовно-правовой наукой, обуславливает актуальность задач борьбы с преступностью.

Следует признать, что борьба с преступностью сводится к совокупности методик и правил расследования, раскрытия и предупреждения преступности. Уголовное право проявляется, прежде всего, с позиции юридической техники и дифференциации ответственности [2].

Определение актуального характера развития социально-негативных отношений определяют уголовно-правовой механизм преступления и борьбу с ним.

Необходимо констатировать, что российское уголовное законодательство прошло долгий путь развития юридической концепции определения социализации, обусловленной стремлением к рациональной организации человеческих коллективов для сохранения устойчивого постоянства общественных отношений.

Развитие уголовного законодательства прошло путь от принципов «вавилонского периода» (Законы Хаммурапи – «око за око, зуб за зуб») до либерализации уголовного закона, регламентации принципов гуманизма, первостепенности прав и свобод человека, идейных истоков современной демократической традиции реализации права. Российское уголовное право как инструмент борьбы с преступностью перешло от уголовного обычая к Уголовному кодексу Российской Федерации 1996 г. [3].

Эволюция отечественного уголовного закона предопределила переход от инквизиционного к состязательному процессу в функции осуществления правосудия. Процесс появления и развития российского уголовного законодательства был сложным, постепенным и продолжительным.

Первыми источниками уголовного права в период становления государственности у славян были договоры князя Олега с византийскими императорами Львом и Александром в 911 г. и Игоря с византийскими императорами Романом, Константином и Стефаном в 944 г. Указанные памятники отечественного законодательства закрепляют положения уголовного права.

Из правовой регламентации уголовных норм в договорах следует, что нормы уголовного закона на ранней стадии русской государственности отличаются некачественностью. Учитывая объективные причины становления отечественного права, его несвоевременность, следует сказать об уникальности процесса развития уголовно-правовых норм национального закона.

На этапе зарождения уголовного преследования, нормы уголовного права выступают в качестве новизны регулирования общественных отношений, и в этом случае трудно говорить о их действенности и практичности, учитывая процесс организации древнерусского государства. Тем не менее ранние (первые) упоминания уголовного права зародили уголовную отрасль отечественного закона.

И в прежние времена, и в настоящее время ключевым уголовно-правовым инструментом, позволяющим противодействовать преступности, выступал институт наказания.

Например, правовая регламентация договоров 911 и 944 гг. Руси с Византией не знает концептуального определения вины, но закрепляет два вида наказания за преступления: смертная казнь и денежный штраф.

Смертная казнь назначалась за убийство. В случае побега убийцы потерпевшие имели право обратит его имущество в свою пользу, распоряжаться им, в таком случае поиски убийцы прекращались, в случае отсутствия имущества поиски продолжались.

Денежный штраф, как императивная норма уголовного закона, назначалась за нанесение побоев, а также применялась в отношении разбойников и воров. В отношении краденого имущества указанные лица обязаны были оплатить вдвое то, что взяли.

Особенностью действия раннего уголовного закона по кругу лиц является то, что указанные в договорах нормы распространялись как на славян, так и на византийцев.

Далее в Русской Правде также предусматривались некоторые виды наказаний, которые, по мнению правителей того времени, позволяли предупреждать преступность.

Например, формально Русская Правда не закрепляла в качестве наказания смертную казнь, но реально разрешала кровную месть и закрепляла «правила ночного вора» (институт необходимой обороны). Институт наказания в виде денежного штрафа претерпел развитие, доктрина закрепляет следующие виды: дикая вира (40 гривен), головничество, продажа, урок [4].

В настоящее время подобные виды уголовных наказаний также предусмотрены отечественным законодателем, действуют и иные уголовно-правовые меры и институты, в том числе институт необходимой обороны.

Длительность существования подобных мер превенции объясняется, в том числе, их эффективностью и доказанностью необходимости их применения (например, в Республике Беларусь до сих пор смертная казнь применяется в качестве уголовного наказания. В нашем государстве также предусмотрен данный вид уголовно-правовой меры, однако на практике не применяется).

Постепенно обоснованный путь формирования русской государственности на каждом определенном историческом этапе заключен в уникальности.

Изменение социально-экономических и политических реалий, востребованность и необходимость общественных потребностей детерминировали реформу отечественного права, и, как следствие, явились источником формирования национального уголовного закона.

Соответствие правовой регламентации реальным общественным отношениям выступало в ключе актуализации государственно-правового механизма.

Другими словами, такое соответствие послужило продуктивному пути исторического развития, в том числе и формированию законодательных основ русской государственности.

Важное место среди таких изменений заняла реформа в области уголовного законодательства, однако превенция преступности при помощи мер уголовного наказания по-прежнему осталась.

Уголовное право, выступая важнейшим инструментом в борьбе с преступностью, прошло длинный путь своего становления и развития и в настоящий период по-прежнему развивается и совершенствуется именно с целью наибольшей эффективности противодействия преступности.

Еще один аспект противодействия преступности на современном этапе заключается в том, что эффективность борьбы с криминальными проявлениями часто оценивают представители населения.

Если такое противодействие оказывается неэффективным или низко эффективным, общество может начать утрачивать доверие к органам власти, подозревая их в коррупции. Именно поэтому важно осуществлять борьбу с коррупционными проявлениями.

В научной литературе обоснованно подчеркивается, что важное место в системе субъектов, ответственных за противодействие преступности, отводится органам внутренних дел [5].

Немаловажным является и то, что особая роль органов внутренних дел в профилактике преступлений определяется сложившимися, устоявшимися и на постоянной основе дополняющимися организационными основами противодействия различным видам криминальных социальных проявлений.

В целом субъектов, занимающихся предупреждением преступности, достаточно много, что объясняется сложностью проблематики борьбы с преступностью.

При этом предпринимаемые в настоящее время государством меры криминологической профилактики свидетельствуют о комплексном подходе к решению данной проблемы, о государственной заинтересованности в эффективности борьбы с преступлениями, в том числе коррупционного характера, что в свою очередь облегчает собирание доказательств о причастности лица к совершению уголовно наказуемых деяний.

Важно отметить, что на уровне исполнительной власти данный вопрос (вопрос борьбы с преступностью) находится на постоянном контроле. Ежегодные подведения итогов, определение задач на будущий год, квартал либо другой опреде-

ленный промежуток времени также не оставляют без внимания вопрос борьбы с преступными проявлениями в обществе.

На наш взгляд, современное предупреждение преступности должно учитывать актуальные тенденции развития самой преступности. Например, с развитием информационных сетей в двадцать первом веке меняется и структура преступности, всё чаще совершаются преступления дистанционного характера (кибермошенничества, кражи денежных средств с банковских счетов и т.д.), что невозможно оставить без внимания.

На криминальную проблему в России в настоящее время также оказывает влияние непростая геополитическая ситуация, обостряется и активизируется преступность террористического и экстремистского характера.

Ужесточается и борьба с коррупцией. При этом тенденции борьбы с преступностью, по нашему мнению, заключаются в следующих аспектах: ужесточение контроля за деятельностью должностных лиц, что обусловлено повышенной общественной опасностью преступных деяний, совершаемых именно должностными лицами; необходимость правильной квалификации содеянного, правильного применения норм уголовного и уголовно-процессуального законодательства, грамотного сбора более тщательно подобранной доказательственной базы для обвинения причастных к преступности лиц, что в последующем поможет наиболее точно и объективно предоставить суду возможность избрать для виновного лица то наказание, которое оно заслуживает.

Таким образом, можно заключить, что в настоящее время предупреждение преступности осуществляется посредством реализации различных мер, в том числе при помощи инструментов уголовно-правового характера, с помощью установления контроля за должностными лицами, при помощи правильного, своевременного и квалифицированного реагирования на социальные девиации со стороны субъектов профилактики и т.д.

Можно обоснованно заключить, что предупреждение преступности является одной из важнейших государственных задач. Именно поэтому вопросам криминологической превенции важно и нужно уделять внимание.

Список источников

1. Состояние преступности за 2022 год – 10 месяцев 2024 г. // URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (дата обращения: 12.11.2024).
2. Уголовное право Российской Федерации. Краткий курс: учебник / науч. ред. Е. В. Благов. М.: Проспект, 2019. 880 с.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.11.2024).
4. Мунчаев Ш.М., Устинов В.М. История России: учебник для вузов. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Норма: ИНФРА-М, 2015. 607 с.
5. Сидорова Е.З. Роль органов внутренних дел в предупреждении коррупционных преступлений // Ака-

демический юридический журнал. 2022. Т. 23. № 4 (90). С. 426–434.

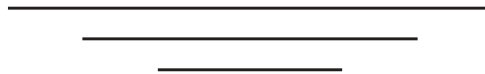
References

1. The state of crime in 2022 – 10 months 2024 // URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (date of access: 12.11.2024).
2. Criminal law of the Russian Federation. Short course: textbook / scientific ed. E. V. Blagov. M.: Prospect, 2019. 880 p.

3. The Criminal Code of the Russian Federation dated 13.06.1996 № 63-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 12.11.2024).

4. Munchaev Sh.M., Ustinov V.M. History of Russia: textbook for universities. 6th ed., reprint. and additional M.: Norm: INFRA-M, 2015. 607 p.

5. Sidorova E.Z. The role of internal affairs bodies in the prevention of corruption crimes // Academic Law Journal. 2022. Vol. 23. № 4 (90). P. 426–434.



Информация об авторе

Е.З. Сидорова – кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права и криминологии Восточно-Сибирского института МВД России

Контакты: ул. Лермонтова, д. 110, Иркутск, Россия, 664074

Information about the author

E.Z. Sidorova – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor, Deputy Head of the Department of Criminal Law and Criminology of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Lermontova, d. 110, Irkutsk, Russia, 664074

*Статья поступила в редакцию 15.11.2024; одобрена после рецензирования 22.11.2024; принята к публикации 29.11.2024.
The article was submitted 15.11.2024; approved after reviewing 22.11.2024; accepted for publication 29.11.2024.*

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ

Иван Александрович Смирнов
Научный центр БДД МВД России
ismirnov115@mvd.ru

Аннотация. Статья посвящена исследованию взаимосвязи между проведением административного расследования и оформлением результатов, отраженных в протоколе об административном правонарушении, а также критерия, который является основанием для возвращения материалов административного дела для повторного проведения расследования. Автором делаются предложения об устранении неоднозначного толкования результатов административного расследования, выраженных в юридической квалификации противоправного деяния.

Ключевые слова: административное производство, административное расследование, административное правонарушение, существенные недостатки протокола

Для цитирования: Смирнов И.А. О некоторых проблемах правоприменительной практики административного расследования // Современная наука. 2024. № 4. С. 51–53.

Original article

ON SOME PROBLEMS OF LAW ENFORCEMENT PRACTICE OF ADMINISTRATIVE INVESTIGATION

Ivan A. Smirnov
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
ismirnov115@mvd.ru

Abstract. The article is devoted to the study of: the relationship between the conduct of an administrative investigation and the registration of the results reflected in the protocol on an administrative offense; criterion, which is the basis for returning the materials of the administrative case for a re-investigation. The author makes proposals to eliminate the ambiguous interpretation of the results of the administrative investigation, expressed in the legal qualification of the unlawful act.

Keywords: administrative proceedings, administrative investigation, administrative offense, significant shortcomings of the protocol

For citation: Smirnov I.A. On some problems of law enforcement practice of administrative investigation // Modern Science. 2024. № 4. P. 51–53.

Актуальность проблемы правоприменительной практики административного расследования в России обусловлена несколькими факторами.

Во-первых, в условиях постоянного изменения законодательства и правоприменительных механизмов возникает необходимость анализа эффективности и целесообразности существующих процедур, касающихся заполнения протокола об административных правонарушениях (далее – АП).

Во-вторых, специфика административной юрисдикции, которая охватывает широкий спектр общественных отношений, требует четкого и последовательного подхода для разрешения возникающих правовых конфликтов. Наконец, значительное количество производимых административных дел и, как следствие, разнообразие ситуаций, связанных с правонарушениями, подчеркивает необходимость повышения качества правоприменительной практики [1].

Административное право, как важнейшая отрасль публичного права, дисциплинирует поведение граждан и организаций, устанавливая границы допустимого и определяя последствия за их нарушение.

Протокол об АП является ключевым процессуальным документом, который фиксирует факты правонарушения и служит основой для последующего юридического анализа и принятия решений.

Однако на практике нередко возникают сложности, связанные с его заполнением, что может

приводить к различным правовым последствиям, включая непропорциональные решения и нарушения прав граждан [2].

Таким образом, ключевыми задачами данного исследования являются выявление основных проблем правоприменительной практики административного расследования, анализ причин их возникновения и предложение возможных путей решения.

Важность данной работы заключается не только в научном анализе теоретических аспектов, но и в практическом применении полученных результатов для улучшения существующей системы административного воздействия.

Совершенствование правоприменительной практики в сфере административного права возможно только при условии комплексного подхода, который объединяет как теоретические исследования, так и эмпирические данные.

В этом контексте исследование проблемы заполнения протоколов об АП выступает в качестве значимого элемента, способствующего формированию более эффективной системы административного правосудия.

В статье будут рассмотрены проблемные аспекты, включая процедуру оформления протоколов, правовые нормы, регулирующие данную область, а также случаи непропорциональных действий со стороны должностных лиц. Это позволит выработать рекомендации по улучшению правоохрани-

менительной практики и более адекватному учету интересов сторон, вовлеченных в административный процесс [3].

Реализация административно-правового механизма о проведении административного расследования (далее – АР) и фиксации результатов, полученных в рамках АР, в практике судов вызывает сложности, связанные с определением – какие нарушения, допущенные в АР и повлиявшие на отражение сведений в протоколе, являются существенными и подлежат устранению при повторном расследовании административного дела уполномоченным сотрудником.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [4] в ч. 2 ст. 28.2 содержится перечень сведений, подлежащий отражению в протоколе об АП, в числе которых имеются сведения, устанавливаемые непосредственно в АР, например, для установления фактических обстоятельств по ст. 6.1.1 КоАП РФ:

данные о заявителе, его физическое и психическое состояние;

обстоятельства административного правонарушения (объективные – время, место совершения, данные о правонарушителе, участниках конфликта, имеются ли свидетели и др.);

результаты судебно-медицинской экспертизы тяжести телесных повреждений потерпевшего.

Отсутствие указанных данных в п. 4 протокола об АП в Постановлении Пленума ВС РФ № 5 от 24 марта 2005 года [5] (далее – ПП ВС РФ № 5) называется «существенным недостатком протокола», и если они будут выявлены судом только при подготовке дела к судебному разбирательству судья вправе, вынести судебное определение о возвращении протокола для устранения недостатков.

Такое определение направляется лицу, проводившему АР и вынесшему протокол. Если недостающие сведения о фактических обстоятельствах правонарушения возможно установить из других материалов дела, то такие недостатки в ПП ВС РФ № 5 называются «несущественными недостатками протокола».

Однако в судебной практике встречается иное понимание приведённых понятий. Так, исполняющий обязанности мирового судьи посчитал, что отсутствие в протоколе об АП указаний на действия А., характеризующие объективную сторону проступка по ст. 6.1.1 КоАП РФ (какая физическая боль была причинена потерпевшей К.) является «существенными недостатками протокола» [5]. Несмотря на то, что в материалах дела имелись документы, содержащие сведения об указанных мировым судьей вопросах, дело было возвращено на повторное рассмотрение.

После устранения недостатков протокола об АП материалы административного дела были повторно переданы на рассмотрение в мировой суд, мировой судья прекратил производство по делу ввиду того, что привлекаемая к ответственности А. не была ознакомлена с дополнениями, внесенными в протокол об АП, причем данное нарушение не было обнаружено на стадии подготовки дела к судебному заседанию и было замечено только при рассмотрении дела, поэтому мировой судья в соответствии с КоАП РФ не вправе вы-

нести определение о возвращении протокола, а вправе прекратить производство по делу.

Суд апелляционной инстанции не нашел нарушений в принятии постановления мировым судьей, и только судья кассационной инстанции отменил постановления мирового суда и городского суда и определение мирового судьи о возвращении протокола об АП.

Судья кассационной инстанции не признал недостатки в протоколе об АП как «существенные» ввиду того, что сведения, не указанные в протоколе, непосредственно можно было установить из других, имеющихся в деле материалов, такое понимание недостатков приводится, как мы обращали внимание в п. 4 ПП ВС РФ № 5, такая же точка зрения выражена в Постановлении ВС РФ при рассмотрении надзорной жалобы А. ВС РФ посчитал, что допущенные нарушения норм КоАП РФ мировым судом и городским судом являются фундаментальными и повлияли на выводы, которые были сделаны по делу, следовательно, суд кассационной инстанции обоснованно отменил судебные акты [6].

Из данного примера, на наш взгляд, одной из основных причин, приводящих к неправильным выводам судей, является недостаточная квалификация и качество проведения АР. Это, в свою очередь, негативно сказывается на полноте и точности сведений о составе АП в протоколе об АП [7]. Важно отметить, что процессуальные ошибки на этапе первоначального оформления протоколов могут порождать системные проблемы в правоприменительной практике, что делает необходимым их дальнейшее исследование и исправление.

Судья, интерпретируя положения части 2 статьи 28.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, иногда не учитывают разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, касающиеся различия между существенными и несущественными недостатками протокола.

Это приводит к тому, что недочеты в оформлении протоколов не только остаются без внимания, но и могут в дальнейшем влиять на конечное решение суда [8]. Данная ситуация подчеркивает актуальность вопроса о необходимости повышения уровня правоприменительной практики в сфере административного судопроизводства.

С целью улучшения качества проводимого административного расследования и обеспечения более профессионального составления протоколов об административных правонарушениях предлагаем внести дополнение в ч. 2 ст. 28.2 КоАП РФ: «Неуказание в протоколе об административном правонарушении вышеперечисленных сведений является основанием для возвращения протокола об административных правонарушениях в случае, если недостатки протокола не могут быть восполнены из материалов административного дела, рассматриваемого судом или другим органом, накладывающим административную ответственность».

Подобное дополнение даст возможность обеспечить более высокие стандарты правоприменительной практики, сформирует ясные и четкие критерии для сотрудников, занимающихся оформлением протоколов, и снизит вероятность судебных ошибок, что, в конечном итоге, будет способ-

ствовать более справедливому и объективному рассмотрению административных дел [9, 10].

Важно также понимать, что указанные изменения потребуют комплексного подхода к обучению и повышению квалификации лиц, участвующих в административных расследованиях, чтобы создать систему, способную эффективно реагировать на выявляемые недостатки и обеспечивать правовую защиту граждан. Таким образом, данное исследование подчеркивает большую важность роли качественного оформления документов в правоприменительной практике административного права и необходимость дальнейшего совершенствования существующих норм и процедур [11].

Список источников

1. Арзуманян А.А. Административное расследование в механизме производства по делу об административном правонарушении // Пробелы в российском законодательстве. 2008. № 2. С. 427–429.
2. Калюжный Ю.Н. О некоторых вопросах правового регулирования делегирования государственных полномочий отдельным субъектам в области безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 3. С. 10–13.
3. Денисова А.Ю. Административное расследование в системе производства по делам об административных правонарушениях // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2019. № 1. С. 80–84.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 22.06.2024) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.10.2024).
5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 (ред. от 23.12.2021) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. № 80. 19.04.2005.
6. Постановление Верховного Суда РФ от 16 декабря 2022 г. № 19-АД22-11-К5 // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.10.2024).
7. Зиборова О.В., Павлова Е.В. Отдельные аспекты обеспечения административно-правового статуса лица, привлекаемого к административной ответственности, в том числе совершения правовых деликтов в области дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2023. № 2(95). С. 67–74.
8. Дорохин В.В. Производство по делам об административных правонарушениях, осуществляемое органами внутренних дел ответственности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 28 с.
9. Куракин А.В., Шихнабиев Р.А. Меры административно-процессуального обеспечения, применяемые полицией при противодействии административным пра-

вонарушениям, посягающим на здоровье граждан // Российская юстиция. 2020. № 7. С. 42–45.

10. Маслов И.А. Административное расследование по делу об административном правонарушении // Оборонно-промышленный комплекс: управление, экономика и финансы, право. 2021. № 6. С. 77–83.

11. Новичкова Е.Е. Административное расследование: проблемы, вопросы, перспективы // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 4. С. 40–45.

References

1. Arzumanyan A. A. Administrative investigation in the mechanism of proceedings on a case of an administrative offense // Gaps in Russian legislation. 2008. № 2. P. 427–429.
2. Kalyuzhny Yu.N. The public legal basis for the delegation of state powers to individual entities in the field of road safety // Road Safety. 2024. № 3. P. 10–13.
3. Denisova A.Yu. Administrative investigation in the system of proceedings on cases of administrative offenses // Bulletin of the Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of the Russia. 2019. № 1. P. 80–84.
4. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ (as amended on 22.06.2024) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.10.2024).
5. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 24.03.2005 № 5 (as amended on 23.12.2021) «On some questions arising in courts when applying the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» // Rossiyskaya gazeta. № 80. 19.04.2005.
6. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated 16.12.2022 № 19-AD22-11-K5 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.10.2024).
7. Ziborova O.V., Pavlova E.V. Certain aspects of ensuring the administrative-legal status of a person brought to administrative responsibility, including committing legal offenses in the field of road traffic // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2023. № 2(95). P. 67–74.
8. Dorokhin V.V. Proceedings on cases of administrative offenses carried out by the internal affairs bodies of responsibility: author's abstract. dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. M., 2006. 28 p.
9. Kurakin A.V., Shikhnaбиеv R.A. Measures of administrative and procedural support applied by the police in combating administrative offenses that encroach on the health of citizens // Russian Justice. 2020. № 7. P. 42–45.
10. Maslov I.A. Administrative investigation of an administrative offense // Defense-industrial complex: management, economics and finance, law. 2021. № 6. P. 77–83.
11. Novichkova E.E. Administrative investigation: problems, issues, prospects // Legal science and law enforcement practice. 2016. № 4. P. 40–45.

Информация об авторе

И.А. Смирнов – научный сотрудник 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

I.A. Smirnov – Researcher Department of Study of Problems of Regulatory Legal and Analytical Support 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 28.10.2024; одобрена после рецензирования 05.11.2024; принята к публикации 12.11.2024.
The article was submitted 28.10.2024; approved after reviewing 05.11.2024; accepted for publication 12.11.2024.

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПЕДАГОГИКИ

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD PEDAGOGICS

Научная статья

© Перепелицына Ю.Р., 2024
УДК 811.1

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ В ПИСЬМЕННОЙ РЕЧИ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ

Юлия Ростиславовна Перепелицына

Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России
perepelitsyna_yuliya@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается значимость грамотной письменной речи сотрудников правоохранительных органов в современном обществе, где эффективная коммуникация является ключевым элементом профессиональной деятельности. Отмечено, что многие полицейские сталкиваются с трудностями при составлении служебных документов, а это, в свою очередь, снижает эффективность работы правоохранительных органов и может негативно сказаться на юридической практике. В данной статье выявлены наиболее типичные ошибки в письменной речи полицейских: неправильное использование профессиональной терминологии, нарушение логической структуры текста, грамматические и стилистические недочёты, а также недостаточная адаптация языка к официально-деловому стилю. Подчеркивается необходимость системного подхода и целенаправленного обучения сотрудников для повышения культуры письменной речи, что способствует улучшению качества работы правоохранительных органов.

Ключевые слова: письменная речь, правоохранительные органы, служебные документы, языковая компетенция, профессиональная терминология, логическая структура, официально-деловой стиль, грамматические ошибки

Для цитирования: Перепелицына Ю.Р. Типичные ошибки в письменной речи сотрудников полиции // Современная наука. 2024. № 4. С. 54–56.

Original article

TYPICAL MISTAKES IN WRITTEN SPEECH OF POLICE OFFICERS

Yuliya R. Perepelitsyna

Stavropol branch of the Krasnodar university of the Ministry of the Interior of Russia
perepelitsyna_yuliya@mail.ru

Abstract. The article examines the importance of competent written speech for law enforcement officers in modern society, where effective communication is a key element of professional activity. It is noted that many police officers face difficulties in drafting official documents, which reduces the efficiency of law enforcement agencies and can negatively affect legal practice. This article identifies the most typical errors, such as incorrect use of professional terminology, violation of the logical structure of the text, grammatical and stylistic flaws, as well as insufficient adaptation of the language to the official business style. The need for a systematic approach and targeted training of employees to improve the culture of written speech is emphasized, which in turn will help improve the quality of law enforcement work.

Keywords: written speech, law enforcement agencies, official documents, language competence, professional terminology, logical structure, official business style, grammatical errors

For citation: Perepelitsyna Yu.R. Typical mistakes in written speech of police officers // Modern Science. 2024. № 4. P. 54–56.

В современном мире, где коммуникация играет ключевую роль в профессиональной деятельности, грамотная письменная речь становится неотъемлемой частью компетенции сотрудников правоохранительных органов. Однако, несмотря на важность этого аспекта, многие полицейские сталкиваются с трудностями при составлении служебных документов, допуская различные ошибки в письменной речи. Указанная проблема не только снижает эффективность работы правоохранительных органов, но и зачастую приводит к серьезным последствиям в юридической практике.

Проблеме повышения уровня культуры речи полицейских посвящены научные работы Л.Б. Волковой [1], которая описала наиболее распространенные ошибки в письменной речи сотрудников правоохранительных органов, лексическим ошибкам в служебных документах посвящена работа Е.А. Липиной [6], отдельного внимания заслуживает словарь ошибок, которые наиболее часто до-

пускают в своей речи сотрудники полиции, составленный Л.Г. Носковой [7]. Ю.А. Воронцова и Е.Ю. Хорошко [4] в своем исследовании отмечают, что типичные ошибки в письменной речи сотрудников полиции являются следствием недостаточного уровня языковой компетенции и отсутствия навыков работы с официально-деловыми текстами [3].

Авторы подчеркивают, что эта проблема требует системного подхода и целенаправленной работы по повышению культуры письменной речи сотрудников правоохранительных органов. Объектом данного исследования являются типичные ошибки в письменной речи сотрудников полиции, предметом – способы их реализации в служебных документах. Одной из наиболее распространенных ошибок в письменной речи полицейских является неправильное использование профессиональной терминологии.

Сотрудники полиции часто сталкиваются с необходимостью использовать специфические юри-

дические термины, но не всегда делают это корректно. Неточное употребление терминов может привести к искажению смысла документа и, как следствие, к неправильной квалификации преступления или административного правонарушения [4]. Это подчеркивает важность постоянного совершенствования знаний в области юридической терминологии.

Другой типичной ошибкой является нарушение логической структуры текста. Многие сотрудники полиции испытывают трудности при построении связного и последовательного изложения событий или обстоятельств дела.

Отсутствие четкой логики в изложении материала может привести к неверной интерпретации фактов и затруднить работу следователей и судей.

Эта проблема особенно актуальна при составлении протоколов допросов и отчетов о проведенных оперативно-розыскных мероприятиях. Грамматические и стилистические ошибки также являются распространенной проблемой в письменной речи сотрудников полиции. Земзерева В.И. отмечает, что наиболее частыми являются ошибки в согласовании и управлении, неправильное употребление деепричастных оборотов, нарушение видовременной соотнесенности глаголов [5]. Эти ошибки не только снижают качество документов, но и могут привести к их неправильной интерпретации.

Особую проблему представляет неумение сотрудников полиции адаптировать свою речь к требованиям официально-делового стиля. Многие полицейские допускают в официальных документах разговорные выражения, просторечия и даже жаргонизмы. Использование неуместной лексики в официальных документах не только снижает их юридическую силу, но и подрывает авторитет правоохранительных органов [2]. Это указывает на необходимость целенаправленного обучения сотрудников полиции основам официально-делового стиля.

Еще одной типичной ошибкой является неправильное оформление цитат и ссылок на нормативно-правовые акты. Сотрудники полиции часто сталкиваются с необходимостью цитировать законы, постановления и другие официальные документы, но не всегда делают это корректно. Неправильное оформление цитат и ссылок может привести к искажению смысла цитируемого текста и затруднить проверку достоверности информации. Это подчеркивает важность обучения сотрудников полиции правилам оформления цитат и ссылок в официальных документах.

Проблема избыточности и многословия также часто встречается в письменной речи полицейских. Многие сотрудники склонны к излишней детализации и повторам, что затрудняет восприятие основной информации. Неумение лаконично и точно выразить мысль приводит к созданию объемных, но малоинформативных документов. Это указывает на необходимость развития у сотрудников полиции навыков краткого и четкого изложения информации.

Особого внимания заслуживает проблема неправильного использования юридических клише и штампов в письменной речи сотрудников полиции. Хотя использование стандартных формули-

ровок является неотъемлемой частью официально-делового стиля, их неуместное или избыточное применение может привести к обезличиванию текста и затруднению его восприятия.

Чрезмерное использование канцеляризмов и шаблонных фраз часто приводит к потере индивидуальности документа и снижению его информативности. Это указывает на необходимость обучения сотрудников полиции навыкам балансирования между стандартизированными формулировками и индивидуальным стилем изложения.

Еще одной распространенной проблемой является неумение сотрудников полиции адаптировать свою письменную речь к различным типам документов. Каждый вид официального документа (протокол, отчет, постановление и т.д.) имеет свои особенности структуры и стиля, которые не всегда учитываются при составлении. Несоблюдение жанровых особенностей документов может привести к нарушению их юридической силы и затруднить их использование в правоприменительной практике. Это подчеркивает важность обучения сотрудников полиции специфике различных видов официальных документов.

Проблема неправильного использования причинно-следственных связей также часто встречается в письменной речи полицейских. Многие сотрудники испытывают трудности при логическом обосновании своих выводов и решений. Неумение четко обосновать причинно-следственные связи между фактами и выводами может привести к ошибочным решениям и затруднить работу следователей и судей. Это указывает на необходимость развития у сотрудников полиции навыков логического мышления и аргументации.

Также заслуживает внимания проблема неправильного использования вводных слов и конструкций. Сотрудники полиции часто злоупотребляют вводными словами или, наоборот, игнорируют их, что приводит к нарушению логики изложения и затрудняет понимание текста. Неправильное использование вводных слов может привести к искажению смысла высказывания и создать впечатление неуверенности или, напротив, излишней категоричности автора. Это подчеркивает важность обучения сотрудников полиции правильному использованию вводных конструкций для выражения различных оттенков мысли.

Еще одной типичной ошибкой является неумение сотрудников полиции работать с большими объемами информации и структурировать ее в письменном виде. Многие полицейские сталкиваются с трудностями при составлении обобщающих отчетов или аналитических справок. Неспособность эффективно организовать и представить большой объем информации в письменном виде может привести к потере важных деталей и затруднить принятие управленческих решений [3]. Это указывает на необходимость развития у сотрудников полиции навыков информационной обработки и структурирования текста.

Ю.А. Воронцова и Е.Ю. Хорошко также обращают внимание на проблему несоблюдения правил пунктуации в письменной речи сотрудников полиции. Неправильная расстановка знаков препинания может привести к искажению смысла высказывания и затруднить понимание текста [3]. Особенно часто

встречаются ошибки в использовании запятых при обособлении причастных и деепричастных оборотов, а также в сложных предложениях. Это подчеркивает необходимость уделять особое внимание правилам пунктуации при обучении сотрудников полиции.

Проблема неумения сотрудников полиции адаптировать свою письменную речь к различным адресатам также существует. Многие полицейские испытывают трудности при составлении документов, предназначенных для разных целевых аудиторий (коллеги, руководство, граждане, суд). Неспособность учитывать особенности адресата при составлении документов может привести к неэффективной коммуникации и снижению авторитета правоохранительных органов [3]. Это указывает на необходимость развития у сотрудников полиции навыков адаптации письменной речи к различным коммуникативным ситуациям.

Таким образом, важность грамотной письменной речи для сотрудников правоохранительных органов в современных условиях не подлежит сомнению. Ошибки в официальных документах, такие как неправильное использование терминологии, нарушение логической структуры, грамматические и стилистические недочёты, а также недостаточная адаптация языка к требованиям официально-делового стиля, снижают эффективность работы полиции и могут негативно сказаться на юридической практике.

Неумение корректно оформлять цитаты и избегать избыточности также подвергает риску качество документации. В свете вышеизложенного необходимо целенаправленное обучение сотрудников, направленное на повышение их языковой компетенции и навыков работы с официально-деловыми текстами. Это не только улучшит качество документирования, но и укрепит авторитет правоохранительных органов в глазах общества.

Список источников

1. Волкова Л.Б. О культуре письменной речи государственных служащих (нормативно-стилистический аспект) // Инновационная наука. 2016. № 2. С. 78–80.
2. Воловенко О.Н. Письменная речь сотрудника полиции как гарант нормы и закона // Перспективы государственно-правового развития России в XXI веке: сборник материалов Всероссийской научно-теоретической кон-

ференции курсантов и слушателей вузов МВД России, студентов гуманитарных вузов, адъюнктов, аспирантов и соискателей. 2018. С. 498–502.

3. Воронцова Ю.А., Хорошко Е.Ю. Типичные ошибки в письменной речи сотрудников полиции // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2018. № 1(72). С. 74–78.

4. Воронцова Ю.А., Хорошко Е.Ю. Культура речи и деловое общение сотрудников полиции. Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина. Белгород, 2018.

5. Земзерева В.И. Коммуникативная компетенция сотрудника полиции как одно из слагаемых культуры устной и письменной речи // Язык. Культура. Общество: сборник материалов заочной межвузовской научно-практической конференции. 2021. С. 76–80.

6. Липина Е.А. Проблемы письменной речи сотрудников полиции (нарушение лексических норм) // Правопорядок: история, теория, практика. 2016. № 2(9). С. 42–45.

7. Носкова Л.Г. Типичные ошибки в речи сотрудников органов внутренних дел: словарь. М., 2011, 167 с.

References

1. Volkova L.B. On the culture of written speech of civil servants (normative and stylistic aspect) // Innovatsionnaya nauka. 2016. № 2. P. 78–80.
2. Volovenko O.N. Written speech of a police officer as a guarantor of the norm and the law // Prospects of state-legal development of Russia in the XXI century: collection of materials of the All-Russian scientific-theoretical conference of cadets and listeners of universities of the Ministry of Internal Affairs of Russia, students of humanitarian universities, adjuncts, postgraduate students and applicants. 2018. P. 498–502.
3. Vorontsova Y.A., Khoroshko E.Y. Typical errors in the written speech of police officers // Psychopedagogy in law enforcement agencies. 2018. № 1(72). P. 74–78.
4. Vorontsova Yu.A., Khoroshko E.Yu. Speech culture and business communication of police officers. Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia. Belgorod, 2018.
5. Zemzereva V.I. Communicative competence of a police officer as one of the components of the culture of oral and written speech // Language. Culture. Society: collection of materials of extramural interuniversity scientific-practical conference. 2021. P. 76–80.
6. Lipina E.A. Problems of written speech of police officers (violation of lexical norms) // Law and order: history, theory, practice. 2016. № 2(9). P. 42–45.
7. Noskova L.G. Typical errors in the speech of internal affairs officers: dictionary. M., 2011, 167 p.

Информация об авторе

Ю.Р. Перепелицына – кандидат филологических наук, преподаватель кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин Ставропольского филиала Краснодарского университета МВД России
Контакты: Проспект Кулакова, д. 43, Ставрополь, Россия, 355000

Information about the author

Yu.R. Perepelitsyna – Candidate of Sciences in Philology, Teacher of Chair of Social and Economic and Humanitarian Disciplines Stavropol branch of the Krasnodar university of the Ministry of the Interior of Russia
Contacts: Prospekt Kulakova, d. 43, Stavropol, Russia, 355000

Статья поступила в редакцию 04.12.2024; одобрена после рецензирования 11.12.2024; принята к публикации 18.12.2024.
The article was submitted 04.12.2024; approved after reviewing 11.12.2024; accepted for publication 18.12.2024.

ИСТОРИЧЕСКАЯ РАБОТА КАК ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕПОДАВАНИЯ УЧЕБНЫХ ДИСЦИПЛИН «ОСНОВЫ РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ» И «ИСТОРИЯ РОССИИ» В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ МВД РОССИИ

¹Александра Евгеньевна Таранова, ²Александр Федорович Агарков

^{1,2}Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина

¹taranova.bsu@yandex.ru

²sas1984@yandex.ru

Аннотация. В статье представлено обоснование значимости учебных дисциплин историко-философской направленности («История России», «Основы российской государственности», «Философия») в контексте развития социально-гуманитарной образовательной стратегии в образовательных организациях системы МВД России через призму актуальных вызовов и угроз, высвечивающих решающее значение формирования личностной идентичности. Осмысливаются методологические условия для развития исторической работы и исторического образования как основы для повышения мировоззренческого потенциала учебных дисциплин историко-философской направленности, предполагающие применение междисциплинарно-интегративного и кластерного подходов.

Ключевые слова: социально-гуманитарная образовательная стратегия, историко-философская направленность, историческая работа, историческое образование, междисциплинарно-интегративный подход, кластер, межвузовское взаимодействие, иммерсивность, многовекторность

Для цитирования: Таранова А.Е., Агарков А.Ф. Историческая работа как основа обеспечения преподавания учебных дисциплин «Основы российской государственности» и «История России» в образовательных организациях МВД России // Современная наука. 2024. № 4. С. 57–62.

Original article

HISTORICAL STUDY AS BASIS FOR TEACHING ACADEMIC DISCIPLINES «FOUNDATIONS OF RUSSIAN STATEHOOD» AND «HISTORY OF RUSSIA» IN EDUCATIONAL ORGANIZATIONS OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA

¹Aleksandra E. Taranova, ²Alexandr F. Agarkov

^{1,2}Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia

¹taranova.bsu@yandex.ru

²sas1984@yandex.ru

Abstract. The article presents substantiation of the significance of historical and philosophical academic disciplines («History of Russia», «Foundations of russian statehood», «Philosophy») in the context of development of social and humanitarian educational strategy in educational organizations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation through the lens of current challenges and threats, highlighting the great significance of forming personal identity. The article considers methodological conditions for developing Historical study and historical education as the basis for increasing worldview potential of historical and philosophical academic disciplines, suggesting application of interdisciplinary and integrative and cluster approaches.

Keywords: social and humanitarian educational strategy, historical and philosophical direction, historical study, historical education, interdisciplinary and integrative approach, cluster, inter-university cooperation, immersion, multi-vector nature

For citation: Taranova A.E., Agarkov A.F. Historical study as basis for teaching academic disciplines «Foundations of russian statehood» and «History of Russia» in educational organizations of the Ministry of Internal Affairs of Russia // Modern Science. 2024. № 4. P. 57–62.

Приоритетом для ведомственной системы образования становится выделение концепта субъектности как ориентира для развития образовательных условий и для планирования образовательного результата (центром современного образовательного пространства является личность как субъект).

Решение задач развития и совершенствования человеческого капитала органов внутренних дел сопряжено с формированием многовекторной социально-гуманитарной образовательной стратегии в образовательных организациях системы МВД России, в условиях которой реализуются междисциплинарно-интегративные средства совершенствования исторической работы как основы исторического образования и субъектно-ориентированные образовательные технологии.

В частности, объектом моделирования становятся учебные дисциплины, включенные в историко-философский блок (в первую очередь, учебные дисциплины «Основы российской государственности», «История России»), формирующие целостное историческое мировоззрение как основу ценностной идентификации в условиях выбора.

В контексте новейших социально-культурных трансформаций особо значимым становится расширение мировоззренческой и гуманитарно-просветительской составляющей профессионального обучения и высшего образования.

Ориентация на социально-гуманитарные основания для образовательной стратегии образовательных организаций системы МВД России обусловлена содержанием антропологии ведом-

ственного образования и профессиональной антропологии. В этом контексте акцент делается на «философии» формирования и развития кадрового потенциала органов внутренних дел, ядром которой является «человеческое измерение» [1].

Концепт «человеческого измерения» определяет методологию (стратегию) и тактику (технологии, методика) ведомственного образования, центром которого является личность как субъект.

Приоритетными «для образования в «человеческом измерении» являются проблемы формирования личности как «государственного» человека (гражданина) и его последующего влияния на воспроизводство государственно-правовых феноменов через векторы идентичности, актуализирующие дихотомию «индивидуализация» – «консолидация» [2].

Социально-гуманитарная образовательная стратегия может быть представлена как система личностно-ориентированного инструментария, направленного на развитие личностного потенциала и профессиональной субъектности обучающихся через формирование целостного исторического мировоззрения, гражданско-патриотического мышления, коммуникативной компетентности, философско-методологической грамотности как элемента профессиональной функциональной грамотности.

Она позволяет выходить за пределы узко-прагматического, инструментального понимания профессиональной функциональной грамотности (профессиональных компетенций) и учитывает социально-личностные, ценностные компетентностные образования – лингво-коммуникативные, мотивационные, мировоззренческие, этико-деонтологические – обеспечивающие эффективность формирования профессиональной субъектности в процессе образования и последующей профессиональной социализации в системе профессионально-служебной деятельности.

Необходимость самоопределения относительно традиционной системы ценностей на личностном, профессиональном, общественном уровнях обусловила необходимость формирования принципов и оснований «новой» концепции гуманитарного образования и системного введения в образовательные программы образовательных организаций высшего образования учебных дисциплин «История России», «Основы российской государственности». Выбранные векторы социально-гуманитарной образовательной стратегии соотносятся с задачами государственной политики по укреплению и развитию традиционных ценностей, сохранению исторической памяти, направления которой определены Указом Президента РФ от 9 ноября 2022 г. № 809 «Об утверждении основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей».

Данные новации, вводимые государственной политикой в области развития традиционных ценностей отечественной культуры, обуславливают введение изменений в систему преподавания социально-гуманитарных дисциплин,

направленных на повышение их мировоззренческого потенциала, усиливающих для вузов МВД России связь с системой исторической работы и исторического образования.

Значимость исторической работы и исторического образования, реконструирующих социальную память, формирующих основы философии государства и гражданского общества, транслирующих содержание и примеры ведомственной истории, в свете новейших вызовов и угроз актуализирует их совершенствование.

В частности, это обусловлено:

необходимостью разработки методологической и идейной основы для формирования и развития историко-преемственных, национально-ориентированных стандартов службы;

потенциалом для восполнения «белых страниц» истории органов внутренних дел, в частности, в человеческом измерении, за счет введения в научный оборот новых архивных и документальных источников, раскрывающих традиции и героические примеры служебной деятельности и верности служебному долгу;

систематизацией деятельности, направленной на противодействие фальсификации исторических фактов и событий.

Рассматривая мировоззренческую составляющую содержания социально-гуманитарного блока образования вуза системы МВД России, которая, в частности, представлена учебными дисциплинами историко-философской направленности («История России», «Философия», «Основы российской государственности»), необходимо отметить, что учебная дисциплина «Философия» формирует методологическую и мировоззренческую основу для всех форм познания, понимания и практики. Обращение к философскому способу познания позволяет понять и осмыслить природу, место любого феномена (например, государства, права, науки) в индивидуальном и общественном бытии, в глобальных и локальных контекстах.

Потенциал философского знания методологически обеспечивает цель исторического образования – цивилизационное измерение, формирование непрерывности, преемственности знаний в области становления и развития отечественной государственности и культуры как интегративных феноменов, понимания их уникальности, самодостаточности, места и роли в мировом историческом процессе.

В контексте позиционирования учебной дисциплины «Основы российской государственности» как философской необходимо отметить, что она является междисциплинарно-интегративной – ее содержание, направленное на раскрытие культурно-антропологических, политико-правовых, социально-экономических, аксиологических сторон системы «человек – цивилизация – государство» [3] в историко-культурном измерении опирается на положения и методы философии истории, философии культуры и аксиологии, философии политики и власти, философии права, государства и гражданского общества, политологии, правоведения, социологии и истории.

В частности, как отмечается в отдельных работах, обобщающих «первичный» опыт преподавания вновь введенной в образовательные программы учебной дисциплины «Основы российской государственности»: «В учебном курсе «Основы российской государственности», преподаваемом в образовательных организациях высшего профессионального образования, больше внимания должно быть уделено базовым патриотическим факторам воспитания молодого поколения граждан нашей страны, связанным с глобальной ролью и миссией России, проявившейся в отечественной истории девятнадцатого и двадцатого века и в полной мере раскрывшегося на современном этапе развития международной политики (возрождение принципа многополярности в современном мире). Учебный курс должен отражать многовековой исторический опыт российского народа, его отношения с внешним миром» [4].

Образовательный и воспитательный потенциал учебной дисциплины «Основы российской государственности» реализуется в понимании проблем становления и исторического развития констант российской государственности через призму антропологии права и принципов цивилизационного подхода.

Диверсификация цивилизационно-интегративной методологической основы для формирования концепции преподавания учебной дисциплины «История России» является актуальной для образовательных организаций системы МВД России в свете того, что целью ее освоения в первую очередь является «... определение места и роли российской цивилизации во всемирно-историческом процессе посредством анализа общих и специфических черт исторических этапов формирования России, государств западного и восточного мира» [5].

Реализация указанной цели является основой для формирования у будущих сотрудников полиции гражданственности и патриотизма, их самоопределения относительно базовой системы ценностей, целостного исторического мышления и мировоззрения.

Содержание учебной дисциплины «История России» в ведомственном вузе должно освещать дискуссионные для современных исторической и юридической наук вопросы отечественной и всеобщей истории, быть представленным в проблемно-междисциплинарном и цивилизационно-антропологическом ключе, раскрывающем погруженность исторического знания в конкретный социокультурный контекст.

Методологически значимым является рассмотрение исторического знания не только в границах соответствующих учебных дисциплин, но и как фундаментального основания для реализации принципа многовекторности и интегрированности образовательного пространства ведомственного вуза как в направлении развития системы профессионального воспитания, так и в направлении междисциплинарного диалога и междисциплинарных научных исследований.

В свете этого стратегия наполнения учебного содержания учебной дисциплины «История России» должна быть нацелена на выявление и введение в научный оборот источников, которые существенно расширяют ее предметные границы и могут быть реализованы в системе мероприятий воспитательной направленности, продолжающих и дополняющих историческое образование. Направления развития исторической работы в образовательных организациях МВД России как основы повышения мировоззренческого потенциала будут рассмотрены далее.

Таким образом, философско-методологическая составляющая социально-гуманитарной образовательной стратегии образует совместно с системой исторического образования междисциплинарно-интегративный образовательный феномен.

Формирование методологических условий реализации учебных дисциплин историко-философской направленности предполагает обеспечение личностно-ориентированного инструментария для преобразования обучающимися многовекторного «образовательного пространства» в индивидуальные «образовательные стратегии» и «образовательные биографии».

Ориентация на личностную составляющую (ее социально-психологические, ценностные, профессионально-функциональные характеристики), конструирование идентичности на всех уровнях общественных отношений – личностном, профессиональном, общественном, цивилизационном, общечеловеческом – заложены в методологиях, определяющих общие подходы к организации профессиональной социализации обучающихся (компетентностный подход) и моделирование содержания образования и образовательных технологий (междисциплинарно-интегративный и цивилизационный подходы).

Методологические условия, моделирующие содержание учебных дисциплин историко-философской направленности, должны обеспечивать следующее:

расширять применение междисциплинарно-интегративных принципов цивилизационного подхода в практике преподавания учебных дисциплин «Философия», «История России», «Основы российской государственности» и моделирования инновационных форм исторической работы в образовательных организациях системы МВД России;

системно повышать и реализовывать мировоззренческий потенциал учебных дисциплин «Основы российской государственности», «История России», «Философия» в контексте развития социально-гуманитарной образовательной стратегии образовательных организаций системы МВД России;

развивать междисциплинарные исследования государства и права на основе цивилизационного подхода, раскрывать сущность антропологических констант российского государства-цивилизации;

демонстрировать высокую значимость для формирования профессионально-значимых лич-

ностных качеств сотрудника органов внутренних дел исторических уроков героизма, мужества, патриотизма, верности Родине и служебному долгу; определять личностно-ориентированные методики исторического образования.

В свете выработки непосредственной стратегии преподавания учебных дисциплин историко-философской направленности в образовательных организациях МВД России необходима детальная проработка и диверсификация образовательных условий на основе принципов многовекторности, непрерывности, диалогичности, академической гибкости. Значимым в данном контексте может стать опыт Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина.

Формирование образовательных условий реализации новых учебных дисциплин историко-философской направленности в Белгородском юридическом институте МВД России имени И.Д. Путилина связано с перспективным развитием научно-учебного и воспитательного потенциала Центра гуманитарного образования и патриотического воспитания, в частности, в области моделирования новых подходов к организации исторической работы и совершенствования пространственно-визуального наполнения методического пространства.

На базе Центра гуманитарного образования и патриотического воспитания как проектного надструктурного звена созданы, наработаны и адаптированы методики исторической работы, обеспечивающие противодействие фальсификации фактов истории России; проведение представительских и профессионально-имиджевых мероприятий, реконструкции истории органов внутренних дел (в частности, осуществляется историческая реконструкция профессиональной биографии И.Д. Путилина – основоположника российского сыска).

Информационно-методическое наполнение Центра гуманитарного образования и патриотического воспитания основывается на музейных и выставочных технологиях.

Особое внимание уделяется созданию информационного пространства, которое не имеет фиксированной материальной локализации и реализуется через подвижные и проницаемые проектируемые зоны. Это оказывает влияние на выбор форм и содержания воспитательных проектов, самой эффективной из которых становится форма кластера.

В учебно-информационном оформлении Центра гуманитарного образования и патриотического воспитания акцент сделан на образное, позитивное восприятие значимых культурных символов, развитие интереса к отечественной и мировой культуре и истории.

На его базе осуществляется образовательная деятельность в сфере социально-гуманитарного, государственно-правового и духовно-патриотического направлений с использованием передовых методик и технологий обучения. Методика преподавания учебных дисциплин основана на

выстраивании системы междисциплинарных связей дисциплин гуманитарной и правовой направленности, плотного духовного пространства, обеспечивающего непрерывность процесса профессиональной подготовки.

Основой развития мировоззренческого и воспитательного образовательного пространства является моделирование инновационных технологий исторической работы.

Организация исторической работы осуществляется на основе системного подхода, что позволяет рассматривать ее не только как систему исследовательско-поисковых мероприятий и реконструкций, но и как источник наполнения учебного и воспитательного содержания учебных дисциплин и просветительских мероприятий [6].

Важным основанием технологического обеспечения функционирования проектной структуры Центра гуманитарного образования и патриотического воспитания являются элементы иммерсивности, которые внедрены в информационно-методическом оформлении и оснащении коридорного пространства, тематических учебных кабинетов.

Используемые содержательные (подготовленные на основе впервые вводимых в научный оборот архивных источников видеоматериалы, интерактивные презентации) и визуальные средства (в частности, высвечиваемые, подсвечиваемые зоны на информационно-методических стендах) позволяют моделировать плотное духовно-историческое пространство, в котором последовательно и динамично реализуются игровые технологии, методики реконструкции этико-деонтологических, исторических, коммуникативных ситуаций.

Это обеспечивает мобилизацию лингво-когнитивных процессов у обучающихся, включенных в учебно-воспитательную деятельность.

Вместе с тем в условиях целенаправленного введения в образовательные программы учебных дисциплин «История России», «Основы российской государственности» необходимо усиление системности организации исторической работы, включая исторические исследования, с целью формирования идейно-методологической и устойчивой источниковой основы их реализации. В свете этого необходима активизация историко-поискового и историко-просветительского потенциалов исторической работы.

Решение данной проблемы видится в реализации многовекторного кластерного подхода, через призму которого будет эффективного решаться сложности, возникающие при формировании исторического мировоззрения у курсантов и слушателей ведомственных вузов. Примером реализации такого подхода может стать создание двухуровневого практико-ориентированного кластера как основы «голографической образовательной модели формирования исторического мировоззрения и развития исторической работы» [7].

В рамках первого уровня кластера должны быть созданы и реализованы условия для

межвузовского взаимодействия (вузы системы МВД России и вузы системы Минобрнауки России) в области развития исторической работы (включая исторические исследования) и моделирования новых методик исторического образования и формирования критериев его качества для ведомственных образовательных организаций.

В рамках реализации кластерного подхода образовательные организации системы МВД России могут становиться опорными вузами для развития межведомственного, в частности, межвузовского взаимодействия для обеспечения развития системы исторической работы и стратегии исторического образования.

Важным условием реализации кластерного подхода в контексте развития системы исторического образования является формирование «академически подвижных» проектных структур – центров, полигонов, созданных на основе межсекторного (межведомственного, межвузовского) взаимодействия, обладающих гибкой адаптивной организационной структурой, высокой способностью к мобилизации ресурсов в области научно-инновационной и образовательной деятельности.

Указанные проектные надструктурные образования, созданные на базе образовательных организаций системы МВД России, обладают достаточным потенциалом, чтобы стать «драйверами» для развития исторической работы, исторического образования и оценки их качества, укрепления межсекторного и межведомственного взаимодействия в данной области, формирования экспертного исторического сообщества.

Субъектами взаимодействия могут стать образовательные организации МВД России, территориальные органы МВД России, образовательные организации Минобрнауки Российской Федерации, архивы, учреждения культуры, другие заинтересованные организации, развивающие совместные историко-поисковые и просветительские проекты, результаты которых будут способствовать реализации принципов многовекторности и непрерывности образования.

Значимость данного подхода обусловлена тем, что специфика исторической работы раскрывается в ее интегративном характере. Она сочетает в себе образовательную (воспитательную) миссию, а также является объектом для масштабной, фундаментальной научно-поисковой деятельности.

В рамках второго уровня кластера создается методологическое и методическое обеспечение развития междисциплинарно-интегративной концепции преподавания учебных дисциплин философско-исторической направленности для повышения их мировоззренческого и воспитательного потенциала. В свете этого необходима организация и систематизация следующих направлений деятельности:

развитие и укрепление междисциплинарно-интегративных связей между учебными дисциплинами (в частности историко-философско-

го блока), формирующими общие и смежные компетенции. Данные принципы способствуют оптимизации содержательного наполнения учебного материала учебных дисциплин междисциплинарных блоков (например, в междисциплинарно-интегративный блок связанных дисциплин в свете реализации методологических и мировоззренческих образовательных задач могут быть включены учебные дисциплины «Философия», «История России», «Основы российской государственности», «Политология») и обеспечению взаимосвязи между междисциплинарными блоками;

совершенствование условий для интеграции исторической работы, образовательной и воспитательной деятельности как основы для моделирования содержания исторического образования, методики исторического образования, условий реализации исторического образования (пространственно-визуальных решений).

развитие единой для ведомственного образования системы критериев оценки качества историко-философского образования и его диверсификации.

Реализация обозначенных условий будет способствовать повышению потенциала исторической работы и исторического образования как фактора многовекторности образовательного пространства вузов МВД России, укреплению социально-гуманитарной образовательной стратегии, моделирование которой требует системности, открытости, коммуникативности, мобильности и вариативности реализуемых образовательных методик, образности при интерпретации информации.

Определяемые образовательные условия создадут плотный методологический, мировоззренческий, технологический фундамент для развития потенциала учебных дисциплин историко-философской направленности.

Список источников

1. Амелчаков И.Ф., Чесовская М.Г., Андриенко Ю.И. и др. Формирование и совершенствование кадрового потенциала органов внутренних дел Российской Федерации: учебное пособие. Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. 157 с.
2. Таранова А.Е., Антонов Е.А. Формирование социально-гуманитарной образовательной стратегии в образовательных организациях системы МВД России: философско-антропологические основания // Педагогика. Вопросы теории и практики. 2022. № 7. С. 691.
3. Евгеньева Т.В., Кузнецов И.И., Перевезенцев С.В. Основы российской государственности: учебное пособие для студентов, изучающих социогуманитарные науки. М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2023. 550 с.
4. Балахонский В.В. Возможности учебной дисциплины «Основы российской государственности» в формировании исторической и политической культуры сотрудников полиции в процессе обучения в образовательных организациях МВД России. Актуальные проблемы социальной философии: материалы Всероссийской научно-практической конференции. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2024. С. 13.
5. Абдулманова И.В. История (политико-правовые аспекты в сравнительно-историческом изложении):

учебное пособие. Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2023. С. 5.

6. Пашин В.М., Кобозев А.А. Основные направления и формы реализации новой кадровой политики МВД России в органах внутренних дел: учебное пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2013. 96 с.

7. Абдулманова И.В. О некоторых аспектах формирования исторического мировоззрения курсантов в образовательных организациях системы МВД России: сборник материалов Всероссийского круглого стола. Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. С. 5.

References

1. Amelchakov I.F., Chesovskaya M.G., Andriyenko U.I. et al. Forming and Improving Workforce Capacity of Russian Federation Internal Affairs Bodies: study guide. Belgorod: Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia, 2016. 157 p.

2. Taranova A.E., Antonov E.A. Forming Social and Human Educational Strategy in the Educational Organizations of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation: Philosophical and Athropological Foundations // Pedagogy: Issues of Theory and Practice. 2022. № 7. P 691.

3. Evgenieva T.V., Kuznetsov I.I., Perevezentsev S.V. Foundations of Russian Statehood: study guide for students

studying social and human sciences. M.: Russian Academy of National Economics and Public Administration's Delo publishing house, 2023. 550 p.

4. Balakhonskiy V.V. Possibilities of the academin discipline «Foundations of russian statehood» in the process of forming historical and political culture of the police officers in the framework of trainig at educational organizations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. Current issues of social philosophy: research to practice conference materials. St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2024. P. 13.

5. Abdulmanova I.V. History (political and legal aspects in comparative historical context): study guide. Belgorod: Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia, 2023. P. 5.

6. Pashin V.M., Kobozev A.A. The Main Directions and Forms of Implementation of the New Personnel Policy of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation in the Internal Affairs Bodies: study guide. Domodedovo: Advanced Training Institute of the MIA of Russia, 2013. 96 p.

7. Abdulmanova I.V. On some aspects of forming historical worldview of cadets of Russian Ministry of Internal Affairs Educational Organizations: all-Russian roundtable discussion source book. Belgorod: Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia, 2022. P. 5.

Информация об авторах

А.Е. Таранова – кандидат социологических наук, доцент, доцент кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина

А.Ф. Агарков – кандидат исторических наук, заместитель начальника кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина

Контакты: ул. Горького, д. 71, Белгород, Россия, 308024

Information about the authors

A.E. Taranova – Candidate of Sciences in Sociology, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Humanities and Socio-Economic Disciplines of the Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia

A.F. Agarkov – Candidate of Sciences in History, Deputy Head of the Department of Humanities and Socio-Economic Disciplines of the Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia,

Contacts: ul. Gorkogo, d. 71, Belgorod, Russia, 308024

*Статья поступила в редакцию 07.12.2024; одобрена после рецензирования 13.12.2024; принята к публикации 18.12.2024.
The article was submitted 07.12.2024; approved after reviewing 13.12.2024; accepted for publication 18.12.2024.*

РЕЦЕНЗИИ

Рецензия

© Якимов А.Ю., 2024
УДК 34**РЕЦЕНЗИЯ НА УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ
«ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ОСНОВНЫМ ФАКТОРАМ РИСКА
В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ», ПОДГОТОВЛЕННОЕ НАУЧНЫМ ЦЕНТРОМ БДД МВД РОССИИ****Александр Юрьевич Якимов**
Российский Союз Автостраховщиков
yakimovay@autoins.ru

Review

**REVIEW OF THE STUDY GUIDE
«FOREIGN EXPERIENCE IN COUNTERING THE MAIN RISK FACTORS
IN ROAD TRAFFIC», PREPARED BY THE SCIENTIFIC STATE INSTITUTION OF ROAD SAFETY
OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF THE RUSSIAN FEDERATION****Alexander Yu. Yakimov**
Russian Association of Motor Insurers
yakimovay@autoins.ru

Представленное учебное пособие [1] посвящено анализу различных аспектов зарубежного опыта по противодействию основным факторам риска в дорожном движении.

Проведенное исследование позволило систематизировать информацию о лучших зарубежных практиках, осуществляемых в целях минимизации дорожных рисков и снижения дорожно-транспортной аварийности.

Авторы рассматривают обширный спектр инновационных подходов, позволяющих реально уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и тяжесть их последствий.

Учебное пособие состоит из введения, семи разделов, заключения и списка использованных источников. В нем дана характеристика основных факторов риска смертности и травматизма на дорогах и проанализированы наиболее эффективные меры противодействия указанным факторам.

Имеется в виду предупреждение нарушений скоростного режима, выездов на полосы, предназначенные для встречного движения, управления транспортными средствами в состоянии опьянения, нарушений установленных требований об использовании пассивных средств безопасности, нарушений, связанных с отвлечением внимания водителей.

В частности, в первом разделе подробно рассматривается зарубежный опыт обеспечения безопасного скоростного режима: ограничение скорости движения транспортных средств, развитие дорожной инфраструктуры, включая скоростные автомагистрали, использование средств автоматической фиксации скорости движения и многое другое.

В четвертом разделе справедливо сделан акцент на детальном анализе предупредительных, пресекающих и наказательных мер проти-

водействия такому фактору риска в дорожном движении как управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Следует иметь виду, что данный фактор признан Всемирной организацией здравоохранения в качестве одного из основных.

Значительное внимание обоснованно уделено рассмотрению комплекса мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пешеходов (второй раздел).

Высока значимость и седьмого раздела, посвященного решению проблем, которые связаны с необходимостью повышения эффективности деятельности по оказанию своевременной помощи после ДТП.

Помимо очевидной актуальности исследуемой проблематики следует обратить внимание на обширный список использованных источников, что свидетельствует о глубине и масштабности изучения темы.

Нужно отметить, теоретическую и практическую ценность содержания учебного пособия, текст которого хорошо структурирован, грамотно изложен, стилистически выверен, подкреплен иллюстрациями, таблицами и примерами из практики различных стран, позволяющими повысить наглядность подготовленного материала и наиболее полно воспринять информацию об отдельных направлениях деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в зарубежных странах.

Не вызывает сомнений, что многие из описанных зарубежных практик заслуживают глубокого изучения и осмысления на предмет возможности и целесообразности применения при планировании разнообразных мероприятий в целях дальнейшего совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в нашей стране.

Рецензируемое пособие не только предназначено для использования в рамках профессиональной служебной подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции и учебного процесса соответствующих образовательных организаций, но и представляет интерес для широкого круга специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации различных транспортных средств.

На основании вышеизложенного полагаю, что учебное пособие «Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении» в полном объеме соответствует требованиям, предъявляемым к учебным изда-

ниям, и может быть рекомендовано к опубликованию.

Список источников

1. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Коблов П.С. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России, 2024. 180 с.

References

1. Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Koblov P.S. et al. Foreign experience in counteracting the main risk factors in road traffic: a tutorial. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 180 p.



Информация об авторе

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

Контакты: ул. Люсиновская, д. 27, стр. 3, Москва, Россия, 115093

Information about the author

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

Contacts: ul. Lyusinovskaya, d. 27, str. 3, Moscow, Russia, 115093

Рецензия поступила в редакцию 03.12.2024; одобрена после рецензирования 10.12.2024; принята к публикации 17.12.2024. The review was submitted 03.12.2024; approved after reviewing 10.12.2024; accepted for publication 17.12.2024.