

МЕЖПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ
ГОСУДАРСТВ — УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Основан в 1993 году

ВЕСТНИК

№ 3 (59)

**МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ
АССАМБЛЕИ**



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2011

О ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕИ

Главный редактор **М. И. Кротов**

Редакционная коллегия:

*Х. З. Бакенов, В. А. Густов,
А. М. Джафаров, А. П. Должиков, И. Н. Липчиу,
Н. Л. Никитина, А. В. Островский, И. В. Питеркин,
П. П. Рябухин, Ф. Ф. Сайфуллоев, Н. А. Сатвалдиев,
И. В. Стрилецкий, Т. Н. Федорова, А. М. Чилингарян,
Д. Н. Шило, В. Ф. Яковлев*

9 ноября 2011 г. в Санкт-Петербурге, в Таврическом дворце, состоялось заседание Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств, в котором приняли участие руководители парламентских делегаций государств — членов МПА СНГ: Азербайджанской Республики — Председатель Милли Меджлиса О. С. Асадов, Республики Армения — заместитель Председателя Национального Собрания С. П. Никоян, Республики Беларусь — Председатель Совета Республики Национального собрания А. Н. Рубинов, Республики Казахстан — Председатель Сената Парламента К. А. Мами, Кыргызской Республики — Председатель Жогорку Кенеша А. К. Келдибеков, Российской Федерации — Председатель Совета Федерации Федерального Собрания В. И. Матвиенко и Председатель Государственной Думы Федерального Собрания Б. В. Грызлов, Республики Таджикистан — Председатель Маджлиси милли Маджлиси Оли М. У. Убайдуллоев, Украины — Председатель Верховной Рады В. М. Литвин.

На заседании был решен организационный вопрос: Председателем Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ по итогам тайного голосования единогласно была избрана Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Валентина Ивановна МАТВИЕНКО. Председатель Парламента Республики Молдова М. И. Лупу письменно поддержал кандидатуру В. И. Матвиенко.



Члены Совета ознакомились с информацией о решениях Совета глав государств СНГ от 3 сентября 2011 г. и Совета глав правительств СНГ от 18 октября 2011 г., о ходе ратификации и выполнения внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу межгосударственных договоров, соглашений и иных документов, которые приняты Советом глав государств, Советом глав правительств и Экономическим советом СНГ, об участии представителей МПА СНГ в наблюдении за избирательными кампаниями в государствах — участниках Содружества, обсудили ход реализации Плана мероприятий, посвященных 20-летию Содружества Независимых Государств и 20-летию Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств, план работы МПА на 2012 г. и предварительные планы работы на 2013 г. и 2014 г.



К 65-ЛЕТИЮ НЮРНБЕРГСКОГО ПРОЦЕССА

16 мая в Таврическом дворце состоялась Международная научная конференция, посвященная 65-летию Нюрнбергского процесса.

Участники конференции — руководители высших судебных органов, руководители парламентов государств — участников СНГ, министры, депутаты, представители международных парламентских организаций и зарубежные парламентарии — отметили, что Нюрнбергский процесс стал одним из важнейших событий в истории человечества, подчеркнули недопустимость проявлений политики двойных стандартов в оценке итогов Второй мировой войны и призвали политическое руководство государств к справедливому переустройству мировой политической и экономической системы на основе принципиального отказа от «права силы» в международных отношениях, соблюдения прав всех членов глобального сообщества в рамках норм международного права, уважения принципа государственного суверенитета.

В данном номере журнала заканчивается публикация выступлений участников конференции (начало публикации — в «Вестнике Межпарламентской Ассамблеи» № 2 за 2011 г.).



А. МАРИН,
вице-президент Республики Болгария

Дорогие друзья! Уважаемые дамы и господа!

Прежде всего, поздравляю вас с только что прошедшим праздником 9 Мая, Днем Победы!

Естественным продолжением победы был состоявшийся 65 лет тому назад Нюрнбергский процесс. И по сей день ход, решения и последствия международного военного трибунала вызывают волнения, диспуты, а иногда острые дискуссии и, наверное, будут вызывать и в будущем.

Беспристрастный взгляд на это историческое событие убеждает нас, что Нюрнбергский процесс — историческая и политическая необходимость. Он является результатом подразумеваемого желания справедливого возмездия и осознанной необходимости установления прочного мира. Находясь под впечатлением пережитых испытаний во время войны, не только народы четырех стран — Советского Союза, США, Великобритании и Франции, но и миллионы людей во всем мире осознавали, что речь идет о сохранении человеческой цивилизации.

Даже один только факт наводит на данную мысль. Так, в первые годы после начала войны нацисты планировали уничтожить 30 млн славян, и это далеко не все, что они собирались сделать. Как отмечал главный французский обвинитель Ш. де Риб, представленные документы и заслушанные свидетельские показания приводили самих обвиняемых в оцепенение от ужаса. Мировое общественное мнение не примирилось бы с тем, если бы нацистские преступники остались без адекватного наказания. Не надо забывать, что еще во время войны их предупреждали об ответствен-

ности, в том числе в Московской декларации, принятой в октябре 1943 г. министрами иностранных дел трех стран — СССР, США и Великобритании. В декларации говорилось, что военные преступники будут найдены даже на краю света и с ними поступят так, как повелевает правосудие.

Абсолютно справедливо главный обвинитель от США Р. Джексон, отождествляя подсудимых со зловещими силами, отметил, что эти преступники будут скрываться, рассеявшись по миру, до конца своих дней. Эти преступники — живой символ расовой ненависти, террора, насилия и жестокости. Проявление милосердия и сострадания к ним означало бы победу и поощрение зла, связанного с их именами. Цивилизация не может позволить себе какого бы то ни было компромисса, потому что погибнет, если нацистские преступления повторятся.

Нюрнбергский процесс — это предупреждение. Говоря языком математики, он является необходимым, но недостаточным фактором для предотвращения рецидива нацизма в будущем. Необходима еще и другая, ответственная, политика, которая не будет служить интересам каких-либо группировок, такая политика, которая не позволит допустить возрождения милитаризма.

Актуальное значение Нюрнбергского процесса состоит в том, что он служит напоминанием сегодняшним и будущим политикам и государственным деятелям об ответственности — личной и исторической, которую они несут за свои слова и свое молчание, за действия и бездействие. И сегодня актуально звучит высказывание, сделанное во время процесса

английским обвинителем Х. Шоу-кроссом: «Нюрнбергский процесс — это авторитетная и беспристрастная летопись, к которой будущие историки могут обращаться в поисках правды, а будущие политики — в поисках предупреждений».

Идеология и философия нацизма живы и проповедаются и в современном мире, проявляясь и в современной политической жизни. Очень заблуждаются те, кто считает, что такие идеология и философия исчезли с поражением нацистской Германии во Второй мировой войне. Более того, выживают и некоторые из основных исполнителей нацистских планов. Тайным или открытым образом они оказывают влияние на послевоенную историю и на события, которые происходят сегодня. Некоторые из сегодняшних террористических организаций тоже связаны с нацистами. Так, создатели националистического сообщества «Братья-мусульмане» были почитателями Гитлера и вели с ним переписку.

В Европе в последние годы крайне правые неонацистские партии вошли в парламенты таких бесспорно демократических стран, как Австрия, Нидерланды, Франция. Беспокойство вызывают попытки нивелировать основные принципы Нюрнбергского процесса, которые одобрены и утверждены Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций как принципы международного уголовного права. Как раньше, так и теперь беспокоят усилия по амнистированию нацистских военных преступников.

Возникает законный вопрос: какова цель этого стремления оправдать или умалить значение преступле-



ний против мира и человечества? Наверное, она состоит в том, чтобы избежать обвинений и осуждений современных проявлений нацизма и преступлений против мира и человечества.

Никоим образом не следует умалять значение слов и действий отрицателей и критиков Нюрнбергского процесса. Они — часть гигантской битвы за историю, так как тому, кто владеет прошлым, принадлежит и будущее, в том числе и управление миром. Поэтому историей манипулируют, состоявшиеся события и процессы переинтерпретируются, искажаются таким образом, что даже прямые участники и очевидцы их не узнают. Некоторые факты покрываются забвением, а другие просто сочиняются.

Основное значение настоящей конференции я вижу в сохранении исторической правды. Необходимо говорить о Нюрнбергском процессе, об опасности нацизма и в прошлом, и в

его современных проявлениях, надо сохранять память об исторических фактах в их подлинном виде, создавать и поддерживать уверенность в том, что нет безнаказанности.

Недавно Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций в связи с событиями в Ливии заявил о том, что следует быть беспристрастными, но мы не должны быть равнодушными к тому, что там происходит; за все события придется нести ответственность. Я добавил бы: Нюрнберг 65 лет назад создал прецедент, благодаря которому никакой диктатор, никакой военный преступник уже не может быть абсолютно уверенным в своей безнаказанности. И это очень важно в нашем сложном мире.

Я желаю успеха конференции по столь важной теме. Уверен, что она будет способствовать сохранению исторической памяти и победе справедливости в борьбе за историю.

Спасибо за внимание.



А. В. КОНОВАЛОВ,
министр юстиции
Российской Федерации

Уважаемые участники конференции!

Прозвучавшие доклады были настолько глубокими и всесторонне оценивающими значение Нюрнбергского процесса, что я решил добавить лишь некоторые тезисы, наиболее актуальные для юриспруденции.

Первое, о чем я хотел бы сказать, это историческое значение Нюрнбергского процесса. Как уже отмечалось в выступлениях, впервые были даны детальные правовые оценки произошедшего катаклизма и юридическая формулировка новых институтов международного права, в том числе международного уголовного права. По сути, была реабилитирована сама идея верховенства права, поколебленная страшными и циничными преступлениями нацизма. Были заложены основы для многих новых мировых конвенционных инструментов, в том числе для знаменитой Конвенции о защите прав человека и основных свобод. Наконец, это послужило примером правовой конструкции, правового опосредования международного сотрудничества, нацеленного на преодоление общемировых угроз, что особенно актуально сегодня в свете объединения усилий для борьбы с международным терроризмом. Подытоживая, можно сказать, что Нюрнбергский процесс, его результаты послужили уникальным примером адекватной правовой реакции на беспрецедентный общественный катаклизм.

Второй тезис касается девальвации процесса. Об этом тоже сегодня уже говорили. Мы все чаще сталкиваемся с переоценкой ценностей, которые были заложены в основу решений Нюрнбергского процесса, в том числе имеющей очевидную взаимосвязь с современной политической



конъюнктурой. Это и снижение роли СССР в победе, и фактическое уравнивание сталинского режима с нацизмом в развязывании Второй мировой войны, и т. д. Все это в совокупности фактически размывает концепцию Нюрнбергского процесса; и примеры последствий такого размывания мы видим уже в частных вопросах, в частности в расширительном толковании результатов процесса.

Примером такого абсолютно неоправданного расширительного толкования и применения норм, сформулированных Нюрнбергским процессом, является дело партизана Кононова. Я не буду вдаваться в детали всего этого казуса, но совершенно очевидна неоправданность такого подхода, на мой взгляд, в связи с тем, что была утрачена связь с концептуальной основой Нюрнбергского процесса.

Тем не менее при всей важности проблем, которые возникают в последнее время, существует проблема общего системного характера. И это третий тезис моего короткого выступления — современное значение Нюрнбергского процесса.

По моему мнению, в отношении к результатам процесса сегодня имеет место общая тенденция превалирования технологических решений над концептуальными, инструментального подхода над фундаментальным, традиционным правовым подходом. Инструментальный подход тоже зиждется на нормах права, но реагирующего на частности, нередко с утратой целостной картины, целостного видения мира и правовой оценки происходящего в нем.

Я приведу лишь два довольно характерных, на мой взгляд, примера того, как эта тенденция себя проявляет.

В области публичного права — это очевидная неадекватность правовых реакций на новые фактические угрозы — международного терроризма, международной организованной преступности, незаконной миграции и т. д. По сути, сегодня отсутствует адекватный баланс между принципом верховенства права и полицейскими или иными управленческими аспектами целесообразности в наметившемся тренде экстерриториальности отдельных юрисдикций, подчеркну, вне существующих международных конвенционных механизмов.

Вторая сторона проявления тенденции, о которой я сказал, касается сферы частного права. Это — очевидное преобладание институтов обязательственного права, в основном обеспечивающего оборот вторичных финансовых, фондовых и иных инструментов на рынке. Я не возьму на себя смелость давать итоговую оценку причин мирового финансового кризиса, но, на мой взгляд как юриста, одной из возможных предпосылок этого кризиса как раз и стало превалирование вторичных инструментов над реальным производством. Иными словами, сегодня право стремительно и довольно эффективно реагирует на частности, при этом рискуя утратить целостное, концептуальное видение предмета правового регулирования.

В конечном счете мы нуждаемся в обновлении подходов к правовому регулированию в контексте общемировой глобализации, но на основе традиционных юридических ценностей, известных как принципы права. Думаю, что итоги Нюрнбергского процесса являются очень хорошим образцом и подспорьем в такой работе.

Спасибо за внимание.



А. П. МОРОВА,
председатель Постоянной комиссии
Совета Республики Национального
собрания Республики Беларусь
по образованию, науке, культуре
и социальному развитию, заместитель
председателя Комиссии Парламентского
Собрания Союза Беларуси и России
по социальной политике, науке, культуре
и гуманитарным вопросам

Уважаемые участники конференции!

Неделю назад мы отметили 66-ю годовщину Великой Победы. Победа досталась нелегко. Беларусь в полной мере испытала на себе ужасы Второй мировой войны. Наш народ непосредственно столкнулся с гитлеровским произволом, ощутил на себе его масштаб, его бесчеловечность. Великая Отечественная война унесла жизни трети населения и более половины национального богатства республики. Фашисты уничтожили в Беларуси 9200 населенных пунктов, 627 деревень были сожжены вместе с жителями, их постигла судьба Хатыни.

Шестьдесят пять лет назад состоялся суд над теми, кто развязал войну. Фашистская идеология официально была признана преступной. Вклад Нюрнбергского процесса в развитие международного права и становление международного уголовного правосудия общепризнан и не подлежит сомнению, об этом сегодня многие убедительно говорили.

Беларусь всегда делала все возможное для укрепления международного мира и безопасности и последовательно призывала к этому мировое сообщество. Сегодня нас все больше беспокоят предпринимаемые в отдельных странах попытки не только реабилитировать нацизм, но и пересмотреть в целом итоги и оценки Второй мировой войны, переписать историю, поставить под сомнение величие подвига наших народов. Справедливое возмущение наших ветеранов, всех граждан Республики Беларусь вызвали выходки экстремистов 9 мая во Львове.



Все усиливающуюся угрозу безопасности людей сегодня несет терроризм. Он многолик и выступает в разных формах. Как вам известно, 11 апреля 2011 г. в минском метро был совершен террористический акт, жертвами которого стали 14 ни в чем не повинных людей, пострадали более 200 человек. Эта трагедия стала потрясением для нашей страны. Мы признательны руководителям парламентов иностранных государств, всем тем, кто высказал свои соболезнования белорусскому народу. Трагедия в минском метро подтверждает, что ни одно государство в мире не застраховано от террористической атаки. И, к сожалению, все больше государств сталкивается сегодня с таким глобальным вызовом, как терроризм.

В период усиливающейся взаимозависимости государств успех в деле противодействия экстремизму во многом будет зависеть от их согласованных действий. Важно продолжать работу по поиску эффективного механизма для борьбы с экстремизмом. Многое в данном направлении и делается. Организация Объединенных Наций приняла в связи с этим ряд соответствующих резолюций.

Наше государство, белорусский парламент поддерживают предпринимаемые в рамках ООН меры по формированию широкой международной коалиции по борьбе с терроризмом. Республика Беларусь неукоснительно выполняет резолюции Совета Безопасности ООН, касающиеся антитеррористической деятельности. Большая работа проводится также по линии Организации Договора о коллективной безопасности и Содружества Независимых Государств. В этих международных

организациях уже накоплен значительный опыт модельного законодательства в области борьбы с терроризмом и экстремизмом.

Хочу также подчеркнуть, что Беларусь последовательно поддерживает усилия мирового сообщества по предотвращению распространения оружия массового уничтожения. Наша страна — первое государство, которое добровольно отказалось от обладания ядерным оружием, оставшимся после распада СССР. Выполняя свои обязательства по международным соглашениям, Республика Беларусь уничтожила большое количество вооружений и военной техники. Путем сокращения запасов обычных вооружений мы внесли значительный вклад в укрепление мира и стабильности в Европе.

Значение Нюрнбергского процесса состоит не только в осуждении агрессии и признании ее тягчайшим уголовным преступлением, одновременно он продемонстрировал, что, когда мы серьезно относимся к угрозам, мы можем действовать сообща. Наши страны должны неукоснительно соблюдать решения международного военного трибунала в Нюрнберге, положения Устава ООН и других международных документов, направленных на осуждение и искоренение нацизма. На это нас нацеливает и принятая 21 декабря 2010 г. Генеральной Ассамблеей ООН резолюция «Недопустимость определенных видов практики, которые способствуют эскалации современных форм расизма, расовой дискриминации, ксенофобии и связанной с ними нетерпимости». Соавтором этой резолюции явилась и Республика Беларусь.



К сожалению, в последнее время мы все чаще становимся свидетелями случаев восхваления в ряде стран Европы пособников фашизма, оправдания участия в войне на стороне нацистов и чудовищных преступлений против мирного населения. Хотя такие примеры и немногочисленны, наши парламенты должны видеть в них серьезный сигнал, свидетельствующий о риске роста числа проявлений ксенофобии, расовой и религиозной нетерпимости, дискриминации, преступлений на почве ненависти, актов геноцида. Нет сомнений, что попытки пересмотра итогов и истории Второй мировой войны, искажения реальных исторических фактов создают условия для поддержания реваншистских настроений и

возрождения фашистской идеологии. Как представители одной из ветвей власти мы, парламентарии, не можем допустить, чтобы принимались политические решения, способствующие возникновению и развитию в обществе нацистских взглядов. На нас возложена большая ответственность по формированию правовой базы, делающей невозможным развитие неонацизма и неонацизма, любых проявлений нетерпимости.

Реальная история не должна интерпретироваться в угоду тем или иным политическим интересам. Следует пресекать любые попытки предать забвению память о тех, кто мужественно боролся против фашизма и национал-социализма.

Спасибо за внимание.



Т. А. ЖДАНОК,
член Европейского Парламента,
секретарь Международного движения
за будущее без фашизма

Уважаемый председатель! Уважаемые участники конференции!

Хотела бы продолжить тему, затронутую уже практически во всех предыдущих выступлениях, — о политических манипуляциях историей. Именно в XXI в. это явление приобрело беспрецедентный характер, что доказывают и попытки новой трактовки событий, по которым, казалось бы, уже состоялся окончательный и бесповоротный суд истории, суд, которому посвящена сегодняшняя конференция.

Беспардонность, с которой история как угодно подправляется и переписывается для достижения конкретных политических целей, просто поражает. И для обозначения этого опасного феномена можно использовать термин «политическая история» или, наоборот, «историческая политика». Именно такой вид политической активности характерен для многих деятелей в Европейском Парламенте, членом которого я являюсь, а также в Парламентской Ассамблее Совета Европы.

Мы знаем, что в 2006 г. была принята резолюция Парламентской Ассамблеи Совета Европы, в которой строго осуждаются преступления тоталитарных коммунистических режимов. Вот именно эта попытка — заявлять о моральной тождественности коммунизма и фашизма — является главным направлением деятельности тех, кто готовит и принимает такие резолюции. В этой кампании лидируют три страны Балтии, Польша и некоторые другие государства Восточной Европы. Кампания по осуждению коммунизма как такового ведется с использованием всех возмож-

ных средств, включая юридические решения.

Уже говорилось о решении Страсбургского суда по делу Кононова против Латвии. Впервые за военные преступления был осужден не нацистский пособник, а партизан, участник антифашистского движения Сопротивления. Фактически создан прецедент, который может быть использован для уголовного преследования любого участника Сопротивления, воинов антигитлеровской коалиции, воевавших, скажем, во Франции, Бельгии, Польше, Италии или в Греции.

Кроме таких структур, как Страсбургский суд, используются и резолюции парламентских организаций. Я уже упоминала о Парламентской Ассамблее Совета Европы, много подобного рода резолюций готовится и в стенах Европейского Парламента. Так, накануне очередных выборов, в апреле 2009 г., была принята резолюция, аналогичная резолюции Парламентской Ассамблеи Совета Европы 2006 г., и одновременно подписана более чем половиной депутатов декларация, призывающая объявить 23 августа, исторически весьма характерную дату — подписание пакта Молотова — Риббентропа, днем памяти жертв тоталитарных режимов. Уже в новом созыве Европейского Парламента подобные действия активизировались, а их сторонники даже создали специальную межфракционную группу, которая называется по-английски «Reconciliation of European Histories», т. е. гармонизация, примирение европейских историй, но на самом деле речь здесь идет об одном — об осуждении коммунизма и моральном уравнивании

преступлений фашизма и так называемых преступлений коммунизма.

Вместе с тем следует отметить, что такие действия встречают соответствующее противодействие. Так, Европейская комиссия в ответ на предложения инициаторов подобных резолюций стала готовить доклад о преступлениях тоталитарных режимов Европы. Однако тон доклада Европейской комиссии оказался отличным от тона резолюций Парламентской Ассамблеи Совета Европы и Европарламента. В основном отмечается то, как страны Европейского Союза вспоминают исторические события, какие уроки из этого извлекают, что, несмотря на призыв ко всем странам Европейского Союза считать 23 августа днем памяти жертв тоталитарных режимов, только Латвия, Литва, Эстония, Словения и Швеция этой рекомендации последовали, а большинство других государств выбрали менее противоречивые даты, к примеру 27 января — Международный день памяти жертв холокоста.

Авторы доклада Еврокомиссии уверены, что память о трагическом прошлом и о преступлениях всех тоталитарных режимов должна сплачивать, а не разделять европейцев. Сохранение этой памяти является нашей общей обязанностью в знак уважения ко всем жертвам и гарантией того, что подобное больше никогда не повторится. Такая память будет свидетельствовать о приверженности Евросоюза демократии и об уважении фундаментальных прав граждан, а также позволит бороться с современными проявлениями нетерпимости и экстремизма.

Так что еще одна попытка реванша не состоялась. Но это не озна-



чает, что его сторонники не будут продолжать свои попытки. Поэтому мы должны делать все возможное в противовес таким действиям. Именно с этой целью в Брюсселе было зарегистрировано Международное движение за будущее без фашизма, и

здесь, на конференции, присутствует один из ее руководителей И. Коран. Нам предстоит еще много работы, и я надеюсь, что она будет вестись и совместно с Межпарламентской Ассамблеей СНГ.

Спасибо.



К. С. СУЛТАНОВ,
председатель Комитета Сената
Парламента Республики Казахстан
по международным отношениям,
обороне и безопасности

Уважаемые участники конференции!

Нюрнбергский процесс приобрел всемирно-историческое значение как первое и по сей день крупнейшее правовое действие Организации Объединенных Наций. Как справедливо подчеркнул В. Д. Зорькин, процесс стал первым в истории опытом осуждения преступлений государственного масштаба, правящего режима, его карательных институтов, высших политических и военных деятелей. Этот высший суд, став историческим прецедентом международного права, выразил единую волю мирового сообщества, осудив фашизм, национализм, привлек к ответственности создателей этой чудовищной идеологии.

Но даже такой справедливый суд не смог залечить кровавые раны в сердцах миллионов людей, нанесенные фашизмом. Последствия развязанной фашистским режимом мировой войны до сих пор дают знать о себе. Поиски без вести пропавших ведутся по сей день. Многие фашистские преступления покрыты завесой безвестности. Трудно найти человека, семью которого не затронула бы война. В годы войны из 6 млн населения Казахстана 1 млн 252 тыс. человек были призваны в ряды Вооруженных сил (или каждый четвертый казахстанец). Они самоотверженно воевали на фронтах Великой Отечественной, более половины из них остались на поле брани. За годы войны овдовело более 500 тыс. женщин в возрасте от 20 до 30 лет, свыше 1 млн детей стали сиротами.

Основная масса казахстанцев влилась в действующую армию в качестве маршевого пополнения, треть была за-

числена в соединения и части, создававшиеся в республике. Это были 12 стрелковых, четыре кавалерийские дивизии, семь стрелковых бригад, 50 отдельных полков различных родов войск. Воинские формирования из Казахстана мужественно держали оборону Брестской крепости, сражались за Москву, Ленинград, Сталинград, на Курской дуге, в Харьковском «котле» и на других фронтах, защищая общую родину. Легендарный герой Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, участник обороны Москвы писатель Б. Момышулы писал: «Мы — советские люди, наши сердца не стальные... у нас есть самое сильное оружие, побеждающее страх, — это любовь к Родине».

К сожалению, многие современные политики отошли от правды о войне и пытаются разделить народы, обособить роль одного из них. Вместе с тем важнее было бы говорить о том, что все народы мирового сообщества объединились против фашизма, что нацизм как идеология должен быть навсегда отвергнут, искоренен из сознания людей. Об этом мы должны говорить не только в период юбилеев, а постоянно, систематически, восстанавливая и сохраняя нашу память, особенно при формировании мировоззрения молодого поколения.

Нам нельзя забывать, что фашистская идеология базировалась именно на исключительности одной нации. Идея пересмотра итогов Второй мировой войны подспудно провоцирует попытки героизации нацизма, акты вандализма, осквернения и уничтожения мемориалов борцам против фашизма. Активизировались шовинизм, терроризм, превратившиеся в

самостоятельные глобальные силы и направленные против всей цивилизации. Становятся очевидными сходные характеристики, такие как игнорирование международного и внутреннего права, пренебрежение моралью и — самое главное — ценностью человеческой жизни.

Жестокость, массовость жертв, цинизм сеют страх повсюду. Как бы нам ни было больно, но мы обязаны об этом говорить: участились случаи открытых нападений группами так называемых скинхедов на людей иной расовой и этнической принадлежности. С особой жестокостью они избивают и порой убивают первых попавшихся иностранцев и нередко остаются безнаказанными. Это тоже вопрос права. Такое жестокое обращение с людьми ничем не может быть оправдано. Террор порождает террор. Пастор из Америки, демонстративно сжигая священную книгу мусульман Коран, показал свою внутреннюю приверженность к неонацизму. Великий немецкий поэт Г. Гейне задолго до появления Гитлера сказал: «Там, где сжигают книги, будут жечь людей». Жизнь доказала прозорливость мыслителя. Нужны новые правовые инструменты для исключения из нашей жизни любых ростков неонацизма, и в этом велико значение Нюрнбергского процесса.

Современный Казахстан, его лидер Н. А. Назарбаев предлагают модель утверждения содружества на основе равноправия, уважения, активного сотрудничества во всех сферах экономики, науки, культуры, образования, других направлениях человеческой жизнедеятельности. С этой целью инициировано созда-



ние ЕвразЭС, СНГ, Таможенного союза и других организаций. Также нам надо совместными усилиями формировать и наши ценности. Следует активизировать сотрудничество с Европейским Союзом, чему может содействовать использование возможностей Парламентской Ассамблеи ОБСЕ.

Астанинская декларация, принятая саммитом глав государств ОБСЕ в декабре 2010 г., призывает к утверждению на пространстве ОБСЕ мира, согласия, толерантности без террора и насилия. Не допустить возрождения фашизма — вот главный урок Нюрнбергского процесса.

Спасибо.



Ю. Л. ВОРОБЬЕВ,
заместитель Председателя
Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации,
руководитель парламентской делегации
Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации
в Парламентской делегации
Российской Федерации
в Парламентской Ассамблее Организации
Договора о коллективной безопасности

Уважаемые участники конференции! Дорогие коллеги и гости!

Парламентская Ассамблея Организации Договора о коллективной безопасности, от имени которой я выступаю, создана с целью сближения законодательства государств — членов ОДКБ, решения вопросов их сотрудничества в международно, военно-политической, правовой и иных областях, а также выработки совместных рекомендаций.

В связи с этим хотелось бы отметить роль и возможности данной организации и в целом межпарламентских структур на пространстве Содружества Независимых Государств в пропаганде правильного восприятия исторических фактов, касающихся Великой Отечественной войны, и Нюрнбергского процесса в частности.

Данная работа в рамках Парламентской Ассамблеи ОДКБ нами уже начата. Так, год назад в Ереване состоялось заседание Совета Парламентской Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности, на котором одна из тем была посвящена проблемам патриотического воспитания молодого поколения.

Как показывают сегодня социологические опросы, новое поколение все меньше интересуется историей Великой Отечественной войны. Похожая тенденция уже давно наблюдается в странах Европы, где падает интерес ко Второй мировой войне и пересматриваются ее ход и итоги. Исследователи отмечают, что в школьных учебниках разных стран о Нюрнбергском процессе либо написано мало, либо не написано ничего. Данный исторический факт практи-

чески выпал из школьного образования. Безусловно, все это происходит не случайно.

Советом Парламентской Ассамблеи ОДКБ были приняты рекомендации о включении в школьные программы так называемых «уроков исторической памяти», которые ориентированы на воспитание молодого поколения на примере героических подвигов народов, одержавших победу в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Эти рекомендации были направлены в адрес государств — участников ОДКБ и должны стать важным ориентиром в воспитательной и образовательной практике.

Уважаемые участники конференции!

Нюрнбергский процесс стал ярким примером единения народов для вынесения обвинительного вердикта преступникам, совершившим ужасающие по своим масштабам злодеяния против человечества. Я хочу процитировать слова главного обвинителя от США Р. Джексона, который в 1945 г. в отчете Президенту Трумэну отмечал, что «значение процесса измеряется не личной судьбой любого из подсудимых... а восстановлением верховенства закона, утверждением фундаментальных принципов, по которым в будущем станут оценивать политические акции и действия людей...».

К сожалению, в настоящее время международное правосудие нередко уподобляется перелетной птице, которая гнездится там, где теплее, а не там, где в нем, правосудии, нужда-

ются. Спросим себя: все ли извлекли уроки из Нюрнбергского процесса? По-видимому, нет. Иначе как объяснить, что сегодня мы наблюдаем попытки оправдать нацистов и их пособников и совершенные ими злодеяния. Как расценивать ежегодные шествия в ряде европейских столиц бывших членов СС, признанных Нюрнбергским трибуналом преступниками, и одновременно судебные преследования ветеранов-антифашистов? Пригорько, что, глядя на такие шествия военных преступников, молодежь в этих странах по-своему оценивает уроки истории. В то же время — подчеркну — в самой Германии подвергать сомнению итоги Нюрнбергского процесса считается уголовным преступлением.

Подобные события, в том числе и произошедшее 9 мая 2011 г. во Львове во время мероприятий, посвященных Дню Победы, говорят о том, что пропагандистскую работу надо проводить еще более решительно, нельзя допускать искажений и пересмотра итогов Второй мировой войны, в частности решений Нюрнбергского трибунала.

Победа советского народа и союзников во Второй мировой войне была достигнута ценой огромных жертв. Наш общий долг как перед воинами-освободителями, так и перед будущими поколениями — защищать правду об этой войне, решительно противостоять тем, кто оскверняет славу героев, разгромивших фашизм.

Благодарю за внимание.



**В. ДРИМЛЬ,
член Сената Парламента
Чешской Республики**

Уважаемые участники конференции!

Прежде всего, приветствую вас от имени Сената Парламента Чешской Республики.

Любая война приносит страдания и наводит ужас. Однако те, что принесла война с фашистской Германией, достигли беспрецедентных масштабов. По окончании войны стало ясно: нельзя оставить незамеченными миллионы военных и гражданских жертв, ограничиваясь позицией, что войн без жертв не бывает. Эта война является результатом сочетания страшных преступлений, совершенных как конкретными лицами, так и сообществом. И здесь, на родине Достоевского, необходимо напомнить, что любое преступление требует наказания.

Приглашение на эту конференцию, посвященную 65-летию Нюрнбергского процесса, представителей парламентов свидетельствует о том, что цель конференции — не только напомнить о преступлениях нацизма, но и охарактеризовать процесс, со времени которого прошли уже десятки лет, с помощью новых научных данных. Такая цель заслуживает признания. Более того, следует подчеркнуть, что благодаря своему революционному и символическому характеру Нюрнбергский процесс актуален и сегодня. Он является моделью справедливости для нашего мира, где преступления совершаются не только исходя из частных побуждений, но и коллективно, целыми группами, во имя самых ужасных идей, ради идеологических ценностей, столь же губительных, как и те, что были осуждены в Нюрнберге.

Нужно приветствовать тот факт, что большинство стран наконец-то более или менее договорились о признании Римского статута Международного уголовного суда, который позволяет наказывать отдельных лиц за четко определенные действия. Удовлетворение можно выразить также тем, что после продолжительных дискуссий чешский Парламент в 2008 г. ратифицировал статут при условии одинакового подхода ко всем преступникам.

Мы поддерживаем создание Международного трибунала по бывшей Югославии и Международного трибунала, занимающегося происходившим в 1990-е гг. в Руанде геноцидом, а также трибуналов ad hoc по Сьерра-Леоне и по Ливану. Все это возвращает нас в реальный мир, где все еще существуют преступные режимы, которые отдают военным приказ стрелять в безоружных демонстрантов.

Приветствуя создание таких трибуналов, мы в то же время понимаем сложность позиции, в которой они находятся. Основной предпосылкой

для их надежной работы, так же как и у всех трибуналов, является полная независимость от любой политической власти. Кроме того, необходимо повысить исполняемость решений, для чего нужны взаимное доверие и общая система ценностей — чтобы действие, являющееся преступлением в одной стране, считалось преступлением и в других странах.

Такие мероприятия, как сегодняшняя конференция, несомненно, способствуют повышению взаимного доверия. Поэтому в заключение позвольте мне поблагодарить за приглашение на это мероприятие. Улицы Петербурга, по которым ходил преследуемый мыслями о вине Раскольников, являются идеальным местом для размышления о преступлении и наказании. Мне кажется, что осужденных в Нюрнберге совесть так не сжигала, как сжигала она героя Достоевского. Постигшее его неизбежное наказание было предупреждением для всех тех, кому могло показаться, что справедливой кары можно избежать.

Спасибо.



Л. Э. СЛУЦКИЙ,
первый заместитель председателя
Комитета Государственной Думы
Федерального Собрания Российской
Федерации по международным делам,
председатель подкомитета по внешним
связям Комитета Парламентской
Ассамблеи Совета Европы
по политическим вопросам
 (доклад представлен в письменном виде)

Уважаемые участники конференции!

Прежде всего, хотелось бы напомнить, что суд над главными нацистскими преступниками в Нюрнберге был крупнейшей международной акцией (в данном случае я делаю упор на понятие «международная»). Нацистских преступников судил не какой-то, пусть и очень уважаемый, национальный трибунал, а трибунал, выражавший коллективную волю участников антигитлеровской коалиции.

Хотелось бы напомнить и об идеологическом соотношении сил тех уже неблизких времен. В связи с этим невозможно не обратить внимание на следующее: союзники придерживались диаметрально противоположных позиций по всем, как тогда говорили, идейным вопросам, шла яростная борьба между социализмом и капитализмом, которая вскоре приобрела форму пресловутой холодной войны. И только в вопросе о правовой оценке злодеяний нацистских преступников обе стороны — и СССР и Запад явили полное единство. Сам трибунал был сформирован так, чтобы в максимально полной степени учесть мнение всех стран, победивших фашизм. И это мнение в конечном счете было единым: Нюрнбергский процесс разоблачил саму суть германского фашизма, вскрыл его античеловечные планы уничтожения целых государств и народов. Было громко, на весь мир, заявлено об особой опасности нацизма для всего человечества.

Казалось бы, в этом вопросе навсегда была поставлена жирная точка. И, надо сказать, много десятилетий никто в мире даже не помышлял своими пропагандистскими

акциями обелять фашизм, воздавать почести позорному, осужденному Нюрнбергским трибуналом нацистскому прошлому.

К сожалению, ситуация изменилась в годы новейшей истории, после распада СССР и обретения независимости балтийскими государствами. Именно в Латвии и Эстонии предприняты попытки реабилитировать тех, кто воевал на стороне фашистов. Не случайны и бандеровские всплески в Западной Украине. Это типичные примеры реваншизма, попытки воскресить тех, кто вместе с нацизмом канул в историческое небытие. Именно поэтому Парламентская Ассамблея Совета Европы приняла по инициативе российской делегации жесткую резолюцию, направленную против героизации нацизма.

В связи с этим хочу обратить внимание на следующее. В Германии, во Франции, вообще в Западной Европе и государственные власти, и общественное мнение дают очень жесткий отпор маленьким кучкам неофашистов. Однако там весьма вяло реагируют на профашистскую политику в странах Балтии, в частности на ежегодные марши бывших легионеров «Ваффен СС» 16 марта в Риге. Почему? Здесь мы сталкиваемся с одним из важных историко-политических феноменов современности: используя и подспудно даже подстрекая профашистские вылазки в странах Балтии, кое-кто на Западе хотел бы в историческом плане уравнивать Гитлера и Сталина, а вслед за этим поставить на одну доску фашистскую Германию и Советский Союз, т. е. обелить агрессора и бросить тень на победителя, на

нашу Великую Победу. Это не более чем политические спекуляции, хотя и с далеко идущими последствиями. В ПА СЕ также прошли специальные слушания по так называемым преступлениям коммунистических режимов, в ходе которых нам удалось положить конец попыткам подобного уравнивания на площадке Совета Европы.

На фоне таких устремлений решения Нюрнбергского процесса приобретают особую значимость. Называя имена осужденных в Нюрнберге, многие забывают или предпочитают забывать, что главное достижение Нюрнбергского трибунала состоит в следующем: впервые в мировой истории на крупнейшем международном судебном процессе фашистская агрессия была названа тягчайшим преступлением против человечества. Этот важный вывод Нюрнбергского процесса злободневен и сегодня, когда некоторые страны и даже военно-политические блоки, по словам премьер-министра России В. В. Путина, начали с необыкновенной, поистине пугающей легкостью использовать суперсовременное оружие для решения международных проблем.

Нюрнбергский процесс над главарями нацистского рейха — одна из знаменательных вех истории XX в. Забвение решений международного трибунала, осудившего гитлеровский нацизм и агрессию, недопустимо и может обернуться большими проблемами. О таких тяжелых уроках истории, как нацистская агрессия, обратившаяся десятками миллионов жертв, необходимо помнить всегда — сегодня, завтра и в будущем.



А. Н. САВЕНКОВ,
заместитель председателя Комитета
Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации
по конституционному законодательству
(доклад представлен в письменном виде)

Уважаемые участники конференции!

Уже 66 лет отделяют нас от дня 9 мая 1945 г., который навсегда вошел в историю как праздник Победы советского народа в Великой Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков. 25 июля 2010 г. Президент Российской Федерации подписал Федеральный закон «О внесении изменений в статью 11 Федерального закона “О днях воинской славы и памятных датах России”», которым устанавливается новая памятная дата: 2 сентября — День окончания Второй мировой войны (1945 год).

Трудно переоценить значение этих дат и событий в истории человеческой цивилизации и недопустимо предать забвению величие подвига советских воинов, защитивших свою страну и спасших от порабощения и физического уничтожения народы многих стран мира.

Два главных очага фашизма и мировой агрессии образовались накануне Второй мировой войны: Германия — на западе и Япония — на востоке. Двенадцатилетний период с момента прихода нацистов к власти в Германии до завершения Второй мировой войны сконцентрировал в себе исторический опыт, свидетельствующий о том, что идеология реваншизма трансформируется в человеконенавистническую теорию истребления народов, развитие крупных финансово-промышленных монополий в области разработки и производства военной техники и вооружений неизбежно создает предпосылки для военной агрессии, а попустительство и протекционизм ведущих мировых держав в сочетании с неэффективностью таких международных

организаций, как Лига Наций, делают эту агрессию неизбежной. Ведь сегодня очевиден факт, что прологом Второй мировой войны послужил мюнхенский сговор европейских держав, в первую очередь Великобритании и Франции, с гитлеровской Германией, их внешняя политика «умиротворения агрессора».

В истории народов войны и вооруженные конфликты различных масштабов и интенсивности практически не прекращаются. Известно немало примеров кровавых преступлений, неоправданной жестокости и откровенных расправ над побежденными. Но только в ходе Второй мировой войны человечество впервые познало ранее немыслимые зверства и злодеяния гитлеровских нацистов, возведенные в ранг государственной политики фашистской Германии. Это была первая война, целью которой стал не только захват территорий и порабощение населения других стран, но и уничтожение людей по расовым, этническим, национально-культурным признакам, создание моноэтнического государства арийцев, обладающих мировым господством. Ни одно государство, ни один политический режим никогда не заявляли о подобном. Фактически нацисты открыто демонстрировали миру свою преступную сущность.

Война сопровождалась уничтожением десятков тысяч населенных пунктов. Небывалые зверства круглосуточно совершались в гитлеровских концентрационных лагерях. Всего через этот конвейер смерти прошли почти 18 млн военнопленных, женщин, детей и стариков, более 11 млн из которых фашисты хладнокровно

замучили, расстреляли, уничтожили в газовых камерах.

Одержав победу в Великой Отечественной войне и сыграв решающую роль в победе во Второй мировой войне, Советский Союз неизменно выступал за справедливое возмездие для нацистских преступников как непременное условие обеспечения мира во всем мире. Главные военные преступники были переданы в руки Международного военного трибунала.

Созданию Международного военного трибунала способствовала длительная и последовательная дипломатическая борьба Советского Союза за осуществление идеи о «суде народов» над главными военными преступниками. Уже 22 июня 1941 г., в первый день вторжения фашистских войск на территорию Советского Союза, в выступлении по радио заместителя Председателя Совета народных комиссаров СССР, народного комиссара иностранных дел СССР В. М. Молотова вся ответственность за нападение целиком возлагалась на нацистское руководство Германии, высказывалась уверенность в неизбежности справедливого возмездия.

Во время войны Советский Союз отдельно, а также совместно с союзниками выступил с рядом нот и заявлений, содержащих предупреждения об ответственности за факты неслыханного насилия и разрушений, совершенных гитлеровцами на временно оккупированных территориях. В их числе Декларация Правительства СССР, оглашенная на межсоюзной конференции в Лондоне 24 сентября 1941 г., ноты Советского правительства от 25 ноября 1941 г. «О возмутительных зверствах германских властей в отношении советских



военнопленных», от 6 января 1942 г. «О повсеместных грабежах, разорении населения и чудовищных зверствах германских властей на захваченных ими советских территориях», от 27 апреля 1942 г. «О чудовищных злодеяниях, зверствах и насилиях немецко-фашистских захватчиков в оккупированных советских районах и об ответственности германского правительства и командования за эти преступления», от 11 мая 1943 г. «О массовом насильственном уводе в немецко-фашистское рабство мирных советских граждан и об ответственности за это германских властей и частных лиц, эксплуатирующих подневольный труд советских граждан в Германии», а также совместная декларация правительств двенадцати стран от 18 декабря 1942 г. «О проводимом гитлеровскими властями истреблении еврейского населения Европы».

В заявлении Советского правительства «Об ответственности гитлеровских захватчиков и их сообщников за злодеяния, совершаемые ими в оккупированных странах Европы» от 14 октября 1942 г. говорилось, что все заинтересованные государства будут оказывать друг другу взаимное содействие в розыске, выдаче, предании суду и суровом наказании гитлеровских правителей и их сообщников, виновных в организации или совершении преступлений на оккупированных территориях, а главное — было признано необходимым безотлагательно предать суду специального международного трибунала и наказать по всей строгости уголовного закона всех главварей фашистской Германии, оказавшихся уже в процессе войны в руках союзников.

В Советском Союзе не ограничивались только призывами к привлечению нацистских преступников к суду, а активно формировали правовую базу для сбора и закрепления доказательств преступлений фашизма, совершенствовались судебную процедуру рассмотрения таких уголовных дел. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 ноября 1942 г. была образована Чрезвычайная государственная комиссия по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников и причиненного ими ущерба гражданам, колхозам, общественным организациям, государственным предприятиям и учреждениям СССР, материалы которой были впоследствии учтены в ходе Нюрнбергского процесса в качестве доказательств совершенных гитлеровцами злодеяний на территории Советского Союза.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 апреля 1943 г. № 39 «О мерах наказания для немецко-фашистских злодеев, виновных в убийствах и истязаниях советского гражданского населения и пленных красноармейцев, для шпионов, изменников Родины из числа советских граждан и для их пособников» регулировались вопросы уголовной ответственности. Уже в 1943 г. были проведены первые суды над захваченными военными преступниками в городах Краснодаре и Харькове. Подсудимых впервые обвинили в нарушении международных правил и норм ведения войны и жестоком обращении с военнопленными и гражданским населением, массовом уничтожении жителей. Таким образом, за два года до начала Нюрнбергского

процесса на территории СССР нацистские преступники предстали перед судом, впервые было постановлено, что приказ командира не освобождает от ответственности за совершение тяжких военных преступлений.

Важным шагом в подготовке к будущему судебному процессу над нацистскими военными преступниками стала инициированная Советским Союзом декларация правительств СССР, США и Великобритании «Об ответственности гитлеровцев за совершаемые зверства» от 30 октября 1943 г. В ней устанавливалось, что все германские офицеры и солдаты, а также члены нацистской партии, виновные в зверствах, убийствах, массовых казнях или в истреблении населения, будут отосланы в страны, где были совершены эти действия, для предания суду и наказания в соответствии с законом освобожденных стран. То есть устанавливался не только принцип ответственности гитлеровских преступников, но и принцип их подсудности. В отношении главных нацистских преступников, чьи преступления не связаны с определенным географическим местом, было принято решение об их наказании «согласно совместному решению правительств союзников».

Относительно содержания «совместного решения» мнения союзных держав длительное время заметно различались. Премьер-министр Великобритании У. Черчилль и лорд-канцлер Дж. Саймон, Государственный секретарь США К. Хэлл и министр финансов США Г. Моргентау предлагали руководителям союзных держав составить список из нескольких сотен главных военных

преступников, чтобы в случае захвата в плен подвергнуть их смертной казни без суда и следствия. Советский Союз настаивал на необходимости не только наказать военных преступников, но и разоблачить античеловеческую сущность фашизма, предлагая организацию в этих целях гласного суда. Во многом нахождению компромисса способствовало то, что с осени 1944 г. такую позицию стали решительно поддерживать в США.

Благодаря сближению американской и советской позиций принципы Декларации 1943 г. были расширены и закреплены в постановлениях Крымской конференции руководителей трех союзных держав (февраль 1945 г.), провозгласивших своей целью уничтожение германского милитаризма и нацизма.

3 мая 1945 г., во время пребывания наркома иностранных дел СССР В. М. Молотова в США, в Сан-Франциско, на учредительной конференции по созданию Организации Объединенных Наций, состоялось совещание министров иностранных дел СССР, США и Великобритании, на котором американский представитель судья С. Розенман вручил советской и английской делегациям проект соглашения о создании Международного военного трибунала. Здесь же было принято решение пригласить Францию участвовать в переговорах, которые должны были начаться в Лондоне. Именно на этой основе союзные державы достигли в итоге общности взглядов.

8 мая 1945 г. в Берлине представители немецкого главного командования подписали окончательный акт о капитуляции Германии, а 5 июня 1945 г. — Декларацию о поражении



Германии и взятии на себя верховной власти в отношении Германии правительствами СССР, Великобритании, США и Временным правительством Французской Республики. В Декларации был назван круг военных преступников, подлежащих суду. В последующем он был конкретизирован на Потсдамской конференции руководителей трех держав (17 июля — 2 августа 1945 г.). В частности, было решено, что должны быть арестованы и преданы суду нацистские лидеры, военные преступники и те, кто участвовал в планировании или осуществлении военных преступлений.

В ходе дальнейших переговоров в Лондоне между официальными представителями СССР, США, Великобритании и Франции (28 июня — 8 августа 1945 г.) было достигнуто соглашение «О судебном преследовании и наказании главных военных преступников европейских стран Оси». Оно включало в себя решение об учреждении Международного военного трибунала над главными военными преступниками, преступления которых не связаны с определенным географическим местом, а также его Устав. Последним определялись организация, юрисдикция и функции трибунала, а также предусматривалось создание Комитета по расследованию дел и обвинению главных военных преступников.

Правовыми основами формирования и деятельности Международного военного трибунала явились четвертая Гагская конвенция о законах и обычаях сухопутной войны от 18 октября 1907 г., Женевская конвенция о содержании военнопленных от 27 июля 1929 г., решения и договоры Лиги Наций — предшественника

ООН, Московская декларация «Об ответственности гитлеровцев за совершаемые зверства» от 30 октября 1943 г., Лондонское соглашение между правительствами СССР, США, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Временным правительством Французской Республики «О судебном преследовании и наказании главных военных преступников европейских стран Оси» и Устав Международного военного трибунала от 8 августа 1945 г.

В соответствии с Уставом первый судебный процесс должен был состояться в Нюрнберге. До его начала в Берлине было проведено несколько организационных заседаний, на которых рассматривались вопросы о регламенте, организации переводов, приглашении на процесс защитников и некоторые другие. 18 октября 1945 г. в Берлине состоялось открытие заседания суда, на котором его члены приняли присягу, главные обвинители представили обвинительное заключение, а подсудимым были вручены его копии.

Суд Международного военного трибунала проходил с 20 ноября 1945 г. по 1 октября 1946 г. во Дворце правосудия в Нюрнберге. Суду были преданы 24 обвиняемых:

Герман Вильгельм Геринг — рейхсмаршал, главнокомандующий военновоздушными силами Германии, председатель совета министров по обороне империи, первый преемник фюрера, организатор штурмовых отрядов, гестапо, создатель первых концлагерей;

Рудольф Гесс — заместитель Гитлера по руководству нацистской партией, член совета министров по обороне империи, обергруппенфюрер СС и СА, следующий после Геринга преемник Гитлера;

Иоахим фон Риббентроп — уполномоченный фашистской партии по вопросам внешней политики, посол в Великобритании, затем министр иностранных дел Третьего рейха, член совета министров по обороне империи и тайного совета;

Вильгельм Кейтель — генерал-фельдмаршал, начальник штаба верховного командования вермахта, руководил не только подготовкой и ведением агрессивных войн, но и разработкой приказов, санкционировавших военные преступления и преступления против человечности;

Эрнст Кальтенбруннер — начальник полиции безопасности и СД, шеф главного управления имперской безопасности (РСХА), обергруппенфюрер СС, ему непосредственно подчинялись гестапо и германская политическая разведка;

Альфред Розенберг — заместитель Гитлера по вопросам идеологической подготовки членов фашистской партии, имперский министр по делам восточных оккупированных территорий, ярый проповедник теории «расы господ», оправдывавший геноцид в отношении других народов;

Ганс Франк — рейхсleiter фашистской партии по правовым вопросам, генерал-губернатор оккупированных польских территорий, превративший их в сплошной концлагерь;

Вильгельм Фрик — имперский министр внутренних дел, рейхсleiter, член совета министров по обороне империи, генеральный уполномоченный по вопросам администрации, ведавший подготовкой тыла к войне, в течение ряда лет в его подчинении находились гестапо и другие полицейские службы рейха;

Юлиус Штрейхер — один из создателей и руководителей нацистской партии, идеолог антисемитизма, организатор еврейских погромов;

Гельмар Шахт — президент рейхсбанка, министр экономики, генеральный уполномоченный по вопросам военной экономики;

Вальтер Функ — имперский министр экономики, президент рейхсбанка, генеральный уполномоченный по вопросам военной экономики, член совета министров по обороне империи;

Карл Дениц — гроссадмирал, командующий подводным флотом, с 1943 г. — главнокомандующий военно-морскими силами Германии; после самоубийства Гитлера — его преемник на посту главы государства;

Эрих Редер — гроссадмирал, в 1935–1943 гг. — главнокомандующий военно-морскими силами фашистского рейха;

Бальдур фон Ширах — организатор и руководитель гитлерюгенда, имперский наместник и гаулейтер Вены;

Фриц Заукель — обергруппенфюрер СС, генеральный уполномоченный по использованию рабочей силы;

Альфред Йодль — генерал-полковник, начальник штаба оперативного руководства ОКВ;

Франц фон Папен — вице-канцлер в первом кабинете Гитлера, затем посланник в Вене, как лидер католической партии многое сделал для обеспечения гитлеровскому режиму поддержки Ватикана;

Артур Зейсс-Инкварт — обергруппенфюрер СС, правитель Австрии, оккупированных Польши и Нидерландов;

Альберт Шпеер — имперский министр вооружений и боеприпасов, начальник военно-строительной организации «Тодт»;

Константин фон Нейрат — имперский министр иностранных дел, генерал СС;

Ганс Фриче — начальник отдела внутренней прессы министерства пропаганды, затем руководитель отдела радиовещания;



Мартин Борман — начальник партийной канцелярии НСДАП, личный секретарь фюрера, ставший к концу войны самым могущественным человеком Третьего рейха (судился заочно, так как скрылся и не был разыскан);

Роберт Лей — заведующий организационным отделом НСДАП, с 1933 г. — руководитель Германского трудового фронта (ознакомившись с обвинительным заключением, повесился в тюрьме до начала суда);

Густав Крупп — председатель президиума Имперского союза германской промышленности, с мая 1933 г. возглавлял фонд Адольфа Гитлера, на его предприятиях, где в огромных масштабах производились танки и иное военное снаряжение, широко использовался труд военнопленных и других узников концлагерей (дело в отношении него было приостановлено в связи с признанием неизлечимо больным).

На скамье подсудимых отсутствовали покончившие жизнь самоубийством Адольф Гитлер — основоположник национал-социализма, основатель тоталитарной диктатуры Третьего рейха, верховный главнокомандующий вооруженными силами Германии во Второй мировой войне, Йозеф Геббельс — рейхсминистр народного просвещения и пропаганды Германии, имперский руководитель пропаганды НСДАП, Генрих Гиммлер — рейхсминистр внутренних дел Германии, начальник РСХА.

Подсудимые обвинялись в организации и осуществлении заговора против мира (участие в планировании, подготовке, развязывании и ведении агрессивных войн в нарушение международных договоров и обязательств; германизация оккупированных территорий) и человечности (пре-

следование, порабощение, репрессии и истребление людей по политическим, расовым или религиозным мотивам, содержание в тюрьмах без суда и следствия, применение пыток и совершение убийств), в совершении тягчайших военных преступлений (убийства, истязания или увод в рабство или для других целей гражданского населения оккупированных территорий; убийства или истязания военнопленных; убийства заложников; разграбление общественной или частной собственности; разрушение или разорение, не оправданное военной необходимостью, и другие преступления).

Трибунал также поставил вопрос о признании преступными организациями правительства, генерального штаба и верховного командования вермахта (ОКВ) нацистской Германии, руководства Национал-социалистической немецкой рабочей партии (НСДАП), охранных отрядов (СС), включая службу безопасности (СД), штурмовые отряды (СА), государственную тайную полицию (гестапо).

Важной задачей советского обвинения являлось представление документальных материалов и письменных свидетельств, собранных в ходе войны Чрезвычайной государственной комиссией по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников. В соответствии со статьей 21 Устава акты Чрезвычайной государственной комиссии являлись бесспорными и подлежали приему трибуналом без дальнейших доказательств.

Перед советским обвинением стояла задача максимального использо-

вания указанных материалов в ходе судебного процесса. Советскими следователями было изучено около четырех тысяч немецких документов, в том числе подлинный план «Барбаросса», представлявший собой законченную разработку плана военного нападения гитлеровской Германии на Советский Союз.

Нюрнбергский процесс был открытым и гласным в самом широком смысле. За 316 дней его проведения состоялось 403 открытых судебных заседания. В зал суда было выдано более 60 тыс. пропусков, многие из них — немцам. Стенограммы процесса составили почти 40 томов, содержащих более 20 тыс. страниц. Процесс велся одновременно на четырех языках: русском, английском, французском и немецком. Прессу и радио в суде ежедневно представляли около 250 корреспондентов.

На Нюрнбергском процессе подсудимые использовали свои процессуальные гарантии и права в полном объеме, без каких-либо ограничений. Их защищали 27 адвокатов, которым помогали 54 ассистента-юриста и 67 секретарей. Защите были предоставлены служебные помещения и центр информации, где были сосредоточены книги, газеты, журналы и другие печатные материалы. Сюда же прокуратура передавала по шесть экземпляров документов, предъявляемых суду в качестве доказательств.

Секретариат трибунала в свою очередь многое сделал для доставки тех свидетелей и документов, которые намеревались предъявить суду адвокаты. Были удовлетворены ходатайства о вызове свидетелей защиты.

Обвинение представило суду огромное количество исключительных по

безупречности и силе доказательств. Стенограммы совещаний у Гитлера, приказы главного командования вермахта, различные инструкции, тысячи других документов из архивов рейхсканцелярии, министерства иностранных дел, военных штабов, личных архивов подсудимых, конфиденциальная переписка германских концернов стали объектами судебного следствия. Документы обвинения, представленные на процессе, неопровержимо свидетельствовали о том, что все акты фашистской агрессии планировались и подготавливались задолго до их осуществления.

30 сентября — 1 октября 1946 г. был оглашен приговор.

Международный военный трибунал признал агрессию тягчайшим преступлением международного характера. Впервые в истории как уголовные преступники были наказаны руководители государства, виновные в подготовке, развязывании и ведении агрессивной войны, претворен в жизнь принцип, в соответствии с которым положение в качестве главы государства или руководящего чиновника правительственных ведомств, равно как и то, что они действовали по распоряжению правительства или выполняли преступный приказ, не является основанием к освобождению от ответственности. В приговоре отмечалось, что международное право рассматривает лишь действия суверенных государств, не устанавливая наказания для отдельных лиц, что если неправомерное действие совершается государством, то лица, которые практически осуществляли это, не несут личной ответственности, а стоят под защитой доктрины о суверенности государства. По мнению

трибунала, оба эти положения должны быть отвергнуты и международное право должно налагать определенные обязанности на отдельных лиц так же, как и на государство.

Международный военный трибунал приговорил: Геринга, Риббентропа, Кейтеля, Кальтенбрунера, Розенберга, Франка, Фрика, Штрейхера, Заукеля, Йодля, Зейс-Инкварт, а также Бормана (заочно) к смертной казни через повешение; Гесса, Функа и Редера — к пожизненному заключению; Шираха и Шпеера — к 20, Нейрата — к 15 и Деница — к 10 годам тюремного заключения. Фриче, Папен и Шахт были оправданы. Руководящий состав НСДАП, СС, СД и гестапо были объявлены преступными организациями. Советский судья И. Т. Никитченко подал особое мнение, где возражал против оправдания Фриче, Папена и Шахта, непризнания германского кабинета министров, генерального штаба и верховного командования вермахта (ОКВ) преступными организациями, а также пожизненного заключения (а не смертной казни) для Рудольфа Гесса.

9 и 10 октября 1946 г. в Берлине состоялись 42-е чрезвычайное и 43-е заседания Контрольного совета по Германии под председательством генерала П. Кенига. На заседании присутствовали маршал Советского Союза В. Д. Соколовский, генерал Д. Макнерни и маршал Королевских военно-воздушных сил Великобритании Ш. Дуглас. Было принято решение согласиться с приговором Международного военного трибунала. Все ходатайства осужденных

были рассмотрены и отклонены. Казнь главных военных преступников была назначена, и приговор приведен в исполнение 16 октября 1946 г. (Геринг покончил с собой перед казнью).

Принципы международного права, признанные Уставом Международного военного трибунала и нашедшие выражение в его приговоре, были подтверждены резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН № 95 (1) от 11 декабря 1946 г. «Подтверждение принципов международного права, признанных Статутом Нюрнбергского трибунала».

Нюрнбергский процесс стал одним из наиболее важных политико-правовых итогов разгрома нацистской Германии, утвердив в приговоре единую волю народов в осуждении нацизма как основы государственной идеологии и политики террора в государственном управлении; разоблачив чловеконенавистническую сущность германского нацизма, его расистских планов и действий по физическому истреблению десятков миллионов человек, уничтожению целых народов, противоправные притязания германского милитаризма и финансово-промышленных монополий на мировое господство. Он стал наиболее успешной совместной акцией союзников в области международного права и крупной вехой в становлении международного уголовного правосудия. Его историческая роль заключается в том, что впервые в истории международных отношений был положен конец безнаказанности агрессии и агрессоров в уголовно-правовом аспекте.



И. В. КРУПНОВ,
заместитель председателя
Военной коллегии Верховного
Суда Российской Федерации,
судья Верховного Суда
Российской Федерации
(доклад представлен в письменном виде)

Уважаемые участники конференции!

Идея международного судебного процесса над высшими должностными лицами гитлеровской Германии была выдвинута Советским Союзом 14 октября 1942 г. С самого начала позиция советского правительства строилась на том, что военные преступники должны предстать перед судом на основании норм международного права.

Именно благодаря такой твердой позиции на конференции четырех ведущих стран — СССР, США, Великобритании и Франции, проходившей летом 1945 г. в Лондоне, было выработано предложение о создании Международного военного трибунала и его устава, где впервые даны четкие определения тягчайших международных преступлений против человечества и провозглашен принцип индивидуальной ответственности за эти преступления. Соглашением от 8 августа 1945 г. между правительствами названных стран, к которому в последующем присоединились еще 19 государств, был создан Международный военный трибунал.

Трибунал состоял из четырех судей и их заместителей, назначенных правительствами СССР, США, Великобритании и Франции. В состав трибунала от СССР вошел генерал-майор юстиции И. Т. Никитченко — заместитель председателя Верховного Суда СССР, который председательствовал на первом заседании трибунала.

Трибуналу были преданы 24 военных преступника. В вину им вменялись подготовка, развязывание, ведение



агрессивных войн и военные преступления против человечества.

Работа по составлению обвинительного заключения, в основу которого была положена концепция общего заговора высших должностных лиц гитлеровской Германии в целях достижения мирового господства путем совершения преступлений, была закончена в начале октября 1945 г. При его составлении были использованы показания многих свидетелей — очевидцев злодеяний, их личные дневники и записи, например записная книжка блокадницы Тани Савичевой, содержащая всего девять записей, а также многотомные архивы, в том числе вражеские, захваченные во время продвижения армий СССР и его союзников, кино- и фотодокументы, военная, личная и другая документация главарей рейха.

Процесс над главными немецкими военными преступниками начался 20 ноября 1945 г. и закончился 1 октября 1946 г. В ходе всего судебного процесса существенное внимание было уделено соблюдению процессуальных прав подсудимых, в том числе обеспечению их права на защиту. И это притом, что из-за беспрецедентной тяжести обвинений у представителей некоторых государств возникали сомнения — соблюдать ли по отношению к подсудимым нормы судопроизводства. Например, предлагалось не давать им последнего слова.

Во время рассмотрения дела подсудимые располагали услугами адвокатов, которым помогали ассистенты и секретари. Трибунал удовлетворил ходатайства о вызове свидетелей защиты. По делу дали показания более

100 свидетелей защиты, было резюмировано 196 тыс. письменных показаний. Судебные заседания являлись открытыми. В зал заседания было выдано 60 тыс. пропусков; из 350 мест 250 отводилось для представителей средств массовой информации. Таким образом, процедура судебного разбирательства с юридической точки зрения являлась безупречной.

Как известно, Международный военный трибунал приговорил к смертной казни через повешение ряд высших офицеров гитлеровской Германии. Часть должностных лиц были приговорены к пожизненному и различным срокам тюремного заключения. Три человека оправданы. Трибунал признал преступным руководящий состав национал-социалистической партии, СС, СД и гестапо.

При этом член Международного военного трибунала от СССР И. Т. Никитченко изложил особое мнение, в котором выразил несогласие с оправданием троих подсудимых, с применением пожизненного заключения в отношении подсудимого Р. Гесса и с отказом в признании преступными организациями правительственного кабинета, генерального штаба и высшего командования германских вооруженных сил. Он посчитал, что решение трибунала в этой части не соответствует фактической стороне дела и основывается на неправильных выводах.

Тем не менее, характеризуя отличительные особенности Нюрнбергского трибунала, главный обвинитель от Советского Союза Р. А. Руденко имел все основания сказать, что это первый случай, когда перед судом предстали преступники, завладевшие целым



государством и сделавшие само государство орудием своих чудовищных преступлений.

Суд осудил агрессию и агрессоров, вскрыл сущность фашизма, показал необходимость бдительности народов. Впервые на практике была законодательно установлена и проведена в жизнь ответственность тех, кто формировал, направлял и реализовывал политику войны как источника ненависти и массовых злодеяний.

Судебный процесс положил начало становлению и развитию нового направления юриспруденции — международного уголовного права и правосудия. Как известно, в этом деле были существенные процессуальные трудности. Однако юристы четырех держав их преодолели, найдя взаимоприемлемые решения и используя преимущества своих

правовых систем. В итоге сложилась своеобразная, во многом уникальная процессуальная форма, которая оказалась работающей, и весьма эффективно. Данный опыт в полной мере может быть востребован и в настоящее время.

Сегодня значение Нюрнбергского процесса, как и итоги Второй мировой войны, пытаются пересмотреть. Но время показывает, что деятельность Международного трибунала есть не что иное, как торжество правосудия над преступлениями против мира, за которыми следует возмездие. При этом принципиально важно (и в этом заключается еще один урок Нюрнбергского процесса), что возмездие военным преступникам было обеспечено исключительно правовыми средствами.

Благодарю за внимание.



Б. И. ШПИГЕЛЬ,
председатель Комиссии Совета
Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации по вопросам
развития институтов гражданского
общества, председатель президиума
международного правозащитного
движения «Мир без нацизма»
 (доклад представлен в письменном виде)

Уважаемые коллеги! Дамы и господа!

Позвольте мне от имени Комиссии Совета Федерации по вопросам развития институтов гражданского общества, международного правозащитного движения «Мир без нацизма» поблагодарить за приглашение участвовать в Международной научной конференции, посвященной 65-летию Нюрнбергского процесса.

Тема сегодняшней конференции является очень важной и актуальной. Прошло уже более 65 лет со дня окончания Второй мировой войны и начала Нюрнбергского процесса над главными военными преступниками гитлеровской Германии, который от имени народов мира осудил руководителей, идеологов, военачальников фашистской Германии за военные преступления, за преступления против мира и человечности.

Международный военный трибунал осудил идеологию нацизма и основанный на ней режим. Главное звено обвинения состояло в том, что гитлеровские законы и указы, национал-социалистическая правовая система как таковая в совокупности представляли собой военное преступление и преступление против человечности. Участие в принятии и применении таких законов означало преступное соучастие. Трибунал признал преступными организациями руководящий состав гестапо, СС, СД и Национал-социалистической немецкой рабочей партии (НСДАП), которая была запрещена и распущена.

По инициативе союзников по антигитлеровской коалиции после победы над нацистской Германией была про-

ведена процедура (денацификация), направленная на очищение послевоенного немецкого и австрийского общества, культуры, прессы, экономики, образования, юриспруденции и политики от влияния нацистской идеологии.

Таким образом, нацизм как идеология был навсегда осужден мировым сообществом, а решения Нюрнбергского суда легли в основу послевоенной общественно-политической морали и современного международного права, будучи закрепленными в Уставе ООН, в том числе: поддержание международного мира и безопасности, развитие дружественных отношений между нациями, уважение к правам человека и основным свободам для всех, без различия расы, пола, языка и религии.

Кроме того, статьей 107 Устава ООН закреплено положение, согласно которому подтверждается юридическая сила действий, предпринятых по результатам Второй мировой войны странами антигитлеровской коалиции. Поэтому любая переоценка принятых решений может изменить установившийся послевоенный порядок и в конечном счете привести к непредсказуемым последствиям и угрозе миру.

Однако думали ли наши отцы, что через 65 лет после подписания «мира», когда Международный трибунал в Нюрнберге осудил не только нацистских преступников, но и нацизм как идеологию, назвал преступной и запретил саму нацистскую партию, окончательно поставил точку в вопросе о том, кто виноват в развязывании войны, нацистская идеология снова поднимет голову в различных странах мира, даже в тех,

которые по ее вине понесли большие жертвы.

Действительно, в последнее десятилетие в мире все более четко проявляется политическая тенденция к пересмотру истории Второй мировой войны и ревизии ее итогов. На эту тенденцию накладывается усиление неонацистских настроений в целом ряде европейских стран, сопровождаемое бездействием со стороны международных организаций. Все это происходит на фоне затянувшегося мирового экономического кризиса, влекущего за собой тяжелые социальные последствия и стремление части населения, особенно молодежи, найти решение своих проблем в нацистской идеологии.

Во всем мире уже не первый год отмечается заметный рост числа межэтнических и межрелигиозных конфликтов. Увеличивается численность, а также расширяются масштабы деятельности радикальных группировок. Позиции правого радикализма, использующего обострение социальных противоречий на фоне мирового экономического кризиса, а также идеологический вакуум, возникший после крушения коммунистической идеологии, год от года укрепляются.

Это происходит вне зависимости от культурных особенностей, богатства или нищеты тех или иных стран мира. И неважно, в какие одежды рядится правый радикализм — в одежды религиозного экстремистского фундаментализма, светского ультранационализма или воинствующего реваншизма, ставящего целью пересмотр итогов Второй мировой войны.

Одни осуществляют взрывы в метро и в центре крупных городов, другие устраивают массовые беспорядки



с ксенофобскими и нацистскими лозунгами. Третьи отрицают преступления нацистов в годы Второй мировой войны, отрицают холокост и объявляют Международный военный трибунал в Нюрнберге «самым большим юридическим фарсом в истории». Набирает обороты фальсификация истории XX в.

Все это разные формы одного и того же явления — правого радикализма. Так, например, традиционными в Латвии и Эстонии стали марши ветеранов «Ваффен СС», на которые благосклонно смотрят официальные Рига и Таллин, оказывая радикальным националистам как минимум моральную поддержку. И страшно не то, что престарелые эсэсовцы возлагают цветы к своим «святыням», а то, что вместе с ними это делают сотни и тысячи молодых людей.

Одновременно власти Латвии и Литвы осуществляют уголовное преследование советских партизан, в частности недавно почившего В. Кононова и ныне здравствующего генерала в отставке израильской армии И. Арада. Такие действия ведут к росту националистических настроений в этих странах.

Сегодня, например, в парламенте Латвии сформирована целая фракция националистов, в программе которых — добровольный трансферт русскоязычных жителей Латвии в Россию. Эта фракция в ноябре 2010 г., на очередную годовщину независимости своей страны, провела факельное шествие в центре Риги с лозунгом «Мы — латыши». А в феврале тысячи молодых людей вышли на улицы Вильнюса, скандируя «Литва для литовцев» (кстати сказать, местные власти не усмотрели в этом

лозунге нарушения законодательства). Не правда ли, очень созвучно лозунгу «Россия для русских», который в декабре 2010 г. скандировали на Манежной площади российские националисты? В чем разница? Да в принципе ни в чем. Один национализм порождает другой? Или эти процессы развивались параллельно? Сегодня это уже не столь важно.

Вызывают крайнюю озабоченность и недавние события, произошедшие во время празднования Дня Победы во Львове. Страшное зрелище, которое наблюдали украинцы и россияне в городе Львове 9 мая, — не что иное, как возрождение нацизма. Зомбированные неонацисты подняли руку на святое — ветеранов Великой Отечественной войны, на тех, кто защитил Отечество в борьбе с фашистами, подарив нам сегодняшний мирный день.

На этом фоне заслуживает поддержки позиция Президента Украины В. Ф. Януковича по вопросу уважительного отношения к взаимному историческому прошлому Украины и России, сохранения памяти о великом подвиге советского народа в Великой Отечественной войне, развенчания Бандеры, Шухевича и иже с ними. В. Ф. Янукович отменил указ своего предшественника по признанию Бандеры национальным героем. В настоящее время Президент Украины дал поручение правоохранительным органам разобраться с инцидентом, произошедшим 9 мая во Львове.

Принципиальную и объективную оценку этим событиям дали и некоторые депутаты Верховной Рады Украины. Остается надеяться, что высший законодательный орган страны выскажет по этому поводу консолиди-

рованную позицию и виновные будут наказаны.

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации приняла по поводу событий во Львове официальное заявление «В связи с экстремистскими проявлениями в городе Львове во время празднования Дня Победы».

Никого не должно вводить в заблуждение то, что подчас лозунги тех или иных радикалов противоречат друг другу. Никого не должно вводить в заблуждение и то, что одно радикальное течение родилось в ответ на другое, казалось бы, противоположное. История учит, что рано или поздно радикалы, в том числе левые и правые, договариваются. А если не договариваются, то вступают между собой в такие столкновения, которые переходят в войны. И та и другая перспектива не может устраивать большинство населения ни одной из стран мира. Нам не нужны ни война, ни единый праворадикальный фронт, диктующий свои условия — кто и где должен жить, в какую одежду одеваться, какую веру исповедовать и на каком языке разговаривать.

Если ситуацию запустить, то она может стать неконтролируемой. Сегодня мы стоим перед перспективой быть отброшенными к донюрнбергской морали, когда будут забыты холокост и другие преступления нацистов, когда правые радикалы начнут целенаправленную войну на уничтожение себе подобных. А критерием для права на жизнь или смерть станут цвет кожи, язык, вероисповедание, географическое происхождение и культура.

Что мы можем противопоставить? Ведь мы имеем дело в принципе с

очень примитивной, но оттого и действенной идеологией, с навязанной нам идеологической и даже психологической войной. А что такое психологическая война? Сегодня это самая распространенная форма борьбы между государствами, партиями, религиозно-этническими и финансовыми группировками. Она проникает в каждый дом. От нее невозможно укрыться. Но можно изучить ее инструменты и приемы, стать способными к сопротивлению. А для этого нужен системный подход. Нельзя заниматься войной, даже если это психологическая война, от случая к случаю.

Нужна система мер и начинать надо с объединения разрозненных антифашистских и антинацистских организаций. Таких организаций сегодня достаточно много, поскольку среди части политиков, общественных деятелей, представляющих значительную долю населения планеты, уже давно растет беспокойство по поводу активизации правых ультрарадикалов. В последнее время возник целый ряд неправительственных организаций, ставящих своей целью борьбу с возрождением нацизма.

Мы пришли к пониманию необходимости создания объединенной структуры в результате трех общественно-политических и научных конференций, проведенных нами в 2009–2010 гг. Любая конференция — это возможность встретиться с большим количеством людей, озабоченных одной и той же проблемой, возможность выслушать их, оценить проблему и вместе подумать о том, как ее разрешать, наконец, это возможность лично побеседовать с целым рядом ведущих экспертов —



в данном случае в области борьбы с экстремизмом и ксенофобией.

Так, 15–17 декабря 2009 г. в Берлине прошла общественная конференция «Уроки Второй мировой войны и холокоста», в которой приняли участие 400 представителей из 25 стран мира, включая антифашистские и ветеранские организации, молодежные и религиозные союзы.

14–15 марта 2010 г. в Риге была проведена международная научная конференция «Итоги Второй мировой войны: жертвы, праведники, освободители и палачи», в которой приняло участие более 70 ученых-историков из девяти стран мира (конференция прошла накануне печально известного шествия латышских легионеров-эсэсовцев в центре латвийской столицы).

20–21 июня 2010 г. в Киеве состоялась конференция «Уроки Второй мировой войны и холокоста: роль средств массовой информации в противодействии искажению истории XX века», в ходе которой более 100 журналистов из 18 стран мира обсуждали роль и место СМИ в противостоянии с возрождающимся нацизмом.

Во время этих мероприятий участниками не только рассматривались различные аспекты борьбы с нацизмом, но и обсуждались вопросы создания новой организации, ее цели и задачи, формы взаимодействия и пр. В итоге 22 июня, в 69-ю годовщину начала гитлеровской агрессии, в Киеве состоялась учредительная конференция международного правозащитного движения «Мир без нацизма», в которой приняли участие 360 делегатов от 136 организаций из 28 стран мира, включая Россию, Украину, Беларусь, Молдову, страны

Балтии, Израиль, Германию, США, Южную Осетию и др.

Создание движения «Мир без нацизма» знаменует собой новый этап в противодействии героизации нацистских преступников и возрождению нацизма как такового. Сегодня мы смогли объединить все здоровые общественно-политические силы многих стран мира, выступающие на платформе антинацизма, заложенной 65 лет назад в Нюрнберге.

Но следует понимать и другое — в противодействии неонацизму огромную роль играет взаимодействие институтов гражданского общества и государства. Отдельно от государства деятельность неправительственных организаций малоэффективна, но и без таких организаций, выражающих общественные интересы, эффективность государства снижается. Целью подобного сотрудничества является выработка совместной стратегии противодействия нацизму и ее реализация.

Важнейшую роль в выработке данной стратегии играет законодотворчество. В связи с этим следует считать своевременным принятие на 65-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюции «Недопустимость определенных видов практики, которые способствуют эскалации современных форм расизма, расовой дискриминации, ксенофобии и связанной с ними нетерпимости», предложенной несколькими странами, в том числе Российской Федерацией на основании заявлений к 65-летию Нюрнбергского процесса, принятых Советом Федерации и Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации, итоговых документов прошедшей в Москве 17 декабря

2010 г. по инициативе движения «Мир без нацизма» международной конференции «Мир без нацизма — глобальная задача всего человечества».

Вопросу противодействия нацизму и политическому экстремизму в Российской Федерации придается особое значение. Основной правовой базой для разрешения этих проблем является Конституция Российской Федерации, которая содержит запрет пропаганды или агитации, возбуждающих социальную, расовую, национальную или религиозную ненависть и вражду.

Уголовный кодекс Российской Федерации предусматривает ответственность за действия, направленные на возбуждение национальной, расовой или религиозной вражды, унижение национального достоинства, а равно пропаганду исключительности, превосходства либо неполноценности граждан по признаку их отношения к религии, национальной или расовой принадлежности.

Кроме того, в Федеральном законе Российской Федерации «Об увековечении Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» от 19 мая 1995 г. подчеркивается, что важнейшим направлением государственной политики Российской Федерации по увековечению Победы советского народа в Великой Отечественной войне является решительная борьба с проявлениями фашизма и Российская Федерация берет на себя обязательство принимать все необходимые меры по предотвращению создания и деятельности фашистских организаций и движений на своей территории, а также запрещает использование в любой форме нацистской символики как оскорб-

ляющей многонациональный народ и память о понесенных в Великой Отечественной войне жертвах.

Новым документом для Российской Федерации и других государств — участников Содружества Независимых Государств является проект модельного закона «О недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников», разработанный в соответствии с Программой разработки в 2008–2010 годах модельных законодательных актов, рекомендаций, концепций и проведения международных конференций, инициированных Советом Федерации для унификации и гармонизации законодательства государств — участников СНГ.

Документ подготовлен с учетом общепризнанных принципов и норм международного права, положений Устава Организации Объединенных Наций, Международного пакта о гражданских и политических правах, Международной конвенции о ликвидации всех форм расовой дискриминации и других соответствующих договоров.

Основными разделами данного проекта модельного закона стали:

- понятия и принципы, а также сфера действия Закона;
- направления обеспечения недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников;
- полномочия органов государственной власти и местного самоуправления, направленные на обеспечение недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников;



— международное сотрудничество в сфере обеспечения недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников;

— общественная экспертиза, осуществляемая в целях недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников;

— основные направления профилактики реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников;

— ответственность за нарушение этого Закона.

Разработка указанного модельного закона осуществляется в тесном взаимодействии с заинтересованными органами государств — участников Содружества и с учетом замечаний и предложений парламентов стран — участниц СНГ.

Мы считаем, что модельный закон «О недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников» мог бы быть поддержан не только государствами — участниками Содружества Независимых Государств, но и всеми странами — членами ООН, заинтересованными в недопущении подобных действий, а также в обеспечении незыблемости

приговора Международного военного трибунала о судебном преследовании и наказании главных военных преступников европейских стран Оси. Предлагаю поддержать положения проекта указанного модельного закона и зафиксировать это в декларации, планируемой к принятию по итогам нашей конференции.

Завершая свое выступление, хотел бы привести слова Президента Российской Федерации Д. А. Медведева, который, выступая на военном параде, посвященном 66-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, сказал: «Поздравляю вас с праздником Победы! С днем доблести и славы нашего народа, который отстоял родную землю и освободил мир от нацизма! <...> Наш долг — помнить об этом и беречь мир, достигнутый в результате Победы».

По сути, эти слова в полной мере адресованы и нашей сегодняшней конференции, участниками которой являются представители разных стран, их парламентов, неправительственных организаций, объединенных общим стремлением: противодействие неонационализму, сохранение памяти и защита исторической правды о Второй мировой войне.

Благодарю за внимание.



А. С. МУХАММАДИЕВ,
первый заместитель Генерального
прокурора Республики Таджикистан
(доклад представлен в письменном виде)

Уважаемые дамы и господа!

Итогом победы над фашизмом стал уникальный для мировой истории Нюрнбергский процесс. Это был первый и пока что единственный опыт осуждения по всем законам правосудия античеловечной государственной системы, ее политических и карательных институтов, вождей и вдохновителей чудовищной идеологии.

Предварительная досудебная подготовка и сам судебный процесс в Нюрнберге существенно обогатили мировую следственно-судебную практику. Так, в Советском Союзе еще в ноябре 1942 г. была образована Чрезвычайная государственная комиссия по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников и причиненного ими ущерба гражданам, колхозам, общественным организациям, государственным предприятиям и учреждениям СССР.

Поучительна и сама процедура образования Международного военного трибунала. 8 августа 1945 г. государствами — участниками антигитлеровской коалиции был принят Устав Международного военного трибунала, который определил порядок формирования, организацию работы и юрисдикцию трибунала. Согласно Уставу каждое из четырех правительств — СССР, США, Великобритании и Франции — назначали в состав Международного военного трибунала по одному члену и одному заместителю.

Был образован Комитет обвинителей, который провел огромную работу по подготовке процесса. Обвинители со-обща составили список обвиняемых, собрали и система-



тизировали массу доказательств, допросили подсудимых и свидетелей, выработали единую линию всех обвинителей на процессе.

Большую ценность для практики имеют выбранная в этом процессе формула и объемы предъявления обвинения. Сложность ситуации заключалась в том, что впервые приходилось предъявлять обвинение за глобальные по масштабам и чрезвычайно насыщенные по разновидностям деяния.

Обвиняемые совершили военные преступления в многочисленных странах, которые были оккупированы германскими вооруженными силами. Планы обвиняемых повлекли за собой практику тотальной войны с применением методов боевых действий и военной оккупации, прямо противоречащих законам и обычаям войны. В частности, с первого дня вторжения на территорию СССР гитлеровские захватчики начали осуществлять разрушение городов и сел, уничтожение фабрик и заводов, электростанций и железных дорог, национально-культурных учреждений, больниц, церквей, исторических памятников, массовый угон граждан на подневольную работу в Германию.

В течение всего времени оккупации обвиняемые терроризировали граждан, расправлялись с ними без суда и следствия. Убийства и жестокое обращение производились разными способами, включая расстрелы, повешение, отравление газом, доведение до голодной смерти, систематическое содержание впроголодь, принуждение к непосильной работе, пытки всех видов, производство опытов над живыми людьми и другие способы. На

оккупированных территориях обвиняемые препятствовали исполнению религиозных обрядов, преследовали духовенство, вывозили за рубеж церковную собственность.

Нацисты осуществляли массовое истребление людей, принадлежащих к определенным расам, национальным и религиозным группам. Они не жалели и детей, убивали их в детских домах, в больницах, заживо хоронили в могилах, бросали в огонь, отравляли, производили над детьми опыты, брали у них кровь для немецких солдат.

Осуществлялась практика увода физически здоровых граждан из оккупированных стран в Германию для работы на положении рабов на военных заводах. Обвиняемые жестоко обращались с военнопленными, лишая их необходимой пищи, одежды, медицинского обслуживания, заставляя работать в нечеловеческих условиях, пытая, а затем убивая их.

С учетом этого в основу обвинительного заключения была положена концепция общего плана или заговора, в соответствии с которой всем подсудимым было предъявлено обвинение как в составлении и осуществлении заговора против мира и человечности, так и за совершенные ими собственные действия.

Процесс начался 20 ноября 1945 г. и продолжался почти 11 месяцев. Перед трибуналом предстали 24 военных преступника, входивших в высшее руководство фашистской Германии. Также впервые был рассмотрен вопрос о признании преступными ряда политических и государственных институтов — руководящего состава фашистской партии, штурмовых и охранных ее отрядов, службы без-

опасности, тайной государственной полиции (гестапо), правительственного кабинета, верховного командования и генерального штаба.

Судебное разбирательство было организовано по всем правилам уголовного судопроизводства. Процесс был построен на сочетании процессуальных порядков всех представленных в трибунале государств. Решения трибунала принимались большинством голосов.

Обвинительное заключение на немецком языке было вручено подсудимым за 30 дней до начала процесса, им передавались копии всех документальных доказательств. Подсудимые были обеспечены адвокатами из числа немецких юристов. В качестве доказательств фигурировали также книги, статьи и публичные выступления нацистских лидеров, фотографии, документальные фильмы, кинохроника.

Судебное разбирательство было открытым и широко освещалось в прессе, велась прямая радиотрансляция хода суда.

Международный военный трибунал наказал как уголовных преступников государственных деятелей, виновных в подготовке, развязывании и ведении агрессивных действий, справедливо покарал организаторов и исполнителей преступных планов истребления миллионов людей и покорения целых народов.

Нюрнбергский процесс имеет всемирно-историческое значение, которое, в частности, на наш взгляд, заключается в следующем.

Было доказано, что преступные деяния, какими бы масштабными они ни были, могут быть успешно расследованы, народы мира в состоянии противостоять вселенскому злу и вер-

шить справедливое правосудие над ним.

Документы Нюрнбергского процесса стали важным источником международного права. В частности, Международный военный трибунал признал агрессию тягчайшим преступлением международного характера. Принципы, содержащиеся в Уставе трибунала и заложенные в его приговоре, были подтверждены резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 11 декабря 1946 г. как общепризнанные нормы международного права и вошли в сознание большинства людей.

В период обсуждения вопроса о необходимости проведения этого процесса некоторые из государств — участников антигитлеровской коалиции открыто выступали за расстрел главных военных преступников без суда и следствия либо за предание их военно-полевому суду.

Справедливый суд, состоявшийся над нацистами по всем правилам судопроизводства, свидетельствовал о том, что современная цивилизация отвергает внесудебные расправы и чрезвычайные суды как средство борьбы с наиболее опасными видами преступлений.

Продолжением этой политики в последующих международно-правовых актах стали признание права любого человека на справедливый, созданный в соответствии с законом компетентный суд; запрет на применение пыток и других видов жестокого, бесчеловечного обращения либо наказания, недопустимость оправдания пыток чрезвычайным положением, войной или контртеррористической операцией; признание ответственности исполнителей злодеяний незави-



симо от наличия любых преступных решений со стороны руководства.

Впервые примененная в Нюрнберском процессе процедура признания в судебном порядке преступными политических и государственных институтов, политической партии и ее структур ныне успешно используется для наложения судебного запре-

та на деятельность террористических и экстремистских организаций. Документы Нюрнбергского процесса служат также важным источником знаний о тактике и методике расследования и судебного разбирательства масштабных форм проявления преступности.

Благодарю за внимание.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Международной научной конференции, посвященной 65-летию Нюрнбергского процесса (Санкт-Петербург, 16 мая 2011 года)

Участники конференции, организованной Межпарламентской Ассамблеей государств — участников Содружества Независимых Государств и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации,

отдавая должное исполняющемуся в 2011 году 65-летию основного этапа работы Нюрнбергского процесса — международного суда над главными нацистскими военными преступниками, который стал одним из важнейших событий мировой истории и по праву назван мировым сообществом «судом истории»,

будучи убежденными в сохраняющейся актуальности решений Нюрнбергского процесса для современного мира,

исходя из понимания, что в мире сложились все условия для начала строительства обновленной системы глобальной безопасности,

подтверждая приверженность базовым принципам Устава Международного военного трибунала от 8 августа 1945 года,

отмечая, что конференция проводится в городе, жители которого в годы фашистской блокады подверглись массовому уничтожению, понесли неисчислимые потери, пережили огромные страдания,

подтверждая актуальность Декларации Санкт-Петербургской международной парламентской конференции, посвященной 60-летию Победы антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне (Санкт-Петербург, 15 апреля 2005 года), и Декларации Международной парламентской конференции, посвященной 65-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов (Санкт-Петербург, 7 апреля 2010 года), а также поддерживая резолюции и обращения международной конференции «Мир без нацизма — глобальная задача всего человечества» (Москва, 17 декабря 2010 года):

1. Заявляют, что принципы, признанные Уставом Международного военного трибунала и нашедшие отражение в его приговоре, подтверждены в резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН от 11 декабря 1946 года и 21 ноября 1947 года в качестве общепризнанных принципов международного права, а выработанные на их основе соответствующие положения Женевских конвенций 1949 года и Дополнительных протоколов к ним 1977 года, Конвенция о неприменимости срока давности к военным преступлениям и преступлениям против человечества 1968 года, Римский статут Международного уголовного суда 1998 года убедительно свидетельствуют о незыблемости указанных принципов в настоящее время;

1.1. Основываясь на этих международных правовых актах, вновь заявляют о неправомерности попыток пересмотра итогов Второй мировой войны, решительно осуждают факты преследования ветеранов Великой Отечественной войны, попытки героизации нацизма и его пособников, акты вандализма, осквернения и уничтожения мемориалов борцам против нацизма;

1.2. Считают, что проявления политики двойных стандартов применительно к оценке Второй мировой войны и ее итогов негативно сказываются на развитии международных отношений, подрывают единство мирового сообщества перед лицом современных глобальных вызовов и угроз, препятствуют разрешению существующих межгосударственных конфликтов и способствуют обострению межцивилизационных противоречий.

2. Отмечают, что Нюрнбергский процесс признал военную агрессию тяжчайшим международным преступлением и тем самым к уголовной ответственности впервые были привлечены лица, являвшиеся главными виновниками агрессии, претворен в жизнь принцип, согласно которому должностное положение подсудимого, равно как и то, что подсудимый действовал по распоряжению правительства или во исполнение приказа начальника, не является основанием для освобождения от ответственности;

2.1. Призывают политическое руководство государств к справедливому переустройству мировой экономической и политической системы на основе принципиального отказа от гегемонии и «права силы» в международных отношениях, соблюдения прав всех членов глобального сообщества в рамках норм международного права, уважения принципа государственного суверенитета;

2.2. Одобряют и разделяют инициативы Российской Федерации, поддержанные многими другими государствами, по формированию в Евро-Атлантике единого пространства равной и неделимой безопасности.

3. Поддерживают принятую 21 декабря 2010 года Генеральной Ассамблеей ООН специальную резолюцию «Недопустимость определенных видов практики, которые способствуют эскалации современных форм расизма, расовой дискриминации, ксенофобии и связанной с ними нетерпимости» и выражают глубокую обеспокоенность ростом ксенофобии и нетерпимости в современном мире в связи с попытками обелить нацистскую идеологию и ее проявления, будучи убежденными в том, что не выступать против подобных практик — значит поощрять эскалацию новых вызовов и угроз безопасности;

3.1. Обращают внимание мирового сообщества на то, что современные проявления насильственного экстремизма и его крайняя форма — международный терроризм являются наследниками нацизма, такими же варварскими идеологиями и практиками, основанными на насилии, агрессии, пренебрежении моралью и ценностью человеческой жизни, и утверждают, что долг мирового сообщества — бескомпромиссно бороться с подобными проявлениями, основываясь на общепризнанных принципах международного права, а также на резолюциях международных организаций, осуждающих нацизм;

3.2. Приветствуют усилия, направленные на дальнейшее укрепление международной контртеррористической коалиции под эгидой ООН;

3.3. Положительно оценивают деятельность Межпарламентской Ассамблеи СНГ по совершенствованию законодательной базы государств — участников Содружества Независимых Государств, адекватной современным вызовам и угрозам безопасности, а также итоги работы международной научно-практической конференции «Концептуальные основы совершенствования

сотрудничества государств — участников Содружества Независимых Государств в противодействии экстремистской деятельности» (Санкт-Петербург, 14 октября 2010 года);

3.4. Поддерживают положения проекта модельного закона «О недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников», разрабатываемого Постоянной комиссией МПА СНГ по политическим вопросам и международному сотрудничеству;

3.5. Одобряют информационную деятельность, направленную на противодействие идеологии и практике современного экстремизма, а также на формирование в международном масштабе атмосферы нетерпимости в отношении подобных явлений;

3.6. Поддерживают создание международного правозащитного движения «Мир без нацизма».

Память о Победе во Второй мировой войне, о всемирном историческом значении Нюрнбергского процесса, как и общий лозунг «Никто не забыт, ничто не забыто», должна оставаться и впредь базовым стимулом для консолидации международного сообщества, укрепления безопасности государств и народов.

Любые попытки пересмотра решений Международного военного трибунала, их отрицания или искажения должны рассматриваться как недопустимое нарушение общепризнанных принципов и норм международного права.

ТРЕТИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ»

29 октября 2010 г. в Таврическом дворце состоялся третий международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организованный Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

В адрес участников и гостей мероприятия поступили приветствия Президента Российской Федерации Д. А. Медведева и Председателя Правительства Российской Федерации В. В. Путина.

В работе конгресса приняли участие представители 20 стран мира из универсальных, региональных и специализированных международных организаций, законодательных и исполнительных органов государственной власти, руководители служб автоинспекции и дорожной полиции государств — участников МПА СНГ, общественных объединений, образовательных, научно-исследовательских учреждений и хозяйствующих субъектов государств — участников СНГ.

По итогам пленарных заседаний и дискуссий на «круглых столах» участники конгресса призвали страны Содружества к достижению целей и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которое было объявлено в соответствии с резолюцией 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН от 2 марта 2010 г., обратили внимание парламентов государств СНГ на необходимость упреждающего правового регулирования отношений, связанных с развитием автомобильных дорог, ускорением автомобилизации населения, вредным воздействием автотранспорта на окружающую природную среду и здоровье людей, стимулированием производства альтернативных видов топлива, транспортными проблемами крупных городов и мегаполисов.

В данном номере журнала публикуется краткий обзор заседаний «круглых столов». Выступления участников мероприятия на пленарных заседаниях и Итоговая декларация конгресса были опубликованы в «Вестнике Межпарламентской Ассамблеи» № 2 за 2011 г.





ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модератор:

В. К. Гусев — первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности.

Приветствуя участников «круглого стола», **В. К. Гусев** выразил удовлетворение выступлениями на пленарном заседании конгресса, в которых проводилась следующая мысль — к нарушителям правил безопасного поведения на дороге, даже потенциальным, никакой пощады быть не может. Такая позиция обуславливается тем, что за слабостью общества следует, как правило, смерть невинных людей. В Великобритании, например, благодаря четкому исполнению существующих правил и ужесточению в последние годы ответственности за их нарушение удалось значительно снизить смертность на дорогах, и эта страна вошла в число самых безопасных в мире.

В. К. Гусев отметил три аспекта обсуждаемой темы.

Первый — обеспечение дорожного строительства, дорожных ремонтных работ финансовыми ресурсами, что напрямую связано с повышением безопасности.

Второй — законодательное регулирование функционирования дорожной отрасли. Российскими парламентариями сделано немало в этом отношении (прежде всего, большое значение имеет принятие Федераль-

ного закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»), однако и департаментам Государственной Думы, и членам Совета Федерации нужно продолжить разработку и уточнение нормативов финансовых затрат на капитальный, текущий ремонт и содержание автомобильных дорог.

И третий аспект — взаимодействие всех заинтересованных сторон в обеспечении неотвратимости наказания за нарушение правил дорожного движения.

В своем выступлении руководитель департамента управления проектами Государственной компании «Российские автомобильные дороги» **С. В. Плеханов** отметил, что принятие Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» было вызвано необходимостью создания эффективного инструмента для достижения следующих целей: формирования опорной сети скоростных автомо-

бильных дорог федерального значения с высоким транспортно-эксплуатационным состоянием и высоким уровнем безопасности и экологичности; формирования рыночно ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала в сферу дорожного строительства, а также извлечения дополнительных доходов от эксплуатации и использования дорог с целью направления их на повышение уровня содержания дорог и реализацию дополнительных дорожных проектов; повышения качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог, в том числе за счет улучшения технических характеристик дорог, увеличения их пропускной способности, а также за счет повышения уровня безопасности движения и качества сервисного обслуживания на дорогах.

По мнению докладчика, инфраструктурные ограничения экономического роста в Российской Федерации во многом связаны с тем, что развитие дорожной сети существенно отстает по темпам от потребностей экономики и состояния миграционных процессов внутри страны. В настоящее время темпы автомобилизации значительно превышают показатели прироста и пропускной способности дорожной сети, особенно федеральной. Интенсивность движения на федеральных трассах на подъездах к крупным городам уже давно не соответствует пропускной способности, и не только в летний, но и в зимний период.

Сейчас нормативным требованиям соответствует лишь 34% автомобильных дорог федерального значения. Из-за этого затраты на автомобиль-

ные перевозки возрастают в 1,5 раза, а потери от дорожно-транспортных происшествий — на 15–20%.

Сети платных автомобильных магистралей во всем мире, особенно в развивающихся странах, например в Китайской Народной Республике, создаются достаточно стремительно. Во многих государствах платные дороги занимают до 100% всех центральных магистралей общенационального значения. Доходы от них в 2007 г. составили во Франции 7,4 млрд евро, в Италии — 4,5, в Испании — 2 млрд евро. Эти средства были направлены на улучшение качества предоставляемых услуг, в том числе на повышение уровня безопасности. Поэтому основная задача деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» — способствовать развитию федеральных автомобильных магистралей за счет привлечения дополнительных средств, в том числе и частных. На сегодняшний день в программе действий компании заложена потребность в создании платных автомобильных магистралей в Российской Федерации протяженностью свыше 9 тыс. км.

Опыт развития сети платных дорог в других странах показал их важное значение для социально-экономического развития и повышения инвестиционной активности, подчеркнул **С. В. Плеханов**. Строительство платных дорог позволило привлечь в дорожное хозяйство значительные частные инвестиции, создать транспортную инфраструктуру, обеспечивающую высокое качество услуг пользователям автомобильных дорог, существенно снизить затраты времени на передвижение, транс-



портные расходы и ущерб от дорожно-транспортных происшествий.

Со строительством платных автомобильных дорог получили развитие территории, находящиеся в зоне их тяготения. Существенно возросла стоимость земельных участков. За счет развития придорожного сервиса и создания новых предприятий повысился уровень занятости населения, проживающего на таких территориях, и возросли налоговые поступления в бюджетную систему государств. Развитие сети платных автомобильных дорог в Российской Федерации не только станет источником дополнительных поступлений для финансирования потребностей функционирования и развития дорожного хозяйства, но и рассматривается в качестве одного из главных инструментов привлечения частных инвестиций, в том числе и на основе механизма концессии и иных форм государственно-частного партнерства.

В целях повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в программе действий компании «Российские автомобильные дороги» заложены задачи, связанные как с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, так и со значительным уменьшением дорожно-транспортных происшествий по причине неудовлетворительных дорожных условий на автомобильных дорогах Государственной компании. Для решения этих задач предусматривается проведение работ по содержанию, ремонту, в том числе капитальному, автомобильных дорог

Государственной компании, а также находящихся на них искусственных сооружений.

Проведение работ, связанных с повышением безопасности движения на автомобильных дорогах Государственной компании, будет включать такие мероприятия, как восстановление разметки проезжей части, установка дорожных ограждений современных типов, освещение участков дорог повышенной опасности, а также устройство пешеходных переходов разных уровней. Кроме того, все дороги компании планируется оснастить автоматическими системами управления дорожным движением с использованием спутниковой системы навигации ГЛОНАСС. Задействование современных технологий организации управления дорожным движением позволит комплексно управлять знаками и информационными табло, системами видеонаблюдения и обеспечения дорожной безопасности, скоростью движения транспортных потоков, системой электронных платежей, а также другими элементами деятельности Государственной компании.

30 декабря 2009 г. Правительством Российской Федерации была утверждена программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги», в соответствии с которой предусмотрены субсидии в размере 1 трлн 41 млрд руб. на период с 2010 г. по 2015 г. С. В. Плеханов с сожалением констатировал, что на сегодняшний день ведется корректировка программы в сторону значительного сокращения: объем средств, выделяемых Правительством, составляет уже 669,5 млрд руб., при этом срок действия программы продлен до

2018 г. включительно. Тем не менее в рамках своих финансовых возможностей Государственная компания планирует осуществить полный комплекс работ по строительству и реконструкции автомобильной трассы М-4 «Дон», далее приступить к реализации проекта трассы М-1 «Беларусь» до границы с Республикой Беларусь, а также первого регионального инвестиционного проекта — завершить строительство кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны в Калининградской области.

Кроме того, компания планирует начать строительство приоритетных участков трассы Москва — Санкт-Петербург, разработать проектную документацию, подготовить территорию строительства автомобильных дорог М-3 «Украина», М-8 «Холмогоры», Центральной кольцевой автомобильной дороги (протяженность — 520 км), дать новое направление автомобильным обходам Балашихи и Ногинска, а также трассе М-7 и приступить к строительству отдельных участков нового международного транспортного коридора Западный Китай — Европа.

Докладчик отметил, что для привлечения внебюджетного финансирования Государственная компания намерена использовать всевозможные механизмы, в том числе выпуск инфраструктурных облигаций, привлечение инвестиционных займов и т. д.

В рамках строительства и реконструкции трассы М-4 «Дон» предполагается создание около 740 км платных участков автомобильной дороги, остальные участки будут эксплуатироваться на бесплатной основе. Вся трасса будет доведена до нормативного состояния. На платных участках

практически на всем протяжении дороги предусматривается устройство освещения как одно из основных мероприятий по улучшению безопасности дорожного движения.

В рамках деятельности Государственной компании впервые в Российской Федерации планируется, помимо проведения конкурсов на заключение концессионных соглашений, провести инвестиционные конкурсы на привлечение операторов на строительство, содержание и эксплуатацию отдельных участков автомобильных дорог в соответствии с европейскими стандартами, с повышенными нормативами по качеству и обеспечению безопасности дорожного движения.

Докладчик также напомнил о приоритетном проекте компании — строительстве новой платной автомобильной магистрали Москва — Санкт-Петербург. В настоящее время завершается проектирование и начато строительство первого платного участка от 15 до 58 км. С. В. Плеханов выразил надежду, что все проблемы будут урегулированы и компания сможет продолжить строительство отдельных участков, таких как обходы Вышнего Волочка, Твери, участки в Ленинградской, Московской и Тверской областях.

При проектировании трассы Москва — Санкт-Петербург были предусмотрены такие технические мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, которые до сих пор в Российской Федерации не осуществлялись. На всем протяжении дороги на обочинах устанавливается металлическое барьерное ограждение, по разделительной полосе — бетонное



ограждение, для дорожной разметки применяется термопластик. Впервые все участки дороги будут освещены. Для предотвращения выхода животных вдоль всей трассы устанавливается ограждающая сетка, устраиваются специальные скотопрогоны и места для обеспечения миграции животных. Дорога Москва — Санкт-Петербург будет обслуживаться автоматической системой управления дорожным движением, которая позволит оперативно реагировать на дорожно-транспортные происшествия и ликвидировать их последствия. Также автоматическая система дает возможность информировать пользователей автомобильной дороги о неблагоприятных метеоусловиях.

О. В. Захарова, начальник финансово-экономического отдела Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, выступила с докладом «Эффективность инвестиций в безопасность дорожного движения с учетом целевого метода». Как отметила докладчик, будучи неотъемлемой частью современной экономики, инвестиции играют в ней значительную роль и являются основным фактором экономического роста. В статье 1 Федерального закона «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ это понятие определяется как «денежные средства, ценные бумаги и иное имущество, в том числе имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объекты предпринимательской и иной деятельности в целях получения прибыли

ли или достижения иного полезного эффекта». Как следует из определения, инвестиционная деятельность осуществляется не только в целях получения прибыли, но и для достижения иного полезного эффекта.

Закон не уточняет, какую конкретно цель, положительный эффект, кроме получения прибыли, достигает инвестор. По мнению О. В. Захаровой, следует полагать, что подразумевается и положительный социальный эффект, например такой, как снижение количества дорожно-транспортных происшествий и сокращение количества пострадавших в них лиц. Таким образом, инвестиционная деятельность состоит не просто во вложении денежных средств, а в получении через него определенного материального результата с меньшими затратами, в чем и проявляется экономическая сущность категории инвестиций.

Аварийность, связанная с автомобильным транспортом, является одной из наиболее серьезных социально-экономических и демографических проблем, которая сама по себе создает угрозу национальной безопасности. В последнее десятилетие она приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

С начала 1990-х гг., при смене социально-экономической системы, практически все механизмы государственного управления безопасностью движения, действовавшие ранее, были разрушены. В автотранспортной отрасли в сжатые сроки произошла приватизация, в результате чего до 90% автопарков перешло в собствен-

ность физических лиц. Стремление к получению максимальной прибыли обусловило выпуск на линию транспорта с неисправностями, морально и физически устаревшего. И по сей день более 50% как легковых, так и грузовых автомобилей эксплуатируется свыше 10 лет, т. е. фактически находятся за пределами срока службы. Кроме того, были упразднены все виды медицинского контроля водителей и ликвидированы службы инженеров по безопасности движения.

За 10 лет, с 1996 г. по 2005 г., на дорогах погибло около 315 тыс. человек, около 2 млн человек получили увечья. Ежегодный экономический ущерб от ДТП, по оценке Министерства экономического развития, составляет примерно 2,5% ВВП. Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблем обеспечения безопасности дорожного движения потребовали выработки и реализации долгосрочной государственной стратегии, координации усилий государства и общества, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур при возможно более полном учете интересов граждан.

Как отметила О. В. Захарова, система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программы целевого метода, характеризуется отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных органов

исполнительной власти. В связи с этим возникла необходимость разработки и реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», которая была обусловлена следующими причинами: социально-экономической остротой, межотраслевым и межведомственным характером проблемы, необходимостью привлечения к ее решению федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Опыт реализации Федеральной целевой программы убедительно свидетельствует о том, что процесс сокращения числа ДТП, снижения тяжести их последствий является управляемым. В результате принятых в 2006–2010 гг. организационно-профилактических мер, а также большой организационной работы на уровне федерального центра, органов представительной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований сформировались устойчивые предпосылки для достижения установленных директивных показателей по снижению прогнозируемого количества дорожно-транспортных происшествий и по интенсификации профилактической деятельности.

Согласно имеющимся расчетам установленные Правительством Российской Федерации количественные показатели по снижению тяжести последствий ДТП могут быть достигнуты в установленные сроки. В целом в течение четырех лет в рамках программы было реализовано более 4 тыс. мероприятий по целому



ряду направлений, с охватом практически всех органов управления, на которые было затрачено суммарно свыше 19,3 млрд руб., в том числе из средств федерального бюджета — 10,7 млрд руб., а по территориям — около 9 млрд руб.

За истекший период много внимания уделялось передаче субъектам Российской Федерации материально-технических ресурсов в интересах обеспечения безопасности дорожного движения. Так, с 2006 г. по 2009 г. для передачи в регионы приобретено 8 тыс. 212 единиц техники и оборудования на сумму 3 млрд 691 млн 400 тыс. руб. Принимались меры по совершенствованию условий дорожного движения, усилению контроля над ними. Закуплено 646 комплектов для модернизации АСУ ТП, приобретено 4383 единицы комплексов фото- и видеofиксации. В российских городах создана система маршрутного ориентирования, приобретены автомобили для служб ГИБДД. Семнадцать наиболее опасных участков улично-дорожной сети в девяти субъектах федерации оснащены дорожными ограждениями для разделения транспортных потоков и предотвращения встречных столкновений общей протяженностью 18 тыс. км. Всего на эти цели было израсходовано свыше 2 млрд руб.

В профилактической работе важное место отводилось мероприятиям, не требующим больших капиталовложений, но обладающим эффектом массового воздействия для достижения конечного результата. В их числе регулирование скорости движения, устройство искусственных неровностей, применение разметки, информационных табло, повышение видимо-

сти участников дорожного движения, агитационно-пропагандистские мероприятия.

Большое внимание уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В 2009 г. введены в действие два автогородка и 13 детских автогородков. Проводились международные, всероссийские, региональные конкурсы, викторины, соревнования среди детей на предмет знания ими правил дорожного движения, дети обучались правилам безопасного поведения на дорогах в условиях современного дорожного движения.

Особое значение имело проведение под эгидой Организации Объединенных Наций Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения под девизом «Время действовать». Исключительно важным является принятие на данном форуме решения обратиться к Генеральной Ассамблее ООН с предложением объявить период с 2011 г. по 2020 г. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В результате в стране сформировалась устойчивая мотивация к внедрению организационно-правовых, технических и технологических новшеств, проведению единой социальной политики в сфере безопасности дорожного движения.

В настоящее время, указала докладчик, помимо Федеральной целевой программы в России действуют 83 региональных и 1490 на уровне муниципальных образований программ по обеспечению безопасности дорожного движения. Основой для проведения такой работы явилось заключение соглашения между Министерством внутренних дел как государствен-

ным заказчиком и координатором Федеральной целевой программы и главами администраций субъектов Российской Федерации. Составной частью соглашения о взаимодействии является ежегодное утверждение объемов финансирования субъектов федерации в целях реализации программы. В части выделения субсидий учитываются такие факторы, как наличие нормативного правового акта субъекта, устанавливающего его расходные обязательства, соответствие объема финансирования мероприятий программы за счет средств бюджета субъекта и муниципальных образований, наличие утвержденной в установленном порядке проектной документации на объекты капитального строительства, а также региональных программ финансирования за счет средств соответствующего бюджета.

В заключение О. В. Захарова подчеркнула следующее: опыт, нарабатанный за прошедшие четыре года по реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», убедительно свидетельствует о том, что процесс снижения количества дорожно-транспортных происшествий запущен. Не только на федеральном уровне, но и на уровне субъектов и муниципальных образований принимаются соответствующие меры.

Выступление М. В. Новиковой, руководителя специальных программ Международной дорожной федерации, было посвящено малозатратным мерам по повышению безопасности дорожного движения, методу инвестиций в инфраструктуру. Докладчик напомнила, что Международная

дорожная федерация объединяет общественные и частные организации, работающие в сфере дорожного хозяйства, способствует достижению социальной и экономической выгоды, обусловленной безопасными финансово устойчивыми и экологически чистыми дорогами. Это некоммерческая неправительственная международная организация, образованная в 1948 г. в Женеве, с 1951 г. имеет аккредитацию ООН в качестве экономического, технического и экспертного органа для обмена опытом в планировании, строительстве и техническом обслуживании дорог. Федерация уже более 60 лет принимает активное участие в разработке и пересмотре стандартов, касающихся дорожной инфраструктуры, а также разрабатывает программы обучения.

Совершенствование автодорожной инфраструктуры, отметила М. В. Новикова, может способствовать ощутимому снижению количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий. Придав дороге доступную для понимания участниками дорожного движения конфигурацию, проектировщики могут влиять на поведение этих участников. Оборудование дороги должно способствовать ее безопасному использованию участниками дорожного движения различных категорий.

Еще на уровне проектирования инфраструктуры рекомендуется принять ряд мер для обеспечения «самопоясняющих дорог» или «дорог, прощающих ошибки».

Во-первых, следует установить иерархию дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой (транзитные, местные перевозки и т. д.), запретить движение с низкой



скоростью на участках скоростного движения.

Во-вторых, нужно следить за тем, чтобы обустройство и планировка дороги позволяли водителям легко определять тип дороги, по которой они движутся, и категорию пользователей, которые могут на ней находиться, а также не создавать ситуации, когда перед водителем неожиданно возникает перекресток, крутой поворот и т. п.

В-третьих, нельзя допускать противоречий между дорожной инфраструктурой и правилами дорожного движения. На узкой дороге без разметки, с плохой видимостью вряд ли стоит снимать все ограничения.

В-четвертых, необходимо использовать на краю дороги конструкции для смягчения возможных последствий ошибки водителя в том случае, если транспортное средство покидает пределы дороги.

И самое главное — важно принять стандарты проектирования и эксплуатации инфраструктуры, адаптированные для человеческого организма, в частности в рамках физиологических и психических возможностей и ограничений.

Дорожные знаки и разметка дорожных полос являются самыми главными и порой единственными средствами связи между дорожной системой и водителем. Значительное число жизней можно спасти, всего лишь разметив или перекрасив продольную дорожную разметку для разграничения полос движения и продольные линии, которые обозначают края проезжей части, для того чтобы обеспечить их большую видимость. Эта операция позволит сократить число ДТП на 34%. Разумеется, такая разметка

должна соответствовать стандарту, т. е. обеспечивать видимость ночью и в дождь. Если же разметку дорог совместить с дорожными знаками с эффективной видимостью, то число ДТП можно снизить до 41%.

Нововведения для эффективного ограничения скорости в условиях городского движения действуют как нельзя более эффективно и также являются малозатратными мерами. Когда в 1990-х гг. в странах Европы началось массовое конструирование искусственных неровностей (где попало, без соблюдения правил), у автомобилистов полетели колеса, и во Франции, например, пришлось большую часть этих неровностей снести. Здесь тоже существуют свои стандарты: склоны должны занимать не более 15% и быть не выше 15–20 см.

На пешеходных переходах следует обеспечить возможность безопасного пересечения пешеходами проезжей части в два этапа, с тем чтобы они уделяли все свое внимание движению автопотоков только в одну сторону.

По статистике, большинство столкновений происходит на перекрестках. Светофорная сигнализация позволяет эффективно остановить пересекающиеся потоки одновременного движения. Недостатки таких перекрестков — чрезмерное ожидание, вызывающее агрессивное вождение. Альтернатива — установление перекрестков с круговым движением, которые пока не пользуются большим успехом, особенно если культура вождения такова, что никто не соблюдает правило уступить дорогу, но светофоры способствуют увеличению проходимости дорог, уменьшению

боковых столкновений и повышению безопасности пешеходов.

Так называемые тактильные разметки, или трясущие полосы, могут иметь разную форму. Их можно получить, срезав слой асфальта через равномерные расстояния или наложив на поверхность пластиковые кочки. Они могут быть размещены поперек движения для привлечения внимания водителей к опасности, подстерегающей впереди, например повороту, перекрестку или пешеходным зонам. Трясущие полосы, размещенные вдоль разметки, используются для указания края дорожного полотна в местах, где усталость водителя часто приводит к авариям.

Руководитель проектов отдела систем безопасности дорожного движения ЗАО «ЗМ Россия» **Г. Б. Кибардина** выступила с докладом «Обеспечение эффективных инвестиций в средства безопасности за счет реализации некапиталоемких мероприятий. Опыт Росавтодора и РАДОР». Докладчик отметила, что в ходе осуществления проекта был проанализирован международный опыт по реализации некапиталоемких мероприятий в очагах аварийности, проведен широкомасштабный эксперимент на автомобильных дорогах по выявлению наиболее эффективных видов мероприятий и составлены методические рекомендации Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами — РАДОР.

В странах европейского сообщества и в Соединенных Штатах Америки базовым подходом к повышению безопасности дорожного движения является экономический подход, в рамках которого все мероприятия делятся на капиталоемкие,

требующие больших затрат, и некапиталоемкие — установка знаков, дорожных ограждений, разметка. Суть данного подхода — уменьшение социально-экономического ущерба за счет снижения аварийности. Что же касается России, то в ней приоритет пока имеют чисто технические мероприятия.

В ряде государств уже давно существуют рейтинговые таблицы мероприятий по повышению эффективности. В Испании, например, проведены исследования эффективности 19 мероприятий по двум параметрам: отношение выгоды к затратам и сроки реализации. Список возглавили мероприятия относительно недорогие, немедленно дающие эффект снижения аварийности и спасения жизней. Такие же исследования были проведены в Великобритании и в США, и везде отмечается эффект от применения качественных световозвращающих материалов, которые используются и в дорожных знаках, и в разметке, и в барьерных ограждениях.

Как указала Г. Б. Кибардина, в настоящее время в России также проводятся широкомасштабные исследования. С 2002 г. на дорогах и городских улицах в местах концентрации ДТП устанавливаются информационные щиты на основе флуоресцентных световозвращающих материалов. Если в 2002–2005 гг. таких установок насчитывалось десятки и эксперимент проводился прежде всего на местном уровне, то на сегодняшний день их уже несколько сотен. Анализ эффективности данного проекта был осуществлен по методике, разработанной Национальным институтом авиационных технологий (НИАТ) в 2007 г. Получившийся коэффициент

(выгоды к затратам) составляет больше 20, что является очень хорошим показателем.

Рабочая группа РАДОР подготовила и разослала в региональные органы управления дорожным движением методические материалы по организации и проведению эксперимента. В нем приняли участие 12 субъектов федерации, но ввиду недостатка ресурсов эксперимент в основном ограничился установкой специальных дорожных знаков — щитов на основе флуоресцентных материалов в местах концентрации ДТП. Все информационные щиты должны быть узнаваемы и стандартизированы. Водитель должен их различать так же, как он различает знак пешеходного перехода. Результатом явилось снижение числа дорожно-транспортных происшествий на 35%, а коэффициент эффективности (отношение выгоды к затратам) составил около 200. Проект затронул 58 мест концентрации ДТП на федеральных и региональных дорогах, при этом было затрачено 3,6 млн руб., а выгода, по методике НИАТа, достигла 669 млн руб.

Докладчик указала, что в настоящее время в России на федеральных и региональных дорогах насчитывается приблизительно 3 тыс. мест концентрации ДТП. Таким образом, если проект по установке информационных щитов на основе флуоресцентных световозвращающих материалов реализовать во всех указанных пунктах, то это позволит спасти 2,5 тыс. жизней и защитить от ранений 7 тыс. человек. Исходя из того, что стоимость оборудования одного места составляет около 100 тыс. руб., общая сумма затрат — немного более 300 млн руб.

Г. Б. Кибардина высказалась за расширение эксперимента и перевод его в категорию адресной программы. В частности, нужно объединить усилия и федеральных, и территориальных дорожных органов в целях накопления статистической информации относительно отдельных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Также крайне важно утвердить единую методику расчета социально-экономического ущерба от ДТП (учитывая, что используемая методика, разработанная НИАТом, пока официально не одобрена).

Директор службы развития продуктов и услуг Группы компаний «М2М телематика» **В. Е. Полторацкий** сообщил участникам заседания, что компания, которую он представляет, является разработчиком оборудования систем спутниковой навигации ГЛОНАСС и GPS, отраслевых, корпоративных, ведомственных систем навигационно-диспетчерского управления на транспорте, а также интеллектуальных транспортных систем на основе применения технологии ГЛОНАСС. «М2М телематика» внедряет технологии ГЛОНАСС в деятельность органов исполнительной власти с целью управления транспортным комплексом регионов, поскольку одной из основных задач органов исполнительной власти является предоставление наиболее качественных и безопасных услуг в сфере обеспечения всех видов перевозок пассажиров и грузов.

Инновационная деятельность в сфере управления транспортным комплексом определяется рядом нормативных правовых актов. Докладчик отметил, что в рамках федераль-



ных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», «Глобальная навигационная система» разрабатываются и внедряются в деятельность предприятий и организаций системы интеллектуального управления транспортом, однако мероприятия этих программ нередко не увязаны между собой, наблюдается их дублирование. Поэтому в регионах должны быть созданы единые центры по организации транспортного комплекса и управлению им, а также по организации дорожного движения. Но найти и скоординировать источники финансирования подобных проектов весьма сложно.

Одним из положительных моментов опыта внедрения инновационных технологий, в том числе на основе ГЛОНАСС, в транспортный комплекс является протокол совещания, которое провел в Рязани 10 августа 2010 г. Председатель Правительства Российской Федерации В. В. Путин, по вопросу использования технологий ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития регионов. По результатам демонстрации элементов интеллектуальных транспортных систем в Рязани Председатель Правительства рекомендовал регионам разрабатывать целевые программы по внедрению ГЛОНАСС и элементов интеллектуальных транспортных систем.

Аварийность на транспорте, аварийность искусственных сооружений, нередко неэффективная организация дорожного движения, а также участвовавшие случаи терроризма на транспорте обуславливают необходимость централизации управления

транспортным комплексом. В настоящее время в некоторых регионах создаются центры организации дорожного движения, в соответствии с мировым опытом представляющие собой интеллектуальные транспортные системы на основе использования автоматизированных систем управления дорожным движением и технологических систем спутниковой навигации.

Основными направлениями применения интеллектуальных транспортных систем являются информационно-аналитическая поддержка органов исполнительной власти в управлении транспортной инфраструктурой, информационное обеспечение и информационные сервисы.

Задачи данных систем подразделяются на четыре категории: оперативное управление; планирование и контроль транспортной работы; обеспечение функционального состояния транспортного комплекса; контроль стратегически важных и потенциально опасных объектов дорожно-транспортной инфраструктуры.

Оперативное управление заключается в управлении транспортным комплексом и средствами реагирования при возникновении чрезвычайных и кризисных ситуаций на транспорте.

Планирование и контроль транспортной работы подразумевают контроль и выполнение государственных, муниципальных контрактов в части предоставления услуг транспортного комплекса, планирование и моделирование транспортной ситуации в различных условиях.

Обеспечение функционального состояния транспортного комплекса за-



ключается в мониторинге транспортных потоков улично-дорожной сети, в адаптивном управлении дорожным движением, в контроле безопасности дорожного движения и в оптимизации его организации.

Контроль стратегически важных и потенциально опасных объектов дорожно-транспортной инфраструктуры означает применение технологии высокоточного позиционирования мостов, путепроводов и других объектов дорожно-транспортной инфраструктуры для предотвращения аварийных ситуаций.

В. Е. Полторацкий выразил убеждение, основанное на мировом опыте, согласно которому в крупных городах должны создаваться структуры, объединяющие в себе автоматизированную систему управления дорожным движением, навигационно-информационные системы, системы обеспечения транспортной безопасности и службы информационного обеспечения, когда источниками информации и органами управления для данных структур являются периферийное оборудование автоматических систем управления транспортом (АСУТ), стратегически важные объекты дорожной инфраструктуры, предприятия и организации транспортного комплекса. Получателями информации в этом случае и потребителями данной услуги являются органы исполнительной власти, пользователи услуг транспортного комплекса — участники дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы) и диспетчерские службы экстренного реагирования.

Платформой для создания интеллектуальных транспортных систем,

прежде всего их навигационно-информационной подструктуры, является система управления пассажирскими перевозками, транспортом жилищно-коммунального хозяйства, службами реагирования, транспортом, перевозящим опасные и специальные грузы. В свою очередь, платформа для инфраструктуры — система управления дорожным движением, система сбора информации о транспортных потоках, система видеонаблюдения, информационного обеспечения, весогабаритного контроля, метеорологического обеспечения, контроля нарушений правил дорожного движения. Важную роль играет интеграция технологий навигационно-информационных и автоматизированных систем управления дорожным движением, позволяющая обеспечить приоритетный проезд специального транспорта к месту аварии.

Создание и внедрение интеллектуальных транспортных систем с использованием технологии ГЛОНАСС дают управленческий, экономический, экологический, социальный эффект, способствуют повышению безопасности.

На взгляд В. Е. Полторацкого и его коллег из ГК «М2М телематика», реализация интеллектуальных транспортных систем в регионах возможна на основе программно-целевого метода, т. е. при создании региональных целевых программ, которые объединяли бы в себе ресурсы, выделяемые на программы повышения безопасности дорожного движения, в том числе под общим названием «Безопасный город», и на мероприятия по внедрению технологии ГЛОНАСС в регионах.

Проблемным вопросом остается отсутствие единой государственной политики по внедрению интеллектуальных транспортных систем и правовой базы в данной сфере, слабая нормативно-техническая база (это касается информационных систем и навигационных карт, которыми покрыта не вся территория Российской Федерации), несоответствие темпов градостроительной деятельности, автомобилизации темпам развития улично-дорожной сети, а также недостаточное финансирование, поскольку создание комплексных интеллектуальных транспортных систем является затратным мероприятием, требующим больших инвестиций.

Н. Ю. Арзуманян, директор по коммуникациям компании «Michelin» — производителя автомобильных шин, приведя тревожные статистические данные (ежедневно в мире в дорожно-транспортных происшествиях погибает 3,5 тыс. человек, соответственно, по самым оптимистичным оценкам, общее число жертв ДТП к 2030 г. может удвоиться, достигнув почти 2,5 млн человек), отметила, что не надо недооценивать роль автомобильных шин в обеспечении безопасности дорожного движения.

В 2003 г. компания «Michelin» присоединилась к Глобальному партнерству в области безопасности дорожного движения (GRSP), в апреле 2004 г. подписала Европейскую хартию по безопасности дорожного движения, в 2007 г. по предложению Всемирной организации здравоохранения стала членом Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Компания продолжает участвовать в проекте «Дорожная без-

опасность для молодежи», который охватывает более 700 тыс. человек в Европе.

Компания осуществляет целый ряд образовательных профилактических мер по отношению к собственным сотрудникам: более 120 тыс. человек по всему миру прошли обучающие образовательные программы в области безопасности дорожного движения; проводится ежегодная оценочная акция «Хороший водитель», касающаяся всех сотрудников, которые пользуются корпоративным и личным автотранспортом.

Начиная с 2005 г. «Michelin» проводит в России акцию «Проверь давление в шинах». С 2005 г. по 2007 г. мероприятие охватило 17 городов, всего было проверено 2,6 тыс. автомобилей. При этом удалось установить, что около 70% автомобилистов ездят на шинах с недостаточным или избыточным давлением. По статистике, до 7% аварий происходит именно по причине неправильного давления в шинах. Это влияет и на управляемость автомобиля, и на характеристики сцепления и торможения.

Н. Ю. Арзуманян сообщила участникам «круглого стола» об опыте работы с детьми: в 2007 г. известный детский писатель А. А. Усачев по просьбе компании написал книгу «Правила дорожного движения для будущих водителей и их родителей», которая на средства «Michelin» была издана тиражом 66 тыс. экземпляров и распространялась среди учащихся 1–4-х классов общеобразовательных школ. При большой поддержке местных органов образования, руководства школ, местных органов ГИБДД в начале учебного года в рамках уроков безопасности были организова-

ны просветительские мероприятия для школьников. Время проведения мероприятий выбрано не случайно — после летних каникул дети возвращаются с отдыха, забыв о том, что есть дороги, машины и связанные с этим опасности.

Кроме того, компания с 2002 г. поддерживает деятельность ЮИБДД — юных инспекторов безопасности дорожного движения. Данная инициатива, реализуемая прежде всего в Московской области, в Орехово-Зуевском районе, где расположен завод «Michelin», выражается в организации и финансировании слетов, конкурсов ЮИБДД.

Также компания финансирует создание в общеобразовательных учреждениях классов по безопасности до-

рожного движения, в 2008 г. основала школу агентов дорожной безопасности. Всего подобными акциями было охвачено 400 тыс. детей — учащихся 400 школ 13 городов Российской Федерации.

В заключение докладчик упомянула, что компания «Michelin» активно взаимодействует с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, так как в январе 2009 г. было подписано соглашение о сотрудничестве. В частности, в рамках данного соглашения компания выступила партнером Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 19–20 ноября 2009 г.).



ВОПРОСЫ ОБРАЗОВАНИЯ И ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ЛИКВИДАЦИИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

Модераторы:

- Е. Н. Трофимов** — заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по социальной политике и здравоохранению;
- С. Е. Щерблыгин** — заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по образованию и науке.

Е. Н. Трофимов во вступительном слове предложил уделить серьезное внимание проблеме смертности при дорожно-транспортных происшествиях, обусловленной тяжестью полученных травм сочетанного характера, несвоевременной доставкой и невозможностью оказания квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в связи с отсутствием учреждений здравоохранения, расположенных вдоль автомобильных дорог, необходимого медицинского оборудования. В результате летальность на догоспитальном этапе составляет 10,8%, госпитальном — 13% (в европейских странах этот показатель составляет 2–3%).

Докладчик отметил, что в регионах в последнее время сократилось количество фельдшерско-акушерских пунктов. По трассе движения, особенно за пределами городских массивов, можно увидеть знак, указывающий на то, что в ближайшем населенном пункте имеется какое-либо медицинское учреждение. Одна-

ко нередко неоткуда даже позвонить, чтобы вызвать скорую медицинскую помощь.

Е. Н. Трофимов обратил внимание на следующий факт: только 6% пострадавших на автотрассах федерального значения доставляются в лечебные учреждения бригадами скорой медицинской помощи в санитарном автотранспорте, тогда как нуждаются в оказании неотложной помощи с первых минут в условиях реанимобиля от 30% до 60%. При транспортировке попутным транспортом погибает более 80% пострадавших.

Показатели смертности пострадавших при ДТП в странах Европы значительно ниже, чем в Российской Федерации. Кроме того, доля тяжелых травм в 20 раз меньше, чем в России. При этом количество погибших на 100 пострадавших в ДТП в Российской Федерации значительно больше, чем в других странах Европы. Это обусловлено прежде всего тем, что автотранспорт в странах Европы обеспечивает надежную защиту водителей и пасса-

жиров. Автомобили же российского производства не оснащены дополнительными средствами безопасности.

Кроме того, характерной особенностью автомобильного парка России является значительная доля автомобилей устаревших моделей с длительными сроками эксплуатации: «Жигули», «Москвич», ГАЗ, ЗАЗ, УАЗ. Около 50% легковых автомобилей, 61% грузовиков, 46% автобусов, 83% мототранспорта эксплуатируется свыше 10 лет. Эксплуатация данного автомобильного транспорта особенно опасна на автодорогах, длительно не подвергавшихся ремонту. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями случается на федеральных российских трассах с интенсивным движением.

Как отметил докладчик, опыт зарубежных стран по организации помощи пострадавшим в ДТП показывает, что важнейшее значение имеют три взаимосвязанных фактора. Первое — своевременная информация о дорожно-транспортном происшествии, т. е. связь, которая в России, к сожалению, недостаточно развита. Второе — время начала оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП. Для того чтобы своевременно оказывать помощь, во многих странах задействуются вертолеты и реанимобили. Третье — постоянная готовность больниц, расположенных вдоль автотрасс, к оказанию высококвалифицированной медицинской помощи.

В. В. Стожаров, заместитель директора по научной, учебной и кадровой работе Санкт-Петербургского научно-исследовательского института скорой помощи им. И. И. Джанелидзе,

напомнил, что в основу мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при ДТП, реализуемых в рамках национального проекта «Здоровье», положено три главных принципа: использование на догоспитальном этапе преимущественно реанимационных бригад скорой медицинской помощи; госпитализация пострадавших не в ближайший стационар, а в ближайший травмоцентр, где есть надлежащие условия для оказания помощи пострадавшим, в том числе для противошоковой терапии в адекватных объемах; применение сквозных алгоритмов оказания медицинской помощи.

В настоящее время уже определена структура травмоцентров различного уровня, нормативно закреплены штатное, кадровое, материально-техническое обеспечение. Все это нашло отражение в соответствующем приказе Минздравсоцразвития.

Кроме того, на основе проверок, которые проводят совместно НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе и НИИ скорой помощи им. Н. В. Склифосовского на предмет готовности субъектов Российской Федерации к реализации этих мероприятий, сформулированы правила расположения травмоцентров, которые исключают распространенные ошибки, когда пострадавшего госпитализируют в ближайшую больницу, где отсутствуют надлежащие условия. По словам докладчика, даже если больницы оборудовать дорогостоящей техникой, квалификация персонала не будет поддерживаться на надлежащем уровне из-за отсутствия практики. Исключение составляют случаи, когда травмоцентр формируется на



базе областной или краевой больницы. Это следует приветствовать, поскольку больницы располагают всеми современными технологиями. Однако часто больницы неохотно принимают пострадавших, находящихся в остром периоде травматической болезни. Вместе с тем только регулярный прием пациентов со свежими травмами, в остром состоянии позволит врачам поддерживать свою квалификацию на должном уровне. Более того, только при наличии такого опыта можно соответствующим образом осуществлять методическое руководство.

По мнению докладчика, следует сформулировать ряд направлений развития системы оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП на ближайшую перспективу. Прежде всего необходимо формирование отделений экстренной медицинской помощи. Стационары, на базах которых формируются травмоцентры, не соответствуют современным условиям. Сортировка поступающих больных производится в соответствии с устаревшими правилами, действовавшими еще 30–40 лет назад, когда проектировались эти больницы и когда экстренно госпитализируемые составляли всего 30% всего потока. Сейчас по России этот показатель составляет 80%.

Сортировка должна производиться так, как это происходит в ведущих учреждениях страны: в соответствии с тяжестью состояния. Первый поток — это пострадавшие, способные к самостоятельному передвижению. Второй поток — те, кто не способен к самостоятельному передвижению и нуждается в большем внимании медицинского персонала. Третий по-

ток — те, кто нуждается в протезировании витальной функции, т. е. в реанимации.

По словам В. В. Стожарова, в большинстве стационаров, где формируются травмоцентры, диагностика затрудняется из-за нерационального расположения: приемный покой находится на одном этаже, компьютерный томограф — на другом и т. д. Если из приемного покоя сформировать отделение экстренной медицинской помощи, вся диагностика будет осуществляться на территории приемного отделения или, точнее, отделения экстренной медицинской помощи.

Докладчик также обратил внимание на то, что в большинстве нейрохирургических отделений хирургическая активность составляет 4%, а должна быть около 50%. Это связано с тем, что нейрохирургические клиники занимаются лечением сотрясения головного мозга, легких травм. Если сформировать отделения экстренной медицинской помощи, в структуре которых будут предусмотрены койки краткосрочного пребывания, то не понадобится занимать дорогостоящие места в нейрохирургических отделениях, поскольку с легкими больными справятся специалисты более широкого профиля.

Эти предложения обсуждались на заседании профильной комиссии Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, посвященном скорой медицинской помощи. В августе 2010 г. вышел приказ Минздравсоцразвития, позволяющий трансформировать приемные покои в отделения экстренной медицинской помощи. Нормативная база уже существует. По



словам В. В. Стожарова, необходимо дальнейшее развитие травмоцентров во всех субъектах федерации.

Сейчас сотрудники травмоцентров уже успешно оказывают помощь пострадавшим с механическими травмами. Раньше многие из этих пациентов погибали, сегодня они выживают и выходят из острого периода травматической болезни. Однако необходимо помнить, что у данной болезни есть особенности и определенные этапы. Как показывают данные, у 93% пострадавших с шоком третьей степени закономерно развиваются гнойно-септические осложнения. В большинстве случаев это сепсис. Поэтому уже в травмоцентрах первого уровня необходимо сформировать инфраструктуру, ориентированную на оказание помощи больным с сепсисом. При этом это будут пациенты не только с механическими, но и с ожоговыми травмами. Данная проблема касается и многих других аспектов неотложной хирургии. В стационарах, на базе которых сформированы травмоцентры, должны появиться специалисты, обладающие знаниями в области лечения больных с сепсисом, и если существует острая потребность, — койки или даже специализированные центры. Например, в НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе сформирован центр по лечению тяжелого сепсиса.

Также, по мнению докладчика, необходимо более рациональное распределение средств. В настоящее время на больных с тяжелыми и легкими травмами выделяется равное количество средств. В результате возникает ситуация, при которой на лечение больных с сотрясением головного мозга средств ОМС более чем доста-

точно, а на пациентов с тяжелыми механическими травмами, с сочетанными травмами их не хватает. Необходимо дифференцировать выделяемые средства.

Кроме того, до сих пор не решен вопрос о возможности привлечения средств ОСАГО. К сожалению, в Гражданском кодексе существуют лазейки, позволяющие страховым организациям не выплачивать средства по ОСАГО на оказание медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП.

В заключение В. В. Стожаров с удовлетворением отметил, что в резолюцию «круглого стола» включены предложения, связанные с необходимостью развития комплекса реабилитационных мероприятий. Ни в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», ни в национальном проекте «Здоровье» в числе мероприятий, направленных на совершенствование медицинской помощи пострадавшим, этот важный этап не отмечен.

А. А. Левитская, директор Департамента воспитания и социализации детей Министерства образования и науки Российской Федерации, рассказала о мерах, которые Министерство образования и науки предпринимает по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Докладчик обратила внимание на данные статистики, убедительно свидетельствующие о том, что в последние несколько лет отчасти удалось добиться позитивной динамики. Однако, к сожалению, дети по-прежнему погибают на дорогах, и чаще всего по вине взрослых. Дети — пешеходы, пассажиры, активные участники

движения наиболее подвержены трагическим случаям, когда они зависят от поведения взрослых. Поэтому в ближайшие несколько лет основные усилия будут направлены на формирование поведенческой культуры родителей и педагогов.

А. А. Левитская кратко проинформировала о проделанной в последние годы работе. Так, созданы новые программы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, программы и учебные пособия для обучения водителей с ограниченными возможностями. Также разработаны программы, учебно-методические материалы, печатные, электронные учебные пособия, образцы оборудования для всех видов образовательных учреждений, типовые проекты автогородков с организацией на их основе базовых учебно-методических центров и площадок по безопасности дорожного движения. В настоящее время в ряде регионов осуществляется апробация учебно-методического комплекта для начальной школы. Кроме того, в тысячу школ страны направлены пилотные учебно-методические комплекты для учащихся 5–9-х классов.

Основные усилия сосредоточены на работе, связанной с переходом на новые федеральные государственные образовательные стандарты. Особенность новых стандартов заключается в том, что они включают в себя требования к содержанию основных образовательных программ, а также к условиям и результатам их реализации.

Впервые в образовательных стандартах четко прописано требование формирования поведенческой культуры, обеспечивающей безопасный,

здоровый образ жизни. В стандартах четко определены все этапы, прописывается, каким образом, за счет освоения какого материала, в каких условиях должна быть сформирована культура поведения выпускника школы. Как отметила докладчик, это непростая задача, которую невозможно решить за короткий период. Необходима огромная работа по созданию новых учебников и учебно-методических пособий, подготовке, переподготовке и повышению квалификации педагогов, повышению общей поведенческой культуры самих родителей. Поэтому уже сегодня образовательные учреждения всех типов решают задачу по формированию соответствующих устойчивых поведенческих стереотипов.

Другое важное направление работы — учреждения дополнительного образования. В школах юных автомобилистов занимаются тысячи детей и подростков. Проводятся детские соревнования всероссийского и регионального масштаба. По словам докладчика, это дает свои результаты и работа в этом направлении будет продолжена.

Участие в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» дало хорошие результаты. А. А. Левитская указала на необходимость принятия такой программы и на последующий период, поскольку системная работа в ее рамках позволяет обеспечить достойное финансирование научных разработок, методического сопровождения, различных мероприятий на всех уровнях. За счет средств, выделяемых на основании Федеральной целевой программы, построено



более 500 автогородков. До конца 2010 г. планируется построить еще 15 автогородков.

В рамках программы проходят и другие акции. Самые известные из них — «Внимание, дети!» и «Безопасное колесо».

Затем докладчик определила задачи на ближайшее будущее.

Первое — закрепить в новых федеральных государственных образовательных стандартах комплексный подход к формированию основ культуры безопасного поведения детей как участников дорожного движения.

Второе — более активно развивать сотрудничество с другими заинтересованными министерствами, прежде всего с МВД и Минздравсоцразвития.

Третье — сформировать единую систему обучения безопасному дорожному движению, которая задействовала бы все возможности образовательных учреждений, а также учреждений системы дополнительного образования детей как в течение учебного года, так и во время каникул.

Четвертое — обеспечить подготовку, экспертизу, апробирование и распространение современных печатных и электронных учебных и методических пособий по обучению школьников безопасному дорожному движению, разработанных в рамках Федеральной целевой программы.

Пятое. В рамках национального проекта «Образование» во всех субъектах вводится использование школьных автобусов, поэтому необходимо разрешить проблему, связанную с принятием дополнительных мер по обеспечению безопасности перевозки детей в школьных автобусах.

Кроме того, А. А. Левитская еще раз указала на необходимость содержательной, активной работы с родителями и педагогическими работниками. Докладчик отметила, что если удастся реализовать поставленные задачи, прежде всего в отношении работы с детьми и подростками, то, возможно, в обозримом будущем появятся взрослые члены общества с другой поведенческой культурой, способные брать на себя ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения.

А. В. Борисов, заместитель начальника управления анализа и выработки стратегических решений в области безопасности дорожного движения Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, обратил внимание на то, что доля участия и вины начинающих водителей в дорожно-транспортных происшествиях остается стабильной и находится на уровне 17–20%.

В Российской Федерации в среднем в год водительские удостоверения получают свыше 2 млн человек. Подготовка водителей осуществляется более чем в 8 тыс. учебных заведений, 22% из которых составляют негосударственные образовательные учреждения. Если, оценивая качество подготовки, рассматривать как критерий процент сдавших экзамен на право получения водительского удостоверения с первого раза, то, по словам докладчика, приходится с сожалением констатировать, что данный процент в последние пять лет постоянно снижается — с 56 до 52,7–53%. При этом после самостоятельной подготовки менее трети соискателей на право получения водительского удостове-

ния смогли сдать экзамен с первого раза.

В связи с данными проблемами проводится большая работа по нормативному регулированию. Так, в июле 2010 г. распоряжением Правительства утвержден План реализации мероприятий по совершенствованию порядка исполнения государственных функций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачей водительских удостоверений.

Как отметил докладчик, совершенствовать процедуру приема квалификационных экзаменов, не улучшая при этом подготовку водителей, дело малоэффективное. Поэтому МВД совместно с Министерством образования и науки уже сейчас на основании указанного Плана и в развитие принятого в первом чтении Государственной Думой проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения”», предусматривающего норму, согласно которой порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, а также требования к учебно-материальной базе образовательных учреждений и иных организаций, осуществляющих такую подготовку, устанавливаются Правительством, разрабатывают проект соответствующего постановления.

А. В. Борисов пригласил все заинтересованные организации, творческие коллективы и граждан внести свои предложения и тем самым принять участие в формировании документа, который на достаточно длительный период станет основой для организации подготовки водителей, для взаи-

модействия и самих образовательных учреждений, и государственных органов, и граждан, которые пользуются этими услугами.

Важным этапом в повышении качества подготовки водительских кадров должно стать внедрение современных технических средств обучения. Новое поколение водителей использует современные методы коммуникации, обучения, в том числе и дистанционные. И принимаемые в настоящее время меры, разработанные программы позволяют частично осуществлять обучение с использованием современных технологий, особенно в том, что касается теоретических знаний. Современные технические средства широко применяются при подготовке водителей в ряде стран мира, имеется положительный опыт их применения и в России, но, к сожалению, принимается это не всеми образовательными организациями, которые занимаются подготовкой водителей, поскольку любое улучшение требует вложения материальных средств и организационных издержек. Поэтому многие школы пока не готовы повышать свой технический уровень, что, естественно, не может устраивать ни тех, кто пользуется образовательными услугами, ни тех, кто оценивает их качество, принимая квалификационные экзамены.

Если реализовать предложенную в рамках Плана схему, то она даст возможность аккредитованным организациям совместить внутренние экзамены и экзамены по сдаче теоретического материала и первого этапа практической подготовки в ГИБДД. Очевидно, что это будет сопровождаться требованиями по оборудованию классов для сдачи теоретических



экзаменов. Транспортные средства, используемые на квалификационных экзаменах, необходимо оборудовать средствами для видеофиксации, что, по мнению докладчика, позволит повысить открытость и эффективность данного процесса и снизить его коррупционную составляющую.

Предлагаемый механизм аккредитации носит добровольный характер, не подменяя обязательную для всех процедуру лицензирования автошколы. Целью аккредитации является упрощение процедуры сдачи квалификационных экзаменов.

Другим важным вопросом, на который докладчик обратил внимание, являются меры по снижению детского дорожно-транспортного травматизма. В настоящее время на территории страны действует 258 учреждений дополнительного образования, специализирующихся на подготовке юных водителей, более 11 тыс. автоплощадок для обучения безопасному дорожному движению. До 2012 г. предусмотрено строительство 40 детских автогородков по всей стране.

Как показывает практика, важно закреплять и развивать хорошо зарекомендовавшие себя формы работы по профилактике детского травматизма. Одной из таких форм является организация деятельности отрядов юных инспекторов движения. Наиболее активно такие отряды сейчас действуют в Республике Татарстан, Республике Удмуртия, Краснодарском крае, Ростовской, Омской, Тюменской, Амурской, Челябинской областях и в Санкт-Петербурге. Также могут быть организованы передвижные школы безопасности дорожного движения для проведения мероприятий, связанных с профилактикой детского

травматизма и с пропагандой правил дорожного движения в тех местах, где нет возможности создать автогородки и юношеские автошколы.

А. В. Борисов отметил, что серьезной проблемой становится травматизм не только детей как пешеходов, но и детей и подростков, управляющих велосипедами и мопедами. Этой проблеме в МВД также уделяется значительное внимание. Рядом субъектов федерации было поддержано предложение внести изменение в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и ввести категорию «М» с тем, чтобы водитель, управляющий мопедом, подтвердил свою хотя бы минимальную квалификацию, прежде чем участвовать в общем потоке движения, и не подвергал опасности себя и окружающих.

В заключение докладчик поддержал предложение о включении вопросов безопасности дорожного движения в базовую часть Федерального государственного образовательного стандарта.

М. Е. Умрихина, заместитель руководителя Департамента образования города Москвы, отметила, что в качестве приоритета Департамент образования рассматривает мероприятия, направленные на профилактику дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних. Значимой составляющей является также работа с родителями. И, безусловно, все мероприятия осуществляются во взаимодействии с ГИБДД. В октябре 2010 г. Правительством Москвы была принята Комплексная городская целевая программа профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2011–

2015 годы. Отдельный раздел в ней посвящен обеспечению безопасности дорожного движения.

В государственных образовательных учреждениях организовано изучение правил дорожного движения с применением различных форм обучения. По словам докладчика, сегодня особенно актуален практико-ориентированный подход. Проводятся практические занятия с детьми различного возраста. В дошкольных учреждениях с 2008 г. введен обучающий игровой блок «Дорожная азбука». Среди студентов совместно с Межрегиональной ассоциацией автошкол и негосударственным образовательным учреждением «Центральная автошкола “Безопасность”» проводится городской конкурс «От информационных технологий к безопасности на дороге».

В настоящее время удалось перейти от акций и разовых мероприятий к реализации социальных проектов и программ. За последние три года в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» не только учебные кабинеты, но и школьные библиотеки значительно пополнились учебными пособиями. При проведении профилактических занятий с детьми дошкольного и младшего школьного возраста используются видео- и мультимедийные материалы, различные медиапоспособия. С одной стороны, вопросы безопасности на дорогах изучаются в рамках таких дисциплин, как основы безопасности жизнедеятельности, с другой стороны, дети наиболее глубоко и детально осваивают правила дорожного движения в системе дополнительного обра-

зования. В настоящее время в Москве действует 35 автогородков и 59 автоплощадок для детей. Это направление будет развиваться и в дальнейшем.

Безусловно, данные инициативы поддерживаются и ГИБДД, и префектурами административных округов. Взаимодействие с региональными центрами системы РОСТО (ДОСААФ) также помогает организовать работу с детьми и молодежью.

Для Москвы в условиях развития инклюзивного образования очень важно обучение навыкам безопасного поведения на дороге детей с ограниченными возможностями здоровья. И сегодня образовательные учреждения города внедряют в практику методы работы, эффективные именно для этой категории детей. В ноябре планируется провести семинар по данной проблематике. В связи с этим М. Е. Умрихина упомянула об опыте Московского городского клуба автомобилистов. Именно в этом учреждении внедряется методика обучения навыкам вождения детей с нарушениями слуха и опорно-двигательного аппарата.

По словам докладчика, в настоящее время наблюдается хоть и незначительное, но увеличение числа юных водителей, попавших в ДТП. В связи с этим необходимо, во-первых, совершенствование методов практического обучения детей управлению транспортными средствами — самокатами, велосипедами, квадроциклами, чему немало способствуют автогородки и автоплощадки; во-вторых, повышение квалификации преподавательского состава автошкол, осуществляющих обучение водителей. Кроме того, следует создавать учебные центры для того, чтобы преподаватели



автошкол имели возможность получать специальное профессиональное образование.

Также необходимо постоянно напоминать родителям об ответственности за жизнь и здоровье детей, привлекать внимание взрослых к соблюдению мер безопасности на дороге. Эта тема ежегодно обсуждается на всех уровнях, от родительских собраний до больших городских конференций с участием руководства Департамента образования и ГИБДД Москвы.

Уже в течение пяти лет реализуется инициативный Городским Советом родительской общественности социально-образовательный проект «Ученик, автомобиль и дорога». В нем участвуют родители, педагоги и дети. Основная задача, которую решают подобные совместные проекты, — создание зон дорожной безопасности вблизи образовательных учреждений. В ее решении активно участвуют структуры образования, отделы ГИБДД и префектуры административных округов. Другой пример из опыта совместной работы родителей, педагогов и детей — развитие института инструкторов по обучению безопасности дорожного движения из числа старшеклассников и студентов.

Привлечь внимание общественности к реальной системной работе образовательных учреждений Москвы по профилактике дорожно-транспортных происшествий позволяет и совместное творчество детей и взрослых в рамках городского конкурса мультимедийных проектов.

В заключение М. Е. Умрихина отметила, что уже более 10 лет в Москве работает межведомственная ко-

миссия, действующая в постоянном режиме и отслеживающая вопросы, требующие немедленной проработки совместно со специалистами различных ведомств. По словам докладчика, осуществляемая деятельность направлена на то, чтобы привить устойчивые навыки правильного поведения на дороге как у взрослых, так и у детей.

Б. М. Залманов, член Экспертного совета по здравоохранению при Комитете Совета Федерации по социальной политике и здравоохранению, посвятил свое выступление инновациям в области совершенствования оказания медицинской помощи при ДТП. Докладчик отметил, что для создания инновационных решений, инновационного продукта необходимы условия, которые задает тот или иной рынок, та или иная отрасль для того, чтобы данные решения и продукты применялись. Б. М. Залманов обратил внимание на проблемы, которые существуют в системе здравоохранения применительно к помощи при ДТП и с точки зрения разработки и внедрения инновационных продуктов.

Прежде всего, помощь при дорожно-транспортных происшествиях должна оказываться максимально быстро.

Второй серьезный вопрос — повышение доступности современной технологичной медицинской помощи. Необходима модернизация лечебных учреждений, которая включает в себя обеспечение оперативной диагностики и эффективной работы приемных покоев, создание электронных архивов. Необходимо также развитие региональной инфраструктуры, без которой невозможно модернизировать

систему здравоохранения для максимально эффективного оказания помощи при ДТП.

Третий вопрос касается непосредственно закупок оборудования, того, что происходит на рынке медицинской техники, поставляемой по программе совершенствования помощи при ДТП. Докладчик обратил внимание на то, что более 50% финансовых средств тратится на закупку диагностического оборудования по программе усовершенствования помощи при дорожно-транспортных происшествиях. При этом рентгеновское оборудование (компьютерные, магнитно-резонансные томографы, ангиографические комплексы) практически полностью поставляются из-за рубежа.

Б. М. Залманов подчеркнул, что спрос на инновации обеспечивает государство. Во всем мире именно оно определяет направление развития системы здравоохранения, ориентирует разработчиков инновационных технологий в данной области и производителей высокотехнологичного оборудования. Так, например, начиная с 1998 г. в России активно принимаются программы по борьбе с социально опасными болезнями, что позволило российской компании «Электрон» к 2005 г. увеличить количество производимой и поставляемой цифровой техники до более чем 100 единиц.

Национальный проект «Здоровье», ставший серьезным толчком для развития производства, в результате которого за два года было поставлено более 700 единиц техники, дал возможность наладить крупносерийное производство цифровой техники и вложиться в разработку новых изделий, в результате чего в 2009 г. на ми-

ровой рынок был выведен так называемый плоскопанельный детектор, не имеющий аналогов в мире. К концу 2010 г. компания «Электрон» вышла на второе место на мировом рынке по поставкам цифровых рентгеновских детекторов.

Все это красноречиво свидетельствует о значимости долгосрочных программ, принимаемых государством. Подобные программы стимулируют производителей.

На данный момент производители готовы предложить не только продукцию, традиционно производившуюся в России. Создан первый комплекс для компьютерной томографии, который в течение двух лет разрабатывался специально для нужд Российской Федерации компаниями «Электрон» и «Philips». В настоящее время этот комплекс уже представлен на рынке. С появлением данного изделия в Россию пришли современные технологии. Для оказания помощи пострадавшим при ДТП компьютерные томографы требуются очень часто, и необходимость в данном изделии очевидна. По мнению докладчика, через несколько лет в Российской Федерации многие компании смогут производить собственные высокотехнологичные изделия.

Важным аспектом является также инфраструктура медицинских учреждений. Часто обеспечивать оперативность мешает разбросанность отделений и необходимых специалистов. Поэтому следует наладить механизм, позволяющий соединить в одну информационную сеть все диагностические системы, установленные в клинике, и не только обеспечить консультации специалистов внутри больницы, но и использовать возмож-

ности так называемой телемедицины и консультироваться у специалистов, находящихся в других медицинских учреждениях.

Модернизация инфраструктуры невозможна без стимулирования производства, обеспечения транспортной доступности, связи, четкого функционирования служб скорой помощи. Существует огромная проблема дефицита квалифицированных кадров для работы с высокотехнологичным оборудованием. Отсутствие инфраструктуры также не стимулирует производителей и поставщиков к поставкам в российские клиники новейшего оборудования, представляющего весь комплекс современных достижений медицинской промышленности.

Следовательно, принимать различные программы недостаточно. Параллельно необходимо обеспечивать соответствующую инфраструктуру. Кроме того, должны быть определены нормы, диктующие определенный уровень качества продукции, которая поставляется в Российскую Федерацию и производится внутри страны.

В заключение Б. М. Залманов отметил, что российские инновации должны стать основой реализации программы оказания помощи при дорожно-транспортных происшествиях. Если российская продукция соответствует мировым стандартам качества и является конкурентоспособной, то, соответственно, ее использование в несколько раз снижает затраты на закупки импортного оборудования. Кроме того, оборудование, созданное в Российской Федерации, изначально разработано исходя из внутрироссийских условий и нужд и при этом позволяет обеспечить в российских медицинских учреждениях сервис,

соответствующий высочайшим мировым стандартам.

А. Я. Фисун, заместитель директора по лечебно-профилактической работе Всероссийского центра медицины катастроф «Защита», отметил, что на месте ДТП только около 8% лиц получают помощь в порядке само- и взаимопомощи, а от сотрудников служб, приезжающих на место дорожно-транспортного происшествия, кроме, разумеется, бригад скорой помощи, — не более 2%.

Большинство людей не владеют навыками оказания первой помощи. Обучать этому необходимо, поскольку 60% погибших при ДТП — лица, не доехавшие до стационара; 20% умирающих в стационаре в первые сутки — это лица, которым не была оказана своевременная помощь.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» содержится определение, что такое первая помощь и кто ее должен оказывать. В статье 19 Федерального закона прописано, что водители обязаны уметь оказывать первую помощь. По мнению докладчика, если стандарт подготовки водителей будет включать данное требование, это поможет разрешить многие проблемы. Как отметил А. Я. Фисун, для решения вопросов оказания первой помощи на месте необходимо межведомственное взаимодействие. Следует обеспечить качественную подготовку водителей в сфере оказания первой помощи.

Российские центры медицины катастроф постоянно осуществляют обучение приемам оказания такой помощи. Так, в центре «Защита» с 2007 г. существует подразделение, которое готовит преподавателей, призванных обучать навыкам оказания первой



помощи. На сегодняшний день подготовлено 179 преподавателей для 50 субъектов Российской Федерации. Ежегодно выпускаются пособия, обучающие приемам оказания первой помощи, для сотрудников служб, которые участвуют в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

А. Я. Фисун указал на то, что следует увеличить количество специализированных учебных центров. Необходимо повышать квалификацию преподавателей, постоянно напоминать о важности владения основами оказания первой помощи и сделать систему обучения этим навыкам доступной для всех желающих.

М. М. Абакумов, заместитель директора по научной работе Научно-исследовательского института скорой помощи имени Н. В. Склифосовского Департамента здравоохранения города Москвы, коснулся проблемы подготовки медицинских кадров высокого уровня. С точки зрения докладчика, наиболее сложные проблемы возникают при оказании специализированной помощи пострадавшим с тяжелой сочетанной травмой. Закупки современного оборудования, различные организационные меры по оказанию помощи безусловно важны, но решающим условием является наличие квалифицированных кадров для специализированной помощи пострадавшим, находящимся в стационаре.

Как отметил М. М. Абакумов, для того чтобы практически освоить современные технологии диагностики и лечения, врачу, даже подготовленному, необходимо несколько месяцев. Стажировки за границей по освоению современных технологий организуются достаточно регулярно, однако

для эффективного обучения необходима постоянная практика.

В настоящее время разработана программа подготовки специалистов по специальностям: реаниматолог, травматолог, нейрохирург, полостной хирург, специалист лучевой диагностики, врач скорой помощи. Минимальный срок, который необходим для того, чтобы специалист подошел к практическому овладению навыками лечения больных с сочетанной травмой, — полтора месяца (217 часов). Но и этот срок был сокращен в связи с большими затратами.

В результате врачи часто не имеют никакого представления о том, что такое сочетанная травма, поскольку не существует детально разработанных программ по сочетанной травме как особой нозологии, нет качественных руководств. И, самое существенное, до недавнего времени просто не было такого количества подобных пациентов. Поэтому отводить месяц на подготовку специалистов, которые потом должны будут использовать в работе новейшие компьютерные томографы, неэффективно. По словам докладчика, экономия средств не ведет к улучшению качества обучения специалистов. Ежегодно в больницы поступает около 2 тыс. пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Только в сентябре 2010 г. насчитывалось 160 пострадавших, из них 30 — реанимационные. Зафиксировано пять случаев массового поступления пострадавших при столкновении нескольких машин. При этом подготовка специалистов оставляет желать лучшего.

Затем М. М. Абакумов перешел ко второй составляющей своего доклада — проблеме обеспечения качества

подготовки. Обучающиеся не всегда имеют возможность участвовать в реальных операциях. Поэтому в 2007 г. в России был открыт первый так называемый симуляционный центр, который позволяет осваивать практические навыки без угрозы для жизни пациентов на электронном симуляторе.

Использование такого вида обучения в образовательном процессе позволяет поддерживать профессиональный уровень и препятствует потере практических навыков. Если специалист работает в обычном травмоцентре, то он не каждый день сталкивается со случаями сочетанной травмы. А в данной ситуации любое промедление, любой неправильный шаг ведет к увеличению вероятности летального исхода.

В октябре 2007 г. в НИИ им. Н. В. Склифосовского открылся медицинский симуляционный образовательный центр. На электронном симуляторе специалисты — травматологи, реаниматологи, хирурги отрабатывают навыки поддержания жизненных функций организма. За три года обучение прошли свыше 900 специалистов из разных регионов России. В то же время не все специалисты, которые направляются из регионов, готовы к освоению современных методов диагностики и лечения. Некоторые из них имеют слабую подготовку, малый практический опыт. Основная проблема современного российского здравоохранения — дефицит специалистов высокой квалификации. И для того чтобы эффективно использовать закупленное в рамках государственной программы дорогостоящее оборудование, нужно несколько лет интенсивной подготовки кадров.

В заключение М. М. Абакумов выдвинул ряд предложений для включения в рекомендации: подготовку специалистов необходимо осуществлять только в многопрофильных центрах, где есть постоянный поток пострадавших и, следовательно, возможность приобретения практических навыков и опыта; необходимо оснастить эти центры полноценным имитационным оборудованием; длительность подготовки специалистов следует увеличить, поскольку экономия на качестве подготовки не позволит в полной мере решить задачи, поставленные в программе Правительства.

О. Н. Эргашев, главный хирург Ленинградской области, поделился опытом оказания помощи пациентам с тяжелой сочетанной травмой, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в таком субъекте федерации, как Ленинградская область, которая занимает площадь в 85 тыс. км² и имеет пять федеральных автомобильных дорог.

Докладчик отметил, что реализуемые мероприятия проводятся в соответствии с общей программой модернизации здравоохранения и направлены на улучшение качества и доступности медицинской помощи. По словам О. Н. Эргашева, дорожный травматизм в Ленинградской области остается на прежнем уровне, число погибших и пострадавших из года в год практически не меняется. Наибольшее количество травм со смертельным исходом наблюдается в осенне-зимний период.

В структуре дорожного травматизма со смертельным исходом преобладают пострадавшие в автомобильных авариях и пешеходы. Наибольшее количество происшествий зарегистри-



ровано в тех районах, где проходят центральные федеральные трассы.

В последние 20 лет несколько сократились средние сроки госпитализации, однако по-прежнему доставка в травмоцентр может занимать до двух часов. Основной причиной гибели пострадавших в первый час после получения травмы является кровопотеря, которая приводит к тяжелому травматическому шоку. На следующие сутки к смерти приводят осложнения травмы, такие как жировая эмболия, развитие респираторного дистресс-синдрома и т. д. Как правило, треть поступающих в больницы — пострадавшие средней степени тяжести; 35% поступает в тяжелом состоянии, около 20% — в крайне тяжелом, часть пострадавших — в состоянии клинической смерти или предагональном состоянии.

В структуре дефектов обращает на себя внимание тот факт, что, как правило, основной ошибкой является неправильная транспортная иммобилизация. То, как бригады скорой помощи доставляют пострадавших в стационары, говорит о неумении оказывать первую медицинскую помощь, низкой квалификации сотрудников. По мнению докладчика, на эту проблему следует обратить особое внимание.

Ленинградская область разделена на пять округов: Северный округ с центром в Выборге, Западный округ с центром в Кингисепе, Южный округ с центром в Гатчине, Восточный округ с центром в Тихвине и Центральный округ с центрами в Санкт-Петербурге и Всеволожске. Это позволит более рационально распределить травмоцентры второго

уровня. Данные травмоцентры будут замыкаться на региональные травмоцентры первого уровня: НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе, Военно-медицинскую академию, Областную клиническую больницу и Детскую областную клиническую больницу.

В соответствии с требованиями Минздравсоцразвития доставку пострадавших в лечебные учреждения необходимо осуществлять в течение часа, травмоцентры должны быть оснащены компьютерными томографами, эндоскопическим оборудованием. Следует обеспечить наличие противошоковых операционных, куда пострадавшие поступают, минуя приемное отделение, непосредственно из машин скорой помощи, а также наличие комплексов, необходимых для реанимации, интенсивной терапии, и специалистов, прошедших курс усовершенствования по лечению тяжелой сочетанной травмы.

Как отметил докладчик, необходимость быстрого оказания неотложной помощи остается актуальной. Почти в 100% случаев пострадавшие нуждаются в хирургическом вмешательстве. В данной ситуации возрастает значение травмоцентров первого уровня, располагающих многопрофильными специалистами. Безусловно, хирургическое вмешательство осуществляется в случае тяжелого либо крайне тяжелого состояния пострадавших. Поэтому противошоковые операционные необходимы в травмоцентрах всех уровней.

Специалисты, которые прошли обучение, должны понимать, что такое синдром взаимного отягощения, как он влияет на патогенез, как необходимо работать в этих услови-

ях и когда следует проводить те или иные виды операций. Травмоцентры первого уровня в Ленинградской области оснащены по последнему слову техники, однако пока отсутствует единая концепция оказания помощи.

В структуре травм преобладают поражения крупных суставов и множественные повреждения органов, поэтому в Ленинградской области приоритетной является многоэтапная хирургическая тактика. Эту тактику предложил еще великий русский хирург Н. И. Пирогов, она успешно применяется во всех ведущих травмоцентрах страны и за рубежом.

О. Н. Эргашев также отметил, что, когда перевод из травмоцентров третьего или второго уровня в травмоцентры первого уровня происходит вовремя, почти в два раза уменьшается длительность искусственной вентиляции легких, сроки лечения в отделениях интенсивной терапии и летальность сокращаются почти в три раза.

Безусловно, использование авиационного транспорта позволит значительно ускорить доставку пострадавших в лечебные учреждения соответствующего уровня. Также многое зависит от действий очевидцев, сотрудников экстренных служб, находящихся на месте происшествия до прибытия медиков. Их умение грамотно оказывать первую медицинскую помощь может сыграть положительную роль в лечении тяжелых сочетанных травм. В служебных обязанностях сотрудников экстренных немедицинских служб есть указание на необходимость владения навыками оказания первой помощи. Однако, как правило, эти сотрудни-

ки просто ждут прибытия скорой помощи.

Докладчик подчеркнул, что сотрудников скорой медицинской помощи следует дооснастить в соответствии с необходимыми нормами. Приемные отделения стационаров должны располагать противошоковыми операционными, а персоналу нужно пройти подготовку по использованию современной аппаратуры. По мнению О. Н. Эргашева, необходимо также включить в экзаменационную программу ГИБДД раздел, касающийся практических навыков по оказанию первой помощи, чтобы создать мотивацию для водителей и персонала автошкол к изучению данного вопроса.

Э. Я. Степаненкова, профессор кафедры теории и методики дошкольного образования Московского государственного педагогического университета, автор учебников и пособий по безопасности дорожного движения для детей, отметила, что проблема их ознакомления с правилами безопасного передвижения по улицам и дорогам возникла много лет назад и до сих пор остается актуальной.

По результатам исследования, которое было проведено в Московском государственном педагогическом университете под руководством известного специалиста А. В. Кенеман, была подготовлена и защищена диссертация, вызвавшая много споров по поводу того, возможно ли у детей дошкольного возраста сформировать такую ориентировку в пространстве, чтобы ребенок смог осознанно не только передвигаться по улицам и дорогам, но и осваиваться в школе, придя в первый класс.



Работа над ориентировкой в пространстве показала, что педагоги слишком увлеклись военизированной физкультурой и отбросили установленный П. Ф. Лесгафтом принцип осознанности в усвоении ребенком движений. Такие механические занятия физической культурой лишают ребенка возможности осознанно переносить свои знания и навыки двигательных действий в повседневную жизнь.

В рамках исследования проводились занятия, тренирующие навыки ориентировки в пространстве, нацеленные на воспитание умного, сознательного, творческого человека. Было выпущено первое пособие для дошкольников о правилах дорожного движения. Этому предшествовала огромная работа, связанная с посещением дошкольных учреждений инспекторами ГАИ, которые рассказывали детям о правилах дорожного движения. Каждый ребенок, научившийся водить велосипед или самокат, получал детское удостоверение водителя. Это заинтересовывало не только детей, но и их родителей. И в результате, придя в школу, дети ориентировались в ее помещении, чувствовали себя в окружающем пространстве достаточно свободно. По результатам данного исследования было выпущено инструктивно-методическое письмо Министерства просвещения СССР.

Разработанная методика широко используется и сейчас. В настоящее время разработан стандарт программы воспитания и обучения под названием «От рождения до школы. Основная общеобразовательная программа дошкольного образования». В эту программу, как и в несколько

предыдущих, включено обучение правилам безопасного передвижения по улицам и дорогам. Программа прошла серьезную экспериментальную апробацию, и дети, прошедшие обучение по этой программе, соблюдают данные правила.

Э. Я. Степаненкова отметила, что педагогам и медикам следует серьезно проанализировать, какие навыки получают учащиеся в процессе занятий физической культурой. Чаще всего детей не учат грамотно распределять нагрузку, выполнять основные движения. По словам докладчика, сейчас подход к выполнению основных движений в процессе занятий физической культурой изменился. Например, раньше бег считался безусловно полезной физической нагрузкой. Сегодня выясняется, что занятия бегом полезны только в том случае, если позвоночник не подвергается перегрузкам.

Проблема оздоровления в физическом воспитании стоит крайне серьезно. Следует пересмотреть подход к занятиям физической культурой. С их помощью необходимо не устанавливать рекорды, а оберегать ребенка от возможных травм и перегрузок, обеспечивать ему стопроцентное здоровье. Физкультура должна быть оздоровляющей. Ребенку нужно осознанно владеть своим телом, ориентироваться в пространстве, уметь правильно двигаться, выполнять упражнения, формирующие его осанку, снимающие усталость, способствующие состоянию его душевной и физической гармонии.

Руководитель объединения «Дорожный патруль» ГОУ средняя общеобразовательная школа № 186 Калининского района Санкт-Петербурга **С. А. Круглов** рассказал о своей дея-

тельности в качестве педагога дополнительного образования районного центра по безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Программа обучения рассчитана на 72 часа в год, по два часа в неделю. И если через детские дошкольные образовательные учреждения проходит не все население, то через школу — 98%. Поэтому, по мнению докладчика, основное внимание следует уделять школьным занятиям по изучению правил дорожного движения, формированию безопасного поведения на дороге.

Цель образовательной программы «Дорожный патруль» — формирование безопасного поведения на дороге, подготовка помощников для проведения соревнований учащихся начальной школы, участие в районных соревнованиях. Материально-техническую базу обеспечивает районный центр. По программе занятий теории отводится 40% времени, практике — 60%. Для занятий используются кабинеты школы, рекреации, спортивные залы.

При проведении соревнований большое внимание уделяется привлечению к участию детей старше 11–12 лет, поскольку они уже активно и самостоятельно двигаются по дорогам. Дети этого возраста часто используют велосипеды, а велосипедисты — это практически водители. Детям внушается идея о том, что они — полноправные участники дорожного движения, и не только как пешеходы, но и как пассажиры и водители определенных возрастных категорий. Программа направлена также на то, чтобы дать детям от 11 до 15 лет раннее профессиональное об-

разование, помочь им определиться с будущей профессией.

В заключение С. А. Круглов отметил, что главными остаются вопросы финансирования. Необходимо строить авто- и велогородки, чтобы дети имели возможность на практике обучаться навыкам управления транспортным средством. Только так можно воспитать культурного водителя, который будет соблюдать правила дорожного движения, уважать других его участников.

Глава регионального представительства Международной федерации обществ Красного Креста и Красног Полумесяца в Беларуси, Молдове, России и Украине **Я. Тиммер** выступил с докладом «Подход Красного Креста и Красног Полумесяца к безопасности дорожного движения».

Красный Крест — организация, занимающаяся оказанием помощи жертвам конфликтов и национальных бедствий. Волонтеры Красного Креста принимают участие в различных социальных проектах, помогая тем самым большому количеству населения. Так же важна для Красного Креста и проблема безопасности на дорогах. Многие становятся инвалидами именно после дорожных инцидентов. Поэтому необходимо постоянно работать над совершенствованием системы оказания первой помощи пострадавшим при ДТП.

Чаще всего помощь следует оказывать в первые несколько минут после несчастного случая, иначе велика вероятность летального исхода или инвалидности. В связи с этим необходимо, чтобы наличие сертификата, подтверждающего владение навыками оказания первой помощи, было обязательным для всех водителей.



Красный Крест является крупнейшей волонтерской организацией в мире. И волонтеры Красного Креста владеют приемами оказания первой помощи.

Я. Тиммер также подчеркнул важность правильного поведения в процессе дорожного движения. Для того чтобы ситуация изменилась в лучшую сторону, каждый должен взять на себя личную ответственность за обеспечение безопасности на дорогах.

Представитель Красного Креста **К. Элсиг** также отметила важность вовлечения общества в решение вопросов обеспечения безопасности на дорогах. Докладчик упомянула о Глобальном партнерстве по безопасности дорожного движения. Она напомнила, что работа ведется на международном, национальном и региональном уровнях, во взаимодействии с бизнес-сообществом, правительствами и гражданским обществом. Сотрудничество должно способствовать предупреждению инцидентов на дорогах.

В рамках партнерства осуществляется проект, направленный на предотвращение повреждений и травм. В настоящее время проект реализуется в Липецкой области. Скоро его осуществление начнется и в Ивановской области. Данный проект охватывает многие страны, включая Китай, Индию, Бразилию. По словам К. Элсиг, в Российской Федерации удалось достичь эффективного сотрудничества на федеральном уровне. МВД, ГИБДД и Минздравсоцразвития работают в одном направлении с целью предотвращения и уменьшения травматизма на дорогах.

К. Элсиг также коснулась вопроса предотвращения травматизма у

детей. По ее мнению, одних образовательных программ для того, чтобы избежать несчастных случаев на дорогах, недостаточно. Дети часто отвлекаются, не могут правильно оценить расстояние и скорость. Поэтому следует работать над улучшением инфраструктуры на дорогах, расположенных вблизи школ.

В обучении навыкам безопасного поведения на дороге важна роль родителей и учителей, поскольку чаще всего они являются для детей примером для подражания. Необходимо обращать внимание на то, какими маршрутами учащиеся ходят в школу, где они играют. Следует максимально обезопасить среду, в которой они находятся.

Для водителей крайне важно соблюдать скоростной режим. Так, например, в Штутгарте с 1990 г. ни один ребенок не погиб в результате несчастного случая на дороге. Важную роль в этом сыграло отслеживание скоростного режима в городе. Были созданы специальные зоны, в пределах которых дети могут играть, ходить пешком в школу и домой, находясь при этом в полной безопасности.

Председатель Санкт-Петербургского отделения Российского Красного Креста **Т. Л. Линева** выступила с конкретными предложениями по совершенствованию системы первой медицинской помощи. Докладчик отметила, что вследствие неправильно и несвоевременно оказанной медицинской помощи значительное число пострадавших при ДТП погибают или становятся инвалидами. Поэтому необходимо создавать систему, позволяющую использовать все имеющиеся средства.



Существует международная программа обучения, утвержденная в Брюсселе и адаптированная к российским условиям. Данная программа утверждена Минздравсоцразвития, но, к сожалению, используется только в рамках деятельности Красного Креста и некоторых подразделений МЧС. Проблема заключается в том, что нет стандартизации обучения оказанию первой помощи в школах. Как правило, обучение не эффективно, поскольку отсутствуют подготовленные для этой цели специалисты, переподготовка преподавателей не осуществляется.

По мнению Т. Л. Линевой, следует разработать единые для всех стандарты обучения. При этом обучающая программа должна включать три основных направления: подготовку квалифицированных преподавателей, обучение населения и постоянное повышение квалификации. Если не решать вопрос обучения навыкам оказания первой помощи, добиться снижения смертности и инвалидизации населения не удастся.

Руководитель подразделения Федерального дорожно-исследовательского института (Германия) **Х. Шульце** выступил с докладом «Роль исследований в области безопасности в управлении безопасностью на дорогах». Докладчик продемонстрировал ряд примеров того, как с помощью исследований, основанных на доказательной базе, можно снизить количество несчастных случаев на дороге.

Институт, который представил **Х. Шульце**, занимается консультированием Министерства транспорта, строительства и городского развития. В институте работает около 400

сотрудников, из которых 200 — ученые. Проводится большое количество исследований, как внутренних, так и внешних, в год осуществляется около 50 научно-исследовательских проектов. Сфера ответственности института — научное обоснование технических вопросов, вопросов дорожной политики для Министерства. В институте осуществляется первоначальная разработка стандартов и законопроектов, которые затем утверждаются на национальном и общеевропейском уровнях.

По словам докладчика, в Германии в течение последних десятилетий ситуация на дорогах значительно улучшилась. В 1970 г. в Западной Германии было зафиксировано около 200 тыс. летальных исходов. В 2009 г. этот показатель составлял 4,2 тыс.

Существует четкая взаимосвязь между снижением смертности и профилактическими действиями, предпринимаемыми на дорогах. Первая программа действий была принята в начале 1970-х гг. Ее осуществление привело к быстрому и значительному снижению летальности на дорогах. Следующая программа была начата в 1980-х гг. Появились правила для мотоциклистов, и это снова привело к снижению уровня смертности. Затем были предприняты серьезные меры на законодательном уровне, увеличены размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения. Это также сыграло положительную роль.

В Германии существует программа, направленная на снижение травматизации на дорогах. В 1970-е гг. была разработана ее первая версия. Сегодня институтом для профильного министерства разработан уже четвертый вариант. Основной целью программы

является повышение дорожной безопасности путем сведения воедино всех программ, которые существовали в данной области на территории Германии. Программа действует на федеральном уровне и на уровне муниципальных образований.

Приоритетными направлениями программы являются постоянное и непрерывное повышение дорожной и экологической безопасности, а также установление национальных и международных систем обеспечения дорожной безопасности в Европейском регионе. Программа исследований безопасности на дорогах в Германии полностью совпадает с приоритетами национальных программ других европейских стран. Она прежде всего направлена на устранение существующих недостатков, которые могут привести к ухудшению ситуации на дорогах.

В заключение **Х. Шульце** подчеркнул, что действия по обеспечению дорожной безопасности должны быть целенаправленными, базироваться на объективных данных, полученных от какой-либо организации или от статистического федерального агентства. Также должны отслеживаться и результаты предпринимаемых мер с тем, чтобы определять направление дальнейшей работы, повышать ее эффективность.

С. Ю. Лоборев, член Межведомственной комиссии города Москвы по совершенствованию учебного процесса в образовательных учреждениях, осуществляющих обучение водителей транспортных средств, генеральный директор НОУ «Центральная автошкола «Безопасность»», затронул проблемы, связанные с деятельностью автошкол. По словам до-

кладчика, многие учащиеся имеют слабое представление о том, что такое дорожное движение, и не воспринимают себя в качестве его будущих участников. В связи с этим встает вопрос, касающийся школьного образования.

Как отметил **С. Ю. Лоборев**, содержание учебного материала по правилам дорожного движения в программе ОБЖ не учитывает современный уровень развития автотранспорта. Кроме того, до сих пор остается актуальным вопрос подготовки педагогических кадров, специализирующихся в преподавании ОБЖ. Отсутствует единая методическая система обучения правилам дорожного движения.

Сейчас обучением детей правилам дорожного движения занимаются многие крупные автошколы. Однако это делается по их собственной инициативе, поскольку две трети автошкол — негосударственные образовательные учреждения. Если привлечь к этой проблеме бизнес-сообщество, то можно сделать гораздо больше для воспитания этики и культуры поведения на дорогах, формирования негативного отношения к нарушителям.

В настоящее время совместными усилиями различных ведомств проводится акция на улицах Москвы, направленная на предупреждение ДТП. В рамках данной акции представители автошкол стали активнее проводить совместную работу по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, профилактическую работу с детьми и родителями на практических занятиях. В местах расположения детских учебных учреждений, в местах скопления детей стала проводиться разъясни-

тельная работа как со взрослыми участниками дорожного движения, уже состоявшимися водителями, так и с детьми.

Взаимодействие представителей образовательных учреждений с органами законодательной власти позволяет совершенствовать нормативно-правовую базу. Так, Московская городская Дума привлекла специалистов автошкол в рабочую группу Комиссии по безопасности. На ее последнем заседании поднимался вопрос о внесении изменений в законодательство в части, регулирующей управление вело- и мототранспортом детьми и подростками, а также подготовлены предложения о введении в Москве государственной регистрации мопедов и обязательного удостоверения на право управления велосипедами и мопедами.

Второй год в Москве проводится конкурс «От информационных технологий к безопасности на дорогах». Возраст участников — 14–18 лет. Автошколы активно включились в этот конкурс. В ходе конкурса студенты московских колледжей вместе с детьми создавали компьютерные программы и игры для детей и взрослых, обучающие правилам дорожного движения. Многие программы уже используются в учебных заведениях всех типов и видов на занятиях по ОБЖ, при проведении занятий в организациях, занимающихся подготовкой и переподготовкой водителей.

Конкурсные работы получили высокую оценку Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России. Лучшие из них были показаны на конференции, посвященной развитию автомобильных школ. Представители автошкол,

ознакомившись с работами, пришли к единому мнению о пользе использования интерактивных методов обучения.

Однако, по словам докладчика, в настоящее время работа автошкол по данным направлениям не носит системного и регулярного характера. Административный и интеллектуальный потенциал автошкол следует задействовать при разработке в различных комиссиях и в ГИБДД нормативных документов, регламентирующих их работу. ГИБДД, Департамент образования, Министерство транспорта и многие другие структуры могут использовать потенциал автошкол как для работы с детьми, так и для улучшения качества подготовки водителей.

В заключение С. Ю. Лоборев подчеркнул, что реализация мер, направленных на снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма, — это актуальный процесс, результат которого зависит от степени консолидации усилий как учебных заведений и общественных организаций, так и государственных органов и структур, представителей бизнес-сообщества. Необходимо привлекать квалифицированных преподавателей из организаций, занимающихся подготовкой водителей, для разработки учебных программ, методических рекомендаций по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности». Следует также рекомендовать территориальным органам ГИБДД представлять на регулярной основе учебным организациям статистику причин дорожно-транспортных происшествий с целью улучшения качества учебного процесса и моделирования типичных дорожных ситуаций,



очагов аварийности, в том числе с участием детей.

Президент Межрегиональной ассоциации автошкол **Т. В. Шутилева** коснулась проблемы качества подготовки водителей при допуске к управлению транспортными средствами. Этому вопросу уделяется в последнее время пристальное внимание со стороны как государственных, так и общественных структур. Так, в конце сентября 2010 г. по инициативе Межрегиональной ассоциации автошкол состоялась конференция, по результатам которой были выдвинуты конкретные предложения, касающиеся реформирования системы подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Докладчик подчеркнула, что дорожная безопасность является предметом коллективной ответственности. Решение актуальных, назревших проблем в области дорожного движения возможно только при условии объединения усилий всех заинтересованных сторон — государственных структур и общественных организаций. Вместе с тем в стране пока не сложилась целостная система подготовки водителей транспортных средств. В совершенствовании нуждаются все звенья данной системы.

Для улучшения качества подготовки водителей необходимо повысить требования, предъявляемые к кандидатам в ходе квалификационных экзаменов в реальных условиях дорожного движения. Необходимо создать целостную, отвечающую современным нуждам систему подготовки квалифицированных педагогов и независимых экзаменаторов.

Существующие сегодня программы подготовки водителей автотранспортных средств нуждаются в значительном совершенствовании содержания и направленности. Также следует обратить внимание Министерства образования и науки и МВД на необходимость активизации работы с детьми и подростками в целях формирования у них положительных стереотипов по отношению к дорожному движению.

Т. В. Шутилева призвала руководство МВД и ГИБДД кардинально переработать методику приема квалификационных экзаменов на право управления транспортным средством, максимально используя при этом опыт европейских стран, отечественные и зарубежные научные разработки. Следует обратить внимание государственных регулирующих органов на необходимость унификации требований, предъявляемых к образовательным учреждениям, занимающимся подготовкой и переподготовкой водителей транспортных средств различных категорий. И, наконец, особенно важно обратить внимание заинтересованных министерств и ведомств на необходимость реального привлечения к разработке и обсуждению проектов нормативных актов, носящих принципиальный характер, широкой профессиональной и научной общественности.

В заключение Т. В. Шутилева от имени всех членов профессионального сообщества выразила готовность в ходе конструктивного сотрудничества с органами исполнительной и законодательной власти приложить максимум усилий для достижения поставленных целей.



ВОПРОСЫ ОБУСТРОЙСТВА И СОДЕРЖАНИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ, КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, А ТАКЖЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Модераторы:

- С. В. Шатилов** — первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по промышленной политике;
- Б.-Ж. Жамбалнимбуев** — член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по природным ресурсам и охране окружающей среды, член Постоянной комиссии МПА СНГ по аграрной политике, природным ресурсам и экологии;
- В. К. Донченко** — директор Санкт-Петербургского научно-исследовательского центра экологической безопасности Российской академии наук.

С. В. Шатилов, поприветствовав участников «круглого стола», отметил важность и своевременность обсуждения вопросов, вынесенных в его название.

Докладчик напомнил, что каждый сталкивается с проблемой низкой пропускной способности улично-дорожной сети, особенно в крупных городах, в связи со значительно возросшим числом автотранспортных средств, а также с проблемой отрицательного воздействия автотранспорта на экологию и здоровье человека.

Резкое усложнение транспортной ситуации отмечено практически во всех регионах страны, на всех феде-

ральных трассах. Ежедневно гражданам сталкиваются с плохой организацией дорожного движения, с отсутствием культуры поведения на дорогах как у водителей, так и у пешеходов. Свою негативную роль играют и некачественные инженерные сооружения. Модератор задался вопросом, каким образом получают согласование проекты и выдаются разрешения на строительство промышленных и гражданских объектов без обеспечения необходимого количества парковочных мест и удобной проезжей части, сохранения зоны экологической разгрузки для населения.

Перед специалистами стоит ряд неотложных задач: как установить правила обустройства и эксплуатации улично-дорожной сети, а также нормативы экологической безопасности при развитии транспортной инфраструктуры, как ускорить создание на территории отчуждения дорог и крупных федеральных трасс развитых сетей вспомогательных и сопутствующих пунктов сервисного обслуживания, и в первую очередь медицинского сопровождения, на уровне, гарантирующем современные удобства.

С. В. Шатилов напомнил, что одним из важнейших вопросов является экологическая безопасность автомобильного транспорта. Достичь ее можно только комплексным путем. Нужно оперативно включить механизмы экономического стимулирования, обновления автопарка, обеспечить переход на экологически чистые транспортные средства, внедрить меры, в частности, по экономическому стимулированию их производства, очень важно использование альтернативных видов моторного топлива. Особое значение имеет создание системы утилизации автотранспортных средств, вышедших из эксплуатации.

В целом, по мнению докладчика, необходимо в рамках конгресса поставить цель выработки единых для всех регионов Российской Федерации требований и подходов по созданию качественно новой современной улично-дорожной сети, отвечающей мировым стандартам по безопасности и комфорту.

Председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по природным ресурсам и охране окружающей

природной среды **В. П. Орлов**, отметив, что тема обеспечения безопасности дорожного движения и совершенствования дорожной инфраструктуры неразрывно связана с темой охраны окружающей среды, подчеркнул, что в настоящее время Россия находится на этапе принципиальной модернизации природоохранного дела в целом.

Отправной точкой явилось расширенное заседание президиума Госсовета во главе с Президентом 27 мая 2010 г., по итогам которого глава государства сформулировал большой перечень поручений. Согласно данному перечню подготовлены и вскоре будут переданы в Правительство около 20 проектов федеральных законов и десятки подзаконных нормативных правовых актов, в том числе проект Федеральной целевой программы «Экологическая безопасность России (2012–2020 годы)», включающей подпрограмму ликвидации накопленного экологического ущерба. Принципиально важным поручением является подготовка Основ государственной экологической политики Российской Федерации на период до 2030 года. Экспертный совет Комитета Совета Федерации по природным ресурсам и охране окружающей природной среды подготовил альтернативный проект такого документа, который уже прошел обсуждение в Общественной палате, в Торгово-промышленной палате и согласован с депутатами Государственной Думы.

Докладчик отметил ряд принципиальных особенностей указанного проекта.

Во-первых, в основу стратегического целеполагания Основ государственной экологической политики положен человек и его интересы, а не

окружающая среда. То есть произошел переход с позиции охраны окружающей среды от человека к позиции «человек в составе окружающей среды». Сформулированы принципы и базовые ориентиры государственной экологической политики исходя из общественных интересов и общественного бытия, обозначены основные механизмы ее реализации, из которых следует логика построения системы мер применительно к конкретным задачам в рамках основных отраслевых направлений. Таким образом, четко выстроена структура государственной политики, имеющей целью улучшить не только среду жизни человека, но и уровень его жизни.

Во-вторых, среди основных принципов государственной экологической политики особо выделен принцип необходимой достаточности норм регулирования экономической деятельности по экологическим основаниям. Имеется в виду, что в части нормирования объемов интенсивности антропогенной нагрузки на природные и природно-антропогенные системы надо исходить из состояния запаса их устойчивости, т. е. ассимиляционного потенциала, степени его истощенности. Что касается перечней запрещенных видов деятельности, являющихся в настоящее время основным инструментом территориального хозяйственного регулирования, то они могут применяться на особо охраняемых природных территориях, да и то будут носить достаточно ограниченный характер.

В-третьих, в части необходимости учета запаса устойчивости или ассимиляционного потенциала природных экосистем должны быть разработаны критические уровни не-

гативного воздействия на среду обитания человека. Предлагается ввести понятие внутристрановых квот такого воздействия, разработать механизм их рыночного оборота. Таким образом, разрабатываемый документ предлагает перспективу инновационного развития.

В. П. Орлов признал, что широко распространено мнение, согласно которому дальнейший экономический рост надо обеспечивать только за счет так называемой зеленой экономики, не стоит стремиться к высоким темпам экономического роста, а можно ограничиться хотя бы 4–4,5% в год. Однако докладчик напомнил, что, по мнению Президента Д. А. Медведева, экология и экономика не противостоят друг другу и любая нормальная экономика должна быть экологичной. В. П. Орлов, выразив согласие с данной позицией, добавил, что оставаться в рамках роста 4–4,5% в год означает сохранить на многие десятилетия для своих детей и внуков нынешнее положение России, нынешнее положение человека. Жизненно важно стремиться к более высоким темпам роста, соблюдая при этом паритет между экономикой и экологией и, более того, ликвидируя даже накопленный экологический ущерб.

Выступление **Б.-Ж. Жамбалнимбуева** было посвящено обеспечению экологической безопасности транспортных средств, в частности снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу путем перевода части транспортных средств на газовое моторное топливо.

Соответствующий проект Федерального закона «Об использовании газового моторного топлива» подготовлен подкомиссией по развитию



нефтегазовой отрасли, магистральному трубопроводному транспорту и терминалам Комиссии Совета Федерации по естественным монополиям. Данный законопроект разослан во все федеральные органы исполнительной власти, заинтересованным предприятиям и организациям. В случае его принятия он восполнит существенный законодательный пробел. Документ направлен на создание правовых условий для развития производства и использования газового моторного топлива, автомобилей и иной техники, использующей газовое моторное топливо. В законопроекте определяются базовые понятия, устанавливаются принципы государственного регулирования, меры стимулирования организационно-экономического характера, устанавливаются основные требования как к газовому моторному топливу, так и к газотопливным автомобилям и иной технике, определяются требования к владельцам указанной техники и к лицам, которые ее эксплуатируют.

В целях развития производства газотопливных транспортных средств и иной техники, использующей газомоторное топливо, предусматриваются разработка и принятие государственной, региональных и муниципальных программ, а также возможность установления требований к участникам конкурсов на выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд в части установления требований по обязательному использованию газотопливных транспортных средств и иной техники, использующей газовое моторное топливо.

Принятие указанного Федерального закона потребует внесения из-

менений в другие законодательные акты Российской Федерации, как обычно это и бывает, например изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации, устанавливающих ряд налоговых льгот для стимулирования развития рынка газового моторного топлива. Докладчик упомянул о том, что существует концепция налоговой реформы, представленная Министерством финансов, в одном из разделов которой говорится о необходимости создания финансово-экономических стимулов для развития использования газа на транспортных средствах.

Необходимость такого стимулирования обусловлена тем, что для широкого использования газового моторного топлива требуются развитая сервисная инфраструктура и наличие транспортных средств, оснащенных газобаллонным оборудованием и двигателями, работающими на газовом моторном топливе. Для формирования подобной инфраструктуры и увеличения производства газотопливных транспортных средств потребуются значительные краткосрочные инвестиции в форме капитальных вложений. С учетом данной потребности предлагается установить льготу, направленную на освобождение части инвестируемых средств от обложения налогом на прибыль организаций путем предоставления налогового вычета из суммы налогов в размере 20% от произведенных расходов, но не более 50% от суммы налогов в налоговом периоде. Такая практика существует во всех развитых странах мира, и в российском налоговом законодательстве данные подходы уже наметились.

Предлагается также распространить на иностранных инвесторов



льготу, в соответствии с которой денежные средства, полученные организацией в виде инвестиций капитального характера, не признаются доходами в целях налогообложения прибыли. Данная мера устранила бы дефект действующего положения Налогового кодекса, установившего налоговую льготу в зависимости от происхождения капитала, и способствовала бы расширению инвестиционной активности в Российской Федерации, в том числе в сфере использования газового моторного топлива.

С целью сокращения сроков окупаемости инвестиционных проектов предлагается установить для инвесторов, реализующих соответствующие проекты, право на применение коэффициента амортизации 1,3, а для инвесторов, осуществивших строительство и ввод в эксплуатацию газозаправочных станций, также право уплачивать в течение установленного срока налог на имущество организаций и земельный налог в меньшем размере. Таким образом, указал Б.-Ж. Жамбалнимбуев, объекты дорожной инфраструктуры с момента ввода в эксплуатацию будут обеспечивать поступление в региональные и местные бюджеты дополнительных доходов.

Для предприятий, основным видом деятельности которых является перевозка грузов и пассажиров, законопроектом предусмотрены льготы по транспортному налогу. Разработчики полагают, что использование такими предприятиями газового моторного топлива позволит существенно снизить в обозримом будущем транспортные издержки отечественных производителей товаров и услуг и даст

возможность повысить эффективность расходов местных бюджетов на организацию транспортного обслуживания.

Также предусматривается снижение ставок акцизов на автомобили, оснащенные двигателями, работающими на газовом моторном топливе. Размер ставок рассчитывается по пропорциональному принципу с учетом того, что себестоимость производства легковых автомобилей, оснащенных газобаллонным оборудованием, выше, чем автомобилей с бензиновым двигателем, в среднем на 30%.

Кроме того, необходимо внести изменения в Федеральный закон № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с целью распространения его требований не только на компримированный природный газ, но и на иные виды газомоторного топлива.

Руководитель Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации **А. М. Чабунин** выступил с докладом «Организация и выполнение работ по содержанию федеральных автомобильных дорог». Признав, что основной проблемой дорожной отрасли до 2007 г. являлось отсутствие нормативной базы либо ее наличие в виде ведомственных актов, а также несостыковка с Бюджетным кодексом и с бюджетными процессами, А. М. Чабунин напомнил, что по итогам заседания президиума Госсовета 13 октября 2006 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин дал поручение разработать нормативы финансовых затрат и перейти на

нормативное содержание, ремонт и капитальный ремонт федеральных автомобильных дорог. Соответствующее постановление Правительства, устанавливающее срок перехода на 100%-ное содержание — 2011 г., было принято. Мировой экономический кризис внес коррективы, выдержать временные рамки не удастся, но существует положительная динамика увеличения расходов на финансирование дорожной отрасли, прежде всего федеральных дорог.

Докладчик подчеркнул, что если осуществить переход на нормативные сроки по проведению ремонтных работ и капитального ремонта, то в ближайшие три года сеть федеральных дорог будет приведена в нормальное состояние. Это положительно скажется на участниках дорожного движения, в частности продолжится снижение количества тяжелых последствий ДТП.

Особо остро стоит вопрос обустройства и содержания улично-дорожной сети городов. На сегодняшний день по показателям развития соответствующей инфраструктуры в расчете на 1 тыс. человек населения российские города отстают от европейских в два — пять раз, т. е. катастрофически не хватает не только парковок, но и проезжей части. Принципиально важно, чтобы ни один строительный проект не рассматривался в отрыве от обеспечения парковок, разработанной транспортной схемы. Соответствующие требования нужно внести в Градостроительный кодекс.

Как указал А. М. Чабунин, Правительство Российской Федерации уже два года подряд выделяет субсидии из федерального бюджета на развитие улично-дорожной сети городов.

Проектом закона о бюджете зарезервировано 34 млрд руб., которые будут направлены на ремонт, содержание и капитальный ремонт улично-дорожной сети в столицах субъектов Российской Федерации. Существует договоренность о том, что конкретные объекты дорожной сети, требующие федерального финансирования, должны определяться с учетом органов ГИБДД. Нередко местам концентрации дорожно-транспортных происшествий в городах не уделяется необходимого внимания со стороны региональных властей, в частности мэров городов, а иногда достаточно небольших финансовых вложений для того, чтобы исправить ситуацию и убрать конфликтные точки.

Федеральное дорожное агентство и ГИБДД успешно координируют свои действия по выявлению мест концентрации ДТП на федеральных дорогах с учетом их разделения на три категории — очень опасные, опасные и малоопасные. В первую очередь внимание уделяется очень опасным местам, реализуется перечень специальных мероприятий по их ликвидации.

Докладчик коснулся еще одной большой задачи федеральных властей по снижению транспортной нагрузки на города — строительства обходов крупных населенных пунктов. Исторически так сложилось, что в России большинство федеральных дорог проходит по тысячам деревень, но при этом большое количество дорог проложено и через областные центры и другие крупные населенные пункты. За годы реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» сделано большое количество обходов, но тем не менее многие



областные центры их до сих пор не имеют, что создает серьезные проблемы при движении.

Начальник отдела разработки проблем технического надзора, регистрации и экзаменационной деятельности Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации **Б. М. Савин** в своем выступлении затронул вопросы конструктивной безопасности транспортных средств, которая очень тесно связана и с экологической безопасностью, и с безопасностью транспортных средств в эксплуатации.

В начале 2010 г. в России было зарегистрировано более 42 млн автотранспортных средств и прицепов к ним. Количество автомобилей на дорогах страны ежегодно увеличивается, и с 1995 г. по 2009 г. уровень автомобилизации в России вырос почти в 2,5 раза. В 2010–2011 гг., по экспертной оценке, общее количество транспортных средств российского производства и сборки составит 1,5–2 млн единиц.

К началу 2009 г. количество легковых автомобилей в стране выросло до 225 единиц на 1 тыс. жителей. Самый высокий уровень автомобилизации отмечается в Москве и Санкт-Петербурге, где соответственно насчитывается 305 и 304 легковых автомобиля на 1 тыс. жителей. Таким образом, отметил докладчик, можно говорить об экологических последствиях, строительстве и качественной эксплуатации дорог, т. е. о целом комплексе проблем.

Докладчик отметил, что непростая экологическая обстановка в городах вызвана в числе других причин активной эксплуатацией устаревшего

транспорта: легковые автомобили старше 10 лет составляют 48% парка, грузовые — 62%, 45% автобусов имеют срок эксплуатации свыше 10 лет. Большая часть автопарка Российской Федерации — это автомобили, выпущенные в 1970–1980-х гг. и не отвечающие современным, прежде всего международным, требованиям по техническому уровню, экологическим показателям и безопасности конструкции.

Практически все эти автомобили эксплуатируются за гранью так называемого моторесурса. По мнению Б. М. Савина, было бы целесообразно ограничить предельный ресурс или срок эксплуатации автомобилей, особенно предназначенных для маршрутных пассажирских перевозок. Старая техника губит не только экологию, но и людей. Машины выходят из строя, экономические показатели эффективности использования такого автопарка отрицательные, но закона или иного нормативного правового акта, регулирующего данный вопрос, нет.

23 сентября 2010 г. вступил в действие специальный Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный постановлением Правительства № 720 от 10 сентября 2009 г. Регламент предназначен в первую очередь для снижения рисков возникновения ДТП, тяжести их последствий для водителей, пассажиров и пешеходов и приводит соответствующую нормативно-правовую базу в области технического регулирования в соответствии с положениями Федерального закона «О техническом регулировании». Тем не менее Технический регламент фактически не действует,

и причиной тому определенные недочеты в самом документе, весьма объемном, а также отсутствие необходимых подзаконных или ведомственных нормативных актов. В связи с этим Б. М. Савин высказал пожелание отметить в проекте рекомендаций «круглого стола» необходимость подготовки предложений по вопросу практического применения регламента, особенно в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

В докладе профессора кафедры конституционного и международного права Санкт-Петербургского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации **И. А. Соболя** был поднят вопрос нормирования воздействия транспорта на окружающую среду. В процессе развития правовой системы Российского государства формируется соответствующая нормативная база, однако система нормирования в России очень негибкая, поэтому для конкретных ситуаций требуется специальный комплекс нормативов в области обеспечения безопасности транспорта.

С точки зрения И. А. Соболя, экологически безопасное функционирование системы транспорта — это ее пребывание в таком состоянии, при котором каждый элемент этой системы, система в целом и в процессе выполнения возложенных на нее задач, и в статичном состоянии оказывают воздействие на окружающую среду в пределах установленных нормативов в области охраны окружающей среды без возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте.

Естественно, транспорт является одним из важнейших факторов негативного воздействия на окружающую

среду, и докладчик выделил три исторических периода данного воздействия.

Первый период — до массовой автомобилизации — характеризуется сравнительно небольшими масштабами воздействия на окружающую среду.

Второй период стартовал в 1950-е гг. (а в Соединенных Штатах Америки — раньше на десятилетие), когда начала развиваться массовая автомобилизация, сопровождающаяся отставанием развития городского общественного транспорта от индивидуального. В данный период также развивался воздушный транспорт, активно прокладывались сети трубопроводов. И в это же время возникла тенденция вытеснения из городов значительных сфер человеческой деятельности, место которых стал занимать автомобильный транспорт. Например, в некоторых американских городах до 40% их территории тогда было отведено под обслуживание движения, парковки и ремонт автомобилей.

Третий период начался в развитых странах с 1980-х гг. С учетом того, что уже невозможно было справиться с почти неуправляемым процессом автомобилизации, произошло ускоренное развитие общественного транспорта. Например, правительство Великобритании под руководством М. Тэтчер в 1988 г. впервые признало, что бесконечное совершенствование улично-дорожной сети, строительство скоростных магистралей, кромсающих «ткань» города, многоярусных развязок, подземных гаражей и стоянок приведут к тому, что в населенных пунктах все меньше места останется для людей, которые будут вытеснены автомобилями, изрыгаю-



щими вредные газы, производящими шум и вибрацию. Стала преобладать точка зрения, согласно которой необходимо сочетать личный и общественный транспорт и ограничивать автомобильное движение в центральных районах городов. В Лондоне, в частности, стало отдаваться предпочтение возведению объездных шоссе и повышению качества существующих дорог и автострад.

По убеждению И. А. Соболя, одним из возможных способов достижения экологически безопасного функционирования системы транспорта выступает программно-целевой подход, в рамках которого происходят распределение целей по направлениям развития системы и по уровням деятельности, соотнесение возможных ресурсов со структурой целей и формирование комплекса мероприятий на основе целевых нормативов.

Докладчик подчеркнул, что данные целевые нормативы должны быть учтены в статьях 20 и 21 Федерального закона «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ от 10 января 2002 г., а также в других нормативных правовых актах Российской Федерации и модельном законодательстве Содружества Независимых Государств.

Начальник Государственной дорожной полиции Министерства внутренних дел Азербайджанской Республики **Р. М. Зейналов** подчеркнул, что обеспечение безопасности дорожного движения является важной составной частью правопорядка в обществе и должно рассматриваться как один из приоритетов. В числе основных причин глобальных экологических проблем — загрязнение окружающей среды автомобильным транспортом. На сегодняшний день

никакое государство не в состоянии решить свои экологические проблемы в одиночку или сотрудничая лишь с небольшой группой стран. Необходимы четкие, согласованные усилия всех государств и координация их действий на международно-правовой основе.

Природа не знает государственных границ, поэтому нарушение экосистемы одной страны неминуемо вызывает ответную реакцию на сопредельных территориях. В рамках реализации Закона «Об охране атмосферного воздуха» Правительством Азербайджанской Республики разработан и принят Комплексный план мероприятий по улучшению экологической ситуации в Азербайджанской Республике на 2010–2014 годы. Планом предусмотрено масштабное озеленение территории страны, особенно вдоль магистралей и в местах компактного заселения; планируется высадка 3 млн саженцев, постоянный мониторинг окружающей среды, состояния транспортных средств и другие мероприятия.

В целях избежания простаивания большого количества работающих автомобилей в столице республики Баку, что, естественно, приводит к ухудшению экологической обстановки в городе, осуществляется централизованное регулирование работы светофоров на перекрестках с помощью системы автоматизированного управления движением.

Говоря о путях преодоления сложной экологической ситуации, **Р. М. Зейналов** отметил особую важность просветительства, экологического образования, изменения образа жизни человека, повышения его ответственности. Становится все более оче-

видным, что преодоление глобального экологического кризиса возможно лишь на основе совершенствования экологической культуры.

В заключение докладчик выразил поддержку со стороны азербайджанской делегации положений Итоговой декларации конгресса, в соответствии с которыми объединение усилий международных, государственных, общественных структур в совершенствовании управления сферой автотранспорта призвано способствовать свободному перемещению товаров, пассажиров и в целом упрощению и развитию хозяйственно-экономических и культурных связей.

Заместитель начальника технического регулирования департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации **Н. Г. Безъязычный** остановился на проблеме транспортных пробок в крупных городах, приобретшей в последнее время политическое значение.

Как указал докладчик, приоритет при решении вопросов движения транспорта в городах имеет урегулирование ситуации с общественным транспортом. Нельзя допускать его деградации, превращения в некоего «изгоя» на дороге, источник дискомфорта и потерянного времени. Например, Министерство промышленности и торговли, автомобильные заводы, которые вкладывают значительные средства в выпуск автобусов с низким полом для ускорения посадки и высадки пассажиров, в Москве сталкивались с самой обычной организационной недоработкой — входить всем разрешалось только через переднюю

дверь. То есть фактически автобус, имеющий технические и иные преимущества, окончательно «добивался» эксплуатацией. Особую остроту в последнее время приобрел вопрос о выделении полос для общественного транспорта. Все остальное, т. е. строительство дорог, эстакад и пр., по мнению **Н. Г. Безъязычного**, можно отложить на год-два.

Успешное функционирование выделенной полосы возможно лишь при одном условии — дисциплинированности автолюбителей. А она в свою очередь достижима лишь при неминуемости и своевременности наказания. С технической точки зрения большое значение приобретает система ГЛОНАСС, опираясь на которую департамент автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения совместно со специалистами радиоэлектронной отрасли готовы обеспечить полноценный телеметрический контроль за состоянием выделенных полос для общественного транспорта. Речь идет о видеофиксации нарушений скорости, правил парковки и фактов выезда на выделенную полосу. Оптимальный способ повышения дисциплинированности водителей, с точки зрения докладчика, даже не в увеличении штрафов в несколько раз, а в обеспечении неминуемости наложения штрафа в условиях видеофиксации нарушения.

Обеспечение нормального функционирования выделенных полос для общественного транспорта, повсеместное внедрение технологии видеофиксации, позволяющей утвердить неотвратимость наказания за нарушения на дорогах, по мнению докладчика, пожалуй, самый шадящий



вариант борьбы с пробками. Потому что, например, законодательно запретить въезд в центр Москвы — гораздо более трудно. В целом во главе угла при решении транспортных проблем должны стоять, во-первых, современная техническая база, а во-вторых, неминуемость штрафа.

Востребованность технических средств, помимо всего прочего, будет обоснована приведением правил страхования пассажиров общественного транспорта (включая городской транспорт, кроме такси) к европейским стандартам, что предусматривается законопроектом «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам». Традиционно страховые компании будут скрупулезно изучать обстоятельства инцидента — был пристегнут пассажир или нет, ходил он во время движения по автобусу или нет и т. п. И в этом случае те же системы видеорегистрации помогут избежать различных трактовок произошедшего в условиях расширения сферы страховой ответственности.

В докладе члена правления, заместителя председателя правления по доверительному управлению Государственной компании «Российские автомобильные дороги» **А. И. Целков-нева** рассматривалось обустройство автомобильных дорог как части объектов дорожного сервиса.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» — «Автодор» создана в 2009 г. на основании Федерального закона № 145-ФЗ с целью интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, повышения эффективности оказания транспортных услуг

внутри страны, реализации транзитного потенциала Российской Федерации. С 1 мая 2010 г. в управление компании переданы две трассы федерального значения — М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон».

В соответствии с утвержденной программой деятельности «Автодора» до 2015 года (возможно продление сроков ее действия до 2018 г.) запланированы значительные средства на строительство, реконструкцию, содержание, ремонт, в том числе капитальный, автомобильных дорог. При этом основной целью компании является привлечение инвестиций, т. е. до 50% средств, направляемых на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, будут составлять средства из внебюджетных источников.

В числе целей создания Государственной компании — повышение качества услуг, оказываемых пользователям автомобильных дорог, и развитие объектов дорожного сервиса.

В соответствии с Федеральным законом № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» объекты дорожного сервиса представляют собой здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания и тому подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств).

В апреле — мае 2010 г. «Автодор» с привлечением общественных организаций, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» и средств массовой информации провел мониторинг состояния объектов дорожного сервиса и качества предоставляемых этими объектами услуг. По результатам мониторинга выяснилось, что до 10% объектов, причисляющих себя к объектам дорожного сервиса, на самом деле не только ухудшают транспортную обстановку, но и напрямую угрожают безопасности дорожного движения (на таких объектах, по статистике, происходит до 5% всех ДТП). Многие из них — складские помещения, базы, офисные помещения и т. д. — вообще являются капитальными строениями, которые по закону не могут находиться в полосе отвода и в придорожной полосе.

Пятьдесят выявленных объектов дорожного сервиса при формальном соответствии требованиям постановления Правительства от 29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» не могут быть признаны приемлемыми для комфортного использования пользователями автомобильных дорог. Недостаточно развит и сервис для грузового транспорта: отсутствуют в необходимых количествах охраняемые стоянки, станции технического обслуживания, мойки; не развита система кемпингов для туристов.

В целях исправления ситуации Государственная компания «Российские автомобильные дороги» разработала и утвердила Регламент размещения многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах. В соответствии с указанным документом для создания и эксплуатации многофункциональных зон привлекаются инвесторы. Их выбор осуществляется путем проведения торгов в форме аукциона, причем предложенный на торгах способ создания и эксплуатации многофункциональной зоны дорожного сервиса рассматривается Государственной компанией с учетом анализа экономической эффективности проекта, сроков и возможных вариантов его реализации.

В докладе «Управление экологической безопасностью автотранспорта большого города» директор Санкт-Петербургского научно-исследовательского центра экологической безопасности Российской академии наук **В. К. Донченко** предложил проанализировать вопрос о преднамеренном и непреднамеренном воздействии на окружающую среду участников дорожного движения. Превышение скорости, грязные выхлопы автомобиля, не прошедшего техосмотр, — это фактически проявления преднамеренного воздействия. Однако ответственный водитель на исправном автомобиле, стоящий в пробке, также осуществляет воздействие на окружающую среду, но не так просто ответить, преднамеренное ли это воздействие или нет.

Когда говорится об управлении транспортными системами, нужно четко себе представлять объект управления и иметь инструмент управляющего воздействия. По мнению неко-



торых специалистов, главным таким инструментом является нормативно-правовая база. Для реализации управляющего воздействия необходима информация. Метрополитен, железная дорога функционируют в условиях полностью автоматизированной диспетчеризации. По мнению докладчика, такой же метод следует применять и в отношении автомобильного транспорта, прежде всего речь идет об электронных системах контроля и учета, той же фотофиксации. Сейчас приобретают актуальность и другие технологии, например электронные радиочипы, которые дают возможность контролировать движение автомобиля в потоке и отслеживать его на протяжении всего пути. В радиочип загружается информация об автомобиле: данные аттестации на соответствие экологическим стандартам Евро-1 — Евро-5; установленные на законодательном уровне сведения о владельце и т. д.

Используя возможности систем GPS и ГЛОНАСС, а также данные о выбросах автомобилей различных марок в режимах движения, остановки, трогания, в принципе по морфологии транспортного потока можно оценить воздействие транспорта на окружающую воздушную среду. Таким образом, указал В. К. Донченко, возможен переход к новой системе диспетчеризации дорожного движения с использованием ситуационных моделей и ситуационного моделирования.

О нормативных правовых актах федерального и регионального уровня по использованию в Российской Федерации экологически чистого автотранспорта участникам заседания рассказал директор ООО «Экотехмаш» Ю. И. Бабенко. Он от-

метил, что в последнее время резко увеличились темпы роста автопарка в крупных городах, население которых превышает 300 тыс. человек (ежегодно — от 7% до 9%). Автотранспорт становится крупнейшим загрязнителем окружающей среды: например, в Москве, где сосредоточено более 10% автопарка России, на его долю приходится более 80% выбросов в атмосферу. Соответственно, вопросы снижения вредного воздействия на окружающую среду рассматриваются как составная часть общей экологической политики и транспортной стратегии.

Анализируя мировой опыт в данной области, докладчик выделил следующие направления организационно-технического характера: стимулирование опережающего обновления автопарка современными, более экологически чистыми автотранспортными средствами (через систему экономических и административных механизмов — тарифы, налоги, технические нормы, ограничения и запреты на движение транспортных средств на проблемных территориях); стимулирование производства и эксплуатации экологически чистых автотранспортных средств, включая электромобили и автомобили, оснащенные гибридными силовыми установками или двигателями, работающими на альтернативных топливах; стимулирование производства и применения современных экологически чистых моторных топлив, в том числе альтернативных; поощрение использования экологически чистых автотранспортных средств при оказании городских транспортных услуг, касающихся пассажиро- и грузоперевозок, и ограничение использования

для этих целей «грязных» транспортных средств; и отдельно — ограничение доступа экологически «грязных» автотранспортных средств на городские территории, наиболее проблемные с точки зрения экологии.

Ю. И. Бабенко отметил, что законодательством многих зарубежных стран владельцам электромобилей и гибридных автомобилей предоставляются существенные налоговые льготы, право бесплатной или льготной парковки на общественных стоянках, возможность двигаться по выделенным полосам общественного транспорта и заезжать в зоны, закрытые для обычных автомобилей. Высокими темпами создается современная инфраструктура для обслуживания и заправки автотранспорта, работающего на альтернативном топливе, и в первую очередь многотопливные заправочные комплексы. Все это реализуется не только благодаря системе нормативных правовых актов, но и комплексу целевых программ, обеспеченных финансированием, причем со стороны не только государства, но и производителей автомобилей.

Исходя из зарубежного опыта для условий Москвы и других крупных городов ООО «Экотехмаш» разработало комплекс организационно-правовых мер, направленных на стимулирование производства и использования экологически чистого автотранспорта по трем следующим основным направлениям: моторное топливо, нефтяное и альтернативное, и их инфраструктура; автотранспортные средства и обслуживающая инфраструктура; организация дорожного движения, размещение автотранспортных средств и парковочная политика.

Стимулирование производства и использования экологически чистого транспорта компания предложила осуществлять, внося изменения в четыре блока законодательства: налоговая и инвестиционная политика; экологическое законодательство и вопросы технического регулирования; законодательство о дорожном движении; законодательство об административных правонарушениях.

Докладчик рассказал о поправках в налоговое законодательство. Прежде всего, предлагается, используя имеющиеся у региональных властей возможности, дифференцировать транспортный налог в зависимости от экологического класса автомобиля; ввести налоговые льготы на имущество и прибыль организаций, которые эксплуатируют экологически чистый транспорт; принять организационные меры, связанные с проведением конкурсов на выполнение городских заказов, с тем чтобы ограничить использование экологически «грязного» транспорта при выполнении госзаказа; есть предложения по транспортному налогу федерального уровня. За рубежом, указал Ю. И. Бабенко, наметилась тенденция перехода на другой принцип установления транспортного налога — в зависимости от выбросов и пройденного километража. На спидометры устанавливаются чипы, т. е. оценка пробега и выбросов автомобиля становится приоритетной. Ликвидируется привязка налога к мощности двигателя, что связано с изменением структуры двигателя, переходом на гибриды или на электроаналоги.

Заместитель генерального директора ФГУП «Центральный научно-исследовательский автомобильный



и автотранспортный институт» **Б. В. Ки-суленко** в докладе «О регламенте безопасности колесных транспортных средств» отметил, что в Российской Федерации с 2005 г. действует технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ». Этот регламент устанавливает, что все выпускаемые в России автомобили, а также импортируемая в Российскую Федерацию автомобильная техника, в том числе бывшая в употреблении, должны соответствовать экологическому стандарту Евро-4. 23 сентября 2010 г. вступил в силу технический регламент о безопасности колесных транспортных средств. В настоящее время весьма жесткому нормированию на международном уровне подлежат почти 60% эксплуатационных свойств автомобиля, в том числе связанные со светотехникой, торможением, выбросами вредных веществ, пассивной безопасностью. Переход в России на стандарт Евро-4 означает существенную экономическую выгоду и снижение отрицательного воздействия автомобиля на здоровье людей.

Впервые, подчеркнул докладчик, технический регламент касается оценки безопасности автомобильной техники, бывшей в эксплуатации. Раньше можно было бесконтрольно ввезти на территорию страны любое подержанное автотранспортное средство. Сейчас регламент предусматривает экспертизу конструкции, и существует более 20 требований, по которым эксперты оценивают приспособленность подержанного автомобиля для будущей безопас-

ной эксплуатации. При этом новый автомобиль должен соответствовать более чем 50 требованиям по активной и пассивной послеаварийной безопасности. Кроме того, регламент предопределяет наличие интерфейса управления автомобилем на русском языке, с тем чтобы обеспечить взаимосвязь электронного оборудования с пользователем.

В целом документ учитывает четыре аспекта безопасности — активную безопасность (то, что предотвращает дорожно-транспортное происшествие), пассивную безопасность (то, что способствует уменьшению тяжести последствий уже случившегося ДТП), послеаварийную безопасность (то, что способствует максимально быстрой эвакуации пассажира из автомобиля, попавшего в аварию) и экологическую безопасность.

На сегодняшний день применение современных устройств в конструкции автомобиля позволяет снизить транспортный риск, т. е. число погибших по отношению к числу автомобилей, весьма существенно. Несмотря на постоянно увеличивающийся парк автомобильной техники (на долю конструкции автомобиля по-прежнему приходится 8% причин аварийности), уровень смертности в ДТП снижается.

Как отметил в заключение **Б. В. Ки-суленко**, в настоящее время в разработке находятся три технических регламента ЕврАзЭС по автомобильной тематике — общий регламент по выбросам, регламент по безопасности колесных транспортных средств и регламент по безопасной утилизации транспортных средств.

В докладе «Реальные альтернативы на рынке моторного топлива для

транспорта» заместитель начальника управления — начальник отдела по использованию газа в качестве моторного топлива управления по газификации и использованию газа ОАО «Газпром» **Е. Н. Пронин** подчеркнул, что едва ли возможно разделить вопросы внедрения мер экономического стимулирования производства и использования альтернативных видов моторного топлива и создания условий для производства транспортных средств, которые эти виды альтернативного топлива могут использовать. Фактически речь идет о звеньях одной цепи.

Главным загрязнителем воздуха на сегодняшний день, согласно статистике, является двигатель транспортного средства: на его долю приходится примерно 21% выбросов наряду с выбросами электростанций, компрессорных станций и т. д. Поэтому при наличии 900 млн автомобилей в мире важным императивом становится поиск экологически чистых и экономически выгодных топлив.

Основными альтернативами бензинового и дизельного топлива являются сжиженный углеводородный газ или пропан-бутановые смеси и природный газ метан. Эти виды моторного топлива имеют коммерческое применение более чем в 80 странах мира, а автомобили, использующие сжиженный углеводородный газ и компримированный природный газ, составляют 3% мирового автомобильного парка. Все остальные альтернативы находятся в значительно меньшей степени коммерческой освоенности.

К наиболее развитым после пропан-бутана альтернативным технологиям для автотранспорта относятся различные виды биологического

топлива, электрический привод в разных вариациях, гибридные схемы, водород и различные комбинации традиционных и альтернативных технологий.

Одним из биологических видов топлива является биометан. В настоящее время различной степени освоенности энергоносители на основе биологических веществ получают в процессе переработки твердых бытовых и промышленных отходов. Большая часть из них может использоваться в качестве моторного топлива и применяется уже сегодня.

По данным Германского общества по техническому сотрудничеству, с 1 га земли можно получить столько топлива, сколько хватит для пробега автомобиля с расходом 7,4 л бензина или 6,1 л дизельного топлива на 100 км на расстояние 67,6 тыс. км — в 1,7 раза длиннее экватора. Однако о перспективах внедрения биотоплива не первый год ведутся достаточно жесткие дебаты: этично ли выращивать на плодородной земле биотопливо вместо продуктов питания.

Биометан на сегодняшний день как альтернативный вид топлива освоен гораздо лучше. Сложность в том, что он вырабатывается из биогаза, который, прежде чем использовать в качестве автомобильного топлива, надо рафинировать, обогащать. Соответственно, нужно потратить дополнительные средства, дополнительную энергию. Возможно, на каком-то этапе биометан станет экономически приемлемым.

Использование водорода подразумевает совершенно новый технологический подход. Минимально необходимое рабочее давление для использования водорода в качестве



автомобильного топлива — 350 атмосфер, 700 атмосфер необходимы для обеспечения достаточно большого пробега. Сжиженный водород — это криогеника, низкие температуры. Развивается и тема адсорбированного водорода, в том числе на основе нанотехнологий, но все указанные проекты экономически пока слишком затратны.

По мнению Е. Н. Пронина, нужна федеральная целевая программа по альтернативным видам моторного топлива, необходимы отдельный закон, а также федеральный государственный заказ и тогда дело сдвинется с мертвой точки.

В докладе «Обеспечение экологической безопасности автотранспортных средств и создание техники, работающей на альтернативных видах моторного топлива» заведующий отделом энергосберегающих технологий и альтернативных топлив ФГУП «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт» **В. А. Лукшо** отметил, что при обсуждении перспектив использования альтернативных видов топлива надо рассматривать мотивацию этого процесса. Такой мотивацией в данном случае может быть сокращение ископаемых ресурсов (запасов нефти), ограничение выбросов окиси углерода, ужесточение экологических норм и снижение эксплуатационных затрат. В России наиболее важное значение имеет мотивация, связанная со снижением эксплуатационных затрат и с уменьшением стоимости топлива.

Докладчик напомнил и о необходимости адаптации двигателей к альтернативным видам топлива. Соответствующие решения уже есть: на рынок вышли автомобили «КамАЗ» с

газовым двигателем, автобусы группы «ГАЗ» с газовыми двигателями на метане; кроме того, группа «ГАЗ» начала серийный выпуск автомобилей «ГАЗель», работающих на сжиженном углеводородном газе.

По мнению В. А. Лукшо, следующий этап развития — за топливом, которое может быть получено из возобновляемых источников сырья. Это либо биотопливо, либо синтетическое топливо, получаемые при переработке углеводородов — угля, сланцев и др. Пока топливо, получаемое из биоресурсов, намного дороже топлива, получаемого из нефти. Здесь нет никакого экономического стимула. Другое дело — получение топлива из отходов производства, в том числе сельхозпроизводства, или отходов городского хозяйства. И надо говорить не о расширении использования биотоплива, а об увеличении объемов утилизации отходов производства, сельского хозяйства (биотопливо в данном случае получается автоматически).

По словам докладчика, ожидания улучшения экологической обстановки за счет использования альтернативных видов топлива можно считать завышенными. При выполнении требований стандарта Евро-4 неважно, на каком топливе работает автомобиль — на бензине, на газе или на дизельном топливе. В любом случае возможности двигателя весьма ограничены, даже если он адаптирован под альтернативное топливо. Основная нагрузка ложится на нейтрализацию отработавших газов, которая сегодня играет главную роль в соблюдении экологических требований к транспортным средствам.

В заключение докладчик подчеркнул, что перевод техники на аль-

тернативное топливо — весьма затратный процесс, как и достижение высоких экологических норм двигателей. Автомобиль, соответствующий требованиям Евро-5, будет намного дороже, чем автомобиль, выполняющий стандарт Евро-2. Действительно, газ сегодня дешевле, чем бензин, но создание инфраструктуры, само оборудование требуют больших капитальных вложений, поэтому для перехода на альтернативное топливо нужна государственная поддержка. В связи с этим следует ускорить принятие закона, касающегося альтернативного топлива, а также разработать федеральную целевую программу по развитию автомобильной промышленности.

Генеральный директор компании «R&D Consulting AG» **Я. Пиалек** поделился своими соображениями по поводу экологической составляющей развития транспортной отрасли. По его мнению, несмотря на повышение безопасности и оптимизацию системы городского транспорта, целый ряд экологических требований еще не выполняется, кроме того, должен быть сформулирован перечень изменений и дополнений в нормативные правовые акты. Подчас не хватает и единого понимания проблем со стороны общественности и чиновников.

Сегодня самый важный вопрос — сохранение жизненной среды для будущих поколений. Транспорт является для экологии источником многих проблем — это и последствия многих дорожно-транспортных происшествий, в том числе с разливом топлива, разгерметизацией груза с химическими веществами, и повреждения инженерно-технической инфраструктуры. Ликвидация по-

следствий подобных инцидентов обходится бюджету России очень дорого, учитывая, что платит не тот, кто непосредственно несет ответственность за причинение вреда. В случае дорожно-транспортного происшествия главную угрозу живой природе представляет разлив бензина, аккумуляторной кислоты, нефтепродуктов, которые впитываются в землю и попадают в сточные воды.

Ежедневно в мире происходит около 100 тыс. дорожно-транспортных происшествий. Если подсчитать, какое количество загрязняющих веществ попадает в окружающую среду, окажется, что только на ликвидацию экологических последствий аварий на дорогах тратятся огромные суммы. Компания «R&D Consulting AG» подготовила пакет предложений в данной сфере. Он включает в себя оснащение сотрудников ГИБДД средствами и технологиями по защите пострадавших в ДТП от химической опасности, расширение аварийного комплекта, который должен быть в каждом автомобиле, ряд мер по оперативной ликвидации загрязнений, возникающих вследствие дорожно-транспортных происшествий.

Директор по кросс-продажам ООО «Роберт Бош» **А. Г. Римский** отметил, что компания «Bosch», являясь ведущим поставщиком технических решений для автомобильной индустрии, комплексных систем безопасности, электроинструментов и других высокотехнологичных систем, уделяет особое внимание внедрению систем, которые способствуют обеспечению безопасности жизни людей, транспорта и инфраструктуры. Компания тратит около 4 млрд евро на научно-технические разработки. В качестве

примера докладчик привел системы автоматического распознавания и идентификации человека и предметов, появляющихся перед движущимся автомобилем. Эта разработка используется в системах видеонаблюдения, для фотофиксации нарушений правил дорожного движения.

Подобного рода комплексные системы невозможны без средств управления, и, естественно, они активно применяются в перспективных разработках систем взаимодействия, например, автомобилей между собой, а также единого центра мониторинга. Компания «Bosch» имеет богатый опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем в сотрудничестве с крупнейшими системными интеграторами. А. Г. Римский предложил включить в итоговый документ конгресса положение о том, что программы по развитию транспортной системы городов изначально должны предусматривать внедрение интеллектуальных транспортных систем, которые интегрировали бы в единый комплекс и подсистему управления трафиком автомобилей, и подсистемы управления общественным транспортом и пассажиропотоком, и видеомониторинг и фиксацию нарушений правил дорожного движения, и подсистемы оплаты проезда, и управление платными парковочными системами, и мониторинг окружающей среды и чрезвычайных происшествий.

Такого класса системы позволяют ускорить решение транспортных проблем в городах без значительного инвестирования в дорожное строительство, повышают эффективность работы городских служб, способствуют снижению смертности в результате ДТП и уменьшению

негативного воздействия на окружающую среду.

В докладе эксперта ООО «Роберт Бош» **Н. А. Шаповаловой** «Активные системы безопасности автомобиля: технологии предотвращения аварий» было указано: несмотря ни на что, число дорожно-транспортных происшествий в мировом масштабе растет.

Докладчик напомнила, что 2011–2020 гг. были объявлены ООН Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, и одним из основных приоритетов десятилетия является производство безопасных автомобилей. Компания «Bosch» еще в 1978 г. запустила в производство первую антиблокировочную систему тормозов ABS, и эта система на сегодняшний день устанавливается на 80% продаваемых в мире автомобилей. В 2010 г. исполнилось 15 лет системе курсовой устойчивости ESP, которая является второй по эффективности после ремней безопасности системой.

Н. А. Шаповалова подчеркнула, что одной из основных причин ДТП с тяжкими последствиями и смертельными случаями является занос автомобиля: 25% аварий с тяжкими последствиями произошли из-за заноса автомобиля, и 60% смертельных случаев приходится на дорожно-транспортные происшествия с боковыми столкновениями, вызванными заносом. Эффективность ESP при 100%-ном оснащении ими автомобилей была подтверждена различными институтами и автопроизводителями, а также независимыми экспертами. Все транспортные средства весом меньше 4,5 т будут оснащаться этими системами: в Канаде и США — с 2011 г., в Европе — с 2014 г.



Также планируется устанавливать системы курсовой устойчивости на всех новых транспортных средствах начиная с 2016 г.

Как отметила докладчик, в мировом масштабе каждый третий автомобиль оснащен системой ESP. В России в 2009 г. ESP была задействована в 19% автомобилей и система ABS — в 58%. По мнению **Н. А. Шаповаловой**, необходимо популяризировать знания о системах ESP. И ответственность за популяризацию лежит не только на производителях комплектующих, но и на автопроизводителях. Кроме того, важны доступность систем безопасности, возможность купить автомобиль, оснащенный ими, наличие этих автомобилей у дилеров и приемлемая цена.

Профессор кафедры психологии, психогигиены и экологии Института приборостроения и систем обеспечения безопасности Северо-Западного государственного заочного технического университета **В. Н. Денисов** в докладе «Экологические и управленческие инновации в сфере обеспечения дорожно-транспортной безопасности» отметил, что представители органов власти, принимающие решения, члены научного и бизнес-сообщества при обсуждении проблем российской дорожной отрасли такой наиважнейший критерий, как безопасность, ставят далеко не на первое место.

«Безопасность жизнедеятельности на производстве» — дисциплина, преподаваемая в вузах, — состоит из двух разделов: производственная санитария и техника безопасности. По мнению **В. Н. Денисова**, говоря о вопросах дорожного развития, нужно отдавать себе отчет в том, что дорожно-транспортная сани-

тария — один из важнейших критериев оценки функционирования городской автотранспортной системы — находится в России не на должном уровне. Так, на территории Санкт-Петербурга ежегодно примерно 700 человек, включая детей и пенсионеров, гибнет под колесами, а от скрытых, неявных чрезвычайных ситуаций (приобретаемых экологически обусловленных заболеваний) умирает до 8 тыс. человек.

Докладчик полагает, что среди инноваций в сфере управления безопасностью дорожно-транспортного комплекса на первое место нужно ставить управленческие инновации. Имеется в виду пакет законодательных документов как федерального, так и регионального уровня, составляющих современную, отвечающую международным требованиям нормативную базу обеспечения безопасности и комфортной среды обитания городского населения. Безусловно, важно внедрить и научные, и экологические инновации, обеспечивающие принципиально новые подходы к решению проблем. Их следует иметь в виду при формировании целевых программ по развитию дорожно-транспортного комплекса и на федеральном, и на региональном уровнях. Кроме того, необходимо в максимальной степени учитывать европейский опыт при решении проблем, связанных с минимизацией ущерба от автотранспортного комплекса, применять его при разработке федеральных программ для каждого из мегаполисов.

В заключение **В. Н. Денисов** отметил, что ведущие ученые — экологи, токсикологи, крупнейшие специалисты в сфере транспорта всерьез оза-



бочены увеличением техногенной нагрузки от автотранспортных средств на урбанизированную территорию, на территорию мегаполисов, даже несмотря на то что весь парк автотранспортных средств — и легковые и грузовые автомобили, и автобусы будут соответствовать экологическим стандартам Евро-4 и Евро-5.

Председатель Комитета по охране, контролю и регулированию использования объектов животного мира Ленинградской области **А. А. Кожаев** посвятил свое выступление анализу дорожно-транспортных происшествий с участием диких животных на дорогах Ленинградской области и необходимым мерам по их предотвращению.

Докладчик указал, что в Ленинградской области в 2000-х гг. количество таких ДТП резко увеличилось. Связано это с тем, что, во-первых, значительно увеличилась численность крупных копытных животных, во-вторых, большими темпами растет уровень обеспечения населения автотранспортными средствами, а также интенсивно развивается дорожная сеть и увеличивается объем грузоперевозок.

Согласно статистическим данным за 2009–2010 гг. в Ленинградской области произошло 93 случая дорожно-транспортных происшествий с участием крупных копытных животных, за три квартала 2010 г. — 66 случаев. Последствиями таких ДТП являются травмы, а в отдельных случаях — гибель людей, гибель животных, повреждения автотранспортных средств. Довольно четко можно проследить сезонную особенность: в основном эти дорожно-транспортные происшествия происходят с весны

до октября, в сумеречное вечернее и утреннее время.

Основной причиной сложившейся ситуации **А. А. Кожаев** назвал недостаточное обустройство автомобильных дорог. Например, либо придорожные территории, полосы отвода не расчищены от древесно-кустарниковой растительности, либо лес непосредственно подступает на отдельных участках прямо к дорожному полотну. Крайне мало дорожных знаков, отсутствует ограждение автомобильных дорог, нет ни одного перехода для зверей — акведуков или чего-либо подобного. Также одной из причин является низкий уровень культуры вождения, прежде всего нарушение скоростного режима.

По мнению докладчика, необходимо принять следующие меры: во-первых, нужно улучшить обустройство автомобильных дорог; во-вторых, реконструкцию автомобильных дорог и проектирование новых необходимо осуществлять с учетом обустройства переходов для диких животных и с учетом путей их миграции; и, в-третьих, следует обеспечить повышение культуры вождения, а также постоянно информировать население через средства массовой информации о наиболее сложных участках загородных автомобильных дорог.

В докладе «Экология и энергосбережение через инновации в автомобилестроении» генерального директора ООО «РариТЭК» **Р. Р. Батыршина** было отмечено, что одной из задач государства является защита окружающей среды и снижение вредного воздействия отходов промышленности и автотранспортного комплекса на здоровье населения. По словам

Р. Р. Батыршина, статистика свидетельствует, что основной показатель качества жизни населения, относящийся к продолжительности жизни, непосредственно связан с выбросами автопарка. Проблема снижения выбросов вредных веществ автотранспортом наиболее актуальна для городов. Самым значимым для внедрения новых, экологически совершенных силовых установок является такой сектор автомобильного парка, как автобусы и грузовые автомобили. По уровню выбросов их доля составляет 70%.

Обращаясь к вопросу о применении природного газа в качестве моторного топлива, докладчик отметил следующие преимущества.

Первое — это экологичность. Природный газ на сегодняшний день является наиболее доступным и экологичным моторным топливом. Его использование позволяет значительно снизить количество токсичных веществ, выхлопных газов до уровня стандартов Евро-4 и Евро-5. Выбросы от сгорания природного газа содержат меньше токсичных веществ по отношению к бензину и дизельному топливу. Особенно следует подчеркнуть низкое содержание сажи, которая доминирует при сгорании дизельного топлива.

Второе — экономичность. Стоимость компримированного природного газа (КПГ) в два-три раза ниже стоимости нефтяных топлив. Соответственно сокращаются и расходы на транспортные перевозки.

Третье — это безопасность в эксплуатации. На автомобилях, работающих на КПГ, не зарегистрировано ни одного пожара. По статистике, в Соединенных Штатах Америки в 98 тыс.

аварий газобаллонных автомобилей, работающих на метане, не отмечено ни одного возгорания.

Р. Р. Батыршин отметил, что в производственной программе ОАО «КамАЗ» имеется широкая линейка газовых автомобилей — от строительной до коммунальной отрасли (пригородные и городские автобусы). На «КамАЗе» разработан стандарт сервиса по обслуживанию газобаллонного оборудования и автомобильной техники, работающей на компримированном природном газе. Это оборудование доступно, оно уже имеется в свободной продаже.

Другая составляющая как обязательная опция — это обучение. Специальным подразделением «КамАЗа» — корпоративным университетом разработаны учебные программы и организовано обучение эксплуатации, обслуживанию и ремонту газобаллонной техники. На сегодняшний день подготовлено около 300 специалистов, все они получили удостоверения установленного образца на право выполнения работы по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту.

Основными проблемами, сдерживающими применение газового топлива в России, докладчик назвал отсутствие мер стимулирования и господдержки, слабо развитую инфраструктуру, особенно по сжиженному природному газу.

По мнению **Р. Р. Батыршина**, необходимо ускорить принятие Федерального закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива», подготовить и утвердить постановление Правительства Российской Федерации об утверждении правил предоставления субсидий на



приобретение транспортных средств, использующих в качестве моторного топлива природный газ, разработать и утвердить федеральные целевые программы «Природный газ как моторное топливо для транспорта и сельскохозяйственной техники на 2010–2020 годы» и «Белой Олимпиаде — голубое топливо».

Младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения Института социально-экономического развития территорий Российской академии наук **Н. А. Маланичева** в докладе о снижении негативного воздействия автотранспортной нагрузки на экологию крупного города на примере Вологды отметила, что в последние 10 лет наблюдается увеличение объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферу города (например, уровень загрязнения по формальдегиду и бензапирену превышает норму примерно в два раза) и количество автотранспортных средств с каждым годом увеличивается. Большая доля загрязнений приходится на автомобили индивидуальных владельцев.

На наиболее загруженных перекрестках интенсивность транспортного потока составляет от 1 тыс. до 2,5 тыс. автомобилей в час. На основе этих данных оценивались уровень шума и уровень загрязнения по концентрации окиси углерода. Оказалось, что во всех контрольных точках шумовая нагрузка превышает допустимый уровень примерно на 20%, а концентрация окиси углерода превышает на перекрестках допустимый уровень в десятки раз.

Докладчик предложила следующие направления по снижению негативного влияния автотранспорта. Пре-

жде всего это перевод автотранспорта на менее токсичные виды топлива, внедрение экологических налогов и штрафов за превышение допустимых норм выбросов, введение системы «умный перекресток», позволяющей увеличить пропускную способность загруженных перекрестков примерно на 30%. Также необходимо развивать и усиливать роль системы общественного транспорта во внутригородских перевозках, совершенствовать маршрутную сеть города — вводить дублирующие участки главных магистралей, сооружать развязки на разных уровнях и т. д.

Профессор Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий **Б. Б. Тангиев** обратил внимание участников «круглого стола» на необходимость подготовки квалифицированных специалистов в сфере экологической безопасности.

Докладчик подчеркнул, что в последние годы руководством страны особое значение придается обеспечению действенности системы экологической безопасности, в том числе усилению блока правового регулирования. В частности, на базе Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России в тесном взаимодействии с Санкт-Петербургским научно-исследовательским центром экологической безопасности РАН создано новое научное направление — экокriminalология (криминалистика охраны окружающей среды). При этом во всей системе экологической безопасности самым бездейственным остается блок превенции — предупре-

ждения и профилактики. Обеспечить его можно только с помощью экологической девиантологии — науки, изучающей экологические отклонения (позитивные или негативные) от нормальных, общепринятых условий существования и развития любой конкретной экосистемы в окружающей среде.

Б. Б. Тангиев предложил одновременно с внедрением технических регламентов и прочих стандартов по безопасности дорог готовить квалифицированные кадры в соответствии с отработанными уже методиками; разрабатывать модели оценки и прогнозирования экокriminalогенной ситуации в различных экосистемах на основе интеграции данных в автоматизированном мониторинге. Особенно важно для специалистов обладать всей полнотой знаний об экологической преступности и ее разновидностях, в том числе о транснациональной экологической преступности, учитывая ее способность упреждать любые наукоемкие технологии и крайнюю мобильность.

Продолжая тему развития городского транспорта с обеспечением экологических приоритетов, заведующая лабораторией проблем экологии транспортных систем Института проблем транспорта им. Н. С. Соломенко Российской академии наук **Л. Д. Барина** привела следующие данные: в среднем автомобиль превращает в углекислоту столько же кислорода, сколько 300–350 человек, и сжигает огромное количество топлива, загрязняя воздух диоксидом азота, несгоревшими углеводородами, твердыми веществами и т. д.

Рассматривая среду города в комплексе с ее инфраструктурой и оце-

нивая воздействие транспортной системы, нужно учитывать все виды воздействия — от подвижного состава, транспортных путей и пр. Основными причинами негативного воздействия транспорта на окружающую среду (акустическое, вибрационное воздействие, загрязнение поверхностного слоя почвы, загрязнение атмосферного воздуха) являются неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети, несоответствие пропускной способности улично-дорожной сети объему транспортного потока, недостаточное количество парковочных мест, быстрое увеличение автомобильного парка, неудовлетворительное состояние подвижного состава, а также различных стационарных объектов.

Одним из главных способов снижения экологической нагрузки на окружающую среду докладчик назвала развитие общественного транспорта, рассматривая, в частности, уничтожение трамвайных линий как совершенно недопустимое явление, потому что трамвай как отнюдь не устаревший вид общественного транспорта позволяет значительно увеличить пропускную способность дорожной сети.

Ю. А. Недре, руководитель группы расчетного мониторинга ОАО «НИИ Атмосфера» (Научно-исследовательский институт охраны атмосферного воздуха), ознакомил присутствующих с технологией сводных расчетов загрязнения атмосферы при принятии градостроительных решений, представляющих собой компьютерное моделирование загрязнения воздуха от всех источников вредных выбросов в атмосферу — и промышленных, и автотранспортных.

В Санкт-Петербурге система моделирования рассеяния загрязняющих веществ — «Экологород Санкт-Петербург» на сегодняшний день включает данные по 21 275 источникам выбросов и 1554 участкам автомагистралей. Ежегодно эти данные «НИИ Атмосфера» пополняет и обновляет для Администрации.

Как отметил докладчик, представленная технология, предполагающая в числе прочего анализ рисков для здоровья населения, уже используется городскими органами власти при планировании, реконструкции дорожных объектов и в итоге способствует улучшению качества атмосферного воздуха в городе.

С информацией о магнитно-левитационной транспортной технологии, позволяющей в перспективе решить острейшие транспортные

проблемы, выступил генеральный директор ОАО «Национальные скоростные дороги» **В. П. Занин**. Он рассказал о новом виде транспортных средств — поездах на магнитном подвесе, которые будут двигаться по эстакадам на высоте от 6 до 30 м со скоростью до 450–500 км/ч. Данный вид транспорта в три раза экономичнее по текущим энергетическим затратам и в два раза экономичнее по затратам эксплуатационным. Причем сама технология разработана до такого уровня, что изготовление всей необходимой инфраструктуры обойдется, если сравнивать с Западным скоростным диаметром, в четыре раза дешевле, в одну цену с прокладкой новых железных дорог. **В. П. Занин** предложил рассматривать имеющиеся разработки как серьезнейший национальный проект.



ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАВОВОГО ПРОСТРАНСТВА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Модераторы:

- | | |
|-----------------------|---|
| В. А. Озеров | — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности; |
| В. А. Федоров | — заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности; |
| В. Н. Кирьянов | — начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации — главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации. |

Открывая заседание «круглого стола», **В. А. Озеров** отметил актуальность заявленной темы и выделил два вопроса, на которых прежде всего следует сосредоточить внимание. Первое — то, как с точки зрения права решаются задачи обеспечения безопасности дорожного движения. Второе — каковы должны быть функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

В. А. Федоров, говоря о проблемах формирования правового пространства в сфере безопасности дорожного движения, выделил три основных вопроса.

Первое. Решение проблемы успешного и безопасного функционирова-

ния самого процесса перемещения людей и грузов по автомобильным дорогам страны требует, по мнению докладчика, кардинального изменения отношения к формированию правовой базы.

В настоящее время действует только Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», которому уже 15 лет. В данный закон постоянно вносятся изменения. Сейчас в Государственной Думе находится шесть законопроектов о внесении очередных изменений в этот закон. И часто данные изменения не имеют прямого отношения к безопасности движения. Таким образом, необходимо расширять законодательную базу. Нужен не



только закон о безопасности дорожного движения, но и закон о дорожном движении в целом. К сожалению, закон «О безопасности дорожного движения» во многом не выполняется. Не определены многие важные аспекты, в частности режим труда и отдыха водителей. В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» законодательству также не уделяется достаточно внимания. Поэтому в следующей программе необходимо сфокусироваться на совершенствовании законодательства, и возглавить эту работу должно Министерство транспорта.

Второе. До 2004 г. в Положении о Министерстве транспорта было четко записано, что Минтранс определяет политику государства в области безопасности движения. Однако в 2004 г. эта обязанность перешла к МВД, которое в настоящее время вынуждено осуществлять ряд чуждых ему функций, связанных, например, с обустройством дорожной инфраструктуры.

По мнению В. А. Федорова, в ведение Министерства транспорта следует передать хотя бы вопросы организации дорожного движения. Также в рамках министерства целесообразно создать отдельную службу, которая занималась бы вопросами, касающимися автомобильного транспорта.

Третий аспект касается административной ответственности. Докладчик напомнил, что административные наказания должны отвечать определенным требованиям. Прежде всего эти наказания должны обеспечивать одновременно и карательную, и профилактическую функции: карательную — по

отношению к правонарушителям, профилактическую — к населению в целом. И самое главное — наказание должно быть адекватно общественной опасности.

По мнению В. А. Федорова, необходимо также возвращаться к балльной системе учета нарушений, при которой используются штрафные либо поощрительные баллы. Данная система существует во многих странах мира.

С. Ю. Постников, заместитель начальника Военной автомобильной инспекции Министерства обороны Российской Федерации, отметил, что Министерство обороны придает большое значение обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации. Министр лично участвует в этой работе и предпринимает определенные шаги как по повышению квалификации водителей, так и в целом по улучшению функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В Вооруженных Силах организована и осуществляется дополнительная подготовка водителей. В настоящее время подготовка проводится в подразделениях военной автомобильной инспекции и в спецподразделениях, в будущем поставлена задача организовать ее в более расширенном масштабе и повышать квалификацию всех водителей, которые находятся в составе Вооруженных Сил. Сейчас в Вооруженных Силах служат более 600 тыс. водителей различных категорий. Государственный технический осмотр в Вооруженных Силах проводится на 90% с использованием средств технического диагностирования, которые закупаются в рамках государственного оборонного заказа.

В 2010 г. разработана автоматизированная информационная система обеспечения безопасности дорожного движения. До 2013 г. она должна быть введена в строй и функционировать в полном объеме на всех уровнях — от инспектора до руководителей центрального аппарата. Готовится и в ближайшее время будет подписана ведомственная целевая программа по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2013 гг. в Вооруженных Силах Российской Федерации.

Совместно с Советом Федерации и Государственной Думой ведется работа в сфере формирования правового пространства и осуществления правоприменительной деятельности в Вооруженных Силах. Однако в законопроектной деятельности существуют определенные сложности. Уже два года в Правительстве находится законопроект, в соответствии с которым федеральный орган власти в области обороны наделяется надзорными, контрольными и разрешительными функциями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации. По мнению докладчика, необходимо наделить Министерство обороны определенными функциями в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Е. Г. Тарло, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству, обратил внимание на проблему, которая в настоящее время не находит ни научного, ни практического, ни законодательного решения. По словам докладчика, если проанализировать Уголовный кодекс в части, устанавливающей уголовную ответственность за нару-

шения правил дорожного движения, повлекшие тяжкие последствия, то станет очевидно, что сотни тысяч уголовных дел, ежегодно рассматриваемых в связи с наступлением тяжких последствий из-за нарушения правил дорожного движения, регулируются только одной статьей действующего Уголовного кодекса. Это статья 264 УК Российской Федерации «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». В результате часто за совершенно разные по масштабам, значимости и последствиям нарушения назначается одно и то же наказание.

Е. Г. Тарло отметил, что необходимо дифференцировать ответственность в зависимости не только от тяжести наступивших последствий, но и от степени неосторожности лица, проявленной при управлении автомобилем. Кроме того, некоторые виды нарушений, повлекших тяжкие последствия, например вождение в нетрезвом состоянии, нельзя квалифицировать как неосторожность. В данном случае речь должна идти об умышленном преступлении. Эта проблема требует серьезной научной проработки. Необходимо разработать научные критерии определения степени неосторожности. Данный вопрос должен быть серьезно разработан в науке и в дальнейшем найти практическое воплощение в дифференциации уголовной ответственности в зависимости от субъективного отношения лица, нарушившего правила дорожного движения, как к последствиям, так и к самим правилам, а также от того, какие конкретно правила дорожного движения были нарушены.

По мнению докладчика, следует обратиться к Верховному Суду с пред-

ложением дать руководящие разъяснения судам с целью предоставить им возможность дифференцировать ответственность лиц в зависимости от того, какие правила дорожного движения были нарушены и в каких условиях это произошло. За серьезные нарушения правил дорожного движения, такие, например, как выезд на железнодорожный переезд на неисправном автомобиле или на запрещающий сигнал светофора, которые повлекли тяжкие последствия, гибель десятков людей, должно назначаться наказание не в виде девяти лет лишения свободы, а, возможно, в виде пожизненного заключения, поскольку это не неосторожность, а умышленное преступление. А в каких-то случаях, напротив, следует освобождать от ответственности, несмотря на формальные признаки нарушения.

Г. М. Казюлин, начальник управления ГИБДД ГУВД по Краснодарскому краю, рассказал о замкнутой системе административного воздействия на нарушителей правил дорожного движения, которая уже три года успешно действует на территории Краснодарского края. Прежде всего данная система включает установку камер видеонаблюдения: 118 камер установлены для видеофиксации нарушений, 250 — для наблюдения за дорожным движением на особо загруженных или потенциально опасных участках дороги. С 2006 г. функционирует центр мониторинга и оперативной обработки полученной информации, в работе которого используются последние достижения науки в области связи, обработки данных, информатики.

Другая составляющая этой системы — доведение до нарушителя информации о том, что нарушение

зафиксировано и по нему принято соответствующее постановление. Такая информация распространяется с использованием мобильной связи и Интернета.

Деятельность центра обработки информации направлена на изучение не только вопросов безопасности дорожного движения, но и безопасности в целом. Работа ведется в четырех направлениях: первое — это медицина катастроф (здесь действуют операторы МЧС), второе — дежурные представители администрации, третье — милицейская служба. Все службы осуществляют круглосуточное дежурство.

В настоящее время надзор за соблюдением правил дорожного движения почти полностью осуществляется в автоматическом режиме. Водитель, получивший уведомление о нарушении, может самостоятельно выбрать любой существующий способ оплаты штрафа. Также в автоматическом режиме приходит уведомление об оплате штрафа. Деньги автоматически поступают в тот регион, где было зафиксировано нарушение.

Однако, по словам докладчика, данная система была бы неэффективна, если бы она решала только задачи и вопросы, связанные с выявлением нарушений. Основная задача — это ликвидировать нарушения и, как следствие, снизить количество дорожно-транспортных происшествий. В Краснодарском крае имеется электронная карта, которая в рамках ГЛОНАСС позволяет в реальном времени автоматически фиксировать нарушения правил дорожного движения и ДТП. Осуществляется топографический анализ дорожно-транспортных происшествий, фиксируются и ликвидируются очаги аварийности.



В заключение **Г. М. Казюлин** проинформировал, что несколько регионов также выразили заинтересованность в использовании автоматической комплексной системы контроля дорожной ситуации, успешно внедренной в Краснодарском крае.

Заместитель начальника Департамента Госавтоинспекции МВД Украины **С. И. Будник** рассказал о ситуации с безопасностью на дорогах в Украине и о значении нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения. С 1991 г., когда в стране были приняты нормативные акты, ужесточившие ответственность за нарушение правил дорожного движения, количество дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями существенно снизилось. В 2001 г. была осуществлена либерализация и начался обратный процесс. Пик аварийности пришелся на 2007 г., когда было зафиксировано 63,5 тыс. ДТП, повлекших гибель 9,6 тыс. человек. Поэтому в 2008 г. были внесены изменения в законодательство, в соответствии с которыми существенно повысилась ответственность за нарушение правил дорожного движения. При этом были значительно увеличены штрафные санкции, восстановлено право наложения взыскания сотрудниками Госавтоинспекции (до 2008 г. все административные дела рассматривались в суде).

Кроме этого, было внедрено применение технических средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, предусмотрена ответственность владельцев транспортных средств, внесены изменения в программу усовершенствования системы подготовки водителей, повышен уровень ответвен-

ности различных ведомств в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также установлено, что взыскиваемые штрафы в равных долях зачисляются в государственный бюджет и в бюджеты административно-территориальных единиц, что также способствует улучшению ситуации на дорогах.

В то же время, как отметил докладчик, принятые в 2008 г. меры недостаточны. Штрафные санкции за нарушение правил дорожного движения в европейских странах намного выше, чем в Украине и России. Принятые меры способствовали на какое-то время снижению аварийности, однако сегодня ее уровень снова постепенно повышается.

В настоящее время в Украине продолжается работа по совершенствованию законодательства. В первом чтении принят закон, регулирующий вопросы оформления документов по дорожно-транспортным происшествиям, не повлекшим тяжелых последствий, без участия работников Госавтоинспекции. В данном случае водители застрахованных транспортных средств сами оформляют документы, соответственно не привлекаются к административной ответственности, и самое главное — не отвлекают работников Госавтоинспекции от выполнения основных функций и не создают заторов на дорогах, связанных с ожиданием прибытия работников Госавтоинспекции.

Далее **С. И. Будник** остановился на проблемах, которые следует решить в ближайшее время.

Это прежде всего совершенствование системы государственного управления в сфере безопасности дорожно-

го движения. В Украине существует Координационный совет по вопросам безопасности дорожного движения, который в настоящее время начал плодотворно работать в направлении координации действий государственных органов в целях улучшения законодательного регулирования возникающих вопросов.

Другая проблема — совершенствование системы подготовки всех участников дорожного движения. Речь идет не только о подготовке водителей, но и о воспитании всех участников дорожного движения, начиная с детского возраста. Законодательно предусмотрено обучение правилам дорожного движения и поведения на улице детей с трехлетнего возраста.

Кроме того, по мнению докладчика, необходима активизация профилактической деятельности, направленной на воспитание законопослушного гражданина. Институт юных инспекторов движения существовал еще в Советском Союзе и продолжает активно развиваться и сегодня. Проводятся обучающие игры, в рамках которых команды из различных областей проходят серьезные испытания, связанные с управлением транспортным средством, выполнением функций работника Государственной автоинспекции, теоретической подготовкой. Дети, которые участвуют в этих играх, пропагандируют безопасное поведение на дорогах, правила дорожного движения среди своих сверстников.

Серьезной проблемой является улучшение эксплуатационных показателей автомобильных дорог и улиц. В связи с проведением в 2012 г. финала чемпионата Европы по футболу в Украине проводится масштабная ре-

конструкция автомобильных дорог и улиц городов.

Другой важный вопрос — повышение безопасности пассажирских перевозок. В настоящее время большинство перевозчиков — частные предприниматели, 52% всех транспортных средств находится в собственности небольших предприятий. Сейчас все усилия направлены на укрупнение таких предприятий с тем, чтобы они имели возможность организовать нормальную работу всех служб, обновлять автопарк. Обязательно должны функционировать служба безопасности дорожного движения, осуществляться регулярное техническое обслуживание, медицинская подготовка, предрейсовая и послерейсовая проверка водителей.

Также необходимо совершенствовать контроль за состоянием здоровья кандидатов в водители и водителей, которые уже работают. В Украине в настоящее время действует комиссия, которая работает над внесением изменений в процесс прохождения техосмотра. Техосмотр будут осуществлять субъекты предпринимательской деятельности, а государство оставит за собой функцию контроля.

Кроме того, в Украине уделяется серьезное внимание оказанию первой медицинской помощи. При содействии Министерства здравоохранения Украины, общественных организаций проводится обучение сотрудников Госавтоинспекции методам оказания первой медицинской помощи. Совместно с Министерством здравоохранения разрабатывается система оповещения о дорожно-транспортных происшествиях, за медицинскими учреждениями закрепляются отдельные участки дороги для того, чтобы



оперативно реагировать на все экстренные ситуации.

В заключение С. И. Будник проинформировал участников «круглого стола» о том, что в апреле 2011 г. в Киеве состоится межпарламентская конференция, посвященная вопросам безопасности дорожного движения.

И. И. Равилов, заместитель начальника управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан, остановился на некоторых вопросах эксплуатации и установки алкозамков в Республике Татарстан. Так, в рамках реализации проекта использования технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки в субъектах Российской Федерации, Российский союз автостраховщиков и Фонд «Центр стратегических разработок — Регион» совместно с государственным учреждением «Дирекция «АИУС РТ»» провели установку и испытание пилотной партии алкозамков в школьных автобусах Республики Татарстан. Общее количество установленных алкозамков составило 25 единиц в составе пяти моделей производства России, Германии, США и Китая. Период установки — с 9 по 25 февраля 2010 г.

Для оценки результатов испытаний Государственным учреждением «Дирекция «Региональной автоматизированной информационно-управляющей системы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан»» был подготовлен список жалоб, поступивших от водителей, а поставщиками алкозамков в присутствии представителей автотранспортных предприятий был произведен съем данных алкозамков и подготовлены отчетные данные.

В первые дни после начала эксплуатации отношение к алкозамкам было резко негативное, что явилось основной причиной большого количества жалоб со стороны водителей. При этом жалобы носили в основном субъективный характер. Однако уже через неделю после начала эксплуатации количество жалоб начало снижаться и через три месяца уменьшилось в шесть раз. В конце отчетного периода регистрировалось лишь две-три жалобы в день. Причинами жалоб являлись недостаток навыков в эксплуатации алкозамков, хранение измерительных блоков в условиях низкой температуры, изношенность автобусов и сознательная дезинформация со стороны водителей.

Во время испытаний было зафиксировано три случая алкопроб, превышающих максимально допустимый уровень на период проведения испытаний, из которых один случай можно расценить как свидетельство факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Положительная проба примерно 0,5 промилле была зафиксирована в поселке Высокая Гора Высокогорского района Республики Татарстан предположительно во время выезда водителя на маршрут. В результате этого алкозамок заблокировал двигатель на 30 минут.

При анализе различных алгоритмов работы, запрограммированных в разных моделях алкозамков, гипотеза о необходимости повторных тестов во время движения не подтвердилась, поскольку повторные тесты не дали положительного результата, но в отдельных случаях резко усложняли водителям процесс управления транспортным средством.

На основании полученных результатов приняты следующие меры: проведена разъяснительная работа среди водителей автобусов с целью выяснения влияния устройства на безопасность движения и улучшения отношения к его использованию; диспетчеры АИУС РТ проинструктированы относительно правил эксплуатации алкозамков; АИУС оснащена оборудованием, необходимым для снятия данных с алкозамков; разрабатывается программное обеспечение для интеграции алкозамков с бортовым комплектом спутниковой навигации, установленным на автобусах. В августе 2010 г. после устранения недостатков и выбора поставщиков на школьные автобусы установлено 214 алкозамков. С 1 сентября 2010 г. начата их эксплуатация.

Применение алкозамков, предусмотренное европейской программой Vision Zero, направлено на снижение числа людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В качестве альтернативы лишению права управления транспортным средством за езду в нетрезвом состоянии предлагается возможность условного возвращения водительских прав при условии оснащения автомобиля алкозамком. Предприятия, имеющие транспорт, оснащенный алкозамками, в первую очередь получают заказы на выполнение работ, так как предоставляют дополнительные гарантии обеспечения безопасности пассажиров и грузоперевозок.

Однако в Российской Федерации возникают следующие проблемы в использовании алкозамков: они не интегрированы в систему спутниковой навигации, предусмотренную техническим регламентом; порог сра-

батывания алкозамка должен быть не более чем у алкотестеров; и самое главное — замок не является сертифицированным прибором, данные которого могут служить основанием для привлечения к ответственности.

В заключение докладчик подчеркнул, что повышение уровня безопасности дорожного движения и снижение количества ДТП, совершенных водителями в состоянии алкогольного опьянения, путем оснащения автотранспортных средств алкозамками заслуживают серьезного внимания и оценки перспектив использования данных приборов в Российской Федерации.

Е. В. Васильев, начальник Управления Европейского протокола Российского союза автостраховщиков, рассказал об опыте, который удалось накопить за те полтора года, в течение которых действует система упрощенного оформления документов о ДТП (так называемый сокращенный Европейский протокол).

Данная система позволяет участникам дорожно-транспортного происшествия оформить документы, не вызывая на место аварии сотрудников ГИБДД. В соответствии с законом это возможно в случае, когда вред причинен только имуществу и в ДТП участвовало не более двух транспортных средств. Участникам дорожно-транспортного происшествия необходимо договориться обо всех обстоятельствах ДТП. Данные обстоятельства не должны вызывать никаких разногласий, должны быть зафиксированы в извещении и подписаны обоими участниками происшествия. Кроме того, законом установлено ограничение, в соответствии с которым сумма страхового возмещения, которую по-



терпевший сможет получить у страховой компании в случае, если сотрудники ГИБДД не будут вызваны и, соответственно, не будут оформлены документы, ограничивается 25 тыс. руб.

Докладчик напомнил, что Правила дорожного движения уже довольно давно содержат норму (пункт 2.6), которая подтверждает право участников дорожно-транспортного происшествия не вызывать сотрудников ГИБДД. Данная норма существовала и до введения ОСАГО, но не получила практического применения и использовалась достаточно редко.

В настоящее время для того, чтобы определять и распределять ответственность между участниками дорожно-транспортного происшествия, Научно-исследовательским центром проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации разработаны типовые схемы ДТП. Однако проблема заключается в том, что данный документ не является официальным. Соответственно, в случае возникновения каких-либо споров или рассмотрения дел в суде такие схемы могут быть оспорены, и, соответственно, те решения, которые приняты на их основе, также могут быть оспорены и отменены.

Сейчас системой пользуются в 4% случаев. Под ограничение, которое было установлено законодателем, — 25 тыс. руб., подпадают практически 80% всех дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время предлагается повысить эту сумму до 50 тыс. руб. В случае если данное предложение будет принято и закон вступит в силу, под данную сумму подпадут уже 97–98% всех дорожно-

транспортных происшествий. Вместе с тем, как показал анализ, основным тормозом в развитии данной системы является не сумма страхового возмещения. Почти 80% всех отказов потерпевшим в выплате страхового возмещения осуществляется на том основании, что они некорректно оформляют извещение о дорожно-транспортном происшествии либо те данные, которые указаны в нем, не позволяют применять разработанные типовые схемы. Докладчик напомнил, что ОСАГО действует всего семь лет и практика оформления такого документа, как извещение о ДТП, появилась недавно. Немногие водители обучались тому, как эти извещения оформлять.

Далее Е. В. Васильев указал на основные проблемы, которые, на его взгляд, являются тормозом в развитии системы.

Прежде всего, сумма, установленная в размере 25 тыс. руб., безусловно являлась психологическим фактором, который не позволял гражданам в должной мере пользоваться системой. Они опасались, что причиненный ущерб окажется больше, поэтому предпочитали вызвать сотрудников ГИБДД. По мнению докладчика, увеличение лимита до 50 тыс. руб. снимет эту проблему и даст дополнительный толчок для развития системы.

Вторая, не менее важная проблема — значительный рост страхового мошенничества после введения системы. В Европе данная система работает следующим образом: оба участника ДТП после оформления документов должны явиться в страховую компанию и показать свои транспортные средства, после чего



компания фиксирует, что происшествие действительно имело место. В России на сегодняшний день при оформлении документов с участием сотрудников ГИБДД независимое лицо подтверждает факт ДТП и тех повреждений, которые нанесены обоим транспортным средствам. Когда данное лицо уходит, т. е. используется система Европейского протокола, по сути, никто не может подтвердить факт происшествия. В настоящее время достигнута договоренность о внесении изменений в законодательство, в соответствии с которыми причинителя вреда также обяжут представлять свое транспортное средство на осмотр. Это должно снизить риски страхового мошенничества в целом и дать определенный импульс для развития системы Европейского протокола в будущем.

Е. В. Васильев также обратил внимание на те проблемы, которые на сегодняшний день не рассматривались и не учтены должным образом.

Прежде всего, следует учитывать, что в стране достаточно низкая страховая культура. Население получает мало достоверной информации и с недоверием относится к нововведениям. Не многие умеют правильно заполнять извещения о ДТП для того, чтобы страховые компании могли принимать по ним решения. Соответственно, необходимо проводить мероприятия с целью разъяснения гражданам, как следует действовать в случае, если они хотят самостоятельно оформить документы о дорожно-транспортном происшествии без вызова сотрудников ГИБДД.

Кроме того, необходимо помнить, что в ГИБДД работают профессионалы, которые каждый день занимают-

ся оформлением ДТП и принимают соответствующие решения. В страховых компаниях таких сотрудников нет. Поэтому нужно проводить мероприятия по повышению квалификации сотрудников страховых компаний, чтобы они могли принимать грамотные и обоснованные решения на основе документов, представленных потерпевшими.

В заключение Е. В. Васильев отметил важность мер, которые приняты на сегодняшний день. По мнению докладчика, они должны дать импульс дальнейшему развитию системы. Однако этого явно недостаточно. Необходимо также проводить работу, связанную с организацией мероприятий, направленных на повышение эффективности системы упрощенного оформления ДТП.

Ф. Замбон, руководитель проекта «Дорожная безопасность в десяти странах — Российская Федерация», представитель Всемирной организации здравоохранения, в своем выступлении рассказал о проекте «Дорожная безопасность в десяти странах». Докладчик отметил, что если не принимать эффективных мер, то к 2030 г. дорожно-транспортные происшествия займут пятое место в числе наиболее распространенных причин смертности в мире. В январе 2010 г. была выдвинута новая глобальная инициатива, которая называется «Безопасность дорожного движения в десяти странах». Данный проект рассчитан на пять лет, и для его успешной реализации необходимо активное участие национальных партнеров, тех, кто будет реализовывать эту инициативу на местах. Фактически проект призван стать катализатором действий,

которые уже предпринимаются в странах-участницах.

В проекте участвуют такие страны, как Китай, Индия, Бразилия, Россия, Турция. Государства — участники проекта лидируют в мире по количеству ДТП со смертельным исходом. Суммарное количество погибших в этих странах доходит до 600 тыс. в год, а это составляет половину погибших в дорожно-транспортных происшествиях в мире. Таким образом, если проект будет эффективно реализован, то удастся существенно снизить количество погибших в ДТП.

По словам докладчика, основным критерием при отборе стран-участниц являлась политическая воля их руководства. Так, во всем мире признается ведущая роль Российской Федерации в данной области. Президент Д. А. Медведев и премьер-министр В. В. Путин неоднократно подчеркивали, что обеспечение безопасности на дорогах является приоритетом для руководства Российской Федерации. Россия сыграла важную роль в принятии резолюции 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» в марте 2010 г.

Основной задачей является уменьшение количества смертельных исходов и тяжелых травм в тех странах, в которых реализуется проект. Для этого необходимо сосредоточить внимание населения на мерах, доказавших свою эффективность и влияющих на конкретные факторы риска. К ключевым факторам относятся превышение скорости, употребление алкоголя, плохая видимость на дороге.

В числе международных партнеров проекта — Всемирная организация здравоохранения, Университет

Джонса Хопкинса (США), Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения и Всемирный банк. Всемирная организация здравоохранения осуществляет координирующие функции. Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения выделяет ресурсы для наращивания потенциала, организует и проводит семинары. Университет Джонса Хопкинса занимается мониторингом, осуществляет первичные наблюдения, анализирует отношение общественности к проблеме. Всемирный банк оценивает состояние инфраструктуры и возможности для ее улучшения.

Вместе с тем финансирование не является основной задачей проекта, поскольку его бюджет довольно ограничен, особенно учитывая размеры Российской Федерации. Однако Ф. Замбон выразил надежду, что проект будет способствовать повышению приоритетности вопросов обеспечения безопасности дорожного движения. Также, по словам докладчика, следует постоянно осуществлять мониторинг данного проекта для того, чтобы выяснить, будет ли полезным его внедрение и в других государствах.

В настоящее время сформирован консультативный совет проекта, определены основные направления работы. Это прежде всего использование ремней безопасности и борьба с употреблением алкоголя за рулем. Для реализации мероприятий были выбраны Липецкая и Ивановская области. С ноября 2010 г. в Липецкой области проводится кампания в СМИ, разъясняющая необходимость применения ремней безопасности. Осуществляется мониторинг, проводится



исследование с тем, чтобы выяснить, какой процент водителей использует ремни безопасности.

Докладчик выразил надежду, что реализация проекта в двух регионах станет стимулом для последующих действий, что проект будет осуществлен в других регионах Российской Федерации, а также в соседних странах.

А. В. Новиков, руководитель объединенной группы исследований в области безопасности дорожного движения Фонда «Центр стратегических разработок — Регион», коснулся роли неправительственных организаций в сфере правового регулирования безопасности дорожного движения. Докладчик напомнил, что существуют различные формы взаимодействия неправительственных организаций с органами исполнительной власти. Реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» позволит развить взаимодействие в правовой сфере. Большое количество проектов нормативных актов было разработано с участием неправительственных организаций. Другая форма взаимодействия — частно-государственное партнерство, подключение к проектам. Например, международные программы в области оценки безопасности транспортных средств и безопасности дорог реализуются при активном участии неправительственных организаций, которые являются инициаторами данных программ и взаимодействуют с органами власти в разных странах.

В качестве примера **А. В. Новиков** также привел проект, касающийся использования технических средств контроля на транспортных средствах,

которые осуществляют социально важные перевозки. Проект был реализован в России в 2010 г. На основе анализа аварийности были выбраны четыре типа технических средств контроля: аппаратура спутниковой навигации, цифровые тахографы, видеорегистраторы и алкозамки. В рамках проекта проводились практические испытания около 500 устройств в трех регионах Российской Федерации. Как результат этих испытаний были подготовлены проекты нормативно-правовых и нормативно-технических актов, которые учитывают непредвиденные ситуации при эксплуатации данных устройств.

Российский союз автостраховщиков — организация, которая инициировала и полностью финансировала данный проект. «Центр стратегических разработок — Регион» является основным исполнителем проекта, занимается организацией испытаний, подготовкой нормативных правовых актов и иными вопросами, касающимися его реализации. Компании, производящие и поставляющие оборудование для данного проекта, треть устройств, которые были установлены на транспортные средства, предоставили безвозмездно. И, безусловно, реализация проекта была бы невозможна без участия органов власти на различных уровнях.

В масштабном проекте участвовало три субъекта Российской Федерации — Татарстан, Подмосковье, Ивановская область. Было задействовано 500 транспортных средств: пассажирские автобусы, маршрутные школьные автобусы, автомобили скорой помощи. В проекте участвовало около 400 школ, 20 автотранспортных предприятий, три станции скорой помо-

щи и 11 поставщиков средств технического контроля.

А. Л. Холодов, председатель Комитета по защите прав автомобилистов, поблагодарил Государственную инспекцию по безопасности дорожного движения и депутатов Государственной Думы за предоставленную общественным организациям возможность участвовать в разработке законопроектов, высказывать свою точку зрения, вносить предложения, многие из которых находят отражение в законопроектах и принятых законах.

Далее докладчик затронул вопрос применения главы 12 Административного кодекса. По словам **А. Л. Холодова**, когда на дороге возникает дорожно-транспортное происшествие, применяется глава 12 Административного кодекса, хотя она в основном предусмотрена для регулирования вопросов, связанных не с дорожно-транспортными происшествиями, а просто с дорожным движением без ДТП. Поэтому в оформлении дорожно-транспортных происшествий возникает беспорядок.

Сегодня страховая компания может отказать автомобилисту по той причине, что вина в ДТП не установлена, поскольку согласно статье 6 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ОСАГО) объектом страхования являются риски, возникшие вследствие причинения вреда. Согласно Гражданскому кодексу при столкновении двух автомобилей стандартно применяется статья 1064, и в ней соответственно возникает вопрос о вине. Иными словами, для того чтобы обязать страховую компанию выплатить возмещение, автомо-

билист должен быть признан виновным. Однако ГИБДД не имеет права устанавливать вину в ДТП, это может делать только суд. ГИБДД выполняет в данном случае прикладную функцию, а именно устанавливает, кто из автомобилистов нарушил правила дорожного движения, кто не нарушил, и если это не является уголовным проступком, выясняет, какое административное наказание грозит автомобилисту, который нарушил правила дорожного движения.

Формально любая страховая компания имеет право отказать автомобилисту, у которого на руках бумаги из ГИБДД, поскольку слова «вина» там нет, есть только запись, подтверждающая нарушение водителем правил дорожного движения и, возможно, даже уплату штрафа. Некоторые страховые компании, пользуясь этой ситуацией, занимались откровенным мошенничеством. Они заявляли всем пришедшим к ним автомобилистам об отсутствии в документах подтверждения вины второго участника ДТП и предлагали обратиться в суд за соответствующими подтверждениями. Когда автомобилист приносил нужные документы, подтверждающие вину второго участника происшествия, страховая компания отказывала ему в связи с наличием решения суда, вступившего в силу, и предлагала обратиться к судебному приставу.

По мнению докладчика, в настоящее время Административный кодекс не предусматривает нормального оформления ДТП. Как минимум необходимо вводить дополнительные статьи, регулирующие вопросы, которые связаны с нарушением правил дорожного движения. Дорожно-транспортным происшествиям следует

посвятить отдельную главу Административного кодекса.

В. А. Березин, член правления Добровольного общества содействия повышению безопасности дорожного движения, коснулся технического осмотра как процедуры, с которой, по сути, начинается борьба за безопасность дорожного движения. Докладчик напомнил, что в Государственной Думе прошел первое чтение проекта нового закона, регулирующего данный вопрос. По мнению В. А. Березина, в проекте есть отдельные моменты, вызывающие определенные сомнения. Так, в проекте в целом сохранены существовавшие ранее принципы, за исключением государственного контроля. В соответствии с проектом весь контроль за субъектами предпринимательской деятельности сосредоточивается в системе саморегулируемых организаций. Докладчик задался вопросом: до какой степени данный подход универсален, применим ли он к сфере, затрагивающей интересы большинства граждан России, а следовательно, и государства, его безопасности? Вправе ли государство полностью устранить от системного контроля за этой деятельностью?

С. И. Разуван, исполнительный директор Бюро «Зеленая карта» Российского союза автостраховщиков, напомнил, что система «Зеленая карта» существует с 1953 г. и объединяет 45 национальных бюро, в том числе в России, которая присоединилась к системе недавно. В соответствии с системой к въезжающему применяются те правила, которые действуют в стране въезда. Докладчик поблагодарил руководство Департамента обеспечения безопасности дорожного движе-

ния МВД за сотрудничество, которое помогло решить все возникшие проблемы.

С. И. Разуван отметил, что к страховщикам предъявляются достаточно серьезные требования. В результате деятельность в рамках системы осуществляют 11 из 150 страховщиков, являющихся членами РСА. За последнее время было обслужено до 1,5 млн граждан, урегулировано в общей сложности около 4 тыс. претензий. Существенную роль играет Информационный центр, который оказывает помощь в тех случаях, когда ДТП с участием иностранцев происходят в отдаленных регионах России.

По мнению докладчика, необходимо законодательно закрепить функции Федеральной таможенной службы по контролю за наличием зеленых карт. Также следует совместно с европейскими коллегами продумать механизмы защиты прав водителей, пострадавших за рубежом. Подобные механизмы уже действуют в Европе, дополняя систему «Зеленая карта».

Президент строительной компании «Норд-строй» **Д. А. Александров** отметил, что проблема безопасности на дорогах в городах тесно связана с использованием и правильным функционированием общественного транспорта. Чем эффективнее он функционирует, тем больше людей этот транспорт используют. Следовательно, уменьшается количество личного транспорта на дорогах, а значит, снижается нагрузка, число заторов и аварий. В крупных городах — Москве, Петербурге и ряде других — уже давно работает метро, строятся новые станции. Это эффективно, но исключительно дорого. Сегодня в большинстве российских областных центров пере-



возки осуществляются маршрутными такси типа «Газель». Такой транспорт крайне неэффективен по причине длительности перевозок, создаваемых заторов, высокой аварийности, невозможности контролировать его безопасность.

Д. А. Александров предложил внедрить новый вид общественного транспорта, сочетающий преимущества поезда и автобуса, — троенбас. Данное транспортное средство представляет собой сочлененный автобус типа «Икарус», который вмещает свыше 100 пассажиров. На остановках пассажиры выходят на перрон как при поездке на поезде. Билеты оплачиваются заранее, посадка и высадка осуществляются очень быстро. Остановки троенбаса необходимо располагать на расстоянии не менее 1,5 км, чтобы ограничиться 10–12 остановками при пересечении всего города (средняя протяженность областного российского города составляет 15–20 км).

Движение подобного вида общественного транспорта должно осуществляться по выделенной улице. При приближении к светофору, за 200 м, автоматический радиосигнал подается с троенбаса на светофор, светофор переключается на зеленый свет, а улицы, которые пересекают маршрут движения троенбаса, возможно, следует блокировать шлагбаумами для большей безопасности. В результате при условии правильной организации движения средняя скорость данного вида транспорта составит приблизительно 45 км/ч. Пересечение города будет осуществляться за 15–20 минут, а маршрутные такси станут в основном доставлять пассажиров до перрона троенбаса и от перрона до пункта

назначения. Таким образом, сократится количество маршрутных такси, которые часто затрудняют дорожное движение в городах.

И. С. Лаврентьева, доцент Псковского юридического института Федеральной службы исполнения наказаний Российской Федерации, остановилась на проблеме наказаний, которые применяются к лицам, ставшим виновниками дорожно-транспортных происшествий или преступлений.

Так как часто лицо, виновное в дорожно-транспортном преступлении, формально является добропорядочным гражданином, ранее не судимым, то, соответственно, наказание за впервые совершенное преступление, как правило, оказывается условным или с отсрочкой исполнения.

По мнению докладчика, необходимо, чтобы наказание назначалось с учетом того вида преступления, которое совершил человек, т. е. чтобы к нарушителям правил дорожного движения применялись особые меры. Суд должен предусматривать дополнительные виды наказания: назначение специального дополнительного прохождения курсов; реабилитационное лечение, если имело место алкогольное опьянение; общественные работы, направленные на профилактику дорожно-транспортных происшествий (работа с детьми и т. д.); использование в качестве дополнительного ограничения специальных знаков на номерах, дающих право проверяющим организациям останавливать водителя независимо от того, есть нарушение или нет, контролировать его состояние, проверять наличие наркотического или алкогольного опьянения; соблюдение за-



прета на управление автомобилем на определенный срок.

По словам И. С. Лаврентьевой, наказание должно быть таким, чтобы человек знал, что снова получить право на управление транспортным средством будет достаточно сложно и ему придется на длительное время отказаться от привычного образа жизни, научиться обходиться без личного транспорта. Только жесткие и продолжительные ограничения будут способствовать уменьшению количества правонарушений.

А. А. Сальников, директор автошколы «Тур», обратил внимание на то, что в настоящее время фактически отсутствует единая система подготовки водителей. Примерно 30% автошкол частично имеют отношение к Министерству образования, РОСТО (ДОСААФ) и т. д., 70% являются частными школами, подлежащими государственному регулированию только в процессе получения лицензии. В результате непродуманных решений, принимаемых по программам подготовки, в Санкт-Петербурге из 140 школ, работавших в 2008 г., к 2009 г. осталось около 70. Сейчас принимаются новые решения по совершенствованию системы подготовки. Однако все нововведения несколько не улучшают ситуацию на дорогах. Решения по подготовке водителей транспортных средств принимаются абсолютно без учета мнения профессионалов, автошколам навязываются совершенно не свойственные им функции.

В результате многочисленных дискуссий удалось добиться отмены

требований, в соответствии с которыми все автошколы должны располагать автоматизированными автодромами, штатными психологами и оснащать машины системами видеонаблюдения в целях облегчения борьбы с коррупцией при приеме экзаменов. Теперь предпринимаются попытки сделать из автошкол центры обучения оказанию первой медицинской помощи. Однако, по мнению докладчика, оказанием медицинской помощи должны заниматься медицинские учреждения, где есть соответствующие профессиональные кадры.

По словам А. А. Сальникова, все решения, касающиеся подготовки водителей, должны приниматься обязательно с учетом мнения автошкол. Только при этом условии решения будут эффективными и ответственными. Межрегиональная ассоциация автошкол уже направила письмо премьер-министру В. В. Путину с просьбой приостановить действие последнего распоряжения Правительства, касающегося совершенствования системы подготовки водителей. Данное распоряжение пытается возложить ряд государственных функций на частные школы. По мнению докладчика, это приведет только к снижению эффективности их работы.

А. А. Сальников предложил выработать эффективную форму взаимодействия и напомнил, что автошколы являются образовательными учреждениями и не могут быть чисто коммерческими, саморегулируемыми организациями.

ОПЫТ МЕГАПОЛИСОВ В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

О. В. Белозеров — заместитель министра транспорта Российской Федерации;

Н. А. Асаул — председатель Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга.

Открывая заседание «круглого стола», **О. В. Белозеров** отметил, что крупные города Российской Федерации являются важными транспортными узлами федеральной и региональных автодорожных сетей, которые интегрируют значительные внутренние и внешние транзитные пассажиро- и грузопотоки. В то же время ситуация в городах с каждым годом заметно ухудшается. Средние скорости сообщения неуклонно снижаются, нередко достигая 8–10 км/ч при оптимальных 30–35 км/ч. Аналогичное положение складывается и на подъездах к крупным городам. Заторы стали обычной, повседневной ситуацией во многих городах России. Системные сбои в дорожном движении приводят к резкому увеличению временных затрат на перевозки пассажиров и грузов, расхода топлива, ухудшению экологической ситуации, повышению себестоимости автомобильных перевозок, снижению их качества и надежности, эффективности работы всех городских служб.

Транспортные заторы, затруднения в движении, отсутствие бесперебойного функционирования улично-дорожной сети являются, по мнению докладчика, результатом проводи-

мой градостроительной политики, а также транспортной политики в целом и организации дорожного движения в частности. Объективными причинами возникновения и развития данной ситуации являются высокие темпы жилищно-офисного и торгово-развлекательного строительства, интенсивная автомобилизация населения, с одной стороны, и низкая пропускная способность улично-дорожной сети, недостаточно интенсивные темпы строительства и реконструкции автомобильных дорог и дорожно-транспортных сооружений — с другой.

В крупных городах уровень автомобилизации превысил значение 300 автотранспортных средств на 1 тыс. жителей, а улично-дорожные сети построены исходя из нормативного уровня 170–180 автомобилей на 1 тыс. жителей и нередко не имеют потенциала к расширению. При среднем увеличении автопарка за последние 10 лет примерно на 7% в год ежегодный прирост протяженности автодорожной сети составил менее чем 1%.

В результате отставание сферы дорожного строительства от имеющихся на сегодняшний день потребностей составляет, по приблизитель-



ным оценкам, 20–25 лет. Плотность улично-дорожной сети в крупных российских городах в два — пять раз меньше, чем в европейских. Положение усугубляется неэффективностью использования существующей проезжей части, использованием проезжей части автомобильных дорог для стоянки транспортных средств, нарушением участниками движения правил движения, остановки и стоянки, практически полным отсутствием связной системы скоростных магистралей непрерывного движения.

Таким образом, анализ ситуации, складывающейся в крупных городах России и на подъездах к ним, показывает, что перегруженность городских улично-дорожных сетей обусловлена влиянием следующих факторов: непродуманное территориальное зонирование, планировка и застройка городских и пригородных территорий, ведущиеся без учета формируемого транспортного спроса и пропускной способности улично-дорожной инфраструктуры; высокие темпы автомобилизации, низкие темпы строительства, неоптимальное использование пропускной способности существующих сетей; низкая конкурентоспособность общественного пассажирского транспорта по сравнению с личным легковым транспортом.

Проблемы в сфере дорожного движения требуют системного подхода к их разрешению. Зарубежный опыт показывает, что успех приносит только сбалансированное применение инструментов управления, направленных, с одной стороны, на развитие и повышение пропускной способности, ее максимально эффективное исполь-

зование, а с другой — на регулирование уровня спроса на транспорт.

Таким образом, возможны следующие пути выхода из сложившейся ситуации: рациональное социальное и финансово-экономическое планирование спроса и предложения по обслуживанию пассажиро- и грузопотоков по видам транспорта и путям сообщения; управление транспортной системой города путем воздействия на предложение — через наращивание пропускной способности путей сообщения различных видов транспорта и регулирование транспортных потоков, повышение эффективности строительства и реконструкции, на спрос — через регулирование пассажиро- и грузопотоков в соответствии с фактической пропускной способностью путей сообщения; перераспределение пассажиро- и грузопотоков между различными видами транспорта, а также введение ограничений на передвижение и размещение автомобилей. На улично-дорожную сеть необходимо допускать то количество транспортных средств, на которое она рассчитана, при соблюдении нормативных условий движения. При перегрузке путей сообщения возникают транспортные проблемы, при недостаточной эксплуатации — необоснованное расходование финансовых средств.

Н. А. Асаул выступил с докладом «Перспективы организации дорожного движения в Санкт-Петербурге», в котором еще раз подчеркнул, что проблема организации дорожного движения, его оптимизации чрезвычайно актуальна для всех крупных городов, в том числе, безусловно, и для Санкт-Петербурга. Город уже в полной мере испытывает сложности в

осуществлении пассажирских и грузовых перевозок. Неэффективность системы организации дорожного движения негативно влияет на качество жизни в крупных городах, уровень мобильности граждан, скорости товарооборота. В настоящее время в Санкт-Петербурге системные заторы регулярно возникают на подъездах к 255 перекресткам, что составляет около 25% всех регулируемых пересечений.

Данная проблема усугубляется целым рядом особенностей.

В первую очередь это наличие в городской черте крупнейшего порта, через который осуществляются поставки в Россию более половины всех импортных грузов, перевозимых морским путем, в том числе 60% контейнеров, которые почти полностью вывозятся автомобильным транспортом, что создает дополнительные нагрузки.

Другая особенность — уникальный исторический центр, вторжение в который практически недопустимо. Однако в том числе из-за расположения мостов через Неву более двух третей транспортных потоков проходит через центр города.

Существенным фактором является также динамичное развитие промышленных и логистических зон. Примером может служить производство автомобилей. Город становится центром российского автомобилестроения, что, безусловно, стимулирует рост автомобилизации.

В сложившихся условиях город сделал ставку на комплексный подход к решению данных проблем. Правительством Санкт-Петербурга утвержден ряд документов по развитию улично-дорожной сети, организации

дорожного движения, развитию городского пассажирского транспорта. Разработана единая городская программа по борьбе с заторами на дорогах. Целью программы является повышение качества жизни населения путем обеспечения эффективного, стабильного и безопасного функционирования транспортной системы, которая должна в первую очередь отвечать потребностям социально-экономического развития города. Программа включает в себя комплекс взаимосвязанных мероприятий. Каждая из групп мероприятий предусматривает меры по организации движения. Организация движения, таким образом, выступает одним из ключевых механизмов ликвидации заторов.

Как показывает мировой опыт, при значениях уровня автомобилизации, превышающих 200 автомобилей на 1 тыс. жителей, поддержание удовлетворительного качества функционирования автотранспортного комплекса требует применения принципиально новых подходов как к развитию транспортной инфраструктуры, так и к методам управления транспортными потоками. Докладчик отметил, что в Санкт-Петербурге критический уровень автомобилизации уже значительно превышен.

Обязательными условиями обеспечения эффективной работы улично-дорожной сети являются: четкое функциональное разделение улиц и дорог с выделением опорной сети, на которой создаются условия для быстрого и безопасного передвижения автомобилей (основой такой опорной сети должны стать магистрали скоростного непрерывного движения); применение планировочных решений, обеспечивающих максималь-



ную пропускную способность пересечений улиц; использование методов организации движения и управления транспортными потоками, позволяющих наиболее полно задействовать ресурс пропускной способности всей проезжей части.

В соответствии с Генеральной схемой развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга планируется создание опорной дорожной сети, включающей в себя магистраль скоростного непрерывного движения, а также магистраль регулируемого движения с улучшенными условиями перемещения. На таких магистралях в узловых пересечениях будут построены неполные развязки. Для создания примерно одинаковой пропускной способности на них планируется обеспечить непрерывный режим движения. Пропускная способность таких магистралей возрастет более чем в два раза, существенно снизятся вредные выбросы.

Чрезвычайно важной является увязка мероприятий по развитию дорог с мероприятиями по организации движения. Например, при вводе в строй кольцевой дороги было изменено движение грузового транспорта, что позволило освободить от него часть перегруженных улиц. Аналогичная работа проведена и для южной планировочной зоны города при вводе первой очереди Западного скоростного диаметра. Город принял на себя грузовое движение из третьего и четвертого районов порта. В октябре 2010 г. был открыт второй участок Западного скоростного диаметра.

Использование современных методов организации дорожного движения позволяет существенно повысить эффективность мероприятий по

развитию улично-дорожной сети. Это подтверждается зарубежными исследованиями. Например, по данным Европейской ассоциации по интеллектуальным транспортным системам (ERTICO), применение современных средств и методов организации движения и управления транспортными потоками позволяет на 20% повысить пропускную способность элементов транспортной инфраструктуры без дополнительных вложений в ее строительство или реконструкцию.

Работа по совершенствованию и организации дорожного движения включает в себя такие методы, как введение одностороннего движения, оптимизация поворотных маневров, регулирование скоростного движения транспорта при минимальных финансовых затратах.

Повышение пропускной способности является важным этапом повышения устойчивости и эффективности городской транспортной системы, однако в процессе продолжающегося роста автомобилизации этот путь не позволяет ликвидировать заторы в городах. Стратегической задачей является уменьшение количества легкового и грузового транспорта, находящегося на улично-дорожной сети. При этом речь не идет о снижении мобильности населения. Необходимо добиться структурного сдвига, обеспечить который может только широкое использование общественного транспорта. Для этого он должен стать быстрым, удобным, экономически привлекательным и информационно доступным.

В Санкт-Петербурге создаются выделенные полосы для общественного транспорта, изменен подход к реконструкции улиц. В техническом зада-

нии на проектирование улиц перед проектировщиками ставится задача проработать решения, обеспечивающие удобство движения в первую очередь общественного пассажирского транспорта.

В качестве примера Н. А. Асаул привел решение, реализованное на Лиговском проспекте. В зоне выделенного трамвайного полотна сделана нормальная проезжая часть, с Лиговского проспекта убраны все маршрутные такси, используются автобусы средней и большой вместимости. И весь этот транспорт, а не только рельсовый, идет по выделенной полосе. В связи с этим пришлось изменить организацию движения, в частности полностью запретить отдельные левые повороты. Таким образом на данном участке почти в два раза была увеличена скорость перевозки пассажиров. Полосы для общественного транспорта также созданы на Невском и Большом проспектах, Большой Пушкарской улице.

В дальнейшем планируется расширить сеть выделенных полос, в частности, посредством перевода всего общественного транспорта на реконструированные трамвайные пути. Отрабатывается технология обеспечения ускоренного режима движения трамваев путем реализации приоритетного пропуска трамваев через перекрестки. Городом подготовлена большая программа развития легкорельсового транспорта, обладающего наибольшей провозной способностью.

По словам докладчика, Санкт-Петербург всегда был лидером в развитии трамвайного транспорта. Сегодня ставится задача кардинального преобразования практически всей

трамвайной сети города, превращения трамвая в современный легкорельсовый транспорт с бесшумным подвижным составом, с обособленными путями. Планируется организация производства подвижного состава легкорельсового транспорта, который мог бы поставляться не только в Санкт-Петербург, но и в другие города России. В настоящее время проектируется ветка, которая свяжет аэропорт «Пулково» с Московским вокзалом.

Ограничение движения легкового транспорта стало общепринятой практикой во всех европейских городах, даже с численностью населения в несколько сотен тысяч жителей. Острота проблемы перегруженности улично-дорожной сети в крупнейших городах России позволяет утверждать, что ее кардинальное решение без введения подобных ограничений является невозможным, несмотря на явную непопулярность подобных мер среди автовладельцев. Ограничение движения легкового транспорта в городе должно осуществляться путем внедрения жестких мер вплоть до полного запрещения, введения штрафов, регулирования парковки на улично-дорожной сети, что невозможно без создания системы внеуличных и перехватывающих паркингов, обеспечения участников движения информацией о наличии мест для парковки, эффективного обслуживания зон перехватывающих паркингов общественным транспортом, внедрения удобной системы оплаты парковок.

По объективным причинам отсутствует возможность расширить улицы исторического центра, однако необходимо убрать стоящий там автотранспорт и выделить полосы для



движения общественного транспорта. Следует также отвести места для внеуличных паркингов в центре города. И, безусловно, парковка в центральных районах должна быть исключительно платной.

Реализация таких проектов сложна в правовом отношении и крайне затратна в финансовом. Сроки окупаемости проектов неприемлемы для частных инвесторов. В настоящее время решается вопрос о создании региональных дорожных фондов. По мнению Н. А. Асаула, необходимо юридически закрепить отнесение к целевым расходам средств фондов не только затрат на ремонт, содержание, реконструкцию и строительство автомобильных дорог, выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, но и затрат на строительство иных объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих эффективную организацию дорожного движения и дорожного хозяйства, в том числе паркингов.

Логичным представляется изменение установленных правилами дорожного движения принципов административного регулирования стоянки транспортных средств в крупных городах. Должен быть введен повсеместный запрет на стоянку на проезжей части города, не распространяющийся только на специально отведенные для этого места, которые следует обозначать знаками и указателями. Действенность этой меры подтверждена мировым опытом.

Управление движением в мегаполисах невозможно без применения современных технологий, автоматизированных систем управления всеми видами транспорта. Для этого необходимо создание интеллекту-

альной транспортной системы, включающей в себя автоматизированные системы управления городским пассажирским транспортом, дорожным движением, транспортной информацией. В настоящее время разработана концепция интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга, создается новый городской центр управления движением, выделено и отремонтировано здание для этого центра, ведется работа по его оснащению необходимым оборудованием. Предусматривается развитие автоматизированной системы управления дорожным движением, автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом, систем информирования участников движения, управления парковками и электронных платежей.

Как показывает зарубежный и отечественный опыт, проблема перегруженности дорог в городах не может быть успешно разрешена за счет применения отдельных решений по одному или нескольким из указанных ранее направлений. Обязательным условием успеха является применение согласованного комплекса мер. Организация скоординированной работы по данным направлениям требует разработки единых городских транспортных планов.

Для создания в городе современной системы транспортного планирования были приглашены эксперты Европейского банка реконструкции и развития, которые помогают в разработке транспортной стратегии города. Начинается разработка комплексной транспортной схемы, которая поможет скоординировать развитие всех составляющих транспортного комплекса. Ведутся работы

по созданию транспортной модели Санкт-Петербурга, системы мониторинга функционирования транспортного комплекса города на основе автоматизированной информационно-справочной системы. Также осуществляются институциональные преобразования в области управления транспортным комплексом города.

Летом 2010 г. был создан Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Все комитеты Администрации, управляющие различными подсистемами, теперь объединены в транспортный блок. Это позволяет находить согласованные решения в сфере организации движения общественного транспорта, развития дорожного хозяйства и управления всеми транспортными потоками, перемещениями пассажиров, грузов и необходимой инфраструктурой. Также в настоящее время создается Санкт-Петербургское государственное учреждение «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга».

В своем выступлении Н. А. Асаул остановился только на отдельных направлениях работы по совершенствованию организации дорожного движения, повышению его безопасности. По мнению докладчика, было бы целесообразным объединить усилия органов власти Российской Федерации и ее регионов для выработки современных высокоэффективных решений. Санкт-Петербург обладает сильным научным и производственным потенциалом в области электроники и связи. Город мог бы стать инновационным центром разработки интеллектуальных транспортных систем для всей России, методов и технологий управления дорожным

движением, обеспечения приоритета общественного транспорта, ряда других направлений.

Н. А. Асаул выразил готовность делиться опытом, изучать все последние тенденции с тем, чтобы вырабатывать оптимальные решения, которые соответствуют требованиям сегодняшнего дня.

А. Б. Чубуков, проректор по экономике Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета, выступил с докладом «Механизмы интеграции федеральной и региональных стратегий обеспечения безопасности движения». Докладчик отметил, что темпы позитивных изменений показателей, характеризующих состояние безопасности движения в Российской Федерации, в последнее время несколько снизились, и данный процесс носит объективный характер. Однако, если уделять больше внимания регионам, показывающим отрицательную динамику изменения показателей, количество погибших в ДТП могло бы значительно снизиться.

Обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя решение множества системных проблем. Ведется активная работа по ряду важных направлений: ужесточены штрафы, широко используется социальная реклама. Это уже дало максимальный эффект, которого можно добиться (о положительной динамике говорят цифры). Данная ситуация характерна не только для Российской Федерации. Такие же резкие положительные изменения в первые три года реализации аналогичных программ в 1970–1980-е гг. демонстрировали Франция, Германия, Нидерланды. Однако затем показатели снижались,

поскольку оказывалось, что разрешения отдельных проблем недостаточно, необходимы более глобальные преобразования. И на данном этапе часто возникают проблемы по причине общей несогласованности, неспособности в полной мере реализовать предложенные нововведения.

Как отметил А. Б. Чубуков, в регионах число погибших на 100 жителей, количество дорожно-транспортных происшествий не связаны напрямую с уровнем развития автомобилизации, экономическими показателями. Так, бедные регионы с невысоким уровнем среднедушевых доходов имеют достаточно благоприятные показатели уровня безопасности дорожного движения. С повышением благосостояния нередко начинают сказываться негативные факторы, такие как увеличение потребления алкоголя. Однако дальнейшее стабильное улучшение экономической ситуации, напротив, ведет к позитивным изменениям. Таким образом, движение в сторону более высокого уровня экономического развития, значительное повышение благосостояния населения уже само по себе способно привести к улучшению ситуации в сфере безопасности дорожного движения.

А. Б. Чубуков отметил, что за последние годы работа Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения и реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» привели к тому, что ведомства стали достаточно эффективно координировать свою работу. Так, Министерство транспорта в зависимости от ситуации с безопасностью дорожного движения в 2011 г. планирует выде-

лять дополнительные средства регионам, которые в этом нуждаются. МЧС и Минздравсоцразвития готовы оказывать содействие регионам, где существуют проблемы в области оказания первой помощи пострадавшим при ДТП.

По мнению докладчика, следует реализовывать большее число программ. Есть регионы, где преобладают старые автомобили, автопарк характеризуется низким техническим уровнем. Программа замены старых машин на новые отечественные автомобили могла бы способствовать обновлению автопарка в регионах.

Существуют и серьезные организационно-управленческие проблемы, в том числе в мегаполисах. Оформление дорожно-транспортного происшествия с ущербом до 30 тыс. руб. занимает примерно час без учета времени прибытия патрульного экипажа на место. Следует рассмотреть вопрос о введении для мегаполисов особого порядка оформления дорожно-транспортных происшествий с использованием технических средств, в том числе ГЛОНАСС, которые позволяют моментально получить фотографию места дорожно-транспортного происшествия и убрать попавшие в ДТП транспортные средства с проезжей части через 10 минут.

Большое значение имеет также проблема государственно-частного партнерства. Например, в Москве интересы потребительского рынка практически всегда перевешивают интересы транспортного комплекса. В результате в непосредственной близости от автомагистралей возникают стоянки и крупные торговые комплексы, вызывая дополнительные задержки в движении транспортных



средств и, как следствие, социальное недовольство населения.

В настоящее время остро стоит проблема создания единой системы организации дорожного движения. Вопрос координации дорожного движения между различными субъектами федерации является одним из самых актуальных. По словам докладчика, для эффективной реализации второго этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» следует предоставить регионам определенную самостоятельность и задействовать более тонкие механизмы, учитывающие специфику этих регионов.

В заключение А. Б. Чубуков подчеркнул, что стремление достичь показателей европейских стран по уровню безопасности на дорогах, безусловно, следует приветствовать. Однако необходимо также учитывать, что эти страны находятся в первой десятке по уровню экономического развития, доходов на душу населения. Россия по данным показателям пока значительно отстает. Организация безопасности дорожного движения требует существенных материальных затрат. И для того чтобы добиться в данной сфере европейского уровня, необходимо обеспечить соответствующее финансирование, гарантировать достойную оплату труда людей, которые непосредственно занимаются вопросами транспортного планирования, управления транспортом, перевозок, организации дорожного движения.

В. Л. Швецов, глава представительства компании «А+С Консалт», выступил с докладом «Концепция разработки системы транспортно-

го планирования для мегаполиса», в котором основное внимание уделено проблеме организации движения в крупных городах.

Компания, которую представляет В. Л. Швецов, является разработчиком и поставщиком на российский рынок технологий PTV Vision — мирового лидера транспортного моделирования и планирования. Компания также является разработчиком транспортных моделей городов и регионов. Данные технологии и решения сертифицированы и признаны Всемирным банком для обоснования инвестиций в крупные проекты.

Докладчик коснулся вопроса стратегического планирования в мегаполисах, того, как в больших городах решаются задачи транспортного планирования, организации движения и построения интеллектуальных транспортных систем. В. Л. Швецов отметил, что основные особенности стратегических решений — это долгосрочность, масштабность, выход за пределы городских сетей. Транспортные модели и решения должны охватывать весь транспорт в комплексе — и грузовой, и автомобильный, и пассажирский. Следует учитывать и моделировать пешеходное, а также велосипедное движение, которое имеет определенный потенциал повышения пропускной способности улично-дорожной сети. И безусловно, эффективность подобных решений зависит от тех глобальных политических целей, которые ставит перед собой руководство того или иного города или региона.

Стратегические транспортные решения принимаются на трех уровнях. Первый уровень — глобальные цели, в соответствии с которыми определя-



ется стратегия развития города. Под стратегией подразумевается принципиальное решение о том, будет ли это европейская модель с ограниченным движением в центре, развитым общественным транспортом или направление, по которому развиваются азиатские города (трехуровневые магистрали в центре города, развязки и т. д.). Такие принципиальные вопросы, как организация пешеходного и велосипедного движения, развитие метро, относятся к сфере глобальных, принципиальных решений, которые лежат в основе определения стратегии развития города. Следующий уровень — возможные варианты развития каждого вида транспорта. Все они в качестве исходных данных закладываются в транспортную модель, оценивающую эти сценарии и выдающую показатели, по которым можно сравнивать перспективы развития. Третий уровень — оценочный.

Одной из проблем российских городов является огромное количество транспортных данных. Эти данные находятся в различных структурах, которые так или иначе имеют отношение к транспорту. Поэтому необходима единая база данных, поскольку именно она лежит в основе современных транспортных моделей.

Существует множество стратегий развития, различных групп, которые нередко конфликтуют между собой. Если обратиться к немецкому опыту, то механизмом согласования решений может стать городской транспортный совет, в рамках которого обсуждаются вопросы стратегического развития города. Одна из основных сложностей планирования заключается в том, что планы быстро устаревают. Например,

реальные планы городов, разработанные до кризиса, в настоящее время требуют корректировки. Необходимо регулярно, ежегодно уточнять планы развития городов, поскольку параметры, заложенные в них, включают в себя технические задания для проектирования объектов инфраструктуры. По словам докладчика, в настоящее время проектировщики часто вынуждены самостоятельно обосновывать те или иные параметры, тогда как задавать правила игры на проектном рынке — задача города.

Любой крупный город имеет множество вариантов развития. Оптимальная модель должна учитывать интересы и нужды различных групп населения, разных видов транспорта. Европейские города движутся в направлении снижения мобильности населения, путем более рационального размещения мест работы, более рационального расселения и т. д.

Затем В. Л. Швецов коснулся показателей, по которым оцениваются инфраструктурные проекты. Помимо финансирования существует еще масса физических показателей, нуждающихся в оценке. Транспортные модели содержат свыше 1 тыс. показателей, по которым можно сравнивать те или иные сценарии развития. Современные транспортные модели представляют собой инструмент систематизации всех данных и являются многоуровневыми, начиная с уровня государства, региона, города и заканчивая отдельными узлами, развязками, конкретными режимами светофоров и т. д.

Транспортная модель, по сути, является системой поддержки решений в области транспортного планирования. И на этапе сбора ин-

формации модель — это то место, куда вся информация и поступает. На этапе постановки целей модель позволяет выбрать наиболее адекватные показатели, по которым цели будут сравниваться и определяться. Планирование — основной метод работы с транспортной моделью.

Собственно транспортная модель структурно состоит из двух частей — транспортное предложение и транспортный спрос. И то, и другое тщательно анализируется, что позволяет гибко подходить к оценке существующей ситуации и к прогнозированию.

Далее докладчик сформулировал ряд принципов построения системы транспортного планирования для города. Во-первых, это системность и комплексность, учет всех имеющихся в городе данных, интересов всех заинтересованных групп: инвесторов, жителей, администрации, строительного комплекса, проектировщиков, грузоперевозчиков и т. д. Во-вторых, это использование современных информационных технологий, так как они открывают широчайшие возможности для анализа и управления транспортной системой. Третий принцип — это постоянное планирование, анализ новой информации, поступающей через информационную систему транспортного планирования.

Четвертый принцип — это прямая связь между системой долгосрочного стратегического планирования и системой оперативного управления.

В заключение В. Л. Швецов подчеркнул, что система транспортного планирования не отменяет необходимости обеспечивать своевременный ремонт дорог, разрешать проблему нехватки парковочных мест, прини-

мать меры по ограничению движения и снижению скорости, организации грузопотоков. Данная система не отменяет эти меры, но позволяет их структурировать. Системный подход способствует более быстрому и эффективному решению текущих задач.

М. Л. Петрович, заместитель директора ЗАО «Петербургский НИПИ-град», выступил с докладом «Решение вопросов безопасности движения на стадии разработки генеральных планов городов», в котором отметил, что в соответствии с Градостроительным кодексом на муниципальном уровне разрабатываются либо схемы территориального планирования для муниципальных районов, либо генеральные планы для городов и городских округов. Генеральный план объединяет территориальное (федерального, регионального и местного уровней) и транспортное планирование. На территории муниципального образования ответственность за безопасность жизнедеятельности несет глава администрации района или города. Далее на основе генерального плана разрабатываются программы развития улично-дорожной сети и общественного транспорта, правила застройки и землепользования, крупные транспортные проекты.

М. Л. Петрович подчеркнул, что если на стадии генерального плана упускается какой-либо принципиальный момент, закладывается неверная тенденция развития, например неверно определено прохождение скоростной магистрали, то исправить ошибку будет очень сложно. Также принципиальным моментом является развитие общественного транспорта. На стадии генплана, как правило, выдвигаются две основные идеи: усиление роли об-



шественного транспорта и следующие за этим строительство метрополитена, активизация работы железной дороги либо повышение пропускной способности улично-дорожной сети, создание благоприятных условий для развития индивидуального транспорта. Данная комплексная проблема требует тщательных исследований.

В качестве примера докладчик привел Астрахань, население которой составляет 500 тыс. Городов с населением от 500 тыс. до 1 млн в России насчитывается 24. В рамках разработки генерального плана развития Астрахани составляется картограмма распределения дорожно-транспортных происшествий по территории города. В Астрахани наибольшее количество ДТП происходит на улицах, расположенных в жилых районах, спланированных 20–30 лет назад. На этих улицах не обустроены пешеходные переходы, отсутствуют разделительные полосы и т. д. При планировании предполагалось, что эти улицы будут тихими центрами жилых массивов, сейчас они стали магистралями, по которым ездит грузовой транспорт. На данных магистралях практически отсутствует надлежащая инфраструктура, они не оборудованы должным образом и поэтому потенциально опасны.

Та же проблема возникает на федеральных трассах из-за несогласованности между федеральными и муниципальными властями. В результате никто не берет на себя ответственность за содержание дороги, за поддержание ее в надлежащем состоянии. Нередко федеральные трассы не ремонтируются, плохо освещены и на них всегда существует риск ДТП. Поэтому все крупные мероприятия по го-

родскому планированию, улучшению дорожной инфраструктуры требуют стабильного финансирования как на федеральном, так и на региональном уровне. Необходимо также подключать частные инвестиции, взаимодействовать с бизнес-сообществом.

В генеральных планах городов следует также предусматривать развитие системы общественного транспорта. Часто в регионах общественный транспорт настолько плохо развит, что им предпочитают не пользоваться, и это также ведет к ухудшению дорожной ситуации, перегруженности городских магистралей. Кроме того, необходимо учитывать пешеходное и велосипедное движение. Для пешеходов и велосипедистов должны быть созданы благоприятные условия, так как это очень важный элемент улучшения качества передвижения, качества жизни в городах.

При разработке генерального плана требуется построение рациональной схемы магистралей. Скоростные магистрали, магистрали непрерывного движения должны быть расположены за чертой города либо грамотно включены в его ткань, не нарушая целостности жилых районов. Большое значение имеет и рациональное расположение линий общественного транспорта, обеспечение безопасности железнодорожных переездов, на которых часто происходят ДТП с тяжелыми последствиями. Все это требует больших материальных затрат и активного участия федеральных, региональных и муниципальных властей. Следует также постоянно работать над проектированием дорог, обновлять их, приводить в соответствие с сегодняшними требованиями и нуждами.

По мнению докладчика, необходимо вернуться к базовым понятиям: улица, дорога, площадь. Сейчас в проектировании отсутствует понятие «улица». Нет этого понятия и в Градостроительном кодексе. В Федеральном законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» есть только понятие «дорога». Таким образом, подразумевается, что даже такие объекты, как Невский проспект или Красная площадь, являются автомобильными дорогами. Это, безусловно, нонсенс, и разрешать данную проблему следует на законодательном уровне. Необходимо также помнить, что город — это коммуникационный узел.

М. Л. Петрович подчеркнул, что система классификации улиц и дорог устарела. Следует объединить в единую систему автодороги, въездные магистрали, улицы. Для водителя это должно означать последовательную, нерезкую смену скоростных режимов. И такая система должна быть предусмотрена генеральным планом. Необходимо также внедрять такие элементы, как обязательная разделительная полоса, защита тротуаров и пешеходов, пешеходные пути сообщения, велодорожки. Все это является неотъемлемой частью городской культуры градостроительства, которая в настоящее время в значительной степени утрачена.

В. В. Донченко, генеральный директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, выступил с докладом «Проблемы крупных городов России: необходимость комплексных подходов

и решений». По словам В. В. Донченко, в настоящее время в мире существует ориентация на устойчивую и долгосрочную политику в различных сферах, в том числе в области градостроительства и транспорта. Данный подход позволяет учесть все негативные аспекты при принятии решений, в том числе связанные с загрязнением окружающей среды.

Докладчик отметил, что в России по-прежнему сохраняется не вполне ответственное отношение к экологическим проблемам. Вместе с тем речь идет о жизни и здоровье людей, которые подвергаются риску вследствие плохой экологии. Так, ежегодно вследствие заболеваний, спровоцированных выбросами автотранспорта, умирают как минимум 25–28 тыс. человек. С автотранспортом в городах связаны и огромные экономические потери из-за задержек, вызванных заторами на дорогах, а также из-за аварийности. Помимо крупных, каждый день происходит множество мелких, не учитываемых аварий. В Москве ежегодные потери составляют 9% регионального валового продукта. Поэтому политика в области дорожного движения должна строиться исходя из учета всех перечисленных факторов.

По мнению В. В. Донченко, решение проблем крупных городов — это не только и не столько строительство новых дорог и увеличение плотности улично-дорожной сети. В значительной степени это управление транспортом, его правильная организация.

В частности, необходимо создать эффективную систему парковок, что не требует больших затрат, но, безусловно, нуждается в правовом регули-



ровании. Разрешение данной проблемы позволяет увеличить пропускную способность существующей дорожной сети, ограничить спрос за счет введения фискальных механизмов, платности парковок и, таким образом, сформировать дополнительный источник пополнения средств бюджета, которые могут использоваться для улучшения условий движения. Данная система подразумевает первоочередное предоставление мест для парковки, введение запретов, жесткий контроль и наказание. В связи с этим следует серьезно рассмотреть различные правовые вопросы, в том числе вопрос введения парковочной полиции, которая существует во всех развитых странах.

Второй момент, связанный с регулированием спроса и предложения, — это развитие общественного пассажирского транспорта. По словам докладчика, здесь, как и в вопросе с парковками, следует избегать ошибок. Так, например, многие негативно отзываются о перехватывающих парковках, считая их неэффективными. Однако их неэффективность объясняется тем, что эти парковки нередко строят формально, без привязки к метро. В то же время многие станции метро, особенно конечные, играют роль перехватывающих парковок, хотя пространства для парковки там нет. Таким образом, следует четко планировать строительство парковок, разрабатывать соответствующие методические рекомендации.

Общественный транспорт только тогда будет привлекателен, когда станет реальной альтернативой личному автотранспорту. Необходима разветвленная транспортная сеть. Транспорт должен быть доступным, ходить

четко по расписанию, быть чистым и изнутри, и снаружи, оборудованным кондиционерами, отапливаемым, с аккуратным, вежливым персоналом и скоростью движения не ниже скорости движения легкового автотранспорта. Именно поэтому задача обеспечения соответствующей инфраструктуры является приоритетной и, по мнению В. В. Донченко, вполне решаемой в городах.

Кроме выделенных полос для общественного транспорта, существует еще одно эффективное решение, которое используется во многих странах Америки и Азии. Это скоростной автобусный транзит, который является альтернативой метро для крупных зон жилой застройки. Такие зоны есть и в Санкт-Петербурге, и в Москве. В российских городах метро традиционно рассматривается как наиболее эффективный и надежный вид транспорта, однако его строительство требует больших материальных затрат. А скоростной автобусный транзит менее затратен и позволяет разрешить целый комплекс проблем, в том числе проблему сбора платы за проезд, так как предполагает наличие отдельных платформ для посадки пассажиров с регулируемым доступом. Это позволит также избежать перегруженности.

Докладчик также отметил, что давно обсуждается вопрос об ограничении въезда на отдельные территории. В Москве первый проект закона о платном въезде в пределы Садового кольца был подготовлен в 2004 г., но закон так и не был принят. В. В. Донченко подчеркнул, что данная мера очень сложна и требует политической воли и решимости руководства города. Но она реализуема, так как

многие жители городов ее поддерживают. В 2004 г. в Москве службой общественного мнения был проведен опрос, по результатам которого более 60% населения высказались за введение платного въезда в центр города при условии, что будет выработан механизм, исключающий нецелевое использование полученных средств. Подобная система работает уже в целом ряде европейских городов (Лондоне, Стокгольме и др.). Она позволяет, помимо регулирования спроса, получать дополнительные финансовые средства, которые используются для улучшения работы транспорта.

Кроме того, особое внимание следует уделять пешеходному движению. Ему необходимо вернуть тот статус, который оно имело ранее. Пешеходы должны иметь возможность свободно перемещаться по городу. К сожалению, в настоящее время крупные города России во многом стали городами для автомобилистов, и это неправильно.

Необходимо также уделять внимание работе с населением. Она включает в себя воспитание взаимного уважения водителей и пешеходов, формирование поведенческой культуры. Это также и работа с общественным мнением. В Европейском Союзе значительная часть мер в области устойчивого городского планирования и транспортных стратегий реализуется во взаимодействии с общественностью. Это происходит на всех этапах: на этапе формирования предложений для включения в транспортные планы, на этапе их обсуждения, на этапе принятия стратегии. По мнению В. В. Донченко, России также следует двигаться в этом направлении, поскольку практика принятия

волевых решений, как показал опыт и Москвы, и других крупных городов, нередко приводит к неэффективным действиям.

Далее докладчик коснулся вопроса формирования среднесрочного плана. Среднесрочный план — это выбор определенной очередности строительства объектов, когда речь идет о развитии инфраструктуры. Необходимо выбирать решения, которые дают максимальный эффект при минимальных затратах. Для этого следует проводить анализ эффективности с использованием моделирования. Моделирование имеет большое значение и для планирования, и для оценки эффективности.

Имеет смысл также вернуться к практике исследований транспортного спроса, которая существовала в советское время, поскольку сейчас практически отсутствует какая-либо информационная база в данной сфере, что в значительной степени затрудняет моделирование и принятие решений. В настоящий момент осуществляется большая работа в направлении внедрения средств интеллектуальных транспортных систем. Однако нередко данные системы становятся самоцелью, используются неэффективно и даже приводят к дополнительным затруднениям в дорожном движении.

И. А. Бахирев, руководитель научно-производственного объединения транспорта и дорог ГУП «НИиПИ Генплана Москвы», выступил с докладом «Пути решения проблем организации дорожного движения в Москве», в котором отметил, что организация движения — это не только разметка и дорожные знаки. Такая организация включает в себя как ми-



нимум три направления — градостроительство, проектирование улично-дорожной сети и собственно сам транспорт, поэтому задачи по организации движения в условиях высокого уровня автомобилизации и плотных транспортных потоков имеют большое значение.

И. А. Бахирев напомнил о том, какие сложные транспортные проблемы возникли в Москве. Сегодня в часы пик перегруженными являются практически все основные городские магистрали, что отражается и на других территориях города. Данная ситуация вызвана рядом объективных причин. Москва — крупнейший город России, и не просто город, а центр городской агломерации. По сравнению с другими крупнейшими мегаполисами мира Москва имеет очень высокую плотность населения. Следовательно, концентрация населения и проблемы, которые возникают в административных границах Москвы, существенно более серьезные, чем, например, в таких городах, как Нью-Йорк, Токио, Берлин. При этом доля работающих москвичей составляет 70%, 24% работающих — жители Московской области, 6% — приезжие из других регионов. По-прежнему сохраняется тенденция увеличения числа приезжих.

Вместе с тем различные исследования показывают, что существует и обратная тенденция — москвичи едут работать в Московскую область. И если раньше эта ситуация была связана с тем, что москвичи работали в научно-исследовательских институтах, на оборонных предприятиях, расположенных в области, то сегодня сфера деятельности существенно расширилась. Все это говорит о том, что

Москву уже нельзя рассматривать как город в административных границах. В настоящее время Москва — это центр агломерации. И ежедневные миграции населения и в Москву, и из Москвы должны учитываться на стадии градостроительного проектирования, разработки генерального плана.

В связи с этим, по мнению докладчика, следует рекомендовать внесение соответствующих изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации, куда необходимо включить понятие городской агломерации. И разработку генеральных планов таких городов, как Москва, Санкт-Петербург и ряд других, где численность населения превышает 1 млн человек, следует осуществлять, ориентируясь на территорию городской агломерации.

Транспортные проблемы Москвы объясняются тем, что сейчас плотность ее улично-дорожной сети существенно ниже, чем плотность такой сети крупнейших городов мира. Показатели плотности улично-дорожной сети относительно численности населения в Москве также чрезвычайно низки. Другой существенной причиной транспортных проблем в Москве является уровень автомобилизации. Сегодня в Генеральном плане развития Москвы до 2025 года заложен уровень автомобилизации 400–450 автомобилей на 1 тыс. жителей к 2025 г. И если не будут предприниматься меры по регулированию этого уровня, то он станет расти и дальше. Но даже при прогнозируемом уровне в Москве будет 5–5,5 млн автомобилей, а такие показатели находятся за пределами не только градостроительных,

но и территориальных возможностей города.

По мнению докладчика, программа дорожно-мостового строительства могла бы обеспечить комфортные перевозки пассажиров на автомобильном транспорте. Ликвидация Дорожного фонда фактически привела к уменьшению объемов строительства улично-дорожной сети и сокращению ее прироста в городе. В связи с этим следует вернуться к вопросу о формировании дорожных фондов в крупных городах либо должна существовать федеральная целевая программа строительства магистральных улично-дорожных сетей в крупных городах.

И. А. Бахирев наметил основные пути решения проблемы организации дорожного движения. Так, докладчик отметил, что обеспечение комфортных пассажирских перевозок возможно за счет, во-первых, создания более выгодных условий при пользовании общественным транспортом и, во-вторых, строительства внеуличной сети магистралей. В настоящее время разработана стратегия развития транспортного комплекса Москвы. И произведенные расчеты показывают, что даже при планируемом уровне развития улично-дорожной сети (в Москве намечается построить 300–400 км магистралей непрерывного движения) объем пассажирских перевозок на личном транспорте может составлять не более 20%. То есть 80% пассажирских перевозок должно осуществляться только общественным транспортом, а для этого необходимо прикладывать постоянные усилия для его развития.

В области организации дорожного движения предлагается вводить

выделенные полосы для движения общественного транспорта. В Москве одна такая полоса уже существует и в качестве эксперимента действует полтора года. Исследования показывают, что ее введение дает значительные положительные результаты. Скорость общественного транспорта выросла практически в два раза (раньше она составляла 12–15 км/ч, теперь — 35–40 км/ч).

Важную роль играет и то, с какой целью организуется выделенная полоса. По мнению докладчика, это следует делать не только в районах с большим пассажиропотоком, где действует несколько видов общественного транспорта и где необходимо бороться с его скоплением. Выделение полосы целесообразно вводить и с целью ограничения въезда в центральную часть города, где с помощью таких мероприятий создаются условия, при которых общественным транспортом пользоваться выгоднее, чем личным.

Что касается перехватывающих стоянок, то данная система может работать только при соблюдении трех условий: экономии времени, экономии денег и наличия комфортабельного общественного транспорта. Сегодня в Москве можно говорить о соблюдении только первого условия. Ни экономия денег, ни комфортабельность общественного транспорта пока не стали теми факторами, которые способствовали бы полномасштабному и полноценному функционированию данной системы.

В соответствии с Генеральным планом в рамках системы перехватывающих стоянок необходимо построить 250 тыс. машино-мест. При этом

около 100 тыс. должно появиться на территории Московской области, т. е. на подъезде к городу. И в связи с этим опять встает вопрос о взаимодействии Москвы и Московской области и, соответственно, о разработке единого градостроительного плана Московского региона. Только в этом случае можно серьезно говорить о выделении участков на территории Московской области для организации перехватывающих стоянок и об использовании, например, железнодорожного транспорта. В настоящее время железная дорога, имея протяженность более 200 км, практически не осуществляет городских перевозок пассажиров.

Другой вопрос — ограничение въезда на отдельные территории. По мнению докладчика, введение ограниченного въезда в центральную часть города не решит транспортных проблем Москвы. Опыт зарубежных стран показывает, что эффективен только экономический метод воздействия. Фактически следует говорить либо о платном въезде на территорию центра, либо о дифференцированной платной системе стоянок на территории центра. При этом данная система должна быть прозрачной, понятной жителям города. Люди, которые платят за въезд в центр, должны быть уверены, что их деньги идут на развитие общественного транспорта. Система предполагает, что каждый житель города, либо отказавшись от автомобиля и воспользовавшись общественным транспортом, либо заплатив за въезд на территорию центра, участвует в программе по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры.

Е. А. Сваткова, генеральный директор ООО «Автомобильный Кон-

салтинг», выступила с докладом «Предложения для расширения возможности финансирования объектов транспортной инфраструктуры». Как отметила Е. А. Сваткова, мировая практика показывает, что все лучшие системы управления дорожным движением построены на сходных принципах. Ключ к успешному решению задач в данной области — системный подход.

Управление дорожным движением является циклом, включающим в себя планирование, организацию, мотивацию и контроль. И именно стратегия, механизмы оперативного планирования — то, что сегодня прежде всего необходимо. В настоящее время практически полностью отсутствует мотивация, а также контроль. Нет и стремления извлекать уроки из ошибок и использовать имеющийся опыт.

Любая транспортная система нацелена на обеспечение максимальной производительности транспортных операций и максимальной безопасности. В мировой практике под безопасностью понимается снижение риска ДТП и воздействия на окружающую среду. Данные понятия неразделимы, и исходя из этого следует ставить и решать соответствующие задачи.

Исследования показывают, что в макроэкономическом измерении 4,1% валового внутреннего продукта стран Европейского Союза расходуется на транспортные издержки. Транспортные издержки — это перегруженность, аварийность и негативное воздействие на окружающую среду. В России же транспортные издержки составляют примерно 13,7% валового внутреннего продукта. Для того чтобы снизить аварийность и негативное



воздействие на окружающую среду, необходимо уменьшить перегруженность автодорог.

Е. А. Сваткова привела в пример транспортную систему Архангельска, в котором была выработана стратегия развития, подготовлена комплексная транспортная схема, являющаяся, по сути, транспортным регламентом генплана. Прежде всего было осуществлено генеральное планирование, определены принципы формирования правового поля и финансирования, а также принятия решений по борьбе с коррупцией. Только после этого, по мнению докладчика, можно говорить о постепенном развитии транспортной системы, в частности о функционировании грузового транспорта, улучшении инфраструктуры для легкового транспорта, повышении качества содержания дорожной сети. И лишь затем следует заниматься организацией работы общественного транспорта, поскольку без достаточного количества качественных парковок о его нормальном развитии говорить преждевременно.

По словам докладчика, в настоящее время важно преодолеть межведомственную разобщенность и наладить эффективное сотрудничество профессионалов для достижения общей цели. Для успешного решения системных задач нужно правильно использовать имеющиеся ресурсы. Решающим фактором является наличие профессиональных кадров. При этом необходимо помнить, что профессионал — это тот, кто не только имеет образование и опыт, но и постоянно обновляет базовые знания, поскольку мировая транспортная отрасль развивается очень динамично. И именно от профессионалов зави-

сит, какими будут технологии: устаревшими, традиционными (в случае отсутствия конкуренции) или инновационными.

Опыт показывает, что наибольшую экономическую выгоду приносит использование и развитие заимствованных технологий. Адаптация и совершенствование лучших мировых технологий, доказавших свою эффективность, — это способ ускорить решение проблем и сократить издержки.

Что касается финансирования, то, по словам Е. А. Сватковой, текущие расходы должны покрываться за счет бюджета, а расходы по созданию новых активов — за счет внешних источников. Данный принцип зафиксирован в законодательстве многих стран, например Германии. Применение этого принципа требует решения двух задач: рационального использования бюджетных средств и повышения инвестиционной привлекательности.

Увеличение объемов финансирования отнюдь не означает пропорционального наращивания объемов работ и повышения качества. Первым следствием увеличения финансирования в отрасль всегда является рост себестоимости. Точно так же значительное сокращение объемов финансирования совсем не означает экономию. Оно также влечет за собой рост себестоимости. И данные явления разрушительны для дорожной отрасли. Необходимо снижать финансовые риски подрядчиков, увеличивая сроки контрактов, и стимулировать повышение конкурентоспособности.

Ключевыми факторами налаживания финансового порядка в отрасли являются сотрудничество профессионалов, системный подход, заимство-

вание эффективных современных технологий, улучшение управления, баланс себестоимости и качества, стабильность и достаточность финансирования, развитие потенциала подрядчиков, стимулирование конкуренции, внедрение принципа «пользователь платит». Только после этого появится возможность для налаживания государственно-частного партнерства.

Ю. И. Бабенко, директор ООО «Экотехмаш», выступил с докладом «Основные принципы парковочной политики в крупных городах и мегаполисах». По мнению Ю. И. Бабенко, крупными следует считать те города, где население превышает 300 тыс. человек и где численность автопарка составляет 300 автомобилей на 1 тыс. жителей. При оценке исходной ситуации, помимо количества транспорт-

ных средств на 1 тыс. жителей, важным параметром является плотность автотранспорта на 1 км².

Как отметил докладчик, существует три метода борьбы с заторами на дорогах: первый — увеличение пропускной способности магистралей; второй — ограничение трафика до уровня пропускной способности; и третий — комбинирование первых двух методов.

Ю. И. Бабенко подчеркнул, что эффективное использование точных механизмов регулирования, таких как платная парковка и платный въезд в центр города, возможно только при условии рационального распределения транспортных потоков. Кроме того, задействование перехватывающих парковок предполагает наличие развитой системы городского пассажирского транспорта.



ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

- Ю. Н. Солонин** — первый заместитель председателя Комиссии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по вопросам развития институтов гражданского общества;
- Л. А. Якубович** — телеведущий, народный артист России.

В докладе **Ю. Н. Солонина** отмечается, что обеспечение безопасности дорожного движения — важная проблема не только для России, но и для абсолютного большинства государств. Ситуация с безопасностью, охарактеризованная Организацией Объединенных Наций как глобальный кризис, требует совместного решения на международном уровне. На положение дел в сфере безопасности дорожного движения влияют многие факторы: качество подготовки водителей; уровень правовой культуры участников дорожного движения; состояние улично-дорожной сети и материально-технической базы подразделений Госавтоинспекции; наличие качественной нормативно-правовой базы с обязательным закреплением механизмов, обеспечивающих ее эффективность, в том числе посредством применения принуждения, и др.

Приоритетные направления обеспечения безопасности дорожного движения подразделяются на следующие группы:

1. Соблюдение правил дорожного движения. Основными мероприятиями этого направления являются

искоренение правового нигилизма, повышение уровня правосознания, пропаганда безопасности дорожного движения; совершенствование надзора и контроля за использованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств и других защитных средств; соблюдение скоростного режима и выявление лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.

2. Повышение уровня безопасности транспортных средств. Для этого необходимо усовершенствование конструкций и оборудования транспортных средств; улучшение качества дорог, прежде всего повышение видимости на них транспортных средств, и т. п.

3. Создание безопасной дорожной среды. Это направление подразумевает предоставление приоритета общественному транспорту; использование инноваций в градостроительстве и развитие автобанов; улучшение качества дорожного полотна и т. д.

4. Совершенствование системы медицинской помощи. Следует обеспечить оперативность прибытия медицинских подразделений на место



ДТП для оказания неотложной помощи пострадавшим, организацию лечения и реабилитации лиц, пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях.

Ю. Н. Солонин с сожалением отметил практическое отсутствие в Российской Федерации норм, стимулирующих участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности и повышению безопасности дорожного движения.

Потенциал гражданского общества используется слабо при реализации комплекса информационных и образовательных мер, призванных оказать воздействие на различные группы и слои населения для формирования негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения.

В числе главных задач докладчик указал следующие:

- создание специальной рекламы, направленной на пропаганду культуры безопасности дорожного движения, повышение роли общественных организаций в работе по улучшению дорожно-транспортной дисциплины, создание и развитие саморегулируемых организаций в сфере дорожного строительства, развитие института общественных инспекторов;

- модернизация методики преподавания и содержания курса правил дорожного движения на всех уровнях образования (дошкольном, начальном, среднем, высшем, профессиональном) с учетом требований современной жизни;

- совершенствование организации дорожного движения с использованием современных телекоммуникационных технологий;

- проведение градостроительной политики, предусматривающей разработку комплексных схем развития улично-дорожной сети и направленной на сокращение аварийности и смертности на дорогах;

- разработка программ по маршрутному ориентированию на государственном, региональном и местном уровнях с учетом передового международного опыта;

- создание механизма стимулирования и контроля частных компаний общественного транспорта в отношении обеспечения ими безаварийного движения, надежности транспортных средств и безопасного поведения водителей на дорогах;

- осуществление с привлечением независимых экспертов контрольной проверки дорог на безопасность при создании нового дорожного проекта на всех стадиях его разработки (технико-экономическое обоснование, эскизный проект, рабочий план), перед сдачей объекта в эксплуатацию и после его введения в строй;

- привлечение институтов гражданского общества к проведению антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов, регулирующих вопросы организации дорожной отрасли и безопасности дорожного движения.

Основной причиной аварийности, по мнению Ю. Н. Солонина, является низкая дисциплина водителей и пешеходов, их пренебрежительное отношение к соблюдению правил дорожного движения. Недостаточно используются меры административного воздействия, что в определенной степени обусловлено нестабильностью законодательства, затрудняющей практическую реа-

лизацию его норм, и не способствует уменьшению числа нарушений и снижению уровня ДТП, особенно с человеческими жертвами.

Докладчик напомнил, что в своем выступлении на президиуме Госсовета Президент Российской Федерации выразил озабоченность масштабами материального и морального ущерба от аварийности в стране, причинами и условиями ее возникновения. Определив обеспечение безопасности дорожного движения в качестве задачи общегосударственного значения, Президент обратил особое внимание на состояние дорожной дисциплины и необходимость ужесточения мер в отношении водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного и особенно наркотического опьянения.

Подвергнув жесткой критике работу по обеспечению безопасности дорожного движения на российских дорогах, Президент России поставил четкую задачу — остановить массовое «смертоубийство» на дорогах страны. Оно не только горе для семей, чьи близкие пострадали или погибли в результате дорожно-транспортных происшествий, но и серьезный удар по экономике Российской Федерации.

Дисциплина участников дорожного движения формируется под влиянием нескольких факторов. Во-первых, это правовое воспитание участников дорожного движения. Данный процесс представляет собой длительное всестороннее систематическое воздействие с целью формирования у участников дорожного движения высокого уровня правосознания, правовой культуры и морали в области дорожного дви-

жения. И для этой деятельности, по мнению докладчика, необходимо привлекать общественные объединения, работающие в данной сфере. Во-вторых, это воздействие на разрушителей правовых норм в сфере безопасности дорожного движения. Оба этих фактора находятся в тесной взаимосвязи друг с другом. Качественное правовое восприятие участников дорожного движения должно снижать количество совершаемых ими противоправных действий, с одной стороны, а эффективный механизм ответственности за такие правонарушения препятствовать им — с другой. Вместе с тем ужесточение санкций за правонарушения не может быть эффективным бесконечно. Более правильным, с точки зрения докладчика, будет не увеличение санкций, а обеспечение их неотвратимости.

На безопасность негативно влияют неразвитость дорожной инфраструктуры и неудовлетворительное состояние автомобильных дорог. Износ дорожного покрытия в муниципальных образованиях составляет от 50% до 90%. Это становится сопутствующей причиной каждого пятого ДТП.

Серьезные недостатки имеются во многих образовательных учреждениях, осуществляющих подготовку водителей. Низкий уровень организации учебного процесса — одна из причин того, что каждое девятое ДТП связано с нарушением правил дорожного движения, допущенным водителем со стажем до трех лет. В связи с этим Ю. Н. Солонин обратил внимание на потенциал гражданского общества, который мог бы быть задействован в контроле за системой данного образования.



В начале своего выступления **Л. А. Якубович** уточнил, что он состоит в Общественном совете при Министерстве внутренних дел, работа которого направлена, в частности, на повышение безопасности дорожного движения. По словам Л. А. Якубовича, «партизанскую войну» на дорогах надо прекратить. Водители борются с сотрудниками ГИБДД, те — с водителями, пешеходы — с парковщиками и т. д. Следствием этой «войны» стало создание еще одного образа врага. За последние 20 лет не было ни одной статьи ни в одной газете, ни одного телевизионного репортажа, где рассказывалось бы о сотрудниках Госавтоинспекции, свято выполняющих свой долг. Это, по мнению докладчика, огромная психологическая и политическая ошибка.

Условия, в которых работают сотрудники ГИБДД, очень нелегкие: они целый день стоят на дороге, дыша выхлопными газами, особенно в жаркое время года, или ездят в машине без кондиционера. Решением таких вопросов, а также материальным обеспечением, включая зарплату тех, кто работает на улице, должно заниматься государство, а не общество.

Касаясь вопроса о культуре поведения на дорогах, Л. А. Якубович заметил, что такую культуру надо воспитывать с детства, может быть, вводя в школах обязательный предмет по безопасности дорожного движения.

Огромное количество дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями вызвано пьяным лихачеством, а также недостаточным опытом водителей-новичков. Последнее связано с некачественным обучением. Почему школа, которая выпустила такого водителя, не не-

сет ответственность за дорожно-транспортное происшествие с его участием? И вот на эту ситуацию, по мнению докладчика, общество повлиять может.

Кроме того, на качестве вождения сказывается и состояние здоровья, и психологический груз, давящий на работе и дома. Необходимо помнить, что вождение — это тяжелая работа, связанная с огромным риском.

В заключение Л. А. Якубович высказал пожелание, чтобы обсуждение поставленных вопросов перешло в практическую плоскость и были сформулированы конкретные предложения.

К. В. Крохмаль, руководитель общественного проекта «Обеспечение безопасности дорожного движения», отметил важность привлечения известных персон к пропаганде безопасного поведения на дорогах — именно они способны популярно, а не в бюрократической манере, которая свойственна официальным средствам массовой информации, объяснить преимущества соблюдения правил дорожного движения.

Многие изменения, такие как ужесточение норм, касающихся ремней безопасности, пешеходного перехода и т. д., — заслуга всего общества, но существует определенный «локомотив», который двигает все это. И сейчас те изменения, которые предлагаются Президентом, другими государственными структурами, ГИБДД, нужно в популярной форме пропагандировать с телеэкранов, в радиоэфире и т. д.

А. М. Карлов, председатель Всероссийского общества автомобилистов, подчеркнул, что такая тема, как участие общественности в работе по обеспечению безопасности дорожно-

го движения, является очень серьезной и требует значительно большего времени, чем отведено в рамках «круглого стола».

Общественные организации занимаются безопасностью движения во всем мире. В России 37 лет назад в соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР было создано Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей. Сегодня оно называется ВОА — Всероссийское общество автомобилистов и насчитывает 1,5 млн членов. ВОА занимается актуальными вопросами безопасности дорожного движения. У Всероссийского общества автомобилистов свыше 102 автошкол. При многих из них работают детско-юношеские автомобильные школы, которые воспитывают новое поколение водителей.

А. М. Карлов выразил сожаление, что в России градостроительные работы, связанные с безопасностью движения, выполняются без согласования с общественными организациями, занимающимися этими вопросами. Обращаясь к международному опыту, докладчик отметил, что в Германии, например, существует Всеобщий немецкий автомобильный клуб (ADAC), который насчитывает 17 млн членов, и ни одно решение, имеющее значение для автомобилистов, не принимается без согласования с этой организацией. Приведя другой пример — Финляндии, А. М. Карлов отметил, что там 56 общественных организаций, включая ассоциации финских автоинспекторов, таксистов, водителей автобусов, велосипедистов и т. д., объединяются в одну — «Лиикеннетурва». Эта организация призвана способствовать формированию общественного мне-

ния по важнейшим вопросам профилактики дорожно-транспортных происшествий, но главная ее задача — повышение безопасности дорожного движения, а конкретно — сокращение вдвое числа погибших в результате ДТП.

Во многих российских городах, и прежде всего в столице, главная задача по обеспечению безопасности движения — не строительство новых дорог, а их освобождение от автомобилей, которые не просто стоят, а «ночуют» по обеим сторонам главных и неглавных магистралей. Вместо строительства какой-то новой трассы, по мнению докладчика, проще построить гаражи, но не огромные, многоэтажные, которые будут пустовать из-за своей высокой стоимости, а доступные для горожан. Например, в Москве тысячи зданий построены без учета размещения около них автомобилей. Все это те конкретные вопросы, решение которых и составляет суть работы общественных организаций.

Председатель правления межрегиональной общественной организации «Союз коллективной взаимопомощи автовладельцев» (Ростов-на-Дону) **А. С. Таболин** рассказал о результатах проведенного организацией два года назад исследования отношения родителей, педагогов и самих детей к введению в базовый стандарт новой образовательной сферы «Безопасность дорожного движения». Так, на вопрос «Желаете ли вы, чтобы ваш ребенок вместе с аттестатом получил водительское удостоверение?» 100% опрошенных ответили утвердительно. Практически все родители (97,2%) понимают, что в детских учреждениях необходимо изучать правила до-



рожного движения. При переходе через улицу 66% (две трети) родителей напоминают своим детям о правилах дорожного движения, но каждый третий этим пренебрегает. Только 55% родителей ответили, что сами всегда соблюдают правила дорожного движения в качестве пешехода, и 73% — в качестве водителя. Лишь 66% родителей уверены, что их дети соблюдают правила дорожного движения; 26% знают о том, что так бывает не всегда, 8% об этом вообще никогда не задумывались. Только треть респондентов высоко оценивают работу школы в данном направлении, еще треть — средне, а остальные вообще ничего об этом не знают.

Соблюдение правил дорожного движения является основополагающим элементом формирования правового сознания ребенка и в дальнейшем, соответственно, взрослого водителя или пешехода, законопослушного гражданина. Как только ребенок выходит на дорогу с родителями, начинается его формирование как законопослушного гражданина. И если взрослые на глазах у ребенка, который впитывает в себя все, что видит, хотя бы раз перейдут дорогу на красный сигнал светофора, дальнейшие их призывы обречены на неудачу. Поэтому, по мнению докладчика, нужно вводить безопасность дорожного движения в базовый стандарт образования, возможно, с первого класса, разбивая обучение на три этапа с промежуточными экзаменами, а в конечном счете выдавать водительские права. Такая практика существует, например, в Северо-Восточном административном округе Москвы, где одна из школ выдает права.

По мнению члена Экспертного совета при Комиссии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по вопросам развития институтов гражданского общества **Д. З. Мутагирова**, многие недоразумения и проблемы связаны с неправильным пониманием роли гражданского общества. Ведь именно общество строит дороги, создает необходимую для их развития инфраструктуру, обучает детей правильно ею пользоваться и т. д. Сейчас настало время изменить парадигму, на которой строится дорожное движение. В соответствии с существующей сегодня в стране парадигмой участники дорожного движения являются не гражданами, выполняющими общественные функции, а какими-то подозрительными личностями, и поэтому дорожная инспекция в основном занимается проверкой документов, состояния автомобиля, наличия тех или иных средств, необходимых в случае аварии.

Сама практика, когда инспектору дорожного движения разрешается налагать и взимать штрафы, является глубоко порочной. Обществу нужно категорически от нее отказаться. Современный уровень развития позволяет осуществлять это техническими средствами, а дорожная инспекция должна организовывать и регулировать дорожное движение, помогая водителям, оказавшимся в трудном положении на дорогах.

Частой причиной пробок являются аварии, поэтому надо изменить порядок, обязав водителей, не дожидаясь приезда инспекторов, сфотографировать место аварии и убрать машину на обочину, чтобы дорожное движение было восстановлено.

Гражданскому обществу нужно принимать активное участие и в контроле дорожного движения. В связи с этим докладчик напомнил о практике дежурств, наглядность которых оказывается эффективнее, чем штрафные санкции.

Председатель Комитета Законодательного Собрания Краснодарского края по вопросам топливно-энергетического комплекса, транспорта и связи **В. А. Науменко** обратил внимание участников заседания на такую проблему, как мопеды. Как известно, мопеды не подлежат обязательной государственной регистрации при условии, что скорость этих транспортных средств достигает не более 50 км/ч, а объем двигателя — не более 50 см³. Но сегодня возможности производства техники таковы, что с этими параметрами двигатели могут развивать скорость до 90 км/ч. Поэтому ответственные производители данной техники в паспортах указывают, что в некоторых странах скорость ограничена и нельзя ее превышать. В России же для всего спектра скутеров, мопедов и т. д. используются старые правила.

В. А. Науменко привел несколько цифр, касающихся Краснодарского края. Так, в 2009 г. в крае с участием мопедов произошло 702 ДТП, в которых погибло 54 человека, ранено 769 человек. В 2010 г. погибло 70 человек, ранено 778 человек. Докладчик подчеркнул, что риск травматизма у водителей мопедов и мотоциклов в 15 раз выше, чем у других участников движения.

В. А. Науменко напомнил, что ранее в Правилах дорожного движения к пункту 24.1 давалось примечание, согласно которому муниципальные образования имеют право вводить

свои правила регистрации для водителей мопедов и скутеров. Но 1 июля 2008 г. постановлением Правительства данное примечание было исключено. И сегодня административные кодексы не предусматривают никаких ограничений движения таких транспортных средств. В Государственную Думу внесен наконец-то соответствующий документ, в связи с чем докладчик обратился с просьбой ко всем участникам «круглого стола» на своих уровнях поддержать разработку и принятие этого важного документа.

Еще один вопрос, который затронул **В. А. Науменко**, — грузовой транспорт. Сегодня грузовой транспорт регулируется Федеральным законом № 259 ФЗ — это Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, предусматривающий утверждение правил перевозок грузовым автомобильным транспортом в Российской Федерации. Однако по состоянию на октябрь 2010 г. соответствующие правила не утверждены.

В настоящее время в Краснодарском крае зарегистрировано 170 474 грузовых автомобиля, причем более 50% машин находится у физических лиц, индивидуальных частных предпринимателей. Согласно результатам технических осмотров более 50% грузового транспорта, прицепов и полуприцепов не соответствует требованиям эксплуатации. При существующем уровне загрузки дорог края, особенно в летний период, грузовой транспорт, к тому же технически малоисправный, приносит огромное количество проблем. В связи с этим необходима разработка нормативного правового акта о регулировании грузовых пере-



возок с акцентом на целевом использовании.

Советник президента Российского союза автостраховщиков (РСА) **А. Ю. Якимов** ознакомил участников заседания с основными направлениями деятельности РСА в области обеспечения безопасности дорожного движения. Наряду с выполнением предусмотренных законом функций по защите законных интересов лиц, потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях, Российский союз автостраховщиков прилагает определенные усилия по профилактике дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Первое направление — это пропаганда безопасного поведения на дорогах. Здесь РСА тесно сотрудничает с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России. При финансовой поддержке Российского союза автостраховщиков был организован целый ряд мероприятий: кампания по пропаганде безопасности дорожного движения «Новое поколение выбирает безопасный маршрут»; кампания «Не лезь в бутылку» — с демонстрацией соответствующих видеороликов по телевизионным каналам и в кинотеатрах; кампания «Безопасный маршрут», включающая издание и распространение информационных материалов, охватывающих два маршрута — «Золотое кольцо» и «Черноморское побережье»; кампания по информированию автовладельцев об упрощенном оформлении дорожно-транспортных происшествий и т. д.

Следующее направление связано с реализацией проектов в области обеспечения безопасности дорож-

ного движения. Один из наиболее интересных проектов касается использования технических средств контроля на транспорте, осуществляющем социально важные перевозки в субъектах Российской Федерации. Основная идея этого проекта — повышение уровня дисциплины водителей транспортных средств, выполняющих социально важные перевозки: пассажирских, школьных автобусов, автомобилей скорой помощи — на основе использования технических средств контроля, таких как аппаратура спутниковой навигации, тахографы, видеорегистраторы и т. п.

Третье направление деятельности РСА — организация и участие в работе различных конференций, семинаров, выставок. Например, по результатам проведенного совместно с Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения семинара «Обеспечение безопасности пешеходов» выработан целый ряд предложений, направленных на повышение безопасности самой незащищенной категории участников дорожного движения — пешеходов.

А. Ю. Якимов поделился опытом общения с зарубежными коллегами, отметив высокую дорожно-транспортную дисциплину в Финляндии и интересную форму объединения государственных органов и общественных институтов в виде организации «Лиикеннетурва». В Финляндии, где институты гражданского общества очень четко структурированы, есть ассоциация велосипедистов, конфедерация мотоциклистов, объединение водителей грузового транспорта и т. д. Все эти структуры имеют четкие цели, понятно, кого они представляют, и когда принимается какое-либо

решение, совершенно ясно, кому и как исполнять.

Первый заместитель председателя Комитета по защите бизнеса и безопасности на транспорте Союза транспортников Российской Федерации, член Комитета Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по безопасности предпринимательской деятельности **В. Ю. Аксенов** обратил внимание участников «круглого стола» на следующий аспект рассматриваемой на заседании проблемы. Он отметил, что, по мнению экспертов, с введением в действие Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» ситуация на правовом поле существенно изменилась. Сейчас рассматривать безопасность дорожного движения вне системы транспортной безопасности представляется непродуктивным. В связи с этим возникает вопрос о совершенствовании системы законодательства в целом, практики его применения и изменении подходов негосударственных некоммерческих организаций к взаимодействию с государством по обеспечению транспортной безопасности, и безопасности дорожного движения в частности.

По мнению докладчика, цель обеспечения безопасности дорожного движения теперь может быть сформулирована следующим образом: комплексная защита населения в процессе дорожного движения. На это направлен и Указ Президента Российской Федерации № 403 от 31 марта 2010 г. «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». В качестве нормативно-правовой базы, которой

следует руководствоваться, **В. Ю. Аксенов** упомянул и модельный закон «О безопасности на транспорте», принятый Межпарламентской Ассамблеей СНГ. Его значение трудно переоценить в связи с открывающимися широкими перспективами взаимодействия в рамках СНГ по вопросам обеспечения транспортной безопасности, и безопасности дорожного движения в частности.

Особого внимания заслуживает и вопрос явной недостаточности законодательства, регулирующего деятельность негосударственных некоммерческих организаций, для их полноценного взаимодействия с государственными органами по обеспечению безопасности дорожного движения. Прежде всего это касается получения некоммерческими организациями права на защиту прав и законных интересов в области транспортной безопасности, права на изучение, обобщение и распространение практики обеспечения безопасности дорожного движения и транспортной безопасности, подготовки и переподготовки специалистов, проведения исследований в данной сфере, обязательного участия негосударственных организаций в экспертизе законов в области безопасности дорожного движения и транспортной безопасности. Правомерной, по мнению докладчика, является постановка вопроса о разработке и реализации негосударственных программ по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе в контексте государственно-частного партнерства.

В заключение **В. Ю. Аксенов** обратил внимание на возможность создания межведомственных комиссий по вопросам транспортной безопасности



и безопасности дорожного движения, и в частности на возможность восстановления деятельности межведомственной комиссии по безопасности дорожного движения при Совете глав государств СНГ.

Президент Ассоциации безопасности дорожного движения **М. С. Берлин** (Украина) отметил, что для его страны в настоящее время достаточно важным является вопрос о влиянии гражданского общества на политику, в том числе в области обеспечения безопасности дорожного движения. Данная проблема пока не поднята на уровень первых лиц государства, однако сложившаяся ситуация требует придания ей статуса национальной проблемы.

Украина занимает примерно пятое место из 50 стран мира по показателю смертности. От 7 до 10 тыс. человек гибнут и свыше 50 тыс. получают тяжелые травмы на дорогах. Так, на железнодорожном переезде в Марганце погибло 40 человек. Это была самая большая катастрофа в Европе, которая всколыхнула все общество. На эту проблему обратили внимание руководители государства, но пока ее решение идет не так активно, как нужно.

М. С. Берлин рассказал о том, что делает представляемая им Ассоциация для привлечения внимания общественности и государства к проблеме безопасности дорожного движения. В частности, Ассоциацией проведена серия «круглых столов» с привлечением экспертов, средств массовой информации, в том числе ведущих каналов Украины. Уже дважды проводилась Неделя безопасности дорожного движения в Украине. Большая работа проделана для возобновления

деятельности Координационного совета при Кабинете Министров.

Как сообщил М. С. Берлин, Ассоциация совместно с Европейской экономической комиссией ООН инициировала проведение в Киеве межпарламентской встречи по безопасности дорожного движения, нацеленной на то, чтобы депутаты Верховной Рады осознали сложность и важность данной проблемы и взялись за ее решение.

Заместитель председателя Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства **Н. Д. Силкин** выразил обеспокоенность тем, в каких условиях работает водитель. Докладчик отметил, что свободный рынок превратил подавляющее число предприятий в коммерческие. И при определении приоритетов при автоперевозках — прибыль или безопасность — многие руководители отдают предпочтение максимальной выгоде.

Отрицательное влияние на безопасность движения оказали, в частности, принятые в Российской Федерации и ряде других государств законы об отмене лицензирования на грузовом и легковом транспорте. Сегодня перевозить грузы может любой перевозчик. Коммерсанту не выгодно проводить мероприятия по организации медицинского контроля, инструктажу по безопасности движения. На многих предприятиях вообще ликвидированы службы, отвечающие за безопасность движения. По мнению Н. Д. Силкина, надо вернуть выдачу лицензий на грузовой и легковой транспорт, что поможет контролировать работу предприятий и будет способствовать профилактике безаварийности.

Главной причиной дорожно-транспортных происшествий остаются действия водителя. Однако ДТП связаны не только с нарушениями водителями правил дорожного движения. На состояние водителя и его поведение за рулем влияет целый ряд факторов. Это соблюдение режима труда и отдыха; условия труда, в том числе получение полноценного питания, медицинского обслуживания; обеспечение достойного уровня заработной платы. Если раньше привлечение к сверхурочным работам касалось только исключительных случаев и требовало разрешения профсоюзного органа, то сейчас в российском Трудовом кодексе это положение пересмотрено, и проведение сверхурочных работ исключительным случаем не считается и с согласия работника допускается.

Частные перевозчики, как правило, именно за счет водителя пытаются повысить доходную часть своего бизнеса. Выполнение плана любой ценой выливается в езду по тротуарам, установку дополнительных кресел, значительное превышение скорости и т. д. Нередко на работу в условиях интенсивного дорожного движения принимаются люди из иностранных государств, не имеющие элементарного навыка езды в большом городе. Статистика свидетельствует, что число ДТП, совершенных такими водителями, за прошлый год в России возросло в полтора раза. По мнению докладчика, именно вопрос создания условий для водителей-профессионалов и соблюдения трудового законодательства должен найти отражение в мероприятиях, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Исполнительный директор Федерации автошкол Республики Татарстан **Л. А. Струкова** рассказала об опыте работы по контролю качества обучения в автошколах. За год своего существования Федерация сформулировала критерии и показатели оценки деятельности автошкол Республики Татарстан. Одним из таких показателей является результативность обучения, а именно рейтинг сдачи экзамена в ГИБДД. Причем учитывается не только сдача с первой попытки теоретического экзамена, но и сдача практического экзамена за весь период действия результата теоретического экзамена. Курсант может не сдать с первой попытки практический экзамен, но у него есть право в течение ближайших трех месяцев повторить попытку. Поэтому учитывается, с какой попытки каждый курсант сдает практический экзамен, выставляются определенные баллы, которые суммируются, и получается рейтинг автошкол. Каждый житель Республики Татарстан может ознакомиться с этим рейтингом, зайдя на сайт ГИБДД, и учесть его данные при выборе автошколы.

Кроме того, данная система позволяет определить нагрузку инструкторов. В соответствии с новым законом у каждого учащегося должно быть 50 часов вождения. Но бывает так, что один и тот же инструктор работает в нескольких автошколах, и если сложить общее количество курсантов и умножить это число на 50 часов, то получаются совершенно фантастические цифры. То есть становится понятно, что положенные часы просто не откатываются, а это значит, что практический навык вождения у учащегося не сформирован.



Следовательно, нужно обратить особое внимание и на данного инструктора, и на эту автошколу, потому что образовательный процесс в ней явно нарушен.

Также можно проследить, каков процент сдачи у конкретного инструктора практического экзамена и соответствие оценок на внутреннем экзамене в автошколе и на экзамене ГИБДД. Как правило, 60% курсантов не подтверждают успешную сдачу в ГИБДД, что позволяет говорить о соответствующем качестве образовательного процесса в автошколах.

Депутат Законодательного Собрания Вологодской области **М. В. Суоров** сообщил, что он как член Комитета по государственно-правовой деятельности, законности и правам человека занимается в основном рассмотрением жалоб граждан и общественных организаций на работу ГИБДД. Докладчик отметил, что количество жалоб за последние полтора года возросло в семь раз. И данная проблема не только в корне не разрешается, но еще и усугубляется. По мнению М. В. Суорова, это происходит потому, что при реализации правоприменительной практики и обучении сотрудников ГИБДД каждый водитель воспринимается как правонарушитель.

За прошлый год в Вологодской области оштрафовано 884 тыс. человек, практически все население области. Однако никаких результатов это не дало: то же количество пьяных, то же количество погибших и такое же число судебных исков, только теперь работники ГИБДД эти иски стали проигрывать.

М. В. Суоров предложил внести в итоговый документ заседания «круг-

лого стола» пункт, касающийся вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества, а также представителей различных политических партий.

Президент Оренбургского Зеленого креста, руководитель Оренбургского отделения Фонда «Социальная экология» **В. А. Баскаков** рассказал о конкретном проекте, который сегодня возможно реализовать силами гражданского общества. Это проект «Общественный инспектор». При его создании учитывался положительный опыт деятельности общественных инспекторов и штатных сотрудников ГАИ советского времени.

Общественная инспекция безопасности дорожного движения может оказывать существенную помощь в решении проблем безопасности дорожного движения, так как действующее законодательство позволяет общественным инспекторам участвовать в решении многих актуальных вопросов.

Как сообщил докладчик, развитие данного направления стало возможным благодаря соглашению с Управлением внутренних дел по Оренбургской области и предоставлению сотрудниками ГИБДД своевременной информации о дорожно-транспортных происшествиях, которые совершаются на территории Оренбургского региона.

При получении информации о ДТП общественная инспекция обеспечивает немедленный выезд дорожного патруля для официального оформления дорожно-транспортного происшествия. Специалисты производят подготовку необходимых документов для страховых компа-

ний, оказывают квалифицированную экспертную и юридическую помощь, освобождая таким образом многих автовладельцев от бюрократических процедур оформления и обеспечивая им страховые выплаты в самые короткие сроки.

В настоящее время сформированы составы дорожных патрулей, имеется спецтранспорт, необходимое оборудование, а также обученные сотрудники для проведения работ по оформлению дорожно-транспортных происшествий.

Директор Центра экспертиз ЭКОМ **А. С. Карпов** коснулся проблемы велосипедистов на дороге. По его мнению, несмотря на то что на дорогах стало гораздо больше людей, передвигающихся на данном виде транспорта, законодательная база и даже осознание этой проблемы сильно отстают от реальной ситуации. Прежде всего, необходимо сделать дорогу комфортной для велосипедиста. Дорожная инфраструктура в городах должна быть адаптирована к ситуации, когда до 30% поездок совершается на велотранспорте, причем это касается не только спортсменов-велосипедистов, но и обычных граждан. Сейчас уже появляется велобизнес — курьерские службы, велотакси и т. д., возникают грузовые и другие модификации велосипедов. Поэтому необходимо закладывать нормативную базу под будущее развитие велоинфраструктуры.

Кроме велодорожек, которые во многих случаях не только не самый удобный, но и небезопасный способ организации велодвижения, в мире применяются выделенные велосипедные полосы в составе дороги, полосы смешанного движения.

В Европе и США наработано большое количество приемов и технологий для обеспечения безопасности велосипедного движения. Это комплексный подход, который касается и реорганизации полотна дороги, и дорожных знаков, правил, и мер ответственности за создание угрозы безопасности.

Органам власти необходимо озаботиться созданием технического регламента проектирования и строительства дорожной велоинфраструктуры, внесением изменений в правила дорожного движения, направленных на то, чтобы сделать велосипедистов равноправными участниками дорожного движения. А гражданское общество должно принять самое активное участие в обсуждении этих вопросов.

Председатель совета директоров Дома сотрудничества с ЮНЕСКО **А. Н. Конюшин** рассказал о том, что требуется для получения интеллектуальной или финансовой поддержки от ЮНЕСКО.

Сегодня ЮНЕСКО — специализированная организация ООН по вопросам образования, науки и культуры — объединяет 194 государства и действует на трех уровнях. Первый уровень — национальный, когда работа осуществляется через Комиссию Российской Федерации по делам ЮНЕСКО при Министерстве иностранных дел. Второй уровень предполагает обмен специалистами и привлечение научного, интеллектуального потенциала для продвижения, поддержки и успешного осуществления конкретных проектов с помощью 90 кафедр ЮНЕСКО. Третий уровень задействует неправительственные

организации, которых в ЮНЕСКО более трех тысяч. Так, в России это Дом сотрудничества с ЮНЕСКО, который функционирует не только в Санкт-Петербурге, но и в регионах и на национальном уровне.

Докладчик обратил внимание на ряд особенностей в деятельности ЮНЕСКО. Во-первых, эта организация отдает предпочтение проектам, консолидирующим политические, экономические и научные слои. Во-вторых, проект должен доказать свою жизнеспособность на протяжении менее чем шести лет. И в-третьих, ЮНЕСКО не является традиционной структурой, выдающей гранты, она позиционирует себя прежде всего как научно-интеллектуальный форум.

А. Н. Конюшин проинформировал также о создании медийного форума под названием «Банк интеллектуальных проектов», где можно бесплатно предложить к реа-

лизации программы в компетенции ЮНЕСКО.

Т. В. Просвирина, помощник депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, сообщила о том, что один из ключевых проектов, одобренных президиумом Генерального совета партии «Единая Россия» — проект «Защита детей».

В рамках этого проекта проводится акция «Безопасность детей на дорогах» — в детские дома Российской Федерации передаются жилеты, светящиеся в темноте, которые обеспечивают безопасность детей на дорогах, и проводится разъяснительная работа по правилам дорожного движения. В Санкт-Петербурге эта акция проходила в детском доме № 31. Всего подготовлено четыре тысячи детских светящихся в темноте жилетов. В настоящее время в детские дома России передано более двух тысяч жилетов.



МОЛОДЕЖЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРОБЛЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ И ВОСПИТАНИЯ

Модераторы:

- | | |
|----------------------|--|
| В. А. Жидких | — председатель Комиссии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по делам молодежи и туризму; |
| Т. Ю. Щипкова | — главный редактор журнала «Твоя дорога». |

Открывая заседание «круглого стола», **В. А. Жидких** подчеркнул актуальность тематики конгресса и значимость заинтересованности ею Совета Федерации. Докладчик обратил внимание на то, что за время, прошедшее с первого конгресса, появились позитивные изменения в вопросах обеспечения безопасности жизни граждан Российской Федерации — участников дорожного движения. Вместе с тем «круглый стол», посвященный проблемам молодежи в связи с безопасностью дорожного движения, в рамках конгресса проводится впервые. **В. А. Жидких** отметил, что, по данным Института социологии Российской академии наук, не только наблюдается, но и прогнозируется уменьшение численности граждан России в возрасте от 14 до 30 лет. Если в 2006 г. их было 38,8 млн человек, то в 2010 г. — 35,7 млн человек, а в 2021 г. численность может уменьшиться до 24,3 млн человек. То есть по сравнению с сегодняшним днем молодых граждан в стране станет более чем на 10 млн меньше. В связи с этим требуется незамедлительное привлечение всех возможностей гражданского общества для сохранения того поколения, которое через некоторое

время возьмет на себя ответственность за страну.

Возвращаясь к теме «круглого стола», **В. А. Жидких** предложил обсудить инициативу, которая позволила бы молодым людям младше 18, но старше 16 лет под контролем взрослых, имеющих определенный стаж и навыки, получать молодежные водительские удостоверения и управлять автомобилем. В связи с данным предложением докладчик озвучил следующие цифры: в 2009 г. люди моложе 18 лет совершили 3545 дорожно-транспортных происшествий за рулем автомобилей (это 22,1% всех ДТП в стране), погибло 339 человек, тяжело ранено 4650 человек. Кроме того, в дорожно-транспортных происшествиях погибло 122 и тяжело ранено 1925 мотоциклистов, не имеющих прав. За девять месяцев 2010 г. картина к лучшему не изменилась — совершено 3170 ДТП, участниками которых были люди без прав в возрасте до 18 лет, погибло 240 человек. У мотоциклистов сходная ситуация.

В. А. Жидких подчеркнул, что сегодня необходимо системно, поэтапно, с учетом возраста (сначала в игре, затем путем изучения правил, потом уже посредством тестирования) гото-



вить молодого человека к правильному поведению на дороге. По мнению докладчика, российская молодежь готова к снижению возраста получения водительских прав, и вполне возможно по итогам заседания «круглого стола» обсудить такое предложение в качестве законодательной инициативы.

Т. Ю. Щипкова уточнила, что она является не только главным редактором журнала, но и директором центра образования № 1240 Москвы, членом Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения и членом рабочей группы Государственной Думы по реализации проекта «Безопасные дороги», где отвечает за взаимодействие с детьми и молодежью. Журнал «Твоя дорога» — это продукт всей деятельности, направленной на решение задач, связанных с обеспечением безопасности на дорогах, в том числе для молодежи.

На основе этих проектов появилось и молодежное движение «Новое поколение России». Оно началось с интернет-форума, в котором участвовали школьники и студенты, затем получило продолжение на молодежном форуме, проведенном в рамках Первой всемирной министерской конференции в ноябре 2009 г.

В заключение своего вступительного слова **Т. Ю. Щипкова** тоже подчеркнула актуальность темы конгресса, особенно в отношении молодежи — будущих водителей и будущих родителей, и обратила внимание на то, что воспитывать безопасное поведение на дорогах надо с самого раннего детства. Это должна быть серьезная образовательная и воспитательная работа, направленная, в частности,

на осознанное подростками и молодежью усвоение правил дорожного движения.

А. А. Щипкова, лидер молодежного движения NRG (New Russian Generation) — «Новое поколение России», рассказала об истории возобновления работы команды ЮИД — юных инспекторов движения на базе центра образования № 1240. Команда ЮИД помогает детям в освоении основ культуры безопасного поведения на дорогах, передает свои знания и опыт, полученный не только за многие годы работы в этой сфере, но и благодаря общению с молодежью из разных регионов России и других стран.

А. А. Щипкова выразила сожаление по поводу недостатка информации об активистах из отдаленных регионов России, отсутствия единой информационной базы, площадки, на которой можно было бы обмениваться опытом, знаниями, идеями, планами, и внесла предложение об организации ресурсного центра на базе центра образования № 1240 Москвы. По мнению докладчика, это будет способствовать объединению молодежи для решения проблем безопасности дорожного движения, созданию сплоченного коллектива, который сможет выступать на международной арене с целью не только выявления лидеров и политиков нового поколения, но и оказания широкой поддержки органам власти путем формирования у подрастающего поколения активной гражданской позиции, чувства причастности к происходящему.

А. А. Щипкова рассказала о возникшей в рамках молодежного движения NRG инициативе проведения акции «Вместе по дороге», девиз которой: «Твоя ответственность — моя

безопасность». Эта акция стартовала на Московском международном автосалоне — 2010. Ее символом стал медвежонок как талисман, охраняющий водителям о том, что нужно быть ответственным, помнить о тех, кто рядом, и строго соблюдать правила дорожного движения. Часть игрушек была передана главному государственному инспектору безопасности дорожного движения **В. Н. Кирьянову** с просьбой поместить их в машины ДПС для детей, которые пострадали на дорогах. Еще часть будет передана службе скорой помощи. Также мишки с частями одежды — платочками, шарфиками — от известных персон будут проданы на аукционах, а все собранные средства поступят в больницы на лечение детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Т. В. Окань, учитель правил дорожного движения центра образования № 1240 Москвы, сообщила, что проблемой детской дорожной безопасности в центре занимаются уже более 10 лет. Теперь появилась возможность создать ресурсный центр, который позволит собрать команду для работы с юными инспекторами дорожного движения, поскольку самая большая проблема — это нехватка кадров. После многочисленных встреч и бесед с представителями разных российских регионов возникла идея создания всероссийского ресурсного центра. Такой центр позволит сосредоточить в одном месте все проекты и разработки для воспитания будущих участников дорожного движения. **Т. В. Окань** отметила нехватку соответствующих нормативно-правовых документов. Даже положение об отряде ЮИД,

изданное еще в советское время, устарело и требует переработки.

Тема детского дорожно-транспортного травматизма становится все более актуальной, и все больше регионов России подключается к работе по его профилактике.

Вице-президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России, директор юношеской автомобильной школы Москвы **Е. П. Абрамова** остановилась на проблеме юношеских автомобильных школ. Таким школам уже более 40 лет. Они были созданы в 1968 г. Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР в целях расширения кругозора школьников, развития технического творчества и профессиональной ориентации, привития интереса к автомобильной технике, популяризации автомобильного транспорта среди населения, а также предупреждения дорожно-транспортного травматизма среди подростков.

Сейчас существует 150 юношеских автомобильных школ, они есть во всех регионах России. Контингент учащихся составляют дети от пяти до 18 лет. Это тот самый возраст, когда необходимо привить основные принципы безопасности жизни, в том числе безопасности дорожного движения.

Е. П. Абрамова выразила сожаление по поводу отсутствия нормальной поддержки единой, целостной системы подготовки детей к поведению на дороге. Такая система включала бы в себя и образовательные школы, и отряды юных инспекторов движения, и дома технического творчества для детей. Докладчик отметила, что сейчас существует устав юношеских автомобильных школ, но для них нет типового положения.



Директор Республиканской юношеской автомобильной школы Министерства образования и науки Кабардино-Балкарской Республики **Р. А. Балкарова** проинформировала о том, что Республиканская юношеская автомобильная школа — образовательное учреждение в системе дополнительного образования Кабардино-Балкарской Республики, которое на протяжении 28 лет осуществляет деятельность, направленную на формирование безопасного поведения детей и подростков на дорогах. За годы работы школа выпустила 17 тыс. старшеклассников, ставших законопослушными участниками дорожного движения. С 1995 г. школа входит в Ассоциацию юношеских автомобильных школ России, реализуя программу «От грамотного пешехода — к профессиональному водителю», в которой предусмотрено обучение детей, начиная с дошкольного возраста, сознательному определению своего места в сфере дорожного движения, воспитание культуры поведения на улице, в транспорте, изучение правил дорожного движения во избежание дорожно-транспортных происшествий.

Работа с юными инспекторами движения, отряды которых формируются из числа учащихся 5–8-х классов, направлена на пропаганду соблюдения правил дорожного движения, уважительного отношения к закону дороги, позитивной социализации и активной адаптации в современном обществе.

Подготовка водителей автотранспортных средств категории «В» из числа учащихся 9–11-х классов — одно из направлений деятельности Республиканской юношеской автомобильной школы. Ежегодно всеми формами

работы охвачено более 8 тыс. детей. Реализация целей и задач, стоящих перед учреждением, осуществляется в тесном взаимодействии с Ассоциацией юношеских автомобильных школ России, Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения республики на принципах преемственности и системности. Своими достижениями школа во многом обязана сложившемуся конструктивному сотрудничеству. Республиканская юношеская автомобильная школа в последние годы входит в десятку лучших автомобильных школ России. Но самое главное: ее воспитанники редко становятся участниками дорожно-транспортных происшествий, отличаясь высокой культурой поведения на дорогах.

Традиции взаимодействия с Государственной инспекцией сформировались еще в советское время, с годами они развивались и совершенствовались. Основами сотрудничества стали: организация системы учебно-воспитательной работы, создание материально-технической базы, способствующей успешной реализации образовательных программ, проведение соревнований, конкурсов, рейдов. Так, регулярно в течение учебного года юные инспектора движения осуществляют совместное патрулирование с работниками дорожно-патрульной службы, участвуют в акциях «Зебра», «Уступи дорогу детям», «Внимание, дети!». Всемирная комплексная поддержка со стороны ГИБДД МВД России, Ассоциации юношеских автомобильных школ России, Президента и Правительства Кабардино-Балкарской Республики, а также территориального управления обеспечения безопасности дорожно-

го движения республики позволила Республиканской юношеской автомобильной школе войти в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и тем самым получить возможность строительства в 2008 г. детского автогородка, ставшего одним из крупнейших в России.

Детский автогородок занимает 1,5 га, протяженность трассы — 4,2 тыс. м. Автогородок имеет методическую и техническую базу, необходимую для реализации целей и задач, стоящих перед педагогическим коллективом юношеской автомобильной школы.

С открытием детского автогородка начался новый этап в деятельности учреждения, в организации учебно-воспитательного процесса. Перспективный план работы и развития Республиканской юношеской автомобильной школы предусматривает вовлечение в учебный процесс около 15 тыс. детей и подростков республики в год и совершенствование комплексной программы непрерывного обучения «От грамотного пешехода — к профессиональному водителю» с использованием инновационных технологий.

В заключение докладчик подчеркнула важность обучения ребенка правилам дорожного движения с первых шагов его жизни. Для достижения поставленных целей разработана концепция, девиз которой: «Чужих детей на дороге не бывает». Ее реализация требует создания более современной модели учебно-воспитательного процесса.

Президент компании «MaRussia Motors» («Маруся Моторс») **Н. В. Фоменко** обратил внимание на две циф-

ры — количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Европе и в Российской Федерации: 127 тыс. и 300 тыс. человек соответственно, т. е. разница составляет два с половиной раза. По мнению докладчика, эта разница связана прежде всего с тем, что человек получает в виде знаний, в том числе в автомобильной школе, и тем, что он видит на улице. Начинающий водитель совершенно точно знает, что обязательно включать поворотник, обязательно нужно использовать стояночный тормоз и т. д. Однако, выезжая на дорогу, водитель видит абсолютно иную картину. Поэтому, с точки зрения **Н. В. Фоменко**, надо поднять до европейского уровня штрафы за нарушения правил дорожного движения, тогда водители станут более ответственными.

Советник председателя Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга **Т. Р. Исляев** обозначил современные возможности проведения работы с молодежью. Будучи ведущим авторской программы «Форум» на радио «Гардарика», он отметил возможность еженедельного формата обсуждения актуальных вопросов общества, в том числе проблем безопасности различного рода. Так, после принятия новых правил дорожного движения в радиостудию были приглашены представители Госавтоинспекции с тем, чтобы прокомментировать произошедшие изменения в правилах.

Кроме того, следует учитывать активное использование молодежью Интернета. В связи с этим докладчик призвал больше задействовать различные интерактивные формы, в том числе социальные сети.

Т. Р. Исляев также предложил рассмотреть вопрос о введении фа-

культатива или даже обязательной дисциплины в рамках школьной программы по оказанию доврачебной медицинской помощи. Как оказывать первую помощь на месте происшествия, знают далеко не все, а ведь иногда такая помощь становится важнейшим фактором сохранения жизни пострадавшего.

В завершение Т. Р. Исляев выразил поддержку инициативе об увеличении штрафов за нарушение правил дорожного движения.

Председатель отдела по взаимодействию с Вооруженными силами и правоохранительными учреждениями Московской епархии Русской православной церкви протоирей **М. Ялов** напомнил, что человеческая жизнь — это путь и вычлнять из него сферу дорожного движения неверно. Можно заставить детей выучить правила поведения на дороге, но это не означает, что они будут выполняться. Главное — воспитание человека, который думает не только о себе, уважает не только себя и ведет себя на дороге не только так, как ему удобно, но и как удобно другим, т. е. воспитание человека, который видит и уважает других людей.

Заместитель директора Департамента молодежной политики и общественных связей Министерства спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации **И. И. Мельниченко** остановился на проблеме формирования здорового образа жизни у молодежи. Главными причинами автокатастроф и гибели на дорогах среди молодежи докладчик назвал алкоголь и наркотики. Если в отношении алкоголя закон принят и уже есть статистика, свидетельствующая о том, что за рулем пить стали мень-

ше, то наркотики — это проблема номер один. **И. И. Мельниченко** напомнил, что в год от наркотиков умирает около 30 тыс. молодых людей.

Докладчик отметил, что отсутствует система нормального тестирования водителей, но главное, по его мнению, — это пропаганда здорового образа жизни.

Старший инспектор отдела пропаганды Управления ГИБДД УВД по Брянской области **И. А. Фомиченко** подчеркнул важность решения вопроса об обязательном обучении правилам дорожного движения в школе. Кроме того, он отметил целесообразность выдачи водительского удостоверения с 12-летнего возраста скрупулезно. Особенно это касается тех районов, где школьники вынуждены самостоятельно добираться до места учебы.

Начальник отдела пропаганды Управления ГИБДД ГУВД по Ростовской области **Г. Е. Давыдова** подчеркнула, что на территории области во главе всей работы по предупреждению детского травматизма, взаимодействию с молодежью стоит именно Государственная инспекция. В частности, существует интересный опыт сотрудничества с молодежным движением «Молодая гвардия», объединением «Молодежные патрули». Студенты Строительного университета привлекаются к организации дорожного движения — правильной установке дорожных знаков, пешеходных переходов и т. д. Благодаря этому создана «зеленая волна», в которой расположены 12 образовательных учреждений и педучилище. С ее появлением на данной территории за последние пять лет не произошло ни одного случая ДТП с участием ребенка.



Управление ГИБДД продуктивно взаимодействует с ростовскими православными священнослужителями, среди которых есть те, кто специально занимается данной проблематикой. В частности, была проведена акция «Яблочный Спас», посвященная безопасности детей на дорогах.

По мнению **Г. Е. Давыдовой**, если говорить об обучении вождению в школе, то речь может идти только о профессиональном образовании, т. е. об образовании в юношеских автомобильных школах, где организована профессиональная подготовка. Но профессиональное образование в школах требует и совершенствования учебно-материальной базы.

Докладчик также обратила внимание на отряды юных инспекторов дорожного движения. На территории Ростовской области такие отряды действуют уже 37 лет. Это движение объединяет 36 тыс. подростков в возрасте от 10 до 16 лет. Такие отряды есть во всех городах, во всех школах области. Сегодня, благодаря их деятельности, есть положительный результат — отмечается уменьшение числа погибших в ДТП детей на 33%.

В. А. Петров, инструктор спортивного клуба «Фаворит», российский пилот чемпионата мира по кольцевым автогонкам «Формула-1», отметил, что, выезжая за границу, российский автомобилист становится законопослушным водителем. Так, в Финляндии нарушение правил дорожного движения грозит лишением права получения визы на 1,5–2 года. Кроме того, в Европе существует правило пяти пунктов, или пяти очков, когда при любом нарушении, даже при превышении скорости на 5 км/ч,

снимают одно очко, а после снятия всех пяти очков следует лишение прав на 1,5–2 года, и для их восстановления необходимо пересдавать экзамены.

В. А. Петров с сожалением отметил отсутствие в России безопасных автогоночных трасс, что особенно актуально для молодых любителей быстрой езды. Например, в Германии есть знаменитый автодром — «Нюрбургринг», а многие автошколы для повышения мастерства вождения используют искусственный снег и даже дождь.

Корреспондент и ведущий «Авторадио» **Ю. В. Гейко** рассказал о вышедшей 19 октября 2010 г. в эфир программе, рассчитанной на аудиторию примерно в 2 млн человек, под названием «Молодые за рулем. Исследование проблемы». В ней ведущий предлагал ужесточение наказаний, качественное школьное дорожное воспитание, общение автолюбителей между собой на специализированных сайтах и т. д. Однако главная мысль, озвученная молодыми радиослушателями, заключалась в том, что в стране отсутствует государственная политика по обеспечению безопасности дорожного движения, есть только целевая программа.

По мнению **Ю. В. Гейко**, ужесточать наказания, как предлагают многие, нельзя до тех пор, пока ГИБДД не начнет отчитываться за количество нарушений, составленных протоколов, пока не будет четкой видеофиксации, пока не перестанут наказывать безвинных. В огромных масштабах распространена практика, когда трезвых водителей называют пьяными. Последнее нововведение, касающееся абсолютной трезвости,

не учитывает существующую погрешность прибора.

Кроме того, как отметил докладчик, нужна мощнейшая пропаганда соблюдения правил дорожного движения, с плакатами на щитах и досках объявлений, с показом каждый день по телевидению статистики смертей и увечий в результате ДТП, а также материалов про лихачей с летальным исходом.

Л. В. Хренов, директор Самарского областного центра детско-юношеского технического творчества, предложил расширить тему безопасности молодежи, включив в нее такие аспекты, как наркомания, алкоголизм и т. п. Докладчик отметил, что особого внимания требует работа с подростками в возрасте 14–18 лет как с самой криминогенно неустойчивой категорией. С этой целью была выбрана модель, стержень которой — обучение управлению автомобилем. В целом же эта модель предусматривает комплексное образование детей и подростков в области безопасности дорожного движения, повышение общего уровня культуры участников дорожного движения как гарантии безопасности поведения на улицах и дорогах, организацию свободного времени детей и подростков с целью профилактики детской преступности, профессиональную ориентацию учащихся, военно-патриотическое, эстетическое, нравственное и физическое воспитание детей и подростков, организацию методического центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, помощь учителям общеобразовательных школ, работникам детских оздоровительных

лагерей, родителям. Модель включает такие направления, как техническое моделирование, технология автомобилестроения, автодизайн, изучение двигателей, автотуризм, автомногоборье, навыки экстремального вождения и т. д.

За 35 лет работы автошколой было выпущено 12 тыс. подростков в возрасте до 17 лет. Сейчас в ней обучается 703 человека 14–17 лет. Главное состоит в том, что данная модель помогает отвлечь подростков от улицы и занять их интересным и полезным делом.

Директор гимназии № 1520 имени Капцовых (Москва) **О. Н. Овсейчик** обратила внимание на то, что с 1 сентября 2010 г. многие образовательные учреждения России приступили к реализации принятых в 2009 г. государственных образовательных стандартов, в которых, в частности, заложены курсы, позволяющие обучать детей основам безопасного поведения на улицах и дорогах города; определены требования к оснащению соответствующих кабинетов. Однако на сегодняшний день методическая база для организации такого образовательного процесса недостаточна.

Сейчас обучение основам безопасности жизнедеятельности и безопасному поведению на улицах и дорогах осуществляется также и во внеурочной деятельности. Во многих школах существует практика подготовки семейных мультимедийных проектов, которые презентуются на конкурсах различного уровня. Это создание мультфильмов и игр-путешествий для младших школьников по данной тематике.

О. Н. Овсейчик напомнила, что в воспитании и обучении детей важную



роль играет пример. Поэтому необходимо, чтобы в обществе, особенно среди молодежи, была сформирована атмосфера, в которой несоблюдение правил рассматривалось бы как признак дурного воспитания, а не как некий героический поступок.

Руководитель Молодежного совета при губернаторе Ленинградской области **Д. В. Сорокин** призвал обратить внимание на то, что агитацию за соблюдение правил дорожного движения нужно проводить не только в детской и молодежной среде, но и среди родителей. Это два совершенно разных направления, которые требуют различного технического подхода.

Интернет-ресурсы — как раз те средства, которые сегодня особенно

близки молодежи, и им надо уделить максимальное внимание. Компьютерные игры, моделирующие те или иные ситуации, — хороший способ детского воспитания и образования.

Обращаясь к теме необходимости повышения штрафов за нарушение правил дорожного движения, **Д. В. Сорокин** согласился с таким подходом, однако, на его взгляд, надо увеличивать ответственность не только водителей, но и пешеходов, которые очень часто являются виновниками дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, следует повысить ответственность родителей за формирование у ребенка культуры поведения на дороге.

В ПОСТОЯННЫХ КОМИССИЯХ МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕИ





Х. А. АРУТЮНЯН,
председатель Постоянной комиссии
Национального Собрания Республики
Армения по вопросам сельского
хозяйства и охраны природы,
член Постоянной комиссии МПА СНГ
по аграрной политике, природным
ресурсам и экологии

ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ МОДЕЛЬНЫХ ЗАКОНОВ, ПРИНЯТЫХ ПО ИНИЦИАТИВЕ ПОСТОЯННОЙ КОМИССИИ МПА СНГ ПО АГРАРНОЙ ПОЛИТИКЕ, ПРИРОДНЫМ РЕСУРСАМ И ЭКОЛОГИИ, В ЗАКОНОПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

В течение 18 лет своего существования Межпарламентская Ассамблея государств — участников Содружества Независимых Государств (МПА СНГ) разработала и приняла около 40 модельных правовых актов в сфере экологии и природопользования, в частности Лесной кодекс, Водный кодекс, законы «Об экологической экспертизе», «Об экологическом образовании населения», «О животном мире», «Об охране атмосферного воздуха», «Об особо охраняемых природных территориях» и т. д.

Республика Армения, как и все остальные государства СНГ, уже много лет гармонизирует свое законодательство с европейскими критериями и стандартами. В этом контексте модельные законодательные акты МПА СНГ оказывают неоценимую помощь парламентариям, так как адаптированы к международным условиям, прежде всего к европейским правовым стандартам. Поэтому принятые парламентами стран Содружества нацио-

нальные законы на основе модельных актов МПА не только обеспечивают гармонизацию и сближение законодательства государств СНГ, но и содействуют приведению этого национального законодательства в соответствие с лучшими образцами европейского права.

Парламент Армении при рассмотрении национальных законопроектов анализирует модельные акты, принятые Межпарламентской Ассамблеей, а также опыт европейских законодателей, принимая во внимание, конечно, национальные особенности, специфику и образ мышления. В Армении действуют четыре кодекса и восемь законов, регулирующих те же отношения, что и модельные акты МПА. Нормы указанных национальных и модельных законодательных актов содержат ряд одинаковых принципов и положений, несмотря на то что некоторые национальные нормативные правовые акты были приняты раньше.

Отдельного закона «О доступе к экологической информации», подобного принятому Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ в 1997 г., в Армении нет. Но доступ к экологической и другого рода информации регулируется Законом Республики Армения «О свободе информации», принятым в 2003 г. Данный правовой акт регулирует отношения, связанные со свободой информации, устанавливает права ее обладателей в сфере обеспечения информацией, порядок, формы и условия получения сведений, основные принципы обеспечения свободы информации, так же как и модельный закон. Кроме того, порядок получения экологической информации по планируемым к реализации объектам хозяйственной деятельности определяется Законом «Об экспертизе воздействия на окружающую среду» (принят в 1995 г., статья 6, пункты 3, 4), аналогичным модельным законам «Об экологической экспертизе» (1996 г.) и «Об оценке воздействия на окружающую среду» (2010 г.), Законом Республики Армения «Об особо охраняемых природных территориях» (2006 г., статья 30), Законом «Об обеспечении санитарно-эпидемиологической безопасности населения Республики Армения» (1992 г., статья 10), Водным кодексом (2002 г., статья 20), аналогичным модельному Водному кодексу для государств — участников Содружества Независимых Государств (2006 г., статья 31), Законом «О гидрометеорологической деятельности» (2001 г., статьи 6—8, 20, 21), аналогичным модельному закону «О гидрометеорологической деятельности» (1997 г., статьи 7—9, 31), Законом «О безопасном использовании атомной энергии

в мирных целях» (1999 г., статья 12), Законом «О строительстве нового ядерного энергоблока в Республике Армения» (2009 г., статья 4) и другими актами. И, наконец, Армения ратифицировала Конвенцию о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусскую конвенцию).

В Армении придается большое значение доступу к экологической информации — парламентарии обсудили и приняли в первом чтении законодательный пакет, в который вошли следующие правовые акты: «О внесении изменений в Закон Республики Армения “О природоохранном контроле”», «О самоконтроле при выполнении требований природоохранного законодательства» и «О внесении дополнений и изменений в Кодекс Республики Армения об административных правонарушениях». Положениями данных актов зафиксированы новейшие механизмы доступа общественности к информации о результатах самоконтроля на веб-страницах государственного уполномоченного органа и хозяйствующих субъектов, деятельность которых отрицательно влияет на окружающую среду. Информация по некоторым параметрам (вода, воздух) будет обновляться ежедневно.

Республика Армения, как и другие страны СНГ и государства Европы, в природоохранной политике руководствуется принципом «загрязнитель платит». Возмещение вреда, причиненного окружающей среде, в Армении осуществляется по общим правилам, предусмотренным Гражданским кодексом, а также специальным зако-

нодательством: Земельным кодексом (2002 г., статьи 115, 116), аналогичным модельному Земельному кодексу для государств — участников Содружества Независимых Государств (статьи 200, 201, 205), Водным кодексом (статьи 114, 116), аналогичным модельному Водному кодексу для государств — участников Содружества Независимых Государств (статьи 49, 50), Лесным кодексом (статья 60), аналогичным модельному Лесному кодексу для государств — участников Содружества Независимых Государств (статьи 75, 76), Кодексом о недрах (2002 г., статьи 60, 61), аналогичным модельному Кодексу о недрах и недоропользовании для государств — участников СНГ, Законом «Об охране атмосферного воздуха» (статья 41), аналогичным модельному закону «Об охране атмосферного воздуха» (статьи 31, 32), Законом «Об особо охраняемых природных территориях» (2006 г., статья 31), аналогичным модельному закону «Об особо охраняемых природных территориях» (статья 36) и т. д.

К сожалению, до сих пор в Армении не приняты Экологический кодекс, законы о безопасности деятельности, связанной с генетически модифицированными организмами, о питьевой воде и питьевом водоснабжении и др. При разработке этих правовых актов депутаты Национального Собрания намерены использовать законотворческий

опыт Межпарламентской Ассамблеи СНГ. Вместе с тем у некоторых законов, принятых в Республике Армения, отсутствуют аналоги в модельном законодательстве МПА. В частности, речь идет о законах «О растительном мире», «Об охоте и охотничьем хозяйстве», положения которых можно учитывать в модельном законотворчестве.

Главной целью экологической политики Республики Армения является выработка правовых и экономических основ охраны окружающей среды, устойчивого и рационального пользования природными ресурсами. Решения по проблемам окружающей среды должны приниматься в результате взаимодействия всех заинтересованных сторон — как местных и центральных органов власти, международных организаций, так и отдельных граждан. В Армении обсуждение вопросов оздоровления окружающей среды и выработка законодательных актов осуществляются с участием гражданского общества, роль которого постоянно возрастает.

Природа и окружающая среда не признают государственных границ. Только на основе международного сотрудничества, вовлечения всех заинтересованных сторон, формирования широкого общественного экологического движения возможно решить проблемы, стоящие перед человечеством.



К. А. БИСЕНОВ,
депутат Мажилиса Парламента
Республики Казахстан 4-го созыва

МОДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕИ СНГ И ПРАВОВАЯ ИНТЕГРАЦИЯ КАЗАХСТАНСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Постоянное изучение и анализ модельных законов Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств при рассмотрении национальных законопроектов — неотъемлемая часть работы Парламента Республики Казахстан. Концептуальные нормы модельных законов используются в законотворческой деятельности Парламента. Рекомендации и предложения Постоянной комиссии МПА СНГ по культуре, информации, туризму и спорту находят отражение в нормативных актах нашей страны. Так, при разработке национального законодательства Республики Казахстан использовались отдельные положения семи модельных законов, подготовленных Постоянной комиссией и принятых Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ.

Большое значение для всего мирового сообщества в контексте процессов глобализации имеет регули-

рование законодательства в области информатизации и информации.

Обращаясь к Закону Республики Казахстан «Об информатизации», необходимо отметить, что он разрабатывался с учетом положений модельного закона «Об информатизации, информации и защите информации». Продублированы нормы, закрепляющие принципы правового регулирования информационных отношений, в частности такие, как:

— свобода поиска, производства и передачи (распространения) любой информации, доступ к которой не ограничивается в соответствии с национальным законом;

— презумпция открытости (свободного доступа и обязательного предоставления) информации о деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления;

— соблюдение технологической нейтральности при установлении

требований к применению информационных технологий;

— своевременность предоставления, объективность, полнота и достоверность информации, в отношении которой законом установлен обязательный характер ее публичного распространения либо предоставления органам государственной власти или органам местного самоуправления;

— неприкосновенность частной жизни граждан;

— ограничение получения, обработки и использования персональных данных целями, для которых они собираются;

— обеспечение безопасности личности, общества и государства при использовании информации и применении информационных технологий.

Крайне значимым для стран СНГ является вопрос об авторском праве и интеллектуальной собственности. Если в западноевропейских странах и США эти вопросы давно отработаны, то для государств постсоветского пространства они являются достаточно новыми. Парламентами государств Содружества Независимых Государств, которые занимаются законотворческой деятельностью, в течение 20 последних лет разрабатываются и дополняются законы, регулирующие вопросы авторского права.

При внесении изменений и дополнений в закон «Об авторском праве и смежных правах» Парламентом Казахстана принимались во внимание Рекомендации по совершенствованию национальных законов об авторском праве и смежных правах государств — участников СНГ и учитывались положения новой редакции модельного закона «Об авторском

праве и смежных правах». В результате основные понятия, используемые в национальном законе, в значительной степени совпадают по содержанию с предложенными в Рекомендациях и модельном законе (автор, аудиовизуальное произведение, исполнение, исполнитель, обнародование произведения, передача в эфир, передача организации эфирного и кабельного вещания, произведение декоративно-прикладного искусства, производитель аудиовизуального произведения, режиссер-постановщик спектакля, репродуцирование (репрографическое воспроизведение), экземпляр произведения, экземпляр фонограммы).

За основу при разработке изменений и дополнений в главу 6 Закона Республики Казахстан «Об охране и использовании объектов историко-культурного наследия» (государственный учет памятников истории и культуры: отнесение памятников истории и культуры к категориям памятников международного, республиканского и местного значения; порядок утверждения списков памятников истории и культуры; порядок образования и состав специальной комиссии уполномоченного органа) были взяты положения главы 5 модельного закона «Об объектах культурного наследия» (государственный учет объектов, представляющих историко-культурную ценность, и государственный реестр объектов культурного наследия; государственный реестр объектов культурного наследия; порядок ведения реестра; порядок включения объектов культурного наследия в реестр; паспорт объекта культурного наследия; порядок внесения объектов культурного

наследия в список всемирного наследия; исключение объекта культурного наследия из реестра).

При разработке Закона Республики Казахстан «О культуре» рассматривалась возможность имплементации норм модельного закона «О культуре». К примеру, закрепленные в главе 2 модельного закона нормы о государственных гарантиях прав и свобод человека и гражданина в области культуры (право на культурную деятельность и участие в культурной жизни; право на творчество и культурную самобытность; приоритетность прав человека по отношению к правам государства и общественных объединений; право на художественное образование; право собственности на объекты материальной культуры; право создавать организации культуры; право вывоза культурных ценностей за пределы государства; право на культурную деятельность в иностранных государствах; права иностранных граждан и лиц без гражданства в области культуры; право на сохранение и развитие национально-культурной самобытности народов и этнических общностей) нашли свое отражение в главе 3 «Права и обязанности граждан в области культуры» Закона Республики Казахстан «О культуре».

Отраженные в статье 37 модельного закона положения о культурном сотрудничестве с соотечественниками, проживающими за пределами государства (1. Государство содействует развитию своей национальной культуры в иностранных государствах, поддерживает связи с проживающими там соотечественниками и их потомками, осуществляет моральную, организационную и материальную

поддержку национально-культурных центров, национальных обществ, землячеств, ассоциаций и других организаций культуры соотечественников, расположенных за пределами государства, в том числе на основании международных договоров. 2. Государство создает условия для возвращения в свою страну уехавших за ее пределы деятелей культуры), закреплены в пункте 5 статьи 3 казахстанского закона (одним из принципов государственной политики в области культуры является развитие культурных связей с соотечественниками, проживающими за рубежом, как одного из факторов сохранения целостности и взаимообогащения казахской национальной культуры).

С учетом положений модельного закона «Об архивах и архивном фонде» приняты дополнения в Закон Республики Казахстан «О Национальном архивном фонде и архивах». Совпадают по содержанию понятия «пользователь архивных документов», «архивный фонд» (пользователь архивных документов — юридическое или физическое лицо, обращающееся к архивным документам за получением необходимой ему информации и использующее ее; архивный фонд — совокупность документов, исторически или логически связанных между собой).

Одной из преуспевающих отраслей малого и среднего бизнеса любого государства является туризм. В последнее время Правительство Казахстана уделяет особое внимание развитию этой отрасли экономики страны. Без специальной подготовки работать в туристическом бизнесе сложно, а без надлежащей законодательной базы невозможно. Изменения и дополне-

ния, внесенные в закон «О туристской деятельности в Республике Казахстан», были разработаны с учетом норм, содержащихся в модельном законе МПА СНГ «О туристской деятельности». В частности, это касается целей, задач, приоритетных направлений и способов государственного регулирования деятельности в сфере туризма.

Хотелось бы обратить внимание и еще на один закон Республики Казахстан — «О почте». Основой для внесения в него изменений послужил

модельный закон «О почтовой деятельности» (закреплены нормы о национальном операторе связи).

В заключение следует отметить, что в Республике Казахстан ведется планомерная и активная работа по гармонизации национального законодательства с законодательством других стран — участниц Содружества. Развитию этого процесса в значительной степени способствует деятельность Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ.

ХРОНИКА МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕИ





- 9 июня** — в Астане Председатель Мажилиса Парламента Республики Казахстан У. Б. Мухамеджанов принял Генерального секретаря Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств М. И. Кротова.
- В ходе встречи обсуждалась деятельность Межпарламентской Ассамблеи МПА СНГ, в частности мероприятия, проходившие в мае 2011 г. в Санкт-Петербурге, в которых принимала участие делегация Парламента Республики Казахстан.
- 9 июня** — Председатель Сената Парламента Республики Казахстан К. А. Мами принял Генерального секретаря Совета МПА СНГ М. И. Кротова.
- В ходе встречи К. А. Мами дал высокую оценку мероприятиям, проводившимся 15–17 мая 2011 г. в Санкт-Петербурге, в Таврическом дворце, в которых приняла участие делегация Сената Парламента Республики Казахстан. Также было отмечено, что тесное взаимодействие парламентариев стран СНГ способствует дальнейшему укреплению сотрудничества государств Содружества.
- 9 июня** — в Москве, в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации, состоялось координационное совещание председателей комитетов (комиссий) по обороне и безопасности парламентов государств — членов Организации Договора о коллективной безопасности.
- Участники совещания обменялись информацией о взаимодействии государств — членов ОДКБ в сфере обороны и безопасности и о координации их действий на международной арене. Были заслушаны доклад Генерального секретаря Организации Договора о коллективной безопасности Н. Н. Бордюжи «Тенденции развития обстановки в мире, направления развития Организации Договора о коллективной безопасности и усиления роли парламентской составляющей Организации» и отчет председателя Постоянной комиссии Парламентской Ассамблеи ОДКБ по вопросам обороны и безопасности и Экспертно-консультативного совета при Совете Парламентской Ассамблеи ОДКБ В. А. Васильева об основных направлениях деятельности комиссии.
- Особое внимание было уделено анализу развития геополитической ситуации в мире, проблематике развертывания систем противоракетной обороны США в Европе, расширения НАТО на восток, противодействия таким современным угрозам и вызовам, как терроризм, экстремизм, сепаратизм, транснациональная организованная преступность.
- 9–10 июня** — в Москве состоялся седьмой Евразийский форум «Международные аспекты информационной безопасности и информационного взаимодействия», в котором приняли участие делегации стран Европы и Азии — представители государственных и негосударственных организаций, задействованных в сфере информационной безопасности.
- В центре внимания участников мероприятия оказались формирование системы международной информационной безопасности и информационное взаимодействие на евразийском пространстве.
- В дискуссии приняли участие и выступили с докладами сотрудники Секретариата Парламентской Ассамблеи ОДКБ.
- 9–10 июня** — Генеральный секретарь Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ М. И. Кротов встретился с ректорами Евразийского национального университета им. Л. Н. Гумилева Б. Ж. Абдраимом и Казахского национального университета им. аль-Фараби Г. М. Мутановым. Были подписаны соглашения о сотрудничестве Евразийского национального университета и Секретариата Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ, а также о сотрудничестве Казахского национального университета и Секретариата Совета МПА СНГ.
- 17–18 июня** — в Казани (Республика Татарстан, Российская Федерация) состоялось заседание Постоянной комиссии МПА СНГ по культуре, информации, туризму и спорту, в котором приняли участие представители парламентов Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Украины, наблюдатели, специалисты и эксперты, а также депутаты Государственного Совета Республики Татарстан.
- Открыл заседание Председатель Государственного Совета Республики Татарстан Ф. Х. Мухаметшин.
- На заседании заместителями председателя комиссии были избраны член Комитета Милли Меджлиса Азербайджанской Республики по социальной политике Э. Г. Ахундова и член Постоянной комиссии Национального Собрания Республики Армения по социальным вопросам Э. О. Шармазанов.
- Были рассмотрены проекты модельных законов «О спортивной подготовке», «Об осуществлении законотворческих процедур на основе автоматизированной системы подготовки нормативных актов», «О технопарках», «Об объектах культурного наследия» (новая редакция), ход подготовки проектов модельного Информационного кодекса для го-



сударств — участников СНГ, Глоссария модельного законодательства для государств — участников Содружества Независимых Государств в области интеллектуальной собственности, а также вопрос о внесении изменений в модельный Библиотечный кодекс для государств — участников СНГ.

Члены комиссии заслушали информацию об использовании модельных законодательных актов, принятых Межпарламентской Ассамблеей СНГ по инициативе Постоянной комиссии МПА СНГ по культуре, информации, туризму и спорту, в законотворческой деятельности Парламента Республики Казахстан, об итогах работы комиссии в 2010 г., а также внесли изменения в Перспективный план модельного законодательства в Содружестве Независимых Государств на 2011–2015 годы.

Проекты модельных законов «О спортивной подготовке», «Об осуществлении законотворческих процедур на основе автоматизированной системы подготовки нормативных актов», «Об объектах культурного наследия» (новая редакция) предложены для рассмотрения на очередном пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи СНГ.

Участники заседания посетили спортивные объекты «Универсиады-2013»: Академию тенниса, плавательный бассейн «Буревестник», Деревню Универсиады — и приняли участие в татарском национальном празднике «Сабантуй» в Зеленодольске.

23 июня — в Таврическом дворце состоялась встреча Генерального секретаря Совета МПА СНГ М. И. Кротова с Премьер-министром Республики Беларусь М. В. Мясниковичем.

23–24 июня — в Парламентском центре СНГ (Санкт-Петербург) состоялся международный семинар по обсуждению проекта модельного закона Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств «О защите репродуктивных прав граждан» совместно с Фондом ООН в области народонаселения.

В семинаре приняли участие депутаты — члены Постоянной комиссии МПА СНГ по социальной политике и правам человека, представители исполнительных структур, эксперты и специалисты государств — участников Содружества Независимых Государств, международные эксперты Фонда ООН в области народонаселения, Европейского парламентского форума по народонаселению и развитию, Азиатского форума парламентариев по народонаселению и развитию, Центра по защите прав в области репродуктивного здоровья, Международной федерации ответственного родительства.

Участники мероприятия рассмотрели проект модельного закона МПА СНГ «О защите репродуктивных прав граждан», внесли предложения по его структуре и обсудили принципы государственной политики в области охраны репродуктивного здоровья граждан государств — участников СНГ.

Целью семинара было формирование понятийного аппарата, определение общих подходов в законодательной базе государств Содружества к установлению правовых гарантий для реализации гражданами прав в области охраны репродуктивного здоровья.

В ходе работы были заслушаны доклады, включающие анализ ситуации в области репродуктивного здоровья в странах СНГ, состоялся обмен актуальной информацией и опытом в сфере разработки и реализации законодательства в области репродуктивного здоровья.

В рамках семинара прозвучали доклады представителей всех государств — участников МПА СНГ о достижениях на пути реализации Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию (1994 г.) и Целей развития тысячелетия.

23–25 июня — парламентская делегация государств — членов Организации Договора о коллективной безопасности посетила Калининградскую область Российской Федерации в целях изучения военно-политической обстановки в Восточно-Европейском регионе коллективной безопасности ОДКБ.

Во время визита в Калининград было проведено рабочее заседание, в ходе которого парламентарии заслушали доклады представителей Министерства иностранных дел, силовых министерств и ведомств Российской Федерации.

В ходе работы обсуждались проблемы размещения ПРО в Европе, расширения НАТО на восток, сотрудничества государств — членов ОДКБ в противодействии современным вызовам и угрозам безопасности.

Члены парламентской делегации встретились с руководством и представителями органов законодательной и исполнительной власти Калининградской области, ознакомились с работой Комитета Калининградской областной Думы по международным и межрегиональным отношениям, безопасности и правопорядку, посетили военно-морскую базу Балтийского флота ВМФ России, где провели встречу с командованием и личным составом.

5 июля — Генеральный секретарь Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ М. И. Кротов встретился с молодежными делегациями стран Содружества — участниками Всероссийского молодежного образовательного



форума «Селигер-2011», который проводится в рамках Года историко-культурного наследия в СНГ Министерством спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации и Межгосударственным фондом гуманитарного сотрудничества государств — участников СНГ, и принял участие в работе дискуссионной площадки «Развитие молодежного парламентаризма на пространстве Содружества».

Участники форума обсудили проекты документов по вопросам молодежной политики: модельного закона «О государственной молодежной политике» для государств — участников СНГ и Положения о Молодежной межпарламентской ассамблее государств — участников Содружества Независимых Государств.

18 августа — Председатель Сената Парламента Республики Казахстан К. А. Мами принял члена Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по делам Содружества Независимых Государств В. А. Густова, заместителя председателя Комитета Жогорку Кенеша Кыргызской Республики по фискальной и денежно-кредитной политике У. Т. Кочкорова и Генерального секретаря Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ М. И. Кротова. Представители МПА СНГ обсудили ход подготовки выборов депутатов Сената Парламента Республики Казахстан.

18 августа — Председатель Мажилиса Парламента Республики Казахстан У. Б. Мухамеджанов принял члена Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по делам Содружества Независимых Государств В. А. Густова, заместителя председателя Комитета Жогорку Кенеша Кыргызской Республики по фискальной и денежно-кредитной политике У. Т. Кочкорова и Генерального секретаря Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ М. И. Кротова. Представители МПА СНГ обсудили ход подготовки выборов депутатов Сената Парламента Республики Казахстан.

19 августа — группа наблюдателей от Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ во главе с заместителем председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по социальной политике и здравоохранению К. А. Титовым участвовала в мониторинге выборов депутатов Сената Парламента Республики Казахстан.

В состав группы наблюдателей вошли парламентарии Кыргызской Республики и Российской Федерации, эксперты Международного института мониторинга развития де-

мократии, парламентаризма и соблюдения избирательных прав граждан государств — участников МПА СНГ, а также сотрудники Секретариата Совета МПА СНГ.

Накануне выборов наблюдатели посетили региональные избирательные комиссии, места проведения совместных заседаний выборщиков в Акмолинской, Алматинской и Карагандинской областях, а также в столице Республики Казахстан Астане и городе республиканского значения Алматы.

Непосредственно в день голосования, 19 августа 2011 г., члены группы побывали на избирательных участках, где имели возможность присутствовать на разных этапах голосования — от открытия избирательных участков до подсчета голосов выборщиков и определения результатов выборов. Члены группы наблюдали за процессом голосования в городах Астана, Алматы, Караганда, Кокшетау и Талдыкорган.

Международные наблюдатели от МПА СНГ констатировали, что выборы депутатов Сената Парламента Республики Казахстан соответствовали общепринятым принципам и нормам подготовки и проведения свободных и справедливых выборов, действующему законодательству Республики Казахстан, а также Документу Копенгагенского совещания Конференции по человеческому измерению СБСЕ 1990 г. и Конвенции о стандартах демократических выборов, избирательных прав и свобод в государствах — участниках Содружества Независимых Государств.

7–8 сентября — в Парламентском центре СНГ (Санкт-Петербург) состоялось VII заседание Консультативного совета руководителей органов государственной (исполнительной) власти, осуществляющих управление государственными материальными резервами в государствах — участниках СНГ.

В заседании принимали участие делегации Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Украины.

Подводя итоги деятельности Консультативного совета в 2010–2011 гг., участники заседания отмечали важность для дальнейшего развития взаимодействия между органами власти, ответственными за управление государственными резервами стран СНГ, принятия Концепции сотрудничества органов государственной (исполнительной) власти, осуществляющих управление государственными материальными резервами в государствах — участниках СНГ, на период до 2020 года, которая была утверждена решением Экономического совета Содружества Независимых Государств от 18 ноября 2010 г. Консультативный совет принял План мероприятий по реализации Концепции.

СОДЕРЖАНИЕ

О заседании Совета Межпарламентской Ассамблеи 3

К 65-летию Нюрнбергского процесса

<i>Марин А.</i> (вице-президент Республики Болгария)	6
<i>Коновалов А. В.</i> (министр юстиции Российской Федерации)	9
<i>Морова А. П.</i> (председатель Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по образованию, науке, культуре и социальному развитию, заместитель председателя Комиссии Парламентского Собрания Союза Беларуси и России по социальной политике, науке, культуре и гуманитарным вопросам)	11
<i>Жданок Т. А.</i> (член Европейского Парламента, секретарь Международного движения за будущее без фашизма)	14
<i>Султанов К. С.</i> (председатель Комитета Сената Парламента Республики Казахстан по международным отношениям, обороне и безопасности)	17
<i>Воробьев Ю. Л.</i> (заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, руководитель парламентской делегации Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в Парламентской делегации Российской Федерации в Парламентской Ассамблее Организации Договора о коллективной безопасности)	20
<i>Дримль В.</i> (член Сената Парламента Чешской Республики).....	22
<i>Слуцкий Л. Э.</i> (первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по международным делам, председатель подкомитета по внешним связям Комитета Парламентской Ассамблеи Совета Европы по политическим вопросам)	24
<i>Савенков А. Н.</i> (заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству).....	26
<i>Крупнов И. В.</i> (заместитель председателя Военной коллегии Верховного Суда Российской Федерации, судья Верховного Суда Российской Федерации)	35
<i>Шпигель Б. И.</i> (председатель Комиссии Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по вопросам развития институтов гражданского общества, председатель пре-	

зидиума международного правозащитного движения «Мир без нацизма»)

38

Мухаммадиев А. С. (первый заместитель Генерального прокурора Республики Таджикистан)

45

Декларация Международной научной конференции, посвященной 65-летию Нюрнбергского процесса (Санкт-Петербург, 16 мая 2011 года).....

49

Третий международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

Краткий обзор заседаний «круглых столов»

Эффективность инвестиций в безопасность дорожного движения.....	54
Вопросы образования и здравоохранения в предупреждении дорожно-транспортных происшествий и ликвидации их последствий	69
Вопросы обустройства и содержания улично-дорожной сети, конструкции транспортных средств, а также экологической безопасности	92
Проблемы формирования правового пространства в сфере безопасности дорожного движения и транспортной безопасности. Правотворческая деятельность	117
Опыт мегаполисов в организации дорожного движения	133
Гражданское общество за безопасность дорожного движения.....	153
Молодежь и безопасность дорожного движения. Проблемы образования и воспитания	167

В постоянных комиссиях Межпарламентской Ассамблеи

<i>Арутюнян Х. А.</i> Об использовании модельных законов, принятых по инициативе Постоянной комиссии МПА СНГ по аграрной политике, природным ресурсам и экологии, в законопроектной деятельности Национального Собрания Республики Армения.....	178
<i>Бисенов К. А.</i> Модельные законы Межпарламентской Ассамблеи СНГ и правовая интеграция казахстанского законодательства.....	181

Хроника Межпарламентской Ассамблеи..... 185

CONTENTS

On the Session of the Council of the Interparliamentary Assembly 3

To the 65th Anniversary of the Nuremberg Trial

<i>Marin A.</i> (Vice-President of the Republic of Bulgaria)	6
<i>Konovalov A. V.</i> (Minister of Justice of the Russian Federation)	9
<i>Morova A. P.</i> (Chair of the Permanent Commission of the Council of Republic of the National Assembly of the Republic of Belarus on Education, Science, Culture and Social Development, Deputy Chair of the Commission of the Parliamentary Assembly of the Union of Belarus and Russia on Social Policy, Science, Culture and Humanitarian Issues)	11
<i>Zhdanok T. A.</i> (Member of the European Parliament, Secretary of the International Movement for Future without Fascism)	14
<i>Sultanov K. S.</i> (Chairman of the Committee of the Senate of the Parliament of the Republic of Kazakhstan on International Relations, Defense and Security)	17
<i>Vorobiov Yu. L.</i> (Deputy Chairman of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation, Head of the Parliamentary Delegation of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation in the Parliamentary Delegation of the Russian Delegation in the Parliamentary Assembly of the Collective Security Treaty Organization)	20
<i>Dryml V.</i> (Member of the Senate of the Parliament of the Czech Republic)	22
<i>Slutskiy L. E.</i> (First Deputy Chairman of the Committee of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation on International Affairs, Chairperson of the Sub-Committee on External Relations of the Political Affairs Committee of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe)	24
<i>Savenkov A. N.</i> (Deputy Chairman of the Committee of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation on Constitutional Legislation)	26
<i>Krupnov I. V.</i> (Deputy Chairman of the Military Panel of the Supreme Court of the Russian Federation, Judge of the Supreme Court of the Russian Federation)	35
<i>Shpigel B. I.</i> (Chairman of the Commission of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation on Issues of Development of Civic Society Institutions, Chairman of the Presidium of the International Human Rights Movement “World without Nazism”)	38

<i>Mukhammadiev A. S.</i> (First Deputy Prosecutor General of the Republic of Tajikistan)	45
---	----

<i>Declaration of the International Research Conference Dedicated to the 65th Anniversary of the Nuremberg Trial (Saint Petersburg, 16 May 2011)</i>	49
---	----

Third International Congress “Road Safety for the Safety of Life”

Brief Review of “Round Tables” Sitings

Efficiency of Investment in Road Safety	54
Prevention of Road Accidents and Aftermath Elimination: Matters of Education and Healthcare	69
Construction and Maintenance of Street and Road Network Facilities, Design of Vehicles, and Ecological Safety	92
Road and Transport Safety: Problems of Forming a Legal Framework. Law-Enforcement Activities	117
Traffic Management: Megapolises Experience	133
Civil Society for Road Safety	153
Youth and Road Safety. Problems of Education	167

In the Interparliamentary Assembly Permanent Commissions

<i>Arutiunian Kh. A.</i> On the Use of the Model Laws Adopted on the Initiative of the IPA CIS Permanent Commission on Agrarian Policy, Natural Resources and Ecology in the Legislative Activities of the National Assembly of the Republic of Armenia	178
<i>Bisenov K. A.</i> Model Laws of the Interparliamentary Assembly of the CIS and Legal Integration of Kazakhstan Legislation	181

The Interparliamentary Assembly Chronicle 185 |

Дизайн и верстка — *Е. А. Лещева*

Подписано в печать 11.11.2011. Формат 70x100¹/₁₆. Бумага мелованная. Гарнитура Ньютон.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 15,80. Уч.-изд. л. 14,12. Тираж 1000. Заказ 1684.

Адрес Секретариата Совета МПА СНГ: 191015, С.-Петербург, ул. Шпалерная, д. 47.
Телефоны редакции: (812) 326-69-24, 326-68-01.
web-страница: www.iacis.ru; e-mail: NNL@iacis.ru

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Береста»: 196084, С.-Петербург,
ул. Коли Томчака, д. 28. Тел./факс: (812) 388-90-00.