

МЕЖПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ  
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ  
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Журнал основан в 1993 году

**ВЕСТНИК** № 4 (73)  
**МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ**  
**АССАМБЛЕИ**



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
2014

Главный редактор **А. И. Сергеев**

Редакционная коллегия:

*Х. З. Бакенов, А. В. Баранов, А. М. Джафаров,  
А. П. Должиков, В. Г. Когут, И. Н. Липчиу, С. А. Малинина,  
П. П. Рябухин, Н. А. Сатвалдиев, Л. Э. Слуцкий,  
И. В. Стрилецкий, А. И. Сурыгин, А. М. Чилингарян*



## **ТЕМЫ НОМЕРА**

### **Пятый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»**

Пленарное заседание

---

Круглые столы:

Безопасность дорожного движения зависит от нас.  
Система подготовки водителей и воспитания участников  
дорожного движения: личные и общественные аспекты

Молодежные инициативы в области  
безопасности дорожного движения: взгляд со стороны

Медицинские аспекты безопасности дорожного движения:  
проблемы и пути их решения

Гармонизация правовых основ безопасности  
дорожного движения государств — участников СНГ:  
состояние и перспективы

---

Итоговая декларация пятого международного конгресса  
«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

---

**К 70-летию Победы  
в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов**



---

Пятый международный конгресс  
**«Безопасность на дорогах  
ради безопасности жизни»**  
на тему  
**«Молодежь и безопасность  
дорожного движения»**





# Пленарное заседание



# БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ

*25–26 сентября 2014 г. в Таврическом дворце и выставочном комплексе «Ленэкспо» прошел пятый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организованный Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации.*

*В адрес участников и гостей мероприятия поступили приветствия Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева, Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации С. Е. Нарышкина, Председателя Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь В. П. Андрейченко.*

*Участники конгресса из России, стран ближнего и дальнего зарубежья — парламентарии и руководители законодательных и исполнительных органов государственной власти, представители международных организаций, общественных объединений, образовательных и научно-исследовательских учреждений, предприятий транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональных ассоциаций, средств массовой информации — провели широкую дискуссию по вопросам формирования государственной политики в области безопасности дорожного движения, защищенности граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, обмен информацией и опытом реализации успешных стратегий и программ по повышению безопасности дорожного движения. Особое внимание было уделено вопросам обеспечения безопасности на дорогах молодого поколения, в том числе высоким показателям молодежного дорожного травматизма, и выработке конкретных способов решения данных проблем с учетом фактора гражданской активности молодежи.*

*В этом номере журнала публикуются обзор выступлений на пленарном заседании, заседаниях круглых столов и Итоговая декларация конгресса.*



**Участникам и гостям  
пятого международного конгресса  
«Безопасность на дорогах  
ради безопасности жизни»**

*Уважаемые друзья!*

*Приветствую вас на конгрессе, который уже в пятый раз проходит в Санкт-Петербурге.*

*Этот авторитетный форум проводится в рамках провозглашенного ООН Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В нем традиционно участвуют представители органов власти, международных транспортных и общественных организаций, а также врачи и педагоги, ученые и эксперты из разных стран, что свидетельствует о глубокой заинтересованности мирового сообщества в повышении безопасности на дорогах.*

*Эта проблема актуальна и для нашей страны, где ДТП ежегодно уносят жизни тысяч людей. Поэтому Правительство поддерживает инициативы организаторов конгресса, направленные на улучшение дорожной ситуации и снижение уровня травматизма. Сегодня важно объединить усилия государства, общества и самих участников дорожного движения, особенно молодых водителей и пешеходов, по укреплению транспортной безопасности. Необходимо уделять самое серьезное внимание профилактике дорожно-транспортных происшествий, внедрению интеллектуальных транспортных систем.*

*Рассчитываю, что на конгрессе будут предметно обсуждены все эти вопросы и выработаны конкретные рекомендации, которые помогут в их решении.*

*Желаю вам успешной работы и хороших впечатлений от пребывания в Северной столице России.*

**Председатель Правительства  
Российской Федерации  
Д. А. Медведев**



*Приветствую организаторов и участников пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».*

*Ваш конгресс ежегодно собирает представителей российских и зарубежных компаний, органов власти и экспертного сообщества, чтобы обсудить один из важнейших вопросов — безопасность на дорогах.*

*Сегодня в нашей стране делаются серьезные шаги в этой сфере. Совершенствуется законодательство, уже реализован комплекс мер, цель которых состоит в том, чтобы сделать дорожное движение безопасным и удобным как для водителей, так и для пешеходов.*

*Желаю участникам конгресса интересной и плодотворной работы и всего самого доброго.*

***Председатель Государственной Думы  
Федерального Собрания Российской Федерации  
С. Е. Нарышкин***





**Участникам пятого  
международного конгресса  
«Безопасность на дорогах  
ради безопасности жизни»**

*Уважаемые участники конгресса!*

*От имени Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь сердечно приветствую вас на столь важном и актуальном международном форуме, посвященном молодежной проблематике в обеспечении безопасности дорожного движения.*

*Вопросы, которые вы обсудите, в последние годы обострились необычайно. Нас не может не тревожить общемировая тенденция стремительного роста смертности и травматизма людей, причем в основном молодых, от дорожно-транспортных происшествий. Необходим коллективный поиск путей разрешения данной проблемы, по своей серьезности ставшей в ряд самых больших современных вызовов и угроз.*

*Площадка конгресса позволяет предметно рассмотреть главные слагаемые дорожной безопасности, проанализировать причины сложившейся в ней ситуации, определиться с необходимыми подходами в сближении и гармонизации национальных законодательств, а также выработать общую позицию и программу солидарных действий на пространстве Содружества Независимых Государств.*

*Желаю вам, дорогие друзья, успешной, плодотворной работы по насыщенной программе международного форума и приятного, дружеского общения.*

**Председатель Палаты представителей  
Национального собрания Республики Беларусь  
В. П. Андрейченко**



**В. И. Матвиенко**

Открывая пленарное заседание пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», председатель организационного комитета конгресса, Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Председатель Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ **В. И. Матвиенко** отметила, что конгресс, который проходит уже в пятый раз, обрел должное признание и авторитет, внося заметный вклад в решение вопросов обеспечения безопасности на дорогах, развитие международного сотрудничества в этой сфере.

Парламентская инициатива проведения конгресса в очередной раз получила широкую поддержку. В его работе приняли участие представители органов государственной власти, парламентов, общественных объединений, международных транспортных организаций, научно-исследовательских, образовательных и медицинских учреждений, деловых кругов, экспертного сообщества, молодежных организаций и средств массовой информации;

всего в конгрессе участвовало около 2 тыс. человек из 23 стран, в том числе из восьми государств СНГ.

Конгресс посвящен проблемам молодежи, главная из которых — молодежный дорожный травматизм. По мнению В. И. Матвиенко, не уделив должного внимания воспитанию, образованию молодежи, общество вряд ли сможет решить проблемы безопасности на дорогах.

Обеспечение дорожной безопасности — многоплановый процесс, в который вовлечены не только субъекты дорожного движения. Здесь много разных аспектов и переплетаются вопросы десятков ведомств. Найти ответы на них — задача, которую решали участники конгресса на заседаниях круглых столов. В. И. Матвиенко выразила уверенность в том, что работа конгресса даст мощный импульс деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Поприветствовав участников и гостей международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» от имени организационного комитета, его председатель сообщила, что конгресс проходит в несколько ином формате, чем прежде. В его рамках на площадках «Ленэкспо» организована выставка технических средств обеспечения безопасности дорожного движения. Масштабная экспозиция дает возможность участникам обменяться передовым опытом, наладить деловые контакты, сверить свои достижения с мировым уровнем развития технологий безопасности на дорогах. Впервые в рамках конгресса было проведено масштабное тактико-специальное учение МЧС и Минздрава России по спасению людей при дорожно-транспортных происшествиях.

Изменился и порядок проведения конгресса: в отличие от практики прошлых лет, пленарному заседанию предшествовали круглые столы.

В. И. Матвиенко с удовлетворением отметила, что рекомендации итоговых деклараций предыдущих конгрессов успешно реализуются как в России, так и в других государствах Содружества. Это — явное свидетельство того, что форум приобретает все большее признание, играет заметную роль в решении вопросов обеспечения безопасности на дорогах.

За последние годы в Российской Федерации значительно усовершенствовано законодательство в сфере дорожного движения. Основным итогом этих усилий стало снижение на 19% числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Отмечается постепенное сокращение показателей тяжести последствий ДТП, социальных и транспортных рисков.

Сегодня особое внимание уделяется организации безопасного дорожного движения в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе. Идет активный процесс адаптации местных участников дорожного движения к российской законодательной базе, к действующим в стране Правилам дорожного движения. Разработан комплекс необходимых мер, который позволит провести эту работу быстро и качественно.

Как подчеркнула докладчик, за последние годы проделана большая работа, однако останавливаться на этом нельзя. Аварийность на транспорте по-прежнему наносит огромный материальный и моральный ущерб: ежегодно в России в результате ДТП погибают почти 30 тыс. человек и более 250 тыс. получают ранения. Поэтому

по итогам конгресса должны быть приняты важные решения в сфере координации деятельности органов исполнительной власти, местного самоуправления, направленные на предупреждение ДТП и снижение тяжести их последствий.

Основной темой пятого конгресса является безопасное поведение на дорогах молодых людей. Травмы в результате дорожно-транспортных происшествий — одна из основных причин их гибели. По данным ГИБДД, за восемь месяцев 2014 г. в стране произошло около 54 тыс. ДТП с участием граждан в возрасте от 16 до 30 лет, в них погибли свыше 5,5 тыс. человек, получили ранения 64 тыс., это 40% от всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах России. Также, по данным экспертов, с началом активного вело- и мотосезона число дорожных происшествий с участием молодежи возросло в два раза. Поэтому решение проблем обеспечения безопасности молодых людей на дорогах, безусловно, требует комплексного подхода, профессионализма, четкой координации действий.

По мнению В. И. Матвиенко, объем проводимой сегодня предупредительной работы явно недостаточен. В 2014 г. состоялось несколько крупных мероприятий, однако этого мало, следует на постоянной основе привлекать молодых людей, подростков к проведению пропагандистских, информационных кампаний, различных уличных акций и других мероприятий. Необходимо более активно поддерживать массовые молодежные организации и движения, помогающие обеспечивать безопасность на дорогах. Следует также продолжить

формирование единой системы обучения молодых людей до 18 лет безопасному участию в дорожном движении, шире использовать возможности образовательных учреждений, в том числе учреждений дополнительного образования. Большую помощь могут оказать структуры ДОСААФ и другие общественные организации.

В.И.Матвиенко предложила участникам конгресса обсудить необходимость дополнения законодательства о молодежных объединениях, усиления в нем вопросов обеспечения безопасности молодежи на дорогах.

В России, как и во многих других странах, в связи с ростом уровня автомобилизации растет число молодых граждан, желающих получить водительские права. Однако качество их подготовки сегодня оставляет желать лучшего. Свидетельством этого является то, что более 80% происшествий происходит по вине водителей, чаще всего молодых и начинающих.

Докладчик отметила, что во многом благодаря принципиальной позиции членов Совета Федерации решение ряда правовых проблем в этой сфере ускорилось. Так, утверждены новые программы подготовки водителей. Впервые урегулированы вопросы обучения водителей мопедов и скутеров. По данным Всемирной организации здравоохранения, на долю этой категории водителей приходится 23% смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий. За последние шесть лет в два раза увеличилось число погибших мотоциклистов, которые не использовали мотошлем или делали это неправильно.

Задача ближайшего времени — добиться коренного перелома в поведении молодежи на дорогах, чтобы

каждый молодой человек не только знал и четко соблюдал Правила дорожного движения, но и был примером для других.

Новые инициативы ожидаются также в сфере организации функционирования системы медицинской помощи на дорогах. Это касается повышения качества и оперативности ее оказания непосредственно на месте ДТП, помощи в стационарных учреждениях, межрайонных травматологических центрах. Развитие медицинской логистики должно максимально приблизить специализированную помощь к пострадавшему на дороге. Необходимо научиться экономить время в процессе оказания первой помощи. Любые действия на месте происшествия должны носить характер спасения жизни, чтобы не терялись драгоценные секунды «золотого часа». От возможности быстро оказать необходимую качественную помощь нередко зависят жизнь и судьба пострадавшего человека.

Сегодня к решению задачи обеспечения безопасности дорожного движения следует активнее привлекать институты гражданского общества. Как отметила В.И.Матвиенко, члены Совета Федерации выступили инициаторами законопроекта о добровольчестве (волонтерстве), который должен создать правовую основу для функционирования данного общественного института в России.

Все перечисленные направления работы требуют, по мнению докладчика, более эффективного законодательного закрепления не только на уровне отдельных государств, но и на международном уровне. В связи с этим необходим модельный закон государств — участников СНГ

о безопасности дорожного движения. Совместная работа над его проектом уже началась, а рекомендации конгресса придадут ей новый импульс.

В заключение В.И.Матвиенко выразила надежду на заинтересованное обсуждение исключительно важных вопросов безопасности дорожного движения, подчеркнув, что конструктивные предложения и идеи обязательно будут учтены в итоговой декларации конгресса и впоследствии помогут парламентариям в законотворческой деятельности.

Министр внутренних дел Российской Федерации, сопредседатель организационного комитета конгресса **В. А. Колокольцев** обратился с приветствием к участникам и гостям пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», отметив, что в рамках этого форума обсуждаются вопросы безопасности дорожного движения, важные аспекты и тенденции, проблемы и методология их решения.

В. А. Колокольцев подчеркнул, что ежедневно на российские дороги выезжают миллионы водителей: строители, врачи, полицейские, учителя, ученые, домохозяйки, отдельная категория в летнее время — это байкеры; каждый за рулем со своими переживаниями, настроением и темпераментом; у кого-то в машине дети, кто-то опаздывает на самолет. Всех их объединяет безусловная необходимость в защите и безопасности. Любому нужна уверенность в том, что он доедет без происшествий.

Поэтому, садясь за руль, каждый обязан в первую очередь нести ответственность за свою культуру вождения, соблюдать необходимые правила и, встречаясь с непрофессионализмом



**В. А. Колокольцев**

и чрезмерными амбициями отдельных водителей, стараться избежать негативных последствий. Только совместные усилия позволят сделать дороги безопасными. Без общего желания всех участников дорожного движения, какие бы меры ни выработывались, какие бы беспрецедентные решения ни принимались, количество смертей на дорогах не сократится.

Почти 1 млн 300 тыс. погибших и 50 млн раненых ежегодно по всему миру. Это непомерно высокая цена за возможность пользоваться автомобилем.

Категория, которая требует особого внимания, — молодые люди. Когда они садятся за руль и начинают себя чувствовать полноправными участниками дорожного движения, то далеко не всегда понимают всю полноту и масштаб обязательств, которые должен взять на себя водитель. По мнению В. А. Колокольцева, необходимо поддерживать жесткую систему первоначальной подготовки и вести активную разъяснительную работу. Ощущение полета, с которого многие юные автолюбители начинают свой



**Г. С. Полтавченко**

опыт вождения, должно как можно быстрее трансформироваться в профессионализм и зрелую ответственность за жизнь и здоровье людей.

Как в заключение отметил министр, сегодня есть все возможности для того, чтобы совместными усилиями сделать дороги безопасными. Конгресс является признанной площадкой для обмена успешным опытом, выработки совместных решений и рекомендаций по борьбе с аварийностью, подготовки конкретных, востребованных на практике предложений.

С приветствием к участникам пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» обратился Губернатор Санкт-Петербурга **Г. С. Полтавченко**. Он отметил, что конгресс посвящен одной из самых острых и актуальных проблем — безопасному движению на дорогах, сохранению жизни и здоровья людей.

В авиакатастрофах, вызывающих огромный резонанс в СМИ, людей гибнет гораздо меньше, чем в дорожно-транспортных происшествиях, в которых гибнут молодые и пожилые, самое

страшное — гибнут дети. Поэтому сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, уменьшение их тяжести и последствий должно быть приоритетной задачей органов власти любого уровня.

Решение этой задачи в крупных городах и мегаполисах имеет свою специфику, и в первую очередь из-за уровня автомобилизации. Сегодня в пятимиллионном Санкт-Петербурге зарегистрировано более 2,5 млн автомобилей, и их количество ежегодно увеличивается. В связи с этим необходимо способствовать созданию максимально безопасных условий для дорожного движения.

Как сообщил Губернатор, в рамках программы «Обеспечение законности, правопорядка и безопасности в Санкт-Петербурге» на 2015–2020 гг. действует подпрограмма по безопасности на дорогах, в соответствии с которой принимаются меры для снижения дорожно-транспортного травматизма. В первую очередь они касаются технических средств. Это установка дорожных знаков с отражателями и светодиодной подсветкой, устройство шумовых полос перед нерегулируемыми пешеходными переходами, подсветка таких переходов. В 2012 г. была установлена подсветка на 116 пешеходных переходах. Проведенный мониторинг показал, что количество дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на таких переходах уменьшилось более чем на 10%. Хороший эффект дало и устройство шумовых полос перед переходами. Не первый год идет активная работа по замене устаревших моделей светофоров на светодиодные. Появляются системы фотовидеофиксации второго поколения, способные

отследить превышение скорости не в какой-то одной точке, а на протяжении значительного участка дороги. По словам Г.С.Полтавченко, это станет неприятным сюрпризом для любителей нарушать скоростной режим, а работа по внедрению новшеств будет продолжена.

Вместе с тем, как отметил Губернатор, только техническими средствами повысить безопасность на дорогах не удастся. На высочайшем уровне должна быть подготовка водителей. Необходимо добиваться повышения культуры вождения и более дисциплинированного поведения пешеходов. И здесь требуется более эффективная совместная работа Управления ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области и городских органов власти.

Также важно, с точки зрения Г.С.Полтавченко, рассмотреть вопрос об обязательном ношении светоотражающих элементов, хотя бы для детей. В 2013 г. на дорогах Петербурга в темное время суток произошло 1248 наездов на пешеходов, в результате чего погибло 116 человек и ранено 1209. Принятие соответствующего закона позволит сохранить людям жизнь и здоровье.

Как сообщил Губернатор, общая статистика дорожно-транспортных происшествий в Санкт-Петербурге в 2014 г. практически не отличается от статистики 2013 г., т.е. нет какого-либо существенного роста, но это отнюдь не должно быть поводом для спокойствия — необходимо добиваться значительного снижения травматизма. И здесь одна из возможных мер — ужесточение ответственности за нарушение правил поведения на дорогах, повлекшее за собой тяжелые последствия для людей.



**В. Н. Кирьянов**

В заключение Г.С.Полтавченко заверил, что городские власти и дальше будут работать в этом направлении, — в безопасном движении заинтересованы все, и пожелал участникам конгресса успешной работы и хорошего впечатления от пребывания в Санкт-Петербурге.

Заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации **В. Н. Кирьянов**, приветствуя участников пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», отметил, что конгресс собрал представителей государственной власти России и других стран СНГ, сотрудников российских и зарубежных межправительственных и международных неправительственных организаций, независимых экспертов, деятелей науки, представителей гражданского общества, молодежных организаций — всех тех, кому небезразлично состояние безопасности на дорогах, кто понимает, что достичь серьезных результатов можно только совместными усилиями.

С точки зрения обеспечения безопасности движения молодежь входит

в группу риска. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения дорожно-транспортный травматизм в возрасте от 15 до 29 лет занимает одно из ведущих мест среди основных причин смертности. В России молодежь этого возраста в общем балансе населения составляет примерно 21%, однако число погибших молодых людей от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях превышает 30%, а погибшие молодые водители от общего числа погибших водителей составляют почти 35%. То есть самая перспективная часть населения страны выбывает из жизни фактически по неестественной причине. Это обстоятельство оказывает негативное влияние как на социально-экономическую и демографическую ситуацию, так и в целом на морально-психологическое состояние общества.

Мировое сообщество в лице Организации Объединенных Наций, ее региональных комиссий и институтов, Всемирная организация здравоохранения сегодня задают вектор скоординированной работы в мире по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и ликвидации их последствий. Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения в 2009 г. в Москве, принятие на основе Московской декларации решения Организацией Объединенных Наций о проведении в 2011–2020 гг. Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Глобальный план осуществления Десятилетия действий, решение о проведении Второй всемирной конференции в 2015 г. — далеко не полный перечень мировых стратегических

инициатив по преодолению глобального кризиса в области безопасности движения.

Россия, переживающая резкий рост автомобилизации (за последние 10 лет автопарк страны вырос почти на 50%), значительно возросшую мобильность населения, в полной мере осознала необходимость принятия активных действий по повышению защищенности участников дорожного движения. В стране ведется целенаправленная работа по повышению безопасности движения, эта проблема отнесена к числу приоритетных направлений государственной политики.

Неотложные задачи были определены в 2005 г. Государственным советом. С 2006 г. по 2012 г. реализована федеральная целевая программа, в рамках которой осуществлен целый комплекс мероприятий по приоритетным направлениям предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий. Основными исполнителями являлись МВД, МЧС, Минздравсоцразвития, Минобрнауки и Росавтодор. Активное участие в реализации программы принимал целый ряд других органов исполнительной власти на федеральном, региональном и местном уровнях. На базе федеральной были разработаны региональные и муниципальные программы, что позволило создать основу для целенаправленного воздействия на основные причины и факторы возникновения дорожных происшествий и для снижения тяжести их последствий.

Правительством Российской Федерации принята новая целевая программа на 2013–2020 гг., одна из целей которой — снижение смертности почти на 30%. Эта цель реализуется



путем развития системы предупреждения опасного поведения, повышения безопасности детей, уровня технического состояния транспорта, совершенствования организации движения, улучшения качества оказания помощи пострадавшим, а также развития системы подготовки водителей.

В развитие федеральной программы в субъектах Российской Федерации принимаются соответствующие региональные программы, привлекаются не только бюджетные средства, но и частные инвестиции. Широкое представительство на конгрессе руководителей органов власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований свидетельствует, по мнению докладчика, о том, что на всех уровнях управления растет понимание масштаба проблемы и необходимости ее решения.

В. Н. Кирьянов подчеркнул, что при разработке и реализации национальной стратегии усилия в первую очередь направляются на обеспечение защиты наиболее уязвимых участников движения, это прежде всего дети и пешеходы. В комплекс первоочередных мероприятий входит устройство детских автогородков и целых детских автогородов, укомплектование каждой школы специальным автобусом для перевозки школьников, издание учебно-методической, рекламной, обучающей, информационной литературы, развитие отрядов юных инспекторов движения, создание безопасных условий движения детей от дома до школы, рядом со школой и т. д. Результатом проводимой работы стало сокращение за последние 10 лет числа погибших детей на 44%.

Не менее масштабная, по словам докладчика, работа проводится и по

повышению безопасности пешеходов. Число погибших пешеходов за это время сократилось в два раза — с 15 тыс. до 7,8 тыс. Акцент на наиболее незащищенных участниках позволил добиться общего снижения смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 26%. Таким образом, при активной работе всех заинтересованных сторон даже в условиях высоких темпов автомобилизации можно предотвращать гибель участников дорожного движения.

Законодательство, ориентированное на основные факторы риска совершения ДТП (это прежде всего вождение в состоянии опьянения, нарушение скоростного режима, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств, защитных шлемов и т. д.), в тесном взаимодействии с правоприменительной и информационно-разъяснительной работой выступает мощным фактором изменения поведения участников движения в сторону безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения.

Как отметил В. Н. Кирьянов, работа по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения за последние годы ведется динамично и на постоянной основе, в том числе в отношении основных факторов риска, прежде всего по детализации прав и обязанностей участников дорожного движения, установлению системы адекватного наказания за нарушения правил, совершенствованию механизма правоприменения. Например: повышена ответственность за нарушение ряда положений Правил дорожного движения, в том числе за управление в состоянии опьянения;

ужесточены требования к перевозке детей; модернизирована система допуска водителей к участию в дорожном движении, в том числе путем расширения перечня категорий и подкатегорий транспортных средств; дан импульс развитию и повышению безопасности велосипедного движения; стали строже условия допуска к движению мопедов. Двухколесный транспорт, основным потребителем которого является молодежь, заслуживает особого внимания. Мопеды и мотоциклы наиболее уязвимы в дорожном движении. По данным ВОЗ, на их долю приходится четверть всех смертельных случаев дорожных происшествий; в России этот показатель составляет 11%. Такие транспортные средства пользуются в настоящее время повышенным спросом, что обуславливает тенденцию к росту травматизма. Так, только за 2013 г. смертность среди водителей мотоциклов и мопедов выросла на 7,7% и 9% соответственно. Большие надежды, по словам В. Н. Кирьянова, возлагаются на новый порядок допуска водителей мопедов к участию в дорожном движении, который предусмотрен Федеральным законом «О безопасности дорожного движения».

Также разрабатываются предложения по дальнейшему повышению безопасности пешеходов. Одновременно принимаются меры по совершенствованию пешеходной инфраструктуры, в том числе вблизи школ и детских дошкольных учреждений.

Как подчеркнул докладчик, к работе по обеспечению безопасности дорожного движения все шире привлекаются негосударственные структуры. Гражданское общество, бизнес-сообщество, средства массовой информации

активно участвуют в проведении различных социальных кампаний, например: «Шлем всему голова», «Автокресло», «Дети», «Пристегнись!», «Права пассажира», «Засветись!».

С учетом того, что модель поведения на дороге закладывается в первые годы жизни, постоянно расширяется и совершенствуется работа в школах и дошкольных учреждениях по обучению детей необходимым знаниям и навыкам. Много внимания уделяется также работе по безопасной перевозке детей.

В правоприменительной практике основной акцент делается на расширении применения систем автоматической фиксации правонарушений на основе фото- и видеотехнологий, позволяющих минимизировать контакты водителей с дорожной полицией, обеспечив тем самым объективность рассмотрения нарушений и неотвратимость наказания. В настоящее время на дорогах России функционирует почти 7,5 тыс. таких систем, проводятся целевые мероприятия по выявлению водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, водителей, не использующих детские удерживающие устройства, ремни безопасности. Для достижения максимального эффекта от таких акций широко информируется общественность, привлекаются средства массовой информации, общественные организации и правозащитники.

В. Н. Кирьянов отметил, что в общей системе мер большой объем работы ложится на специально созданный аналитический центр Госавтоинспекции. Этот центр представляет собой комплекс интегрированных аппаратных и программных средств, позволяющих осуществлять оперативный

сбор информации о происшествиях и дорожной ситуации, а также проводить комплексный анализ причин и условий, способствующих совершению ДТП, с целью разработки и реализации мер по профилактике аварийности. В целом при организации работы по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации востребован системный подход, доказавший свою эффективность и в других странах, которые еще ранее встали на путь массовой автомобилизации.

Говоря о задачах работы с молодежью, докладчик подчеркнул важность следующих принципиальных положений. Молодежь — это особая социальная группа; она является наиболее динамичной частью общества; она испытывает потребность в самореализации; одновременно сознание молодежи в значительной степени не защищено, подвержено различным влияниям; молодежь неоднородна, как минимум можно выделить три характерные возрастные группы: 15–17, 18–20 и 24–29 лет; также можно выделить различные группы молодежи по другим критериям — например, по образованию, по модели поведения, по интересам и т. д.; каждая группа требует своих подходов, форм и методов работы.

Вместе с тем наиболее общим является то, что основной объем информации молодежь получает по Интернету и телевидению. Следовательно, используя эти источники информации, можно целенаправленно формировать установки на безопасное поведение в дорожном движении. Говоря об Интернете, докладчик заметил, что здесь прежде всего нужна активная работа в социальных сетях, на форумах

и в блогах, а также более полное использование возможностей популярных сайтов. В силу значительной склонности молодежи к подражанию идея ответственного и безопасного поведения на дороге может быть воспринята, если ее передают такие авторитеты, как, например, знаменитые автогонщики, деятели театра и кино, лидеры неформальных объединений и т. д.

По словам В. Н. Кирьянова, у России сложились устойчивые и плодотворные связи со многими международными организациями, участвующими в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения: европейскими, азиатскими, тихоокеанскими региональными комиссиями ООН, ВОЗ, Всемирным банком, Федерацией автомобильного спорта и многими другими. В двух регионах страны — Липецкой и Ивановской областях — под эгидой ВОЗ реализуется международный проект по предупреждению дорожно-транспортного травматизма «Безопасность дорожного движения в 10 странах мира (RS-10)». Цель этого проекта — путем стимулирования применения ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также соблюдения скоростного режима повысить безопасность движения. Получены интересные результаты. Также осуществляется обмен опытом и информацией по другим направлениям безопасности движения.

Докладчик отметил значительный потенциал взаимодействия по вопросам повышения безопасности на дорогах у стран — участниц Содружества. К примеру, налажен постоянный обмен опытом в работе юных инспекторов дорожного движения.



**В. И. Скворцова**

Первые шаги уже сделаны в рамках Таможенного союза. Так, введен единый образец паспорта транспортного средства. Унификации технических предписаний к транспортным средствам будет способствовать вступающий в силу с 1 января 2015 г. технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств».

В заключение докладчик еще раз отметил важную роль конгресса в деле обеспечения безопасности на дорогах.

Министр здравоохранения Российской Федерации **В. И. Скворцова** отметила, что глобальность проблемы безопасности дорожного движения требует организации многокомпонентной системы безопасности. В задачи медицинской составляющей данной системы входят контроль уровня здоровья кандидатов в водители транспортных средств, контроль уровня здоровья водителей и организация медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Главным фактором спасения в дорожно-транспортных происшествиях является время, использование так

называемого золотого часа. Поэтому прежде всего внимание обращается на максимально быстрое прибытие на место дорожно-транспортного происшествия бригад скорой медицинской помощи, при необходимости реанимационных, максимально быструю медицинскую эвакуацию пострадавших с места ДТП в специализированные медицинские организации, способные оказать качественную помощь, — травматологические центры.

Для повышения доступности и качества оказания медицинской помощи, снижения смертности пострадавших Минздравом совместно с субъектами Российской Федерации в рамках реализации национального проекта «Здоровье», региональных программ модернизации здравоохранения, а также федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» создана трехуровневая система травматологических центров — 966 травматологических центров первого, второго и третьего уровней, различающихся между собой способностью оказывать помощь при состояниях разной степени тяжести, разработаны специальный алгоритм и принципы формирования зон ответственности медицинских учреждений при оказании медицинской помощи лицам, пострадавшим в ДТП на федеральных дорогах. Докладчик сообщила, что благодаря перечисленным государственным программам полностью обновлено 17 тыс. автомобилей скорой медицинской помощи, а также повышена квалификация более 10 тыс. медицинских работников.

В целях повышения эффективности деятельности службы скорой

медицинской помощи проведен целый ряд организационных мероприятий, внедрены современные информационные системы в управление службой скорой медицинской помощи. Для этого в рамках реализации региональных программ модернизации здравоохранения в 2012 и 2013 гг. более 19 тыс. единиц машин скорой помощи было обеспечено бортовой аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС, а также более 2 600 станций скорой помощи — системой ГЛОНАСС. Были приобретены и внедрены аппаратно-программные комплексы для реализации функций диспетчеризации санитарного транспорта. Это позволяет на центральных пунктах визуализировать все машины скорой помощи, маркируя их в зависимости от линейности или специальных функций реанимобилей, что существенно улучшает маршрутизацию пострадавших.

В 2013 г. во всех субъектах Российской Федерации было осуществлено введение вызова службы скорой медицинской помощи и экстренных оперативных служб по единому номеру «112». С 1 января 2014 г. запущена в эксплуатацию государственная автоматизированная электронная система «ЭРА-ГЛОНАСС» — система экстренного реагирования при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте.

В результате за последние три года число приездов бригад скорой медицинской помощи менее чем за 20 минут увеличилось более чем на 20% и за 2013 г. составило 92,4%. Дистанционное консультирование с передачей электрокардиограмм и результатов других исследований увеличилось более чем в два раза. Применяемость уже в машине скорой помощи

радикальных методов лечения, требующих диагностического подтверждения, выросла не менее чем на 25%.

Максимально быструю эвакуацию с места ДТП обеспечивает санитарная авиация. За последние два-три года в России произошло ее существенное расширение. По словам В.И. Скворцовой, быстрое развитие санитарной авиации отмечается в Северо-Западном федеральном округе, в Приволжском федеральном округе, в Ханты-Мансийском округе, а также в нескольких сибирских регионах. Это особенно важно для больших расстояний, малодоступных территорий, а также для мегаполисов с их проблемами транспортных пробок. Например, выстроенная в Санкт-Петербурге система позволяет за 4–6 минут доставить пострадавшего из любой точки города, с окружной дороги и из ближних областей в специализированный травматологический центр.

В настоящее время регионы Российской Федерации в соответствии с государственной программой «Развитие здравоохранения» внедряют систему создания травматологических центров вдоль дорог регионального и межтерриториального значения. Это, как отметил докладчик, особенно важно с учетом того, что дорожно-транспортные происшествия фактически локализуются в одних и тех же местах. Минздрав создал специальный ситуационный центр, который позволяет рассчитывать время и рекомендовать регионам правильно локализовать такие травматологические центры. Выявляются «мертвые» зоны, в которых отсутствует транспортная доступность в течение «золотого часа», и для каждой такой зоны формируется соответствующий подход.

В заключение В. И. Скворцова подчеркнута важность тесного межведомственного взаимодействия с Министерством образования и науки, МВД, МЧС, другими ведомствами, а в качестве первоочередной задачи обозначила внедрение системы обучения навыкам оказания первой помощи пострадавшим во всех образовательных учреждениях, включая средние образовательные, а также введение регулярных сертификационных циклов обучения навыкам оказания первой помощи сотрудникам всех экстренных оперативных служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

### **Прямое включение из Новосибирска**

Прямое включение из технопарка Новосибирского академгородка, где работает более 300 инновационных компаний в области информационных технологий, приборостроения, биомедицинских технологий, наноматериалов, произошло в день проведения там научно-практической конференции, на которой к обсуждению были предложены вопросы использования разработок молодых инноваторов для обеспечения безопасности дорожного движения.

Один из авторов разработки по предотвращению ДТП рассказал о созданном в технопарке прототипе устройства, которое при помощи видеокамеры следит за дорогой и автоматически распознает других участников движения — автомобили или пешеходов и, если с ними возможно столкновение, заблаговременно предупреждает водителя звуковым сигналом.

Подобные системы уже предлагаются как опция для дорогих автомобилей. По данным крупнейших исследовательских агентств, их применение

позволяет снизить риск ДТП на 90%, рынок таких систем сегодня оценивается в 16 млрд долл. и растет на 40% в год. Предлагаемая авторами из технопарка Новосибирского академгородка разработка позволяет сделать данную опцию доступной любому автовладельцу.

Министр внутренних дел Азербайджанской Республики **Р. И. Усубов** назвал крайне актуальной и многосложной обсуждаемую проблему, которая непосредственно связана с социально-экономическими процессами. Возрастающие риски, вызванные глобальной автомобилизацией, требуют своевременных соответствующих правовых, организационно-практических, информационно-аналитических мер, которые позволят радикально уменьшить негативные последствия дорожно-транспортных происшествий, снизить все виды аварийности до приемлемых социумом показателей.

В Азербайджанской Республике общий комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения является неотъемлемой составной частью социально-экономического развития. При Кабинете Министров страны создана специальная комиссия, направляющая и координирующая усилия заинтересованных сторон. Ее вертикальная структура активно функционирует в городах и районах, в работу вовлечены специалисты из министерств транспорта, внутренних дел, образования, здравоохранения, чрезвычайных ситуаций и т.д.

На протяжении ряда лет в соответствии с мировыми стандартами совершенствуется законодательная база правоприменения, капитально реконструируются автотрассы

и дороги всех категорий, трансформируется дорожная инфраструктура. Для достижения конкретных целей внедряются инновационные подходы. Р.И.Усубов отметил, что в крупных городах страны положительно зарекомендовала себя автоматизированная форма управления. Развиваются и вводятся в эксплуатацию интеллектуальные транспортные системы. Постоянно ширится арсенал возможностей дорожного контроля за участниками движения. Повсеместно успешно применяются стационарные и передвижные радары, видеонаблюдение уже стало обычной и результативной предупредительной практикой. Только в Баку, как сообщил министр, установлено свыше 50 тыс. камер, с помощью которых раскрываются сотни преступлений, фиксируются правонарушения, устанавливаются виновники аварий, наездов на пешеходов, местонахождение единиц транспорта, объявленных в розыск.

В 2013 г. по выявленным нарушениям Правил дорожного движения составлено более 170 тыс., а за восемь месяцев 2014 г. — до 500 тыс. электронных административных протоколов. Благодаря принятым превентивным мерам при весьма значительном приросте автопарка, до 10% ежегодно, количество дорожно-транспортных происшествий уже несколько лет стабилизировалось примерно на одном уровне.

По словам Р.И.Усубова, в зоне пристального внимания находится профилактическая деятельность, связанная с молодежью и подростками — категориями участников движения, обоснованно считающимися объектом непрерывного воспитательно-предупредительного воздействия. В этом



**Р. И. Усубов**

направлении, тесно контактируя между собой, интенсивно работают государственные органы, общественные организации, средства массовой информации, представители частного бизнеса. Много интересных проектов реализуется в сфере пропаганды соблюдения Правил дорожного движения. Так, проводятся целевые месячники, декады общегородских и районных масштабов, тысячными тиражами издаются брошюры, памятки, создаются видеоролики, анимационные фильмы, на всех ведущих каналах телевидения ведутся соответствующие программы.

Несколько подробнее Р. И. Усубов остановился на непосредственной деятельности Министерства внутренних дел. Он отметил, что на системной целевой основе всесторонне анализируется состояние аварийности, размер ущерба от нее, выявляются и устраняются причины и условия, способствующие дорожно-транспортным происшествиям. Свои представления с конкретными предложениями министерство адресует другим министерствам и ведомствам, отслеживая

порядок реагирования на них. Все ДТП, в которых так или иначе пострадали дети и подростки, берутся на контроль, обобщаются, тщательно исследуются.

Головным подразделением в предупреждении аварийности является дорожная полиция. Огромную помощь в профилактической работе ей оказывают инспекция по делам несовершеннолетних, участковые полиции, сотрудники патрульно-постовой службы. Они системно обследуют дорожную обстановку, светофоры, сигнализацию, расположение знаков, состояние надземных и подземных переходов, их оснащенность и освещенность. В периоды начала и окончания учебных занятий контроль за дорожным движением усиливается, уплотняется патрулирование. Целенаправленно расширяется методическое содействие учебным заведениям по изучению и усвоению Правил дорожного движения, по формированию у учащихся навыков безопасного поведения в качестве пассажира, велосипедиста и т. д., распространяются специально разработанные памятки, регулярно проводятся лекции, беседы, круглые столы с учителями, родителями, учащимися.

Тесное взаимодействие осуществляется и с органами местного самоуправления. Докладчик отметил хорошо зарекомендовавшее себя на практике обеспечение комфортных условий движения для пешеходов в местах расположения школ и детских садов. Разноплановые общие и индивидуальные мероприятия воспитательного, информационного, пропагандистского характера способствуют снижению травматизма, гибели детей и подростков — наиболее уязвимой категории пешеходов.

Вместе с тем, как подчеркнул Р. И. Усубов, ресурсы в этом направлении используются не полностью. Рассматривается возможность включения в образовательные программы школ цикла либо факультатива по Правилам дорожного движения. Решается вопрос о проведении республиканских и региональных конкурсов среди детей и молодежи по знанию Правил дорожного движения. Расширяется контроль въездов и выездов из дворов, жилых массивов с проверкой качества покрытия прилегающей проезжей части. Предлагается ношение каждым учащимся на портфеле или рюкзаке, одном из элементов повседневной одежды светоотражающих элементов. В планах — проработка с компетентными органами вопросов расширения сети автогородков и площадок. По мнению докладчика, ощущается потребность в комплексных научных исследованиях, направленных на снижение угроз травматизма детей при дорожно-транспортных происшествиях.

Как в заключение отметил министр, под безопасностью дорожного движения в первую очередь подразумевается сохранение человеческих жизней, снижение аварийности, смертности, травматизма. Важность этой благородной цели для каждого из государств трудно переоценить, и дискуссионная площадка конгресса предоставляет прекрасные возможности для обмена опытом, мнениями, укрепления профессиональных связей.

Как отметил в своем выступлении Министр транспорта Российской Федерации **М. Ю. Соколов**, транспортная система Российской Федерации является одной из базовых отраслей экономики, материальной основой



территориального и социального единства государства.

Автотранспортный комплекс России сегодня — это более 50 млн автотранспортных средств, которые обеспечивают почти 60% от объема пассажирских и грузовых перевозок в стране. Одновременно с этим автотранспортный комплекс является источником повышенной опасности, а нередко — гибели и травматизма людей. По словам министра, общая задача — снизить настолько, насколько это возможно, аварийность и травматизм на автомобильном транспорте и сделать перевозочный процесс на дорогах безопасным и удобным как для водителей, так и для пассажиров.

За последнее время, как сообщил докладчик, выстроена планомерная система обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, фундаментом которой являются Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и вытекающие из них нормативные акты Правительства и Минтранса России. За время, прошедшее с момента проведения предыдущего конгресса, Министерством транспорта подготовлены пять законопроектов, шесть приказов, которые дополняют и усиливают действующую основу обеспечения безопасности перевозок.

Разработаны и приняты Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, соответствующий приказ вступил в силу 15 января



**М. Ю. Соколов**

2014 г. Правила устанавливают обязанность субъектов транспортной деятельности обеспечить проведение профессионального отбора и профессиональной подготовки водителей, контроль состояния здоровья водителей, соблюдения их режима труда и отдыха, эксплуатационную безопасность транспортных средств и безопасные условия для перевозок пассажиров и грузов. Также разработаны и утверждены соответствующим постановлением Правительства Российской Федерации Правила организованной перевозки группы детей автобусами, в которых определен ряд требований, обязательных для всех организаций и индивидуальных предпринимателей при организации и осуществлении перевозки детей.

Создана единая система тахографического контроля — контроля режимов труда и отдыха водителей и скоростных режимов движения при осуществлении национальных и международных перевозок. Цель такого контроля — снизить риски, связанные с возникновением происшествий по причине утомления водителей,

ослабления внимания и наиболее критического состояния — засыпания за рулем. Правовой основой системы тахографического контроля являются Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей и соответствующие приказы Минтранса России. Ведется работа по формированию приемлемых экономических условий труда перевозчиков — важного фактора повышения безопасности дорожного движения. Введены в действие методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и наземным электрическим транспортом.

В 2014 г. создана и развивается система экстренного реагирования при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте — «ЭРА-ГЛОНАСС». И, в частности, в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» использование инфраструктуры системы «ЭРА-ГЛОНАСС» станет технологической основой для создания систем автоматизации оформления параметров ДТП.

Как подчеркнул докладчик, в этой системе, которая будет запущена в эксплуатацию во всех субъектах Российской Федерации с 2015 г., учтен фактор так называемого золотого часа: в случае серьезного ДТП со срабатыванием подушек безопасности, фиксацией критических траекторий автомобиля автоматически поступает сигнал в систему экстренного вызова, на пульт диспетчера, включается автоматическая голосовая связь с водителем такого автомобиля, и если

водитель не выходит на контакт с диспетчером, то к месту происшествия направляются автомобили — патрульный ГИБДД и скорой помощи. По расчетам экспертов, использование этой системы (а уже с 2017 г. на все выпускаемые транспортные средства будет в обязательном порядке устанавливаться такое устройство) позволит сохранить на дорогах страны около 4 тыс. жизней.

М.Ю. Соколов отметил, что эффективная работа системы обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов невозможна без определения ответственности за нарушение установленных требований и осуществления контрольно-надзорных функций, базисом при этом являются Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и установленные полномочия органов МВД и Ространснадзора. В марте 2014 г. принят подготовленный Минтрансом России закон, в соответствии с которым в КоАП внесены изменения, направленные на увеличение административного штрафа за выпуск на линию неисправного транспортного средства. Подготовлен и внесен в Правительство Российской Федерации проект федерального закона об установлении равной административной ответственности юридических и физических лиц, индивидуальных предпринимателей. Именно индивидуальными предпринимателями сегодня допускается наибольшее количество правонарушений в этой сфере, они в два раза чаще, чем юридические лица, привлекаются к административной ответственности за нарушения ПДД.

По сообщению докладчика, дальнейшая работа Минтранса России

в направлении повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов заключается во введении административной ответственности за нарушения Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и Правил организованной перевозки группы детей автобусами.

М.Ю.Соколов отдельно остановился на мерах по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения. По итогам первого полугодия 2014 г. на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения произошло более 10 тыс. ДТП, что на десятки доли процента больше, чем за аналогичный период в 2013 г. При этом доля ДТП с сопутствующими дорожными условиями относительно общего количества ДТП существенно уменьшилась по сравнению с прошлыми годами. Но несмотря на это темпы проведения работ, влияющих на безопасность дорожного движения, не снижаются. В 2013 г. построено и реконструировано почти 500 км автомобильных дорог, отремонтировано около 9 тыс. км дорог и более 31 тыс. погонных метров искусственных сооружений, установлено 55 км дорожного ограждения, 13 тыс. дорожных знаков, более 45 тыс. направляющих устройств и светофорных объектов, а также 123 единицы автономного осветительного оборудования на автобусных остановках и пешеходных переходах.

Докладчик сообщил, что с 2014 г. впервые в истории современной России осуществлен переход к 100%-ному финансированию ремонта и приведения в нормативное состояние

федеральных автомобильных дорог, а к 2018 г. планируется довести состояние федеральной дорожной сети до 100%-ного соответствия нормативам, и это значительно повлияет на безопасность дорожного движения.

Как отметил М.Ю.Соколов, Минтранс уделяет особое внимание внедрению инновационных разработок и технических средств организации дорожного движения и при строительстве, и при содержании автомобильных дорог. Так, например, пешеходные переходы и автобусные остановки освещаются автономными осветительными системами, которые работают на солнечной энергии и ветровой энергии, если нет возможности подключения к постоянному источнику. С 2014 г. стало вводиться тротуарное ограждение на тех участках, где невозможно выделить отдельную разделительную полосу между потоками. Устанавливаются специальные демпфирующие устройства, дороги оборудуются сигнальными столбиками по оси проезжей части с числом полос движения четыре и более для предотвращения несанкционированного выезда на полосу встречного движения. Применение данных инновационных разработок на аварийноопасных участках дорог федерального значения позволило добиться значительного снижения аварийности.

В заключение докладчик коснулся темы формирования нормативно-правовых основ организации дорожного движения. По его словам, одним из значимых документов, который подготовлен Минтрансом совместно с МВД, являются изменения в Правила дорожного движения в отношении норм по организации и безопасности велосипедного движения; работа над

этим документом происходила в тесной взаимосвязи с велообщественностью. Указанными изменениями корректируется понятийный аппарат, вводятся новые правила, новые виды знаков для велосипедистов. Одной из существенных инициатив в организации дорожного движения является подготовленный Минтрансом России проект федерального закона об организации дорожного движения, который сегодня проходит процедуру публичных обсуждений. М. Ю. Соколов выразил надежду на его широкое обсуждение в среде специалистов и профессионалов, а также на то, что принятие этого закона позволит устранить имеющиеся правовые пробелы и одновременно создать основу для скоординированного действия других федеральных законов, актов Правительства Российской Федерации и ведомственных нормативных правовых актов, поскольку только благодаря тесному взаимодействию федеральных, региональных, местных органов власти, бизнеса и науки возможно построение безопасной дорожной среды для всех участников дорожного движения.

Председатель Постоянной комиссии Национального Собрания Республики Армения по обороне, национальной безопасности и внутренним делам **К. Г. Нагапетян** назвал безопасность дорожного движения одной из главных составляющих системы национальной безопасности любого государства. Поэтому необходимо, по его мнению, создание современной системы безопасности дорожного движения. Основным направлением в обеспечении безопасности дорожного движения является защита жизни и здоровья человека.

Как сообщил докладчик, в последнее десятилетие в Республике Армения проводятся крупномасштабные реформы в области обеспечения безопасности дорожного движения. Их можно разделить на две основные группы: правовые реформы и реформы институционально-организационного характера, направленные на существенное улучшение качества обслуживания в этой области.

Правовые реформы включают в себя мероприятия по совершенствованию законодательной базы и правоприменительной практики как путем приведения существующего правового регулирования в соответствие с международными нормами и стандартами, так и путем разработки и внедрения новых институтов и эффективных механизмов.

К. Г. Нагапетян отметил, что в последнее время обеспечение безопасности дорожного движения носит не только внутрисударственный, но и международный характер. Гармонизация законодательства государств — участников СНГ в этом направлении имеет большое значение. Республика Армения ратифицировала Конвенцию ООН о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. и Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения, принятую государствами — участниками СНГ 28 марта 1997 г. Армения является членом ряда международных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе участником Европейской конференции министров транспорта.

Говоря о внутрисударственных правовых основах Армении по безопасности дорожного движения,

докладчик подчеркнул, что наиболее важные общественные отношения в данной области регулируются законами. Национальным Собранием Республики Армения в этой области было принято 16 законов, в том числе Закон «Об обеспечении безопасности дорожного движения», который устанавливает принципы и направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, правовые основы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления, а также права и обязанности участников дорожного движения. Правовую основу обеспечения безопасности дорожного движения составляют также подзаконные акты, указы и распоряжения Президента, постановления Правительства и Премьер-министра, приказы начальника Полиции Республики Армения.

Указом Президента от 23 октября 2013 г. утверждена Национальная стратегия обеспечения транспортной безопасности Республики Армения, на основании которой Правительством принята программа мероприятий на 2014–2017 гг. Программой реформ полиции, утвержденной постановлением Правительства от 7 февраля 2013 г., предусмотрены основные направления и мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. Таким образом, актуальные проблемы безопасности дорожного движения находятся в центре внимания как законодательной, так и исполнительной власти Республики Армения.

Среди законодательных актов К.Г.Нагапетян выделил недавно принятый Закон о внесении изменений



**К.Г.Нагапетян**

и дополнений в Кодекс Республики Армения об административных правонарушениях. Согласно этому Закону по отдельным правонарушениям были установлены новые эффективные меры административной ответственности, а также существенно снизились взыскания за неуплату административных штрафов в срок. В области обеспечения безопасности дорожного движения большое значение имеют предотвращение, обнаружение, фиксация правонарушений и применение за них эффективных мер ответственности. Согласно Кодексу административное производство по правонарушениям в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется по трем категориям: по правонарушениям, обнаруженным сотрудником дорожной полиции; по правонарушениям, обнаруженным видеоснимающими устройствами и радарам; по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями.

Производство по правонарушениям, обнаруженным сотрудником дорожной полиции, осуществляется

в упрощенном и ускоренном порядке. На месте правонарушения составляется протокол, выносится постановление, которое подписывается и передается лицу, совершившему административное правонарушение. В производствах такой категории дел возникают проблемы, связанные с доказыванием правомерности административного акта, обязанность которого согласно Административно-процессуальному кодексу Республики Армения возложена на лицо, принявшее административный акт. Для возможного решения этой проблемы на всех патрульных автомобилях дорожной полиции установлены видеозаписывающие устройства, однако законом не закреплено, что нарушение водителем Правил дорожного движения доказывается путем видеозаписи.

Особенности административного производства по делам о нарушениях Правил дорожного движения, обнаруженных видеоснимающими устройствами и радарными, установлены отдельным законом. Хотя процесс принятия решений в этом случае довольно простой и по этим делам имеется высокий уровень доказанности (всегда есть видео- или фотоматериал), по объективным и субъективным причинам возникают вопросы, связанные с должным уведомлением. В частности, по действующему законодательству постановление, принятое о нарушении Правил дорожного движения, считается переданным (полученным), даже если лицо, которому было отправлено постановление, отсутствовало по месту регистрации или месту жительства, указанному во время регистрации транспортного средства, или во время получения водительского удостоверения, или

во время составления протокола административного правонарушения, либо неправильно указало адрес, либо отказалось от принятия постановления. На практике данное правовое регулирование создает для граждан ряд трудностей, поскольку часто, не будучи уведомленными о вынесенных постановлениях, они не только утрачивают возможность обжаловать постановление, но и получают штраф в увеличенном размере. На решение указанной проблемы направлен принятый в первом чтении проект Закона о внесении изменений и дополнений в Кодекс об административных правонарушениях, которым предусмотрено несколько вариантов уведомления. Установлено, что если лицо во время составления протокола административного правонарушения неправильно указало адрес, или отправленное на его адрес постановление было возвращено, или адресат отказался принять отправленное постановление и подписался в отказе от получения, то постановление направляется по адресу регистрационного учета данного лица, а также размещается на официальной интернет-странице публичных извещений Республики Армения.

В административном производстве по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями, по словам докладчика, также имеются некоторые проблемы, прежде всего касающиеся сроков рассмотрения дел и деятельности страховых компаний.

Как отметил К.Г. Нагапетян, хотя в области обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Армения проведены значительные правовые реформы, вместе с тем осталось немало проблем, связанных с предотвращением дорожно-транспортных

происшествий, с защитой прав граждан по административным производствам, с обоснованностью размеров штрафов и механизмов их взыскания.

Важным направлением считается расширение программ по повышению образовательного уровня населения в вопросах обеспечения дорожного движения. Профильной комиссией Национального Собрания Республики Армения рассматривается вопрос о принятии единого кодифицированного акта — Дорожного кодекса, который будет комплексно регулировать важные аспекты безопасности дорожного движения.

По словам докладчика, беспокойство вызывает динамика роста числа дорожно-транспортных происшествий. В течение 2013 г. в Республике Армения было зарегистрировано 2824 ДТП, вследствие которых 316 человек погибли, 3 994 человека получили ранения. Большое число составляют также дорожно-транспортные происшествия с участием детей до 16 лет: в 2013 г. было зарегистрировано 303 таких ДТП, в результате погибло 20 и было ранено 345 детей. Снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий требует от соответствующих государственных органов и органов местного самоуправления, институтов гражданского общества скоординированных усилий для реализации целевых программ в области безопасности дорожного движения.

#### **Прямое включение из Костромы**

Участниками прямого включения в режиме видео-конференц-связи из Костромы стали представители органов исполнительной власти, высших учебных заведений, детских и молодежных общественных

организаций, студенты и сотрудники Госавтоинспекции.

Было отмечено, что костромские студенты активно включились в решение вопросов безопасности на дороге. Взаимодействие социально активной молодежи с сотрудниками Госавтоинспекции осуществляется на постоянной основе в течение длительного времени. Студенты университетов совместно с представителями органов ГИБДД принимают активное участие в мероприятиях по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Для молодежи проводятся различные интерактивные творческие мероприятия, такие как социальные игры, тренинги, флешмобы, квесты по Правилам дорожного движения и многие другие.

В качестве ключевого вопроса участники видео-конференц-связи обозначили вопрос об обязательном применении светоотражающих материалов на детской одежде в вечернее и ночное время.

Председатель Комитета Сената Парламента Республики Казахстан по конституционному законодательству, судебной системе и правоохранительным органам **С. Б. Акылбай** отметил, что в Казахстане уделяется большое внимание решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения, Парламент республики придает законодательству в этой сфере приоритетное значение. Организация работы в данном направлении носит плановый, системный и многофакторный характер.

На решение многих проблем направлен принятый в апреле 2014 г. Парламентом Республики Казахстан Закон «О дорожном движении». В этом Законе систематизированы



**С.Б.Акылбай**

все аспекты дорожного движения в республике. Как сообщил докладчик, законодатели, разрабатывая нормативный правовой акт, руководствовались тем, чтобы он отвечал современным международным требованиям, был направлен на повышение эффективности организации дорожного движения, совершенствование государственной системы управления дорожным движением, четкое определение компетенции органов в обеспечении безопасности дорожного движения, определение основ внедрения интеллектуальных транспортных систем, усиление ответственности при строительстве и реконструкции дорог, а также на многое другое.

В частности, Закон определил компетенции уполномоченных органов, права и обязанности участников дорожного движения, а также основы внедрения интеллектуальных транспортных систем. Законом установлены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте, содержании дорог и управлении ими.

В соответствии с требованиями Конвенции ООН о дорожном движении Законом предусмотрено введение новых образцов водительских удостоверений, которые будут иметь семь категорий и шесть подкатегорий. Установлен конкретный перечень оснований, при которых оператор технического осмотра вправе отказать в проведении обязательного технического осмотра. Освобождены от прохождения последнего транспортные средства, которые используются для пассажиров и возраст которых не превышает четырех лет.

Законом предусмотрены основы оперативного реагирования и оказания своевременной комплексной помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; установлены жесткие требования к учебным организациям по подготовке водителей транспортных средств; определены права общественных объединений, созданных для защиты прав и законных интересов участников дорожного движения; установлены специальные права водителей с нарушением опорно-двигательного аппарата и водителей транспортных средств, обслуживающих людей с нарушением опорно-двигательного аппарата или слепых.

В целях защиты прав граждан Законом закреплен исчерпывающий перечень оснований для остановки транспортного средства по требованию сотрудника органов внутренних дел. Такими основаниями, в частности, являются нарушение водителем транспортного средства Правил дорожного движения, нахождение автомобиля в розыске, проверка документов на провозимый груз на постах полиции, контрольно-пропускных пунктах, регулирование дорожного движения.



Законом введена административная ответственность за нарушение правил стоянки, за остановку в местах, отведенных для инвалидов.

Таким образом, ответственность усилена практически по всем составам правонарушений в области дорожного движения. Вместе с тем Законом прописано снижение штрафа на 50% в случае его уплаты в течение семи суток.

С.Б.Акылбай отметил, что одним из эффективных средств безопасности дорожного движения стала повсеместная установка систем видеонаблюдения, позволяющая оперативно реагировать на все изменения дорожной обстановки и правонарушения на дорогах. Из бюджета выделяются значительные средства на ее развертывание на городских улицах и магистралях.

Рассматривается вопрос о поэтапном переходе на метод автопатрулирования, за исключением ручного регулирования дорожного движения и проведения оперативно-разыскных мероприятий.

В заключение С.Б.Акылбай подчеркнул, что у каждого государства есть свой положительный опыт в обеспечении безопасности дорожного движения, обмен которым будет весьма полезен для всех участников конгресса в плане решения общей задачи — сделать так, чтобы автомобиль был в надежных руках человека, уважающего себя и окружающих.

**М. Москалев**, учащийся школы № 517, член отряда юных инспекторов движения Дома детского творчества «Союз» Выборгского района Санкт-Петербурга, рассказал о том, что члены представляемого им отряда — школьники и студенты, объединенные идеей безопасности на дорогах



**М. Москалев**

страны, — проводят социально значимые акции на улицах города, участвуют в организации и проведении конкурсов, фестивалей, олимпиад по Правилам дорожного движения, выступают в образовательных учреждениях, в автошколах, местах регистрации автотранспорта.

М. Москалев обратил внимание участников конгресса на проблему безопасности пешеходов. По статистике, наезд на пешеходов — один из самых распространенных видов ДТП, особенно в темное время суток, когда водителю сложно увидеть вышедших на проезжую часть людей. Докладчик сообщил, что активистами молодежных общественных организаций ведется разъяснительная работа о необходимости постоянного использования светоотражателей всеми участниками дорожного движения. Многие считают это необязательным. По мнению М. Москалева, причина в том, что право выбора в данном вопросе принадлежит самому человеку. Однако сохранение жизни и здоровья граждан — дело государственной важности, и изменить ситуацию может



**Л.М.Рошалы**

только принятие закона, который обяжет всех использовать светоотражающие элементы. Также докладчик отметил, что некоторые светоотражатели становятся заметны водителю только на расстоянии 50 м до человека, тогда как другие аналоги начинают отражать свет уже за 300 м. В связи с этим необходимо, чтобы закон о применении светоотражателей содержал статью и об их качестве.

Еще одна тема, которая, по словам М.Москалева, волнует не только активистов, но и обычных участников дорожного движения, — велодорожки. Хотя в Петербурге существуют велосипедные маршруты, условия для велосипедистов созданы далеко не везде. Для того чтобы это занятие стало образом жизни тысяч горожан, необходимо оборудовать велодорожки во всех районах города. Это улучшит ситуацию на дорогах и позволит сократить количество ДТП, в первую очередь с участием детей.

В заключение М.Москалев выразил благодарность сотрудникам органов автоинспекции за всестороннюю поддержку и отметил все

увеличивающуюся популярность отрядов юных инспекторов движения

По мнению директора Научно-исследовательского института неотложной детской хирургии и травматологии, президента Национальной медицинской палаты **Л.М.Рошалы**, машина, мотоцикл, мопед — орудие убийства и самоубийства, и всем, кто хочет сесть за руль, нужно это понимать.

Л.М.Рошалы выразил сожаление по поводу повсеместного закрытия постов Госавтоинспекции, сокращения кадров. По его мнению, необходима разумная достаточность в кадровом вопросе.

Дискуссионным назвал докладчик вопрос о снижении скорости в городах до 60 км/ч. Допуск до 80 км/ч позволяет увеличить пропускную способность улиц. Как заметил Л.М.Рошалы, еще никто статистически не доказал, что снижение скорости до 60 км/ч приводит к уменьшению травм.

По мнению докладчика, необходимо срочно вернуться к пересмотру программ обучения оказанию первой помощи и подготовки тех, кто проводит эти занятия. Каждый сотрудник патрульно-постовой службы должен получить хотя бы элементарное медицинское образование, ведь, как правило, первым, еще до приезда машины скорой помощи, на месте дорожно-транспортного происшествия оказывается полицейский.

Л.М.Рошалы сообщил, что в Научно-исследовательский институт неотложной детской хирургии и травматологии ежегодно обращается около 80 тыс. детей, многие из них с травмами, в том числе дорожными. По мнению докладчика, нужно ужесточить требования как к машинам, которые используются для перевозки детей,

так и к водителям, которым доверяют детские жизни. Докладчик напомнил о внесенных по инициативе участников прошлых конгрессов изменениях в закон, касающихся «малого транспорта» — мотоциклов, мопедов, скутеров. Однако важно не только принять закон, но и исполнять его. До сих пор по улицам городов и поселков многие мотоциклисты ездят без шлемов, а потом врачи борются за их жизни, государство выплачивает им пенсии по инвалидности. Теперь появилась новая проблема, требующая серьезного отношения, — велосипеды. Необходимо рассмотреть вопрос об использовании номеров на велосипедах и шлемов для велосипедистов.

С точки зрения Л. М. Рошаля, вопросы остались и по удерживающим устройствам для детей. Продолжается продажа несертифицированных автокресел. За последнее время в НИИ неотложной детской хирургии и травматологии поступило несколько детей с тяжелыми сочетанными травмами, включая черепно-мозговую, которые находились на заднем сиденье автомобиля в таких детских креслах.

Неудовлетворительным пока, по мнению докладчика, является и состояние санитарной авиации.

В общем, как заключил Л. М. Рошаль, еще осталось много нерешенных вопросов.

Статс-секретарь — заместитель Министра Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий **В. С. Артамонов** привел статистические данные, характеризующие общую ситуацию с дорожной безопасностью в России. Так, ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях



**В. С. Артамонов**

погибает более 27 тыс. человек, а количество погибших на 100 человек, пострадавших в ДТП, составляет девять человек, в то время как практически во всех развитых странах этот показатель от двух до пяти.

Для улучшения данной ситуации требуется совместная работа многих министерств и ведомств, в том числе Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации стихийных бедствий. МЧС России, в распоряжении которого находятся довольно значительные силы и средства, непосредственно участвует в этой работе, выделяя следующие направления: реагирование пожарно-спасательных подразделений на дорожно-транспортные происшествия; подготовка сил и средств к реагированию на чрезвычайные ситуации, обусловленные дорожно-транспортными происшествиями; формирование культуры безопасной жизнедеятельности, связанной с дорогами, прежде всего у детей и молодежи.

Далее докладчик остановился на этих трех направлениях.

За январь — август 2014 г. пожарно-спасательными подразделениями было осуществлено более 97 тыс. выездов на ДТП, при этом деблокировано из поврежденных транспортных средств более 12 тыс. человек, а еще более чем 80 тыс. граждан оказана иная помощь. Для сравнения: в 2006 г. было осуществлено 16 тыс. выездов, в 2008 г. — 25 тыс. выездов. Сегодня подразделения МЧС России реагируют на девять из 10 дорожно-транспортных происшествий, связанных с пострадавшими. К реагированию на дорожно-транспортные происшествия в первую очередь активно привлекаются пожарные подразделения, которых значительно больше, чем спасательных.

Сегодня, по словам В.С.Артамонова, практически впервые в мировой практике развивается оказание психологической помощи пострадавшим на месте ДТП профессиональными психологами. Только в первом полугодии 2014 г. профессиональные психологи МЧС России работали в более чем 200 случаях дорожно-транспортных происшествий, зафиксировано 353 случая оказания психологической помощи по «горячей линии». Это, на взгляд докладчика, крайне важный опыт.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» и программ переоснащения закупается новая техника, внедряются технологии экстренного реагирования. Так, в нескольких субъектах Российской Федерации функционируют подразделения, которые осуществляют непрерывное патрулирование автодорог на мотоциклах, оснащенных минимально

необходимым оборудованием для проведения спасательных работ. В условиях пробок, по мнению В.С.Артамонова, это эффективная мера.

Отдельное направление — развитие авиационно-спасательных технологий. По словам докладчика, сегодня ряд федеральных трасс круглосуточно прикрыты вертолетами МЧС России, что позволяет сократить временные показатели реагирования на дорожно-транспортные происшествия. Если в 2006 г. для прибытия на место ДТП требовалось в среднем 18 минут, то в 2010 г. эта цифра уже составила 10, а в 2014 г. — менее семи минут.

В настоящее время в соответствии с действующим законодательством и нормативными актами Министерства здравоохранения Российской Федерации прибывший на место пожарный, спасатель либо сотрудник ДПС, равно как и любой свидетель ДТП, водитель, вправе оказать пострадавшим лишь первую помощь. Перечень мероприятий по оказанию первой помощи исключает возможность дать пострадавшему даже самое примитивное обезболивающее. Несовершенство нормативного поля, по словам В.С.Артамонова, болезненно проявляется при каждом случае ликвидации дорожно-транспортных происшествий, особенно когда бригада скорой помощи еще не прибыла на место аварии, а счет идет на секунды.

В.С.Артамонов отметил, что данной проблемой озабочены практически все экстренные службы. Большим шагом вперед докладчик назвал создание под эгидой Минздрава России межведомственной рабочей группы по совершенствованию оказания первой помощи в Российской Федерации, куда вошли представители МВД, МЧС,

Минтранса России и др. В рамках ее деятельности на основе накопленного опыта сформулированы предложения, касающиеся разграничения понятий базовой, расширенной помощи и помощи в особых случаях для отдельных категорий участников оказания первой помощи; предложены подходы по строгому регламентированию соответствующих мероприятий.

Говоря о следующем направлении работы МЧС России, В. С. Артамонов сообщил, что уже пять лет ежегодно в три этапа проводятся соревнования по ликвидации последствий ДТП среди пожарных и спасательных подразделений. Выполняемые на соревнованиях упражнения охватывают полный цикл спасательных работ при ДТП — от ограждения места ДТП до передачи пострадавших бригаде скорой помощи. Финальный этап соревнований освещается на выставке «Комплексная безопасность», которую ежегодно в мае проводит МЧС России в Москве.

В. С. Артамонов предложил Министерству внутренних дел, Министерству здравоохранения России принять участие в этом движении, совместно проработать положение о таких соревнованиях, сформировать сводные команды по территориальному признаку, что позволит повысить эффективность реагирования и уровень подготовки.

Докладчик сообщил, что последние два года в качестве эксперимента к соревнованиям привлекаются старшеклассники и в некоторых случаях по уровню подготовки они не уступают профессиональным пожарным и спасателям. Популярность школьных соревнований растет, и в планах МЧС — распространить этот опыт на всей территории Российской Федерации.

Далее В. С. Артамонов остановился на третьем направлении деятельности МЧС России — вопросах формирования культуры дорожной безопасности. Он сообщил, что министерством созданы и ведутся специализированные информационно-образовательные порталы, где регулярно размещается самая современная информация по правилам поведения, приемам спасения пострадавших в ДТП. Каждый желающий может зайти на сайт и ознакомиться с необходимыми ему материалами.

Функционирует Центр мониторинга ликвидации последствий ДТП МЧС России, который, помимо выполнения информационно-аналитической функции, оказывает консультационные услуги. Специалисты Центра изучают мировой опыт в области оказания помощи пострадавшим в ДТП, разрабатывают различные пособия и справочники, создают учебные фильмы.

Как отметил докладчик, в субъектах Российской Федерации проводится работа по взаимодействию с автошколами, автогородками и площадками по подготовке водителей. Там организуются специальные стенды, уголки спасателя, с демонстрацией первичных средств оказания помощи пострадавшим в ДТП, натурные площадки с использованием макетов аварийных транспортных средств; проводятся факультативные занятия с водителями разных категорий.

В завершение своего выступления В. С. Артамонов коснулся темы дорожных заторов в зимний период. Он отметил, что многое сделано в плане первичного жизнеобеспечения пострадавших участников дорожного движения и эвакуации (временные пункты обогрева и питания,

организация информирования, объездные пути). Вместе с тем нерешенным остается такой важнейший вопрос, как формирование резервных фондов и их задействование при дорожных заторах в отсутствие режима чрезвычайной ситуации. Здесь стоит так же детально проработать различные варианты действий в целях быстрого и эффективного оказания помощи водителям, пассажирам и иным участникам движения.

В итоге докладчик предложил следующие краткие формулировки первоочередных задач:

1) нормативное обеспечение вопросов оказания первой помощи пострадавшим в ДТП силами экстренных служб;

2) повышение уровня взаимодействия в области подготовки населения и специалистов к действиям в случае дорожно-транспортных происшествий; совершенствование нормативной базы в области ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, вызванных дорожно-транспортными происшествиями.

#### ***Прямое включение из Липецка***

Во время прямого включения из Липецка, из Дворца спорта «Молодежный», в котором приняли участие представители молодежных организаций, студенческого сообщества, государственных законодательных органов, Госавтоинспекции, был дан старт работе первого мобильного молодежного центра по безопасности дорожного движения.

Конструкция мобильного молодежного центра создана с применением новейших технологий, что позволяет легко транспортировать его и устанавливать в любом месте. Представляя собой комплекс площадок, мобильный

молодежный центр может быть использован для проведения мероприятий, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения.

По мнению первого заместителя председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **В. И. Лысакова**, говоря о дорожной безопасности, нельзя не вспомнить о конституционном праве на жизнь: каждый имеет право на жизнь, оно гарантировано Конституцией, это одно из основных, если не самое основополагающее право, и в данном направлении органы законодательной и исполнительной власти ведут огромную работу.

Общая задача и законодательной, и исполнительной власти — это прежде всего уменьшение количества погибших и пострадавших на российских дорогах, в первую очередь детей. И без гражданского общества, отметил докладчик, здесь сложно будет обойтись, к решению этой задачи необходимо привлекать общественные организации, профессиональные сообщества.

Как руководитель рабочей группы проекта «Безопасные дороги» В. И. Лысаков проинформировал, что этот проект доказал свою эффективность и будет продолжен.

В последнее время был принят целый ряд законодательных актов в области безопасности дорожного движения. Большой пакет изменений в законодательство, вступивших в силу 1 сентября 2013 г., касается ответственности за управление автомобилем в состоянии опьянения. Хотя, по статистике, удельный вес ДТП

с участием нетрезвых водителей не велик, около 7%, по своим последствиям они, как правило, самые тяжелые.

Одновременно в законодательство внесено понятие «возможная суммарная погрешность измерений». Содержание в выдыхаемом воздухе абсолютного этилового спирта свыше 0,16 мг/л объективно и научно обоснованно доказывает факт употребления алкоголя. За это водитель должен нести ответственность. Многие водители, которые были лишены права управления автомобилем за цифры, входящие в эту суммарную погрешность, получили обратно водительские удостоверения. Она зависит не только от погрешности прибора, но и от погрешности, которую дают газовый состав, температура и влажность окружающего воздуха. Теперь, таким образом, человек, если он не пил, не может быть признан находящимся в состоянии опьянения, все обменные процессы, все квасы, бананы и т. д., укладываются в эти 0,16 мг/л.

Вместе с этим была повышена ответственность за управление в состоянии опьянения. Это одновременный штраф 30 тыс. руб. и лишение права управления на полтора-два года, за повторное деяние — 50 тыс. руб. и лишение права управления на срок до трех лет. В. И. Лысаков сообщил, что это была временная мера — подготовленные поправки в Уголовный кодекс Российской Федерации предусматривают уже уголовную ответственность за сам факт повторного управления автомобилем в состоянии опьянения и за повторный отказ от медицинского освидетельствования. Там грозят санкции: штраф от 200 до 300 тыс. руб., либо принудительные работы в объеме 480 часов, либо



**В. И. Лысаков**

лишение свободы на срок до двух лет. В любом случае это судимость по уголовной статье.

Далее В. И. Лысаков коснулся такой проблемы, как разговоры по телефону за рулем. По мнению докладчика, надо вводить ответственность не только за разговор по телефону, но и за любые манипуляции с любым устройством. Подобная ответственность предусмотрена в ряде стран.

Что касается проблемы светоотражателей она, по словам В. И. Лысакова, требует последовательного и поэтапного решения. Прежде всего необходимо создать стандарты (пока национальный стандарт на светоотражатели отсутствует). Надо наладить собственное производство, чтобы не получилось, как в свое время с детскими креслами — государство обязало водителей иметь детские кресла, а Россия их не производила. И, наконец, надо обязать производителей не только детской одежды, но и спортивной, туристской одежды, а также различных аксессуаров — школьных, туристских, спортивных — размещать эти светоотражатели на своих

товарах. Заключительный этап — внесение поправок в Правила дорожного движения, обязывающих пешеходов в темное время суток носить светоотражатели, и установление административной ответственности за несоблюдение этого пункта Правил.

Как подчеркнул докладчик, главное в обеспечении дорожной безопасности — создать стереотип поведения, в соответствии с которым человек не нарушает не потому, что не видит инспектора Госавтоинспекции или камеры, как сейчас, а потому, что это неприлично, неправильно, противозаконно. Большую роль в этом играет социальная реклама.

В заключение В.И.Лысаков обратил внимание на такую проблему, как отсутствие неотвратимости наказания на российских дорогах, имея в виду злостных нарушителей, тех, кто систематически нарушает Правила дорожного движения и избегает при этом наказания.

Необходимо упрощать систему администрирования взыскания штрафов (Федеральная служба судебных приставов завалена исполнительными производствами по таким делам), расширять и усиливать санкции по этому составу и увеличивать срок давности. Сейчас человек, который смог избежать наказания, чувствует свою абсолютную безнаказанность, хотя потенциально он опасен для общества.

Заместитель Генерального секретаря Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца **М. Шмале** сообщил, что представляемая им федерация является членом Глобального партнерства по безопасности дорожного движения, в рамках которого сотрудничают

частные и государственные структуры, гражданское общество. В соответствии с грантом Европейской комиссии партнерство будет действовать в странах СНГ. Предполагается поощрять межотраслевые инициативы в области дорожной безопасности, проводить обучение сотрудников дорожной полиции, поддерживать создание национальных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения и напрямую работать с национальными обществами Красного Креста и Красного Полумесяца.

В рамках Глобального партнерства по безопасности дорожного движения в сотрудничестве с Министерством внутренних дел Российской Федерации проведено обучение более 600 сотрудников ГИБДД в Ивановской и Липецкой областях. В программу обучения входили семинары по передовому опыту борьбы с рисками в сфере безопасности дорожного движения и практические тренинги.

Однако, как отметил докладчик, еще многое необходимо сделать. Наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются молодежь и дети. Например, по данным Министерства внутренних дел, в 2013 г. на дорогах России в результате ДТП пострадало более 22 тыс. детей, погибло 872 ребенка.

Вместе с тем, к примеру, использование детских систем безопасности значительно снижает уровень дорожно-транспортного травматизма и смертности. Но это не просто технический вопрос наличия в транспортных средствах соответствующих детских систем безопасности. Для значительного снижения смертности и травматизма на дорогах требуется принятие научно обоснованного



законодательства в области безопасности дорожного движения.

Одно из направлений совместной работы Российского общества Красного Креста, Глобального партнерства по безопасности дорожного движения и Министерства внутренних дел Российской Федерации — подготовка предложений по внесению изменений в соответствующие постановления Правительства и в Правила дорожного движения, касающихся определения требований к использованию детских систем безопасности на основании возраста и роста детей; ограничения импорта и продажи детских систем безопасности, не соответствующих международным стандартам безопасности; внесение детских систем безопасности в список потребительских продуктов, подлежащих обязательной сертификации; предоставление Роспотребнадзору полномочий по регулированию рынка детских систем безопасности и санкционированию продажи только сертифицированных систем.

По словам М. Шмале, чтобы остаться глобальным лидером в области безопасности дорожного движения, Российской Федерации необходимо обеспечить перевозку всех детей в соответствующих стандартах детских системах безопасности. Пока, по его мнению, дело обстоит иначе.

Как подчеркнул докладчик, ситуация в Российской Федерации, использована им только в качестве конкретного примера того, что можно и необходимо усовершенствовать. Вопрос об оборудовании транспортных средств соответствующими системами безопасности и проблемы законодательства в этой области относятся ко всем странам СНГ и ко всем странам мира.



М. Шмале

М. Шмале с удовлетворением отметил, что Таможенный союз ЕврАзЭС принял рекомендации Европейской экономической комиссии ООН по сертификации детских систем безопасности. Это значит, что в России, Казахстане и Беларуси все детские системы безопасности должны соответствовать таким стандартам.

В заключение докладчик выразил глубокую признательность за плодотворное сотрудничество, в том числе с Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ.

Руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников СНГ **Б. Б. Каримов** отметил, что одним из вопросов деятельности совета является повышение безопасности дорожного движения. По его словам, несмотря на некоторые успехи в деле улучшения состояния и развития дорог, безопасность дорожного движения по-прежнему не отвечает современным требованиям. Основные показатели аварийности и динамика изменения числа погибших, раненых и общего количества ДТП в странах СНГ неудовлетворительные.



**Б. Б. Каримов**

Аварийность наносит экономике стран Содружества значительный ущерб. Только в России такой ущерб составляет в последние четыре года от 2,2% до 2,6% ВВП, при этом количество погибших в ДТП в пересчете на число единиц автомобильного парка в 5–10 раз больше, чем в странах Европы. Несмотря на то что, к примеру, в Беларуси самый низкий среди стран СНГ показатель по количеству ДТП на 100 тыс. жителей, и там тоже наблюдается рост аварийности на дорогах, и это характерно для всех стран Содружества.

Аварийность — одна из острейших социально-экономических проблем, представляющая угрозу безопасности государств СНГ. Поэтому проведение единой политики по обеспечению безопасности дорожного движения должно стать приоритетной задачей.

Как отметил докладчик, уровень автомобилизации оказывает неоднозначное влияние на показатели аварийности на дорогах. При уровне автомобилизации 50–100 транспортных средств на 1 тыс. жителей отмечается резкое увеличение числа погибших.

Такой уровень автомобилизации характерен для некоторых стран СНГ: Азербайджана, Армении, Казахстана, Таджикистана и Туркменистана.

Анализ динамики роста количества транспортных средств и развития сети дорог за последнее десятилетие показывает, что рост автомобильного парка намного опережает уровень строительства и реконструкции дорог. По данным статистики, около 27% ДТП связано с неблагоприятными дорожными условиями. Сравнительный анализ за период до и после реконструкции дорог показывает, что после реконструкции уровень аварийности резко снижается.

По словам Б. Б. Каримова, основными причинами роста аварийности на дорогах являются недостаточное финансирование программ повышения безопасности дорожного движения и недостаточное финансирование эксплуатационно-дорожных служб, отсутствие современной концепции медицинского обеспечения безопасности дорожного движения и отсутствие современной системы связи на дорогах.

В 2013 г. на территории Российской Федерации отмечалась стабилизация обстановки с аварийностью. При минимальном увеличении количества ДТП после двухлетнего периода роста основных показателей аварийности зафиксировано уменьшение числа пострадавших и погибших на 3,5%.

Мировой опыт свидетельствует о необходимости комплексного подхода к решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения. В целях повышения безопасности движения на дорогах и сокращения числа ДТП требуется принять ряд мер. Среди основных мер по снижению

аварийности на дорогах стран СНГ, по мнению докладчика, следует рассматривать: разработку и реализацию долгосрочных программ по повышению безопасности дорожного движения во всех странах Содружества; реализацию проектов строительства дорог; принятие единых правил пользования дорожно-транспортной инфраструктурой; разработку единой концепции программы развертывания информационно-технологического сопровождения в странах СНГ; введение соответствующих требований и норм проектирования дорог; усиление контроля за техническим состоянием транспорта.

В заключение Б. Б. Каримов подчеркнул, что Межправительственный совет дорожников СНГ относится к вопросу обеспечения дорожной безопасности как к основному вопросу. Ежегодно проводятся международные автопробеги. Так, в 2014 г. был проведен автопробег от Бреста до Хоргоса, через территории стран Таможенного союза. В 2015 г. планируется провести автопробег по дорогам Средней Азии и Казахстана.

Председатель Государственного Совета Республики Коми **И. В. Ковзель** поделился опытом обеспечения безопасности дорожного движения в представляемом им регионе.

Сегодня в Республике Коми, как и во многих регионах Российской Федерации, начали активно применять современные методы борьбы с нарушителями — ставить новые ограждения, светоотражающие знаки и т. д. Однако основное внимание в регионе уделяется просветительской и пропагандистской деятельности, прежде всего проведению социально значимых акций и кампаний,



**И. В. Ковзель**

направленных на повышение дорожной грамотности.

Данные ГИБДД показывают, что чаще всего виновниками ДТП становятся начинающие водители, стаж которых не превышает трех лет. Положение усугубляется, когда такие водители, будучи еще молодыми родителями, перевозят в своих машинах малолетних детей без использования специальных сидений. С целью предотвращения подобных случаев с учениками автошкол проводятся мероприятия, которые включают показ тематических видеофильмов о причинах аварийности и последствиях ДТП.

Одной из самых напряженных является ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. В связи с этим, по мнению докладчика, важно как можно раньше начинать прививать маленьким гражданам навыки безопасного поведения на дорогах, с самого юного возраста обучать их Правилам дорожного движения. С этой целью в Республике Коми проводятся различные конкурсы и мероприятия, такие как «Внимание, дети!»,

«Безопасное колесо», «Зеленый огонек». В просветительскую работу по предупреждению аварийности с участием детей активно и системно включаются образовательные учреждения региона.

Пример положительного опыта — размещение на школьных стендах так называемых паспортов дорожной безопасности. Это новая форма работы, которая уже применяется во всех образовательных учреждениях Республики Коми. Паспорт дорожной безопасности содержит прежде всего информацию о школе с указанием схемы безопасных маршрутов, места расположения пешеходных переходов и светофоров на пути следования ребенка из дома в школу и обратно, информацию о движении школьных автобусов. И. В. Ковзель отметил, что идет работа по подготовке и размещению таких паспортов и в детских садах, и здесь это в большей степени рассчитано на молодых родителей.

По словам докладчика, представители студенческого сообщества, молодежь региона, осознавая всю актуальность проблемы, присоединяются к акциям, проводимым Госавтоинспекцией. Они выступают в качестве волонтеров в социально значимых кампаниях, проводят флешмобы и другие массовые мероприятия. За последние несколько лет в Республике Коми прошли такие широкомасштабные социальные кампании, как «Пристегнись!», «Право пассажира», «Автокресло — детям», «Некуда спешить», «Притормози!», все они затрагивают наиболее проблемные аспекты обеспечения дорожной безопасности.

И. В. Ковзель упомянул успешный опыт организации просветительской работы с дошкольниками двух

разнопрофильных образовательных учреждений — Сыктывкарского лесного института и Сыктывкарского гуманитарно-педагогического колледжа. Руководство института приобрело передвижной автогородок, а студенты педагогического колледжа разработали методики обучения дошкольников Правилам дорожного движения с учетом психологических особенностей работы с детьми 6–7-летнего возраста. В результате уже два года студенты этих образовательных учреждений проводят уроки ПДД в дошкольных учреждениях.

Как отметил докладчик, в регионе продолжительный зимний период. Ведется активная работа по созданию в рекреациях школ мини-улиц, которые позволят детям освоить навыки безопасного поведения в дорожных условиях, приближенных к реальным. Преподаватели и ученики в процессе игры моделируют различные ситуации с пешеходами, велосипедистами, водителями. Также на данных мини-улицах проводятся занятия с родителями во время родительских собраний. Обучение школьников, особенно первоклассников, позволяет без риска ознакомить детей с дорожной обстановкой, и, что особенно ценно, такая мини-улица учит ребенка наблюдательности: на ней размещаются мелкие изображения животных, машин, велосипедов, скутеров, которые ребенок учится заранее замечать.

Выделение дополнительных часов на изучение школьниками, особенно начальной школы, Правил дорожного движения, основ безопасного поведения на улице помогает ученикам адекватно вести себя в опасных дорожных ситуациях, а создание в рекреациях школ мини-улиц способствует

закреплению полученных знаний не только в теории, но и на практике.

Касаясь вопроса о светоотражателях, И. В. Ковзель сообщил, что уже несколько лет на территории Республики Коми всем первоклассникам вручаются светоотражательные брелки на портфели. Так как регион северный, зимой солнце выходит редко, власти края заинтересованы в принятии на федеральном уровне нормативов, связанных со светоотражателями на детской одежде, и заранее готовы их поддержать.

Специальный представитель Всемирной организации здравоохранения в Российской Федерации **Л. Миглиорини** отметил, что ВОЗ получила мандат Генеральной Ассамблеи ООН стать координатором всемирных программ по повышению дорожной безопасности. Число погибших и раненых в ДТП быстро растет, и в результате этого возникают серьезные проблемы в области здравоохранения, что в свою очередь сказывается на состоянии общества в целом. Поэтому Всемирная организация здравоохранения выступила посредником между различными организациями и министерствами.

Помимо удовлетворения потребностей медицинского сектора — укомплектования карет скорой помощи, ускорения времени реагирования, улучшения доврачебной помощи, необходимо четкое и применимое на практике законодательство, нужно, чтобы дороги стали лучше. То есть необходим комплексный подход, взаимодействие разных организаций.

Для ВОЗ, обычно работающей с министерствами здравоохранения, это был новый опыт, но во многих странах мира, в том числе в Российской Федерации, удалось добиться успехов



**Л. Миглиорини**

благодаря сотрудничеству с министерствами внутренних дел, транспорта и т. д.

Всемирная организация здравоохранения выделяет две главные проблемы — инфекционные заболевания и неинфекционные заболевания. Для Европы вопрос инфекционных заболеваний стоит не так остро, как несколько десятилетий тому назад. Однако инфекционные заболевания, по словам докладчика, — настоящий бич, который сходен с терроризмом. Например, вирус Эбола в Африке. Это далеко от Европы, но вирусу много времени не нужно, его надо немедленно остановить. Другая группа — неинфекционные заболевания: рак, сердечно-сосудистые заболевания. В этот список попадают и ДТП. Разница заключается в том, что рак и сердечно-сосудистые заболевания, как правило, затрагивают пожилое население, а ДТП уносят жизни молодых.

Говоря о роли России в обеспечении дорожной безопасности в мировых масштабах, Л. Миглиорини напомнил, что Российская Федерация в 2009 г. приняла Первую всемирную

министерскую конференцию по безопасности дорожного движения (в 2015 г. планируется проведение второй конференции в Бразилии).

Очевидна серьезная приверженность Российской Федерации делу дорожной безопасности. Благодаря сотрудничеству с ВОЗ и другими международными партнерами в Липецке и в Иваново осуществляются два пилотных проекта, направленных на соблюдение скоростного режима и на использование специальных сидений для детей. Были проведены статистические исследования, которые показали, что в начале проекта только 20% водителей использовали специальные детские сиденья, а сейчас эта цифра составляет 84%. По словам докладчика, это прекрасные результаты, которых удалось добиться благодаря сотрудничеству с региональными организациями и с полицией. Такую модель можно применять во всей России, и не только в России, но и в соседних государствах, имеющих похожую инфраструктуру и сходное законодательство.

В соответствии с Целями развития тысячелетия все страны поставили перед собой цель улучшить жизнь граждан. По мнению Л. Миглиорини, многого удалось достичь за 15 лет, но останавливаться на этом нельзя. Сейчас есть возможность включить в повестку дня на период после 2015 г. дорожную безопасность, и в этом вопросе, отметил докладчик, ВОЗ надеется на поддержку Российской Федерации, которая приложила огромные усилия к принятию в апреле 2014 г. резолюции ООН о безопасности дорожного движения и поддержала инициативу проведения в 2015 г. в Бразилии второй всемирной конференции, где

будут поставлены новые цели, определены новые векторы развития.

По мнению ректора Московского финансово-юридического университета **А. Г. Забелина**, основной причиной большого числа трагедий на дорогах является низкий уровень дисциплины водителей и пешеходов. Наибольшему риску подвержена молодежь, формированию культуры безопасного поведения на дорогах которой уделяется мало внимания.

Как сообщил докладчик, в Московском финансово-юридическом университете (МФЮА) занимаются этой проблемой серьезно. Важнейшим направлением деятельности университета стало обучение Правилам дорожного движения, формирование культуры поведения на дорогах. Эта тема включена в образовательные программы, ей также уделяется большое внимание в рамках внеучебных мероприятий. Профилактическая работа проводится как среди молодых людей, так и среди подростков и детей.

В учебные планы МФЮА включена дисциплина «Безопасность дорожного движения», теоретический курс составляет 75 часов. В рамках занятий студенты получают знания по идеологии безопасного дорожного движения и культуре поведения на дороге. Кроме преподавателей университета, приглашаются специалисты — действующие работники из Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России — для проведения семинаров и мастер-классов со студентами, ветераны системы безопасности дорожного движения, которые рассказывают о своем опыте. На занятиях первокурсники знакомятся с Правилами дорожного

движения, с основами безопасного управления транспортными средствами, учатся оказывать первую помощь пострадавшим.

В дальнейшем эти знания применяются на практике. Студенты могут получить права на управление скутером, мотоциклом, автомобилем, а самые лучшие студенты — по соглашению университета с Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту России — получают военно-учетную специальность водителя.

В Московском финансово-юридическом университете уже в течение 10 лет работает автошкола. В ней прошли обучение 126 групп студентов, выпущено более 3,5 тыс. водителей; проводится мониторинг их поведения на дорогах. В настоящее время автошкола МФЮА проводит обучение по новым правилам, утвержденным для автошкол Министерством образования и науки Российской Федерации. Обновляется автопарк, улучшается материальное обеспечение учебного процесса (тренажеры, интерактивные приборы), ведется обновление автодрома, где студенты обучаются безопасному вождению.

Данная тема, как отметил докладчик, отражена в фестивале социальной рекламы «ART.START», который впервые был организован студентами МФЮА. Будущие специалисты по рекламе в рамках фестиваля смогли реализовать свои профессиональные мечты и амбиции. Теперь «ART.START» объединяет уже не только студентов Московского финансово-юридического университета, но и студентов других вузов, школ, колледжей Российской Федерации и даже молодежь зарубежья. Каждый год в рамках фестиваля выделяется номинация



А.Г. Забелин

«Безопасность на дорогах». Участники представляют на конкурс свои плакаты, презентации, видеоролики, инсталляции по данной теме. В жюри приглашаются представители Госавтоинспекции. Лучшие работы размещаются на билбордах и в средствах массовой информации.

По заказу руководства Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России в Московском финансово-юридическом университете в 2013 г. был организован специализированный семинар-тренинг «Организация пропаганды безопасности дорожного движения в среде студенческой молодежи». На учебу приехали более 100 сотрудников инспекций по безопасности дорожного движения из регионов России и Беларуси. В ходе тренинга сотрудники МВД, опытные преподаватели кафедры журналистики, рекламы и связей с общественностью, преподаватели кафедры психологии, другие сотрудники университета обучали слушателей технологиям создания социальной рекламы, подготовки флешмобов, привлекающих внимание

юношеской аудитории, проведению пиар-кампаний, направленных на профилактику правонарушений в сфере безопасности дорожного движения среди студентов. А. Г. Забелин сообщил, что совместно с ГИБДД планируется сделать семинар ежегодным, и пригласил к участию в нем другие управления по обеспечению безопасности дорожного движения со всей страны.

В рамках еще одной программы студенты университета под контролем преподавателей готовят и проводят правовые уроки в школах и колледжах Москвы. Занятия проходят в игровой форме, с привлечением новейших технических средств. Презентации проектов, как показывает практика, хорошо усваиваются детьми. Уроки посвящены самым разным темам: профилактике экстремизма, конституционным правам и обязанностям, уголовной и административной ответственности, а также безопасности дорожного движения. Таким образом одновременно решаются две задачи: студенты в процессе подготовки к проведению уроков лучше усваивают материал, а ученики школ и колледжей получают на этих нестандартных уроках новую информацию, способствующую улучшению их поведения на дороге.

А. Г. Забелин рассказал об акции волонтеров МФЮА по привлечению внимания к безопасности пешеходов «Спаси жизнь», адресованной детям, которые подвержены особому риску в городе, как на транспортных магистралях, так и во дворах. Студенты разработали дизайн специальных светоотражающих значков, которые прикрепляются на детской одежде, и проводят театрализованные акции,

в ходе которых раздают детям эти светоотражающие значки и объясняют им, как себя вести на улице.

В заключение А. Г. Забелин внес конкретные предложения. Первое — включить в лицензионные показатели учебных заведений страны наличие условий для обучения безопасности дорожного движения. И второе — ввести в Федеральные государственные образовательные стандарты обязательный курс по безопасности дорожного движения.

Член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре, модератор круглого стола «Безопасность дорожного движения зависит от нас. Система подготовки водителей и воспитания участников дорожного движения: личные и общественные аспекты» **Г. Г. Николаева** сообщила, что тематика заседания круглого стола вызвала большой интерес: в дискуссии приняли участие 42 человека — представители Министерства образования и науки, Рособнадзора, МВД России, представители субъектов Российской Федерации и государств СНГ, зарубежные гости, представители научных, общественных, некоммерческих организаций, общеобразовательных школ, вузов, автошкол, гражданского общества, а также средств массовой информации.

Был представлен интересный региональный и международный опыт. Всесторонне рассматривались вопросы повышения качества подготовки водителей, воспитания культуры безопасного поведения на дорогах. Речь шла и о необходимости создания непрерывной системы подготовки водителей. Обсуждались проблемы



реализации примерных программ профессионального обучения водителей, разработанных Министерством образования и науки Российской Федерации и вступивших в силу 11 августа 2014 г.

Были внесены предложения, касающиеся нормативно-правового обеспечения подготовки водителей транспортных средств и воспитания участников дорожного движения; обеспечения объективности результатов квалификационных экзаменов; популяризации безопасности дорожного движения в молодежной среде; создания необходимых условий для подготовки водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья; оказания поддержки организациям, осуществляющим обучение водителей транспортных средств, в части целевого выделения земельных участков для обустройства закрытых площадок и автодромов.

Одно из важных, по словам докладчика, предложений касалось учета вопросов подготовки водителей и воспитания участников дорожного движения при разработке модельного закона для Содружества Независимых Государств.

В заключение Г.Г.Николаева подчеркнула, что безопасность на дорогах может быть достигнута только путем объединения усилий семьи, государства, общественных организаций и гражданского общества, и выразила надежду, что эта задача будет выполняться ответственно и качественно.

Председатель Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, модератор круглого стола «Молодежные инициативы в области



Г.Г.Николаева

безопасности дорожного движения: взгляд со стороны» **В.В. Конопацкий** отметил, что участники заседания разделяли инициативы, направленные на молодежь, и инициативы, исходящие от молодежи.

Немалое число вопросов вызвали исполнение паспортов дорожной безопасности образовательных учреждений и контроль за разработкой проектов организации дорожного движения. Отдельный спектр вопросов касался системы непрерывного обучения безопасному поведению в детских садах, в школах и университетах и его обязательности для специальностей технического характера. Было предложено включить в программу обучения управлению транспортными средствами элементы экстремального вождения в нестандартных ситуациях и расширить блок медицинской помощи.

Большое внимание участники круглого стола уделили техническому осмотру, система которого сегодня недостаточно эффективна. Было предложено подключить к вопросу регулирования технического осмотра



**В. В. Конопацкий**

Российский союз организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств.

Отдельное внимание на заседании было уделено вопросам привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения общественности, создания общественных советов при ГИБДД на уровне регионов и на уровне муниципалитетов.

Также прозвучали предложения по правоприменительной практике Федерального закона «Об участии граждан в охране общественного порядка». Этот недавно принятый закон позволяет создавать систему народных дружин, которые можно использовать как в охране общественного порядка, так и в обеспечении безопасности дорожного движения. И организации, ответственные за эту деятельность, во взаимодействии с ГИБДД должны максимально активно участвовать в такой работе.

Острую дискуссию вызвал вопрос применения травматического оружия на дорогах. Участники заседания круглого стола высказались за ужесточение наказания в этой части.

Также была высказана необходимость проработки вопроса о выделении конкретной квоты в блоке социальной рекламы сети радиовещания. Поскольку основными слушателями радио являются автолюбители, нужно закрепить определенную норму в процентном отношении для социальной рекламы, направленной на безопасность дорожного движения, независимо от формата вещания радиостанции.

Отдельное обсуждение состоялось по вопросу применения инновационных технологий в целях обеспечения безопасности дорожного движения. Участники заседания исходили из принципа активной защиты — активного информирования водителей со стороны пешеходов. В основном речь шла о светоотражающих элементах, однако существуют технологии, которые позволяют пешеходу активно информировать, например, о своем переходе дороги в темное время суток.

Как отметил докладчик, существующие электронные навигационные карты различных компаний в большей степени задействованы для объезда пробок. Вместе с тем целесообразно предусмотреть новые сервисы, которые позволят пользователям этих электронных карт отмечать опасные места на трассе или просить о помощи водителей, которые едут в потоке.

Также большое внимание было уделено системе поощрения добросовестных водителей. В.В. Конопацкий подчеркнул, что нельзя относиться к безопасности дорожного движения только с точки зрения наказания. Одновременно следует поощрять тех водителей, кто добросовестно выполняет Правила дорожного движения; например, через налоговое

законодательство ввести определенные льготы для тех водителей, кто без аварийно и без нарушений пользуется транспортным средством.

Как в заключение отметил модератор, это небольшой спектр вопросов, которые были рассмотрены участниками круглого стола. Главное, в соответствии с принципом народосбережения, — не допустить гибели на дорогах молодежи, которой сегодня и так мало.

Как отметила директор Департамента организации экстренной медицинской помощи и экспертной деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации, модератор круглого стола «Медицинские аспекты безопасности дорожного движения: проблемы и пути их решения» **О.И. Гусева**, несмотря на узкопрофессиональное название круглого стола, в его заседании приняли участие представители МВД, психологической службы МЧС, спасатели и многие другие.

Самая жаркая, по словам докладчика, дискуссия состоялась по такому блоку вопросов круглого стола, как оказание первой помощи пострадавшим при ДТП.

Участниками заседания были детально обсуждены такие вопросы, как: кто обучает, как обучает, когда обучает и, самое главное, в каком объеме. Всеми была подчеркнута важность систематического поддержания навыков оказания первой помощи. Прежде всего это практика на муляжах в центрах обучения первой помощи и на станциях скорой помощи. Таким образом у участников дорожного движения ликвидируется психологический барьер — подойти и помочь пострадавшему.



**О.И. Гусева**

Также была отмечена необходимость совершенствования оказания медицинской помощи путем развития системы травмоцентров вдоль региональных дорог и дорог муниципального значения. Соответствующие новации уже предусмотрены в региональных программах развития здравоохранения. Тем не менее все участники круглого стола подчеркнули важность внедрения информационных ресурсов поддержки принятия решений. Это не только диспетчеризация сантранспорта, но и развитие санитарной авиации, взаимодействие со всеми информационными службами, в том числе посредством системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

Важным вопросом стал контроль уровня здоровья как кандидатов в водители транспортных средств, так и непосредственно водителей транспортных средств. В арсенале наркологической службы имеется большое количество приборов, определяющих степень и время опьянения, и участниками круглого стола была подчеркнута важность внедрения данных приборов в ежедневную



**А. А. Чекалин**

практику прохождения предрейсовых и послерейсовых осмотров, а также необходимость проведения контроля за психоэмоциональным состоянием водителей.

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности, модератор круглого стола «Гармонизация правовых основ безопасности дорожного движения государств — участников СНГ: состояние и перспективы» **А. А. Чекалин** сообщил, что в работе круглого стола приняли участие 150 человек.

Первый вывод, который был сделан из анализа национальных законов, — вполне возможно рассмотреть вопрос о разработке конвенции по безопасности дорожного движения государств — участников СНГ.

Также на круглом столе речь шла о совершенствовании сотрудничества государств — участников СНГ в сфере профилактики детского травматизма, создания дорог, зон и территорий детской безопасности; внедрении передовых инновационных разработок

в организацию дорожного движения как в информационном аспекте (чтобы знаки были видны, светофоры были чистые, разметка нормальная), так и в аспекте фиксации и передачи информации о дорожной обстановке в дежурные части Госавтоинспекции.

Кроме того, речь шла о системе международного исполнительного производства. В мире работает система исполнения следственных поручений, Интерпол и Европол задействованы в поиске лиц, скрывающихся от уголовного наказания. Участники круглого стола внесли предложение: рассмотреть возможность розыска лиц, которые систематически совершают тяжкие нарушения Правил дорожного движения, ездят на общественно опасном транспорте. Сегодня они в административном плане абсолютно недосыгаемы, притом что по дорогам движется большое количество международного транспорта.

Участники круглого стола обсудили также вопросы сертификации производства световозвращающих изделий (был отмечен прогрессивный опыт Беларуси); проведения автотехнических и иных экспертиз, связанных с дорожными происшествиями (автотехнические экспертизы широко используются в административной практике за рубежом); изменения законодательства в области проведения обязательного технического осмотра; организации системной работы по разъяснению законодательства, касающегося возможности оформления документов о ДТП без участия сотрудников полиции; увеличения количества часов по школьной программе «Основы безопасности жизнедеятельности» с акцентом на Правила дорожного движения;

нормативного регулирования размещения рекламной продукции (чтобы рекламные щиты не закрывали светофоры и дорожные знаки).

А.А. Чекалин обратил внимание на использование возможностей международного телеканала «Мир» для освещения всех обозначенных проблем.

Заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **Е. В. Бушмин** сообщил, что для включения в проект Итоговой декларации, подготовленный рабочей группой, поступили письменные предложения, в том числе от модераторов круглых столов.

Поэтому он предложил участникам конгресса принять подготовленный документ за основу и поручить рабочей группе доработать его с учетом высказанных и письменных замечаний и дополнений.

Завершая работу конгресса, Е.В.Бушмин поблагодарил членов организационного комитета, всех, кто высту-

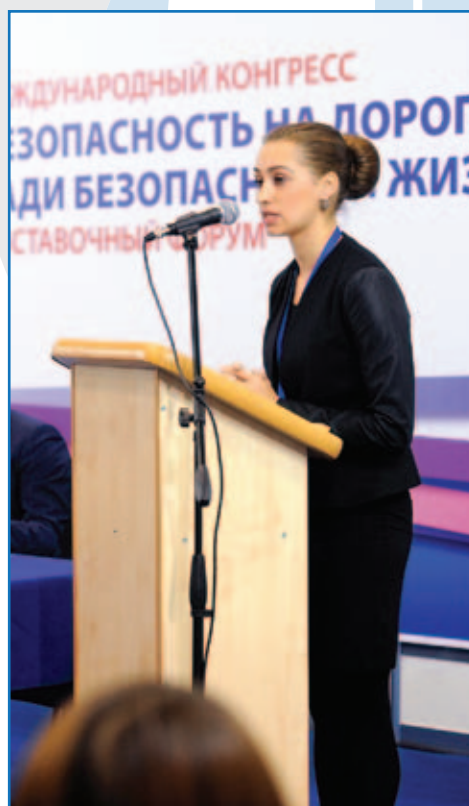


**Е. В. Бушмин**

пил на пленарном заседании, в ходе работы круглых столов, за содержательные доклады, за интересные и конструктивные предложения и выразил уверенность в том, что проблемы, затронутые в выступлениях, дадут импульс для дальнейшей проработки поднятых вопросов, в том числе на законодательном уровне.



## Краткий обзор





## заседаний круглых столов



# БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗАВИСИТ ОТ НАС. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ И ВОСПИТАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЛИЧНЫЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ

## Модераторы:

- Г. Г. Николаева** член Комитета Совета Федерации  
Федерального Собрания Российской Федерации  
по науке, образованию и культуре;
- В. В. Швецов** первый заместитель начальника Главного управления  
по обеспечению безопасности дорожного движения  
Министерства внутренних дел Российской Федерации.

**Г. Г. Николаева** приветствовала участников круглого стола и отметила, что в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте большое внимание уделяется формированию негативного отношения к нарушителям Правил дорожного движения, вопросам повышения культуры поведения на дорогах, особенно среди детей, и ответственности организаций, занимающихся подготовкой водителей.

Заместитель Министра образования и науки Российской Федерации **А. А. Климов** выступил на тему нормативно-правового обеспечения разработки примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств. Он отметил, что Министерством образования и науки, Министерством внутренних дел, Министерством транспорта и Министерством здравоохранения были подготовлены и утверждены программы обучения водителей. Это стало серьезным шагом вперед в решении проблем методического обеспечения

и повышения качества подготовки людей, садящихся за руль не только автомобилей, но и других современных транспортных средств. **А. А. Климов** сообщил, что в настоящее время ведется подготовка свыше 20 программ переобучения с одних категорий водительских прав на другие, и поблагодарил всех за важные предложения и замечания, которые были учтены при разработке этих образовательных программ.

**А. В. Борисов**, начальник управления надзорной деятельностью Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, выступил с докладом «Совершенствование регулирования в сфере приема экзаменов в автошколах». Он сообщил, что с внесением изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», приводящих в соответствие международным требованиям категории и подкатегории водительских прав, подготовлен



проект постановления о допуске к участию в дорожном движении, которое заменит ныне действующее постановление, определяющее порядок приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений.

Вопросы, связанные с аварийностью в среде молодых водителей, уже давно привлекают повышенное внимание. В 2013 г. на территории Российской Федерации по вине начинающих водителей случилось свыше 31 тыс. дорожно-транспортных происшествий. При этом 98% таких ДТП произошло из-за неправильно выбранной скорости.

Работа по совершенствованию законодательства продолжается, и, по словам докладчика, важно на основании постановления о допуске к участию в дорожном движении создать административный регламент, в котором будут определены и методика, и критерии оценки, и условия приема экзаменов. Кроме того, в разрабатываемой нормативно-правовой базе усложняются квалификационные требования, касающиеся экзаменаторов — должностных лиц органов внутренних дел, должностными инструкциями и регламентами которых предусмотрен прием экзаменов на право управления: повышается образовательный уровень до уровня высшего образования, увеличивается стаж вождения с трех до пяти лет. Эти изменения вошли и в постановление, и в уже разработанный приказ МВД, определяющий квалификационные требования к экзаменаторам, который после принятия постановления будет утвержден и зарегистрирован.

Докладчик обратил внимание, что остается нерешенным важный вопрос о создании системы оценки качества

услуг, предоставляемых организациями, осуществляющими образовательную деятельность по подготовке водителей транспортных средств. По мнению А.В.Борисова, формирование такой системы может проводиться на основании данных лицензирующего органа, в том числе с учетом материалов, предоставляемых Госавтоинспекцией МВД России, и сведений, получаемых от кандидатов в водители, о качестве обучения. Эта система сделает возможным составление соответствующих рейтингов, позволяющих гражданам получить более полную информацию при обращении за услугами. Кроме того, как сообщил докладчик, учитывая достаточно серьезные требования к учебно-материальной базе, в частности к площадкам для первоначального обучения вождению, предлагается использовать экзаменационные центры совместно с разными образовательными организациями, в том числе с организациями, которые обучают граждан с ограниченными возможностями.

Реализация таких решений, с точки зрения А.В.Борисова, приведет к улучшению качества обучения, создаст предпосылки для развития здоровой конкуренции на этом рынке. Предлагаемые изменения позволят также усовершенствовать систему подготовки и переподготовки водителей и привести порядок допуска к управлению транспортным средством в соответствие с современными требованиями международных норм и стандартов, что окажет положительное влияние на состояние аварийности.

Первоочередными задачами совершенствования, по мнению докладчика, являются разработка и утверждение квалификационных требований

для преподавателей учебных предметов, мастеров производственного обучения; законодательное закрепление участия сотрудников Госавтоинспекции МВД России в проведении проверок организаций в ходе постлицензионного контроля; нормативно-правовое закрепление проведения обследования организаций, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей.

Темой выступления **Т. Ю. Федотовой**, начальника отдела методического сопровождения и взаимодействия с субъектами Российской Федерации Информационно-методического центра анализа Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки, были «Типичные нарушения лицензионных условий и требований».

Докладчик сообщила, что данные о нарушениях лицензионных требований и условий образовательными организациями Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор) получает из многих источников, в частности путем проведения собственных проверок соблюдения этих требований и изучения отчетов субъектов Российской Федерации, осуществляющих переданные полномочия в области образования. Данные, полученные из всех этих источников, свидетельствуют об увеличении доли проверок соблюдения лицензионных требований и условий. Если в 2011 г. доля таких проверок составляла в целом по стране 20%, то на конец 2013 г. — 35%. Это связано прежде всего с тем, что органы контроля и надзора (федеральные и субъектов Российской Федерации) осуществляют лицензионный контроль как на этапе получения лицензии, так и спустя год после получения

лицензии и далее — каждые три года. Данные свидетельствуют об увеличении количества выездных проверок в отношении соискателей и лицензиатов. Кроме того, в 2013 г. количество проверенных организаций, получивших предписания, увеличилось до 67%. Доля решений об отказе в предоставлении лицензий несколько уменьшилась, но это говорит не о том, что улучшились условия, а о том, что уменьшилось количество таких объектов контроля.

По результатам проверок лицензионного контроля, самая высокая доля выданных предписаний — в Северо-Кавказском федеральном округе, она составляет 78% проверенных организаций. И самый благоприятный показатель — в Южном федеральном округе.

Административные штрафы в 2013 г. были наложены судами на 66% организаций, подвергнутых административным наказаниям, предупреждения вынесены в отношении 24% организаций, и деятельность 10% организаций была административно приостановлена.

Доля выданных предписаний в Камчатском крае, Ростовской, Магаданской, Орловской и Белгородской областях составила 100% проверенных организаций. В Самарской, Пензенской, Нижегородской, Тюменской, Новосибирской и ряде других областей предписаний в результате проверок лицензионного контроля было выдано менее чем 10%.

Практика применения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях свидетельствует о том, что возбуждение дел об административных правонарушениях в отношении образовательных



регистрировать. Это грубейшее нарушение лицензионных требований, которое служит основанием для приостановления действия лицензии. Осуществление образовательной деятельности по новому фактическому адресу, не зафиксированному в документах, также является грубым нарушением. Несмотря на то что в лицензии адрес не указывается, документы на момент проверки у образовательной организации должны быть в порядке.

Среди наиболее распространенных нарушений, которые привели к вынесению административных наказаний, приостановлению действия лицензии или аннулированию лицензии, Т. Ю. Федотова назвала отсутствие в штате лицензиата или непривлечение им на ином законном основании педагогических работников, численность и образовательный ценз которых соответствуют требованиям законодательства, и несоблюдение требований к организации образовательного процесса.

Докладчик отметила, что система оценки качества обучения является очень важной проблемой. Надзорные органы сейчас, в соответствии с Федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации», могут осуществлять контроль качества только в организациях, которые ведут образовательную деятельность по программам, имеющим федеральные государственные образовательные стандарты или государственные образовательные стандарты. Программа подготовки водителей таких стандартов не имеет.

Т. Ю. Федотова сообщила также, что у надзорных органов возникает проблема при проведении плановых проверок организаций, у которых одна

программа уже закончилась, а новая еще не была утверждена ГИБДД. Фактически в такой ситуации набор осуществлять нельзя. Образовательная организация должна приостановить деятельность и внести изменения в лицензию. По словам докладчика, надзорным органам в субъектах Российской Федерации рекомендовано пока фиксировать только наличие новой программы, которая разработана организацией и утверждена ее руководителем, как того требует вышеупомянутый федеральный закон. То, что программа не утверждена органами ГИБДД, – не вина организации.

Докладчик также затронула вопросы, связанные с соблюдением лицензионных требований по охране здоровья и организации питания. По ее словам, Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» и Положение о лицензировании образовательной деятельности не исключают из обязательного перечня организации, которые осуществляют обучение водителей. Сейчас Рособрнадзор готовит разъяснения по поводу того, какие требования необходимо предъявлять к образовательным организациям, реализующим основные программы и программы дополнительного образования. Т. Ю. Федотова рекомендовала следить за сайтом Рособрнадзора, где в ближайшее время должны появиться такие рекомендации.

**Т. В. Шутылева**, президент некоммерческой организации «Межрегиональная ассоциация автошкол», выступила с докладом, посвященным реализации законодательных реформ в сфере подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении.

Докладчик напомнила, что накануне в Сочи завершила свою работу

XVII международная конференция «Автошкола-2014», на которой присутствовали руководители образовательных организаций из 69 регионов страны, представители федеральных органов исполнительной власти, Минобрнауки, МВД, Минтранса, Минздрава, Минэкономразвития, Минобороны, МЧС. По словам Т.В.Шутылевой, такого интереса к проблемам автошкол за все 17 конференций еще не было.

По итогам работы конференции была признана необходимость своевременного оперативного разъяснения порядка применения всех новых нормативных документов. Министерство образования и науки подготовило и направило во все образовательные организации три пакета разъяснений. Первый пакет — о реализации новых программ, второй — о свидетельстве о профессии водителя (новый бланк документа), третий — о педагогических кадрах и информационной открытости образовательных организаций. Докладчик заметила, что нужно получить столь же подробные разъяснения от МВД по поводу рекомендаций о проверке учебно-материальной базы и согласования программ.

Как сообщила докладчик, участники конференции обратили внимание на необходимость единого подхода к проведению процедур согласования программ и получения заключений ГИБДД о соответствии учебно-материальной базы по всем регионам страны. Очень остро встал вопрос о земле. Земельные участки есть, но цена на них настолько высока, что школам, которые в основном являются некоммерческими организациями, непосильно это налоговое бремя. Поэтому в решении конференции отражено то, что автошколы

нуждаются в поддержке государства, социально-экономической программе по целенаправленному выделению земель. Участники конференции просили Минэкономразвития обратиться в Правительство Российской Федерации с инициативой о снижении налоговых ставок на земельные участки, которые используются для обучения вождению.

Т.В.Шутылева отметила, что на конференции обсуждались вопросы о профессиональном стандарте, который до сих пор отсутствует, и проблема нехватки педагогических кадров. Обучение стало профессиональным, после автошколы выдается свидетельство о профессии водителя, но стандарта, программы для подготовки специалиста в автошколах пока нет. В целом участники конференции, по мнению докладчика, работали в конструктивном ключе, и все автошколы проголосовали за социальное партнерство с государством в решении социально значимых вопросов качественной подготовки водителей в стране.

Директор организации «За безопасность дорожного движения», директор частной автошколы WESTA **В. Коос** (Федеративная Республика Германия) представил собравшимся доклад «Подготовка преподавателей и мастеров обучения в Европе и России».

Докладчик сообщил, что более 30 лет он занимается вопросами безопасности дорожного движения, за это время государство потеряло более миллиона человек на дорогах, и ущерб, который нанесен государству, исчисляется не менее чем в 999 млрд долл. По мнению докладчика, необходимо создание совета по безопасности дорожного движения при Президенте и координационного совета.

По словам докладчика, анализ смертельных случаев при дорожно-транспортных происшествиях среди молодых людей в возрасте от 17 до 25 лет в Германии за период с 1970 г. показал, что причиной аварий является неадекватный скоростной режим. Большая часть аварий происходит вне населенных пунктов, смертельные исходы при авариях в темное время суток случаются в два раза чаще, чем в светлое. В 1970 г. в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 21 500 человек, в 2013 г. — 3 339 человек, т.е. смертность при авариях уменьшилась на 85%. Около 58% из этих 3 339 человек погибли вне населенного пункта, приблизительно 13% — на автобанах, 29% — в городах.

В заключение докладчик выразил большую озабоченность низкой квалификацией инструкторов и учителей автошкол.

Генеральный директор компании Test & Training International Planning and Service GmbH **Ф. Вурц** (Австрийская Республика) выступил на тему «Эффективность методик обучения молодых водителей в Австрии». Докладчик отметил, что уже более 30 лет он успешно работает в области безопасности дорожного движения, является руководителем Центра по обучению безопасному вождению и организовал более 15 центров на территории Австрии. Как сообщил Ф. Вурц, программы обучения водителей в Центре были им разработаны совместно с его сыном, известным гонщиком «Формулы-1» А. Вурцем, запатентованы, являются ноу-хау и охватывают различные целевые группы, начиная от водителей-новичков и заканчивая водителями-инвалидами. Также есть специальные программы для

профессиональных водителей, военных, скорой помощи, МЧС, пожарных.

Девиз Центра — «Обучение через опыт». На его территории проходят не только теоретические, но и практические занятия, включающие моделирование опасных дорожных ситуаций в безопасных условиях. Главная задача — научить водителя распознавать опасные ситуации, избегать их, справляться с ними и, в крайнем случае, минимизировать ущерб.

Участникам круглого стола была представлена схема многоступенчатой системы обучения водителей в Австрии. Это принятая на государственном уровне обязательная система прохождения водителем нескольких дополнительных курсов после того, как он уже получил водительское удостоверение. После сдачи экзамена через 2–4 месяца водитель должен появиться в автошколе и пройти курс, который называется «обратная связь». Он ездит с инструктором, который дает водителю указания, составляет мнение о том, чему он научился за это время. Затем, по истечении 6–12 месяцев, человек должен снова прийти в автошколу, пройти так называемый экотренинг — обучение экономному вождению.

По словам докладчика, 93% всех водителей, которые получают водительское удостоверение, считают, что их навыки выше среднего, т.е. их самооценка намного выше, чем фактические навыки в этот момент. Была разработана такая «философия тренингов», которая может привести в соответствие фактические навыки человека и его самооценку.

Что касается методики обучения, то во время тренингов используются методы, разработанные для всех типов

учащихся. Применяются объяснение, демонстрация, инструктаж, упражнение, повторение, наставничество, пробы на практике.

Центры по обучению безопасному вождению, по словам докладчика, прекрасно оснащены. У каждого тренера и у каждого обучаемого есть рация. Существуют упражнения по вождению на скользкой поверхности, которая для этого специально заливается водой. Есть механические препятствия, которые внезапно появляются на дороге, есть так называемый имитатор заноса, подвижная плата. Везде есть датчики скорости, вышки для инструкторов, все освещается прожекторами, чтобы занятия могли проходить и в вечернее время.

Как сообщил Ф. Вурц, после того как в Австрии была введена многоступенчатая система обучения водителей, аварийность понизилась.

**Б. А. Биванс**, вице-президент Международного центра алкогольной политики (Соединенные Штаты Америки), выступил с докладом «Исследование в области подготовки водителей. Воспитание молодежи. Формирование общественного мнения».

Докладчик выразил уверенность, что профилактика вождения в нетрезвом виде является обязанностью как правительства, так и бизнеса. По словам Б. А. Биванса, работая совместно с автошколами, производители алкогольных напитков могут внести свой вклад в безопасность дорожного движения. По мнению докладчика, каждому необходимо брать на себя ответственность за свои действия, за свое поведение на дороге. Алкогольное опьянение ведет к неадекватной оценке ситуации на дороге, уменьшению уважения к другим участникам

дорожного движения, приводит к авариям, травмам и летальным исходам.

С точки зрения докладчика, необходимо внедрять в общественные, социальные нормы стремление к трезвости, к дисциплине. Для этих целей в рамках проекта «Автотрезвость» разработан специальный обучающий модуль по профилактике вождения в нетрезвом состоянии. Это новая программа для автошкол, призванная повысить знания о рисках и ответственности за вождение в нетрезвом состоянии среди начинающих и неопытных водителей. В 20 автошколах Смоленска проводились подобные пилотные программы, и за 10 месяцев были достигнуты положительные результаты.

По словам Б. А. Биванса, в национальной стратегии безопасности дорожного движения отражается необходимость применения ведущих разработок международных организаций, внедрения на практике опыта международного сообщества, взаимодействия органов власти и бизнеса, в том числе производителей алкогольной продукции, потому что они заинтересованы в сокращении ущерба от алкоголя.

Заместитель Председателя Тюменской областной Думы **Г. С. Корепанов** выступил на тему «Повышение качества подготовки водителей и воспитание участников дорожного движения — важные направления работы органов государственной власти и местного самоуправления Тюменской области по обеспечению дорожной безопасности».

По словам докладчика, в начале 1990-х гг. была утрачена культура поведения на дорогах, а воспитание такой культуры у водителей имеет

большое значение. С точки зрения Г. С. Корепанова, государство до сих пор не может наладить все необходимые инструменты для наведения порядка в секторе подготовки водителей автомобильного транспорта. В значительной части автошкол нет площадок и автодромов, не хватает преподавателей и инструкторов. Антимонопольная служба, по мнению докладчика, встает на сторону бизнеса и пытается поддержать те школы, которые готовы оказать услуги по демпинговым ценам, а минимально обоснованная цена на обучение водителей так и не определена. По мнению докладчика, необходимо продумать вопрос о подготовке водителей в системе общего среднего образования и в школах ДОСААФ.

Заместитель руководителя Департамента образования г. Москвы И. С. Павлов выступил по вопросу формирования дорожной безопасности образовательных учреждений.

Он сообщил, что в Комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Москвы входят все профильные департаменты, в первую очередь ГИБДД, департаменты транспорта и образования.

В Москве образовательное пространство открыто для представителей Госавтоинспекции. ГИБДД проводит в школах уроки, конкурсы, различные мероприятия, направленные на безопасность. Обучение школьников Правилам дорожного движения реализуется в существующих образовательных программах.

По мнению докладчика, необходимо работать не столько с детьми, сколько с родителями, потому что культура дорожного движения, непосредственно транслируемая детям,

часто связывается с тем, что они видят, как члены их семьи нарушают правила, которым учат в школе. И. С. Павлов подчеркнул, что в любой ситуации вина за дорожно-транспортное происшествие при участии детей лежит на водителе, даже если дети нарушают Правила дорожного движения.

Докладчик сообщил, что в Москве стартовал проект по разработке паспорта дорожной безопасности. Паспорта носят межведомственный характер, они создаются с участием муниципальных властей, ГИБДД и собственно образовательного учреждения, вокруг которого определяется зона безопасной дорожной ситуации. В эту зону входят маршруты следования детей из школы домой, и необходимые дорожные знаки, и все, что связано с комплексной безопасностью. Опыт пилотного проекта, по словам И. С. Павлова, показывает, что введение паспорта дорожной безопасности — очень эффективное средство решения проблемы комплексной безопасности и заслуживает того, чтобы распространить подобную практику на территории Российской Федерации, принять паспорт на федеральном уровне как типовой, обязать образовательные учреждения получать такой документ.

Также докладчик рассказал о действующем интерактивном проекте «Школа без ДТП», в котором рассматриваются результаты деятельности образовательного учреждения в течение года. Если нет случаев дорожно-транспортных происшествий, то данная школа получает дополнительные баллы в общем рейтинге. В настоящее время формируется общий список «500 лучших школ России», система рейтингования построена на



предметных заслугах ребенка (участие в олимпиадах, сдача ЕГЭ и т.д.). Но, по мнению докладчика, элементы комплексной безопасности тоже должны учитываться при отборе лучших школ России.

Также докладчик заметил, что в Москве ведется большая работа по улучшению ситуации на дорогах, в системе образования Москвы действует 78 автогородков, которые полностью оборудованы по всем требованиям ГИБДД.

Руководитель Международного центра «Безопасный мир», директор ГБОУ г. Москвы СОШ № 1240 «Мультипрофильный образовательный комплекс “Пресненский”», член Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения **Т.Ю. Щипкова** выступила с докладом «Работа с детьми и подростками по обучению основам безопасного поведения на дорогах».

Как сообщила докладчик, в Москве существует полноценная система реализации комплексного подхода как меры профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в системе образования. Во главе этого подхода стоит фактор ценности и мотивации у детей. То есть дети должны хотеть участвовать в процессе обучения навыкам правильного поведения на дорогах, осознавать ценность жизни, стремиться сохранить собственную жизнь и жизнь окружающих. Образовательная парадигма строится не только на педагогике, на технологиях, но и на изменении образа мышления ребенка так, чтобы у него возникло желание быть культурным и вежливым водителем, пешеходом, участником дорожного движения, внести свой вклад в дело

безопасности дорожного движения. По словам Т.Ю. Щипковой, педагогическое обеспечение рассматривается как информационное, развивающее, воспитательное, методическое и контрольно-аналитическое.

Еще одним компонентом комплексного подхода являются технологии. В рамках демонстрации различных образовательных технологий на базе школы № 1240 был проведен интернет-урок с участием первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова. На уроке были выявлены возможности школы в использовании различных современных технологий обучения, а также простые, не требующие дополнительных материальных затрат методы активного внедрения в практику работы школы основ безопасного поведения на дороге.

Как рассказала докладчик, образовательные технологии основываются на психофизиологических особенностях детей разных возрастов. Для маленьких детей используются игровые формы. Для более взрослых — фигурное вождение велосипеда, оказание первой медицинской помощи. Кроме того, возможно обучать правилам безопасности дорожного движения на различных уроках.

Докладчик также отметила, что в рамках социального проектирования в Москве стартовал проект — конкурс работ, которые причисляются к рангу олимпиад. Эта программа начинается со школьников 8–11-х классов, под тьютерством студентов они придумывают и реализовывают пока на бумаге, но с финансовыми обоснованиями, различные проекты. Затем школьники 8–11-х классов становятся тьютерами для малышей, а студенты

старших курсов — для студентов младших курсов. По словам Т. Ю. Щипковой, сейчас прошел первый этап. В состав экспертного жюри вошли представители Министерства образования и науки, ГИБДД и Департамента образования города Москвы. Было выбрано несколько лучших проектов.

В конце своего выступления докладчик представила участникам круглого стола учащуюся школы № 1240 М. Авдееву, автора проекта, признанного членами жюри победителем, и попросила ее сказать о работе несколько слов.

**М. Авдеева** представила участникам заседания проект «Онлайн-автошкола», который позволяет подготовиться к экзамену по теории вождения, не выходя из дома. Она отметила, что согласно новому закону, принятому 5 ноября 2013 г., при сдаче экзаменов в ГИБДД ученику необходимо получить выписку из автошколы о том, что он прошел теоретический и практический курс занятий, т. е. сдать экзамен экстерном он не имеет права. Для многих такое обучение неудобно. Докладчик предложила запустить интернет-портал, на котором пользователь сможет пройти курс теоретической подготовки онлайн, после чего будет направлен в одну из автошкол — партнеров проекта, где посетит практические занятия, сдаст экзамен и получит нужный ему сертификат для предоставления в ГИБДД.

По словам М. Авдеевой, также планируется реализация социальной программы — в связи с активным развитием олимпиадного движения в области Правил дорожного движения, победителям и призерам олимпиад будут предоставляться бюджетные места и скидки. Участникам круглого

стола был представлен сайт проекта. Докладчик отметила необходимость первоначального финансирования проекта и упомянула о возможности выхода на самоокупаемость в течение года с начала работ.

Декан факультета прикладной математики и прикладной информатики Московского государственного гуманитарно-экономического университета **Т. В. Заколодина** выступила с докладом «Водители из числа лиц с ограниченными возможностями — равноправные участники дорожного движения».

По словам докладчика, цивилизованное общество строится на том, что все его участники должны иметь равные возможности. Количество людей с ограниченными возможностями здоровья на данный момент достигает 13 млн, и 60% из них не имеют противопоказаний для вождения автомобиля. И люди, которые страдают заболеваниями, связанными с детским церебральным параличом, также на равных могут водить автомобиль и принимать участие в дорожном движении. Главной задачей общества, по мнению докладчика, должна быть социализация этого контингента населения.

Т. В. Заколодина сообщила, что в Московском государственном гуманитарно-экономическом университете обучаются более 500 инвалидов различных нозологий, в основном с нарушениями опорно-двигательной системы. Среди проблем, с которыми сталкивается вуз, — отсутствие нормативной базы, регламентирующей процесс обучения людей с ограниченными возможностями. Кроме того, требуется специальное оборудование автомобилей, на которых происходит

процесс обучения. На данный момент специализированных учреждений, которые могут квалифицированно оборудовать автомобили, очень мало. Для любого человека с ограниченными возможностями наиболее удобен автомобиль, оборудованный автоматической коробкой переключения передач и круиз-контролем, потому что при механическом управлении такой водитель вынужден постоянно рукой нажимать газ или тормоз, и рука очень устает.

Решением проблемы, по мнению докладчика, могли бы стать детальная проработка регламентирования процесса обучения людей с ограниченными возможностями, создание специализированных школ для обучения этого контингента. Такие учебные заведения должны иметь не только методическую базу, но и доступную архитектурную среду: человек с ограниченными возможностями должен свободно передвигаться по площадке; здание, в котором происходит обучение, должно быть оборудовано пандусами, лифтами и т.д.

Создание специализированного центра на базе Московского государственного гуманитарно-экономического университета, с точки зрения Т. В. Заколадиной, возможно — он является вузом инклюзивного образования, в нем создана архитектурно доступная среда для различных категорий людей с ограниченными возможностями, есть квалифицированный педагогический состав. Университет уже принимал участие в научно-исследовательском проекте по проблемам подготовки водителей и повышения безопасности дорожного движения, и парк автомобилей на ручном управлении закуплен.

В настоящий момент существует сложность — мало квалифицированных специалистов, которые способны обучать людей с ограниченными возможностями вождению автомобиля на практике.

Решение проблемы по обучению лиц с ограниченными возможностями и подготовке их как равных участников дорожного движения, по мнению докладчика, должно иметь финансирование из федерального бюджета. Люди с ограниченными возможностями — это равноправные участники общества, и необходимо дать им возможность реализовать себя.

Генеральный директор Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс») **С. А. Сухарев** выступил с докладом «Комплексный подход к подготовке водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на профессиональной основе».

Докладчик сообщил, что в настоящий момент окончательно не урегулированы вопросы установления квалификационных требований к водителям, отсутствуют соответствующие профессиональные стандарты. В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» профессиональные квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации. В министерстве разработан проект приказа об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных

предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. Этот приказ разрабатывается при непосредственном участии специалистов Министерства образования и науки и Министерства внутренних дел. Одна из задач, которую должен решить данный приказ, – устранение нормативно-правового вакуума, связанного с отсутствием квалификационных требований к водителям различных категорий. В дальнейшем приказ будет коррелирован с профессиональными стандартами водителей.

Также Министерством транспорта разработан проект приказа об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств. Документ устанавливает процедуры профессионального отбора водителей и затрагивает некоторые вопросы, связанные с обучением. По словам докладчика, в системе обучения водителей (в той части, которая касается их практической подготовки) отсутствует определенность по ряду вопросов, связанных с прохождением ими стажировки.

Приказом Министерства транспорта № 202 предусмотрено повышение квалификации водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов. На данный момент находятся в разработке нормативные правовые акты, предусматривающие повышение квалификации водителей, перевозящих пассажиров и грузы в международном сообщении, а также независимую аттестацию этих водителей с выдачей документов, подтверждающих успешное ее прохождение. Это повышение

квалификации водителей предусмотрено Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов и Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников Содружества Независимых Государств. Докладчик заметил, что имеющиеся программы повышения квалификации водителей, перевозящих опасные грузы, были приняты в 1994 г., и на сегодняшний день они устарели и нуждаются в доработке.

В 2014 г. Министерством транспорта проведены конкурсные процедуры в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», определены разработчики – профильные институты. С. А. Сухарев выразил надежду, что результатом научно-исследовательских работ будут программы, которые позволят более качественно готовить водителей, перевозящих опасные грузы.

Комплексный подход к обучению водителей, управляющих транспортными средствами с целью оказания услуг или иными, не связанными с перевозками, целями, заключающийся в получении необходимого уровня обучения в автошколе и прохождении обязательной стажировки при приеме на работу в качестве водителя, положительным образом отразится на качестве выполнения возлагаемых на водителя трудовых функций, в том числе направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

С точки зрения докладчика, необходимо разработать новую концепцию

подготовки водителей, разделив обучение водителей, управляющих транспортными средствами в личных целях, и обучение водителей-профессионалов.

По экспертным оценкам, количество лиц, получающих водительские удостоверения с целью их дальнейшего использования в профессиональной деятельности, составляет не более 15%. При этом пользуются такой возможностью не более 10%. По мнению С.А. Сухарева, нет необходимости применять единый подход к обучению всех водителей и целесообразно обучение профессии «водитель» возложить на организации, осуществляющие образовательную деятельность и способные проводить качественное обучение, в частности на специализированных автодромах, а обычные автошколы должны уделить повышенное внимание обучению безопасному управлению транспортным средством в реальных условиях движения, как это сделано в странах ЕС и в других странах тоже. Особенно это актуально в сложившихся экономических условиях. Необходимо изменить процедуру аттестации, оставив в компетенции ГИБДД проведение экзаменов на право управления транспортным средством в соответствии со статьей 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», а на Министерство транспорта возложить полномочия по определению порядка аттестации лиц на право заниматься профессиональной деятельностью в качестве водителя транспортного средства, что совпадает с положениями Трудового кодекса.

В заключение докладчик отметил, что многоуровневость подготовки водителей различных категорий

присутствует во многих странах мира, в том числе в странах ЕС, и в данном случае применение европейского опыта на территории Российской Федерации, безусловно, положительно отразится на безопасности дорожного движения и на экономике страны.

Темой доклада заместителя председателя Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту России (ДОСААФ России) — директора Департамента профессионального образования ДОСААФ России **С.Н. Климова** стала «Система подготовки водителей и воспитания участников дорожного движения в организациях ДОСААФ России».

Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России — это одна из старейших организаций в России, которая осуществляет подготовку практически во всех субъектах Российской Федерации. По словам докладчика, организация имеет 1200 образовательных учреждений, в которых в 2013 г. было подготовлено свыше 645 тыс. человек, благодаря партнерству с Министерством образования и науки — 50 тыс. школьников. Для нужд Министерства обороны ежегодно готовится свыше 100 тыс. человек. ДОСААФ России представило на выставке в «Ленэкспо» автомобиль с унифицированной системой возможностей обучения инвалидов. Его сделали российские разработчики совместно с партнерами из Чехии.

Практически все учебные центры ДОСААФ России оснащены мультимедийными комплексами, компьютерными классами и программным обеспечением. По мнению докладчика, проблемой является то, что сегодня в стране не разработаны программы обучения, нет утвержденной методики

приема квалификационных экзаменов у лиц с ограниченными возможностями.

Также докладчик сообщил, что совместно с Агентством стратегических инициатив по продвижению новых проектов и с компанией «Эйдес» при одобрении Министерства обороны, поддержке ГИБДД и Министерства образования и науки, на базе трех школ ДОСААФ России планируется создать экспериментальную площадку с использованием современных экономических автоматизированных и роботизированных средств обучения.

Начальник Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан **Р. Н. Минниханов** представил доклад «Подготовка компетентного участника дорожного движения на примере Республики Татарстан».

По словам докладчика, необходим одинаковый подход ко всем категориям (и дошкольникам, и школьникам, и студентам, и взрослым) при подготовке компетентных участников дорожного движения. По статистике Республики Татарстан, основные участники дорожного движения получают водительские документы до 20 лет, это связано с тем, что 18% водителей проходят подготовку в школах. Как сообщил Р. Н. Минниханов, обучение проводится в дошкольных учреждениях, школах (по различным дисциплинам — ОБЖ, технология, система дополнительного образования), в детских и юношеских автомобильных школах. Если всю эту подготовку передать в школы, решится вопрос обучения водителей.

С 2008 г. в Республике Татарстан образовано три центра подготовки,

где проходят обучение инструкторы и педагоги. Система повышения квалификации позволила упорядочить контроль за ними. Во всех комиссиях, которым они сдают экзамены, участвуют сотрудники ГИБДД.

Р. Н. Минниханов рассказал о введении в Республике Татарстан штрих-кода на бланке заявления на сдачу экзамена по Правилам дорожного движения. Код содержит всю необходимую информацию о кандидате в водители, об автошколе, о периоде обучения и даже о преподавателях. Он облегчает процедуру приема экзаменов и позволяет эффективнее контролировать процесс обучения в автошколах. Докладчик пояснил, что эти данные можно использовать для анализа качества подготовки в автошколе и аварийности среди начинающих водителей.

Председатель совета Региональной общественной организации инвалидов «Московский автомобильный клуб инвалидов» **О. М. Виноградова** выступила на тему проблем людей с ограниченными возможностями.

Как отметила докладчик, значительная часть инвалидов, которые по объективным причинам не могут пользоваться общественным транспортом, нуждаются в автотранспорте как единственно доступном средстве передвижения. В настоящее время инвалид, приобретая автомобиль на собственные деньги, по сути, лишен возможности приспособить его с учетом медицинских показаний и пройти обучение, чтобы получить водительские права.

Для улучшения ситуации необходимо, чтобы при приобретении автомобиля у людей с различными медицинскими показаниями не

было ограничений в выборе марки автомобиля. С этой целью все выпускаемые в России автомобили должны быть адаптированы для лиц с ограниченными возможностями. При подготовке к производству нового автомобиля предприятие должно для него разработать или приспособить выпускаемый на других специализированных предприятиях комплект ручного управления.

Также необходима организация работы автошкол для обучения вождению людей с ограниченными физическими возможностями. По мнению О. М. Виноградовой, нужно не только создавать специализированные автошколы в крупных городах, но и обязать все автошколы иметь полные комплекты специального оборудования для автомобилей, чтобы обеспечить всем инвалидам шаговую доступность автошколы.

Федеральный закон № 92-ФЗ от 7 мая 2013 г. «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения”» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», вступивший в силу 5 ноября 2013 г., отменил сдачу экзаменов для получения прав в ГИБДД экстерном (самоподготовка без обучения в автошколе). Теперь, чтобы получить допуск к экзамену на право управления транспортным средством, необходимо двухэтапное обучение в автошколе.

Самоподготовку отменяли не один раз, но для лиц с ограниченными физическими возможностями, с нарушением опорно-двигательного аппарата ее оставляли. Правила дорожного движения инвалиды изучали дома, самостоятельно. Вождение практиковалось с инструкторами. Экзамен сдавали

экстерном. Комиссия ГИБДД выезжала на площадку для принятия экзамена по Правилам дорожного движения и практическому вождению. Такая форма обучения была удобна для лиц, которые с трудом передвигаются и не в состоянии обучаться в автошколе по полной программе.

В настоящее время программа для лиц с ограниченными возможностями не разработана, и они не могут пройти обучение вождению и получить документы. По словам докладчика, необходимо обратить внимание на эту проблему и принять изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», в соответствии с которыми лица с ограниченными возможностями будут иметь возможность сдать экстерном экзамены на право управления автомобилем с ручным управлением.

Также О. М. Виноградова сообщила, что, несмотря на наличие в законодательстве нормы, по которой на каждой стоянке должно выделяться не менее 10% мест для парковки специальных автотранспортных средств инвалидов, людям с ограниченными возможностями чрезвычайно сложно припарковать свой автомобиль. Необходимо усилить надзор со стороны полиции и других контролирующих органов за наличием в соответствии с законодательством парковочных мест для инвалидов на каждой стоянке. Кроме того, с точки зрения докладчика, необходимо упорядочить выдачу знаков «Инвалид» для автомобилей инвалидов и родителей детей-инвалидов, в том числе изменить статус этого знака. Он должен выдаваться ГИБДД, иметь соответствующий номер и быть защищен от подделки.

Воспитанница МБОУ ДОД ДЮЦ г. Владимира «Юношеская автомобильная школа» **А. Григорьева** в своем выступлении рассказала о том, что школа была образована в 1993 г., в настоящее время учреждение работает с детьми разного возраста и реализует следующие программы: «Юный пешеход», «Азбука безопасности», «Дорожная азбука», «Юный инспектор движения», «Безопасное колесо», «Юный пропагандист», «Спортивная группа», «Играя, учим ПДД» и программу по подготовке водителей транспортных средств категории «В».

Юношеская автомобильная школа закладывает основы понимания того, насколько важно знать и соблюдать ПДД. Различными игровыми способами школьники изучают Правила дорожного движения. Отряды юных инспекторов дорожного движения во Владимире регулярно проводят различные акции. Очень важно, чтобы ребенок был заинтересован в соблюдении безопасности на дорогах, и детская автошкола помогает комплексно и с большим интересом изучить Правила дорожного движения.

Директор МБОУ ДОД ДЮЦ г. Владимира «Юношеская автомобильная школа» **Г. Д. Смирнова** заметила, что Правила дорожного движения — это правила жизни, и в их школе правилам обучают детей с пяти лет. В общеобразовательных школьных программах изучение ПДД рекомендовано, т.е. не обязательно, что, по мнению докладчика, неправильно. Поскольку от соблюдения правил зависит жизнь детей на дорогах, то их изучение должно стать обязательным и преподаваться как отдельный предмет.

С точки зрения Г. Д. Смирновой, воспитывать дисциплинированного

участника дорожного движения надо с самого раннего возраста, и для этого в школах нужны педагоги, которые были бы готовы преподавать Правила дорожного движения.

Заместитель председателя общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» (ВОА) **В. М. Солдунов** выступил с докладом «Использование ресурсов общественных организаций для внедрения и расширения программ по безопасности дорожного движения».

Докладчик сообщил, что Всероссийское общество автомобилистов является одной из самых многочисленных общественных организаций в России и только в Санкт-Петербурге насчитывает 180 тыс. членов. Реализация программ по безопасности дорожного движения — важнейшая уставная задача ВОА, и совместно с Всероссийским педагогическим собранием в этом направлении ведется значительная плодотворная работа.

По словам докладчика, качественный подход к реализации комплексных программ по безопасности дорожного движения заключается в непрерывности процесса, в ведении каждого ребенка безопасной дорогой через детство, отрочество, юность во взрослую жизнь здоровым, подготовленным теоретическими знаниями и практическими навыками поведения на дорогах и улицах и в качестве пешехода, и в качестве потенциального водителя.

Совместная программа «Маленький пешеход» предполагает обучение детей от трех до 17 лет безопасности дорожного движения. Она предусматривает установку обучающего оборудования в детских садах. Такая инициатива поддерживается



в Санкт-Петербурге и Ленинградской области администрациями районов и депутатами Законодательных Собраний, которые выделяют средства для ее реализации. Успешно зарекомендовал себя «Мобильный автогородок» — совместный проект Всероссийского общества автомобилистов с Всероссийским педагогическим собранием и с Санкт-Петербургским государственным бюджетным учреждением культуры «Петербург-кино» при поддержке ГИБДД Санкт-Петербурга. «Мобильный автогородок» может быть перевезен и смонтирован за 30 минут в любом месте с твердым покрытием.

Также разработана тестирующая программа по безопасности дорожного движения. Она размещена на сайте Всероссийского общества автомобилистов. Любой ребенок или взрослый может не только повысить уровень теоретических знаний по безопасности дорожного движения, но и обучиться по данной программе. Эта разработка уже внедрена и функционирует в школах и лицеях Санкт-Петербурга, где ведется обучение Правилам дорожного движения в рамках внеурочной деятельности.

Председатель Санкт-Петербургского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Всероссийское педагогическое собрание» **К. Э. Тхостов** продолжил выступление В. М. Солдунова и сообщил, что мероприятия, о которых тот говорил, проходят не только в Санкт-Петербурге, но и в других регионах Российской Федерации.

Говоря о взаимодействии общественных организаций в вопросах безопасности дорожного движения с системой образования, докладчик

заметил, что федеральные государственные образовательные стандарты, которые реализуются во всех регионах Российской Федерации, вполне можно использовать для подготовки грамотных участников дорожного движения, что результатом внеурочной деятельности, направленной на формирование грамотного поведения на дорогах, станет появление выпускников, умеющих уважать друг друга на дороге.

Также докладчик обозначил проблему безопасности дорожного движения на дворовых территориях, где загромождаются проезды и ставится под угрозу жизнь и безопасность детей, ходящих в школу и детские сады. По мнению К. Э. Тхостова, общественные организации на площадке ГИБДД способны объединиться и выработать ряд поправок в действующее законодательство в части урегулирования правил движения на дворовых территориях. Кроме того, серьезной проблемой докладчик назвал деятельность частных автоперевозчиков, осуществляющих перевозку людей и считающих должным останавливаться по требованию пассажира.

**А. В. Герасенков**, генеральный директор негосударственного образовательного учреждения «Научно-методический учебный центр высшего водительского мастерства», выступил на тему «Необходимость внедрения многоступенчатой системы образования для повышения безопасности дорожного движения».

Отметив, что на заседании уже многое было сказано на данную тему, докладчик добавил, что в стране действует 17 филиалов Центра высшего водительского мастерства, которые используют многоступенчатую систему образования.

Также, по словам докладчика, необходимо внедрять новые программы обучения водителю мастерству, приближать процесс обучения и сдачи экзамена к реальным дорожным условиям.

Генеральный директор проекта «Кидзания» **М.Р.Починок** выступила на тему «Уникальные системы воспитания участников дорожного движения международного уровня».

В своем выступлении М.Р.Починок рассказала о проекте «Кидзания» — мини-городе для детей, в котором есть театры, больницы, магазины, кафе, своя валюта. В этом городе дети пробуют разные профессии: металлурга, репортера, повара, водителя, регулировщика, инспектора ГИБДД. И, конечно, кровеносной системой этого города являются дороги. Целевая группа, на которую рассчитана «Кидзания», — дети 4–14 лет. По сути, это ролевая игра, которая тщательно расписана для разных возрастных групп, и дети через опыт, через взаимодействие друг с другом приобретают знания и навыки. Такой проект служит хорошим инструментом профориентации детей. Поэтому, на взгляд докладчика, данный проект — уникальный и очень действенный инструмент воспитания культуры правильного поведения на дорогах.

Проректор Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) **А.Б.Чубуков** выступил с докладом «Безопасность дорожного движения определяется нами: социально-экономический аспект».

Докладчик сообщил, что анализ региональных показателей природно-климатических особенностей и развития транспортной инфраструктуры

доказывает: примерно 18% показателей аварийности определяется уровнем социально-экономического, культурного развития региона и природно-климатическими особенностями. Поэтому, с точки зрения А.Б.Чубукова, та программа подготовки водителей, которая принята, должна пересматриваться, совершенствоваться, в нее обязательно должен быть введен региональный компонент в размере не менее 25% от ее объема, чтобы регионы не обращались в Министерство экономического развития и Министерство образования и науки с тысячами предложений, а реализовывали их у себя, пользуясь этим региональным компонентом, который содержат многие стандартные образовательные программы.

**Э.Б.Остроброд**, вице-президент корпорации «SELA», рассказал о проекте «ДТП — нет!», представляющем собой всемирную систему по предотвращению аварий.

По мнению Э.Б.Остроброда, большинство аварий с участием корпоративного транспорта происходит не потому, что водители не умеют водить, а потому, что они нарушают правила, считая, что их никто не увидит и никто ничего не узнает. Идея проекта состоит в том, чтобы на борт автомобиля наклеивать стикеры «Нарушаю ПДД? Звони!» с телефоном горячей линии. Проект имеет колл-центр, специализированную линию для сбора жалоб, которые переводятся начальнику транспортного отдела той или иной организации. Через сайт принимаются фото с видеорегистраторов, с каждым водителем проводится индивидуальная беседа, и это отмечается в системе.

**В.И.Чуков**, президент Российской ассоциации профессионального

транспортного образования, выступил на тему общественной составляющей государственного управления. Докладчик коснулся системы оценки качества работы автошкол. Российская ассоциация профессионального транспортного образования создала такую систему, которая была представлена во всех субъектах Российской Федерации и в большинстве из них получила одобрение. Докладчик призвал всех участвовать в процессе оценки качества, отметив, что система предполагает создание рейтингов автошкол.

В заключение В.И. Чуков пригласил присутствующих участвовать во втором Всероссийском конкурсе мастеров обучения вождению, который с сентября по декабрь проводится в субъектах Российской Федерации, с марта по май — в федеральных округах, а в июне завершается финалом в Москве.

**В.Н. Котров**, директор некоммерческого партнерства «Развитие автоматизации автошкол», в своем выступлении призвал министерства и ведомства плотнее сотрудничать в вопросе разработки документов.

Генеральный директор некоммерческого партнерства «Федерация автошкол Республики Татарстан» **А.Р. Абдульязнов** выступил на тему «Психофизиологические основы действия водителей». По словам докладчика, этот предмет достаточно сложный, и в Татарстане руководители автошкол пытаются решить, каким образом его вести, где брать программы и какие технологии использовать.

Как сообщил А.Р. Абдульязнов, и в Межрегиональной ассоциации автошкол, и в Татарстане сейчас разрабатываются мультимедийные программы. Более того, подготовлен аппаратно-программный комплекс,

интегрированный с автотренажером. В этом комплексе существует система предупреждения о потенциально опасных участках на дороге, также он включает в себя технологическую подготовку отработки навыков саморегуляции и профилактики конфликтных ситуаций с помощью моделирования таких ситуаций в программе тренировочных заездов с интерактивным тестированием, выполненным в виде всплывающего меню с вариантами ответов.

**А.Ю. Каминский**, генеральный директор Академии водительского мастерства, сообщил о том, что академия занимается подготовкой водителей, уже имеющих права. В настоящее время, с точки зрения докладчика, действия трех участников системы подготовки водителей — инструктора, собственно водителя и экзаменатора — рассинхронизированы, системе не хватает целостности. Кроме того, докладчик предложил создать некий стандарт, в котором было бы определено, как правильно водить автомобиль, и уже на основании этого документа готовить программы для подготовки инструкторов, водителей и экзаменаторов. По мнению докладчика, такой стандарт и разработанные на его основе программы и методики способны исправить ситуацию, которая сложилась на дорогах и в образовательных учреждениях.

Как отметил **А.А. Сальников**, исполнительный директор Межрегиональной общественной организации поддержки и развития деятельности в области транспортного образования и безопасности дорожного движения «Транспортное образование нации», сложившаяся в стране ситуация с управлением подготовкой водителей

показала его полную несостоятельность на современном уровне, что вызвало фактическую остановку деятельности 11 тыс. автошкол в стране. То, что через месяц после начала работы по новым программам только 22 автошколы в стране смогли согласовать с ГИБДД свою работу по ним, говорит о коллапсе системы руководства подготовкой водителей и необходимости принятия неотложных мер. Как отметил А.А. Сальников, эти меры предназначены для спасения автошкол, которые имеют бессрочную лицензию, но были вынуждены прекратить работу из-за отсутствия юридических оснований ее продолжать, потому как нет заключения Госавтоинспекции. Сотрудники ГИБДД на местах не в состоянии выдать заключение, потому что они не имеют педагогического образования.

С точки зрения докладчика, необходимо законодательное закрепление статуса обучения в автошколе как части государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, создание единого руководящего этой деятельностью органа, который нес бы ответственность за свою работу. Также, по мнению А.А. Сальникова, обязательно проведение комплексных научных исследований в области подготовки водителей.

Главный психиатр-нарколог Министерства здравоохранения Российской Федерации, президент общественной организации «Российская наркологическая лига» **Е. А. Брюн** выступил с предложением ввести в программы подготовки водителей определенные медицинские аспекты — объяснять будущим водителям, что такое злоупотребление алкоголем, как оно влияет на реакции, на принятие решений. Водителям необходимо разъяснять

законодательные и другие нормативные документы на эту тему. По словам докладчика, появилась техническая возможность определять людей, злоупотребляющих алкоголем, благодаря специальному маркеру, и сейчас в нормативные документы Министерства здравоохранения по обследованию водителей, лишенных прав, включается использование этой возможности с тем, чтобы не допустить к рулю человека, который злоупотребляет алкоголем.

**В. Е. Удовик**, начальник управления по развитию социально-оздоровительных объектов Московского государственного машиностроительного университета, в своем докладе сообщил, что в пункте 7 приложения № 2 к федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» обозначено создание трех федеральных центров по подготовке и повышению квалификации инструкторов и водителей. Пока еще центры не построены, находятся на стадии проектирования, но, по мнению докладчика, в ближайшие два-три года многолетний опыт ДОСААФ, большого количества автошкол и сообществ здесь реализуется и будут созданы организации, правильно осуществляющие подготовку.

Также докладчик обратил внимание на то, что система дополнительной подготовки и перевоспитания водителя существует и действует. В качестве примера можно рассмотреть опыт Мосгортранса. Водитель московского городского автобуса, если нарушит Правила дорожного движения, будет отправлен в учебный центр, принадлежащий Мосгортрансу, где он пройдет эту подготовку за собственный счет. По мнению докладчика, если

водитель, уличенный в вождении в состоянии алкогольного опьянения, еще раз закончит автошколу и пройдет курс реабилитации, он больше не сядет за руль пьяным, а лишение его права управления транспортным средством лишь спровоцирует водителя сесть за руль и пьяным, и без водительского удостоверения. С точки зрения докладчика, если люди не могут придерживаться нормального поведения на дороге, их надо своевременно останавливать и заставлять вести себя правильно, в том числе посредством учебных заведений.

**О. А. Никонова**, президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России, в своем выступлении подчеркнула, что опыт работы по подготовке водителей в стране существовал и существует, но в Федеральном законе «Об образовании в Российской Федерации» отсутствуют стандарты и особенности реализации программы в области безопасности дорожного движения и подготовки несовершеннолетних водителей. Докладчик обратилась с просьбой дополнить вышеупомянутый федеральный закон.

Генеральный директор негосударственного образовательного учреждения дополнительного образования «Самарский областной учебный комбинат» **О. А. Доронина** отметила, что проблему безопасности дорожного движения нельзя решить при помощи обучения в автошколе и той программы, которая сегодня введена. С точки зрения докладчика, эта проблема начинается в семьях.

О. А. Доронина поддержала предложение о направлении водителей на повышение квалификации через некоторое время после обучения и получения водительского удостоверения.

**С. А. Соловьева**, учитель ГБОУ г. Москвы СОШ «Школа здоровья» № 883, в своем выступлении высказалась о необходимости внедрения программы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обеспечения единой учебно-методической основы. По мнению докладчика, общеобразовательным школам необходимы специальные пособия для учащихся, материалы для оформления стендов по безопасности дорожного движения и информационные буклеты для родительской аудитории. Также, по словам С. А. Соловьевой, следует повышать эффективность взаимодействия территориальных органов ГИБДД и образовательных учреждений для сопровождения деятельности по формированию у обучающихся культуры поведения на дорогах, выпускать социальную рекламу, посвященную проблематике безопасности дорожного движения, в том числе рассчитанную на детскую аудиторию, и размещать ее в непосредственной близости от учебных учреждений.

С точки зрения докладчика, следует осуществлять жесткий, но не формальный контроль за состоянием участков дорог и дворовых территорий, находящихся в непосредственной близости от учебных заведений, и при необходимости своевременно принимать меры по оборудованию этих участков искусственными неровностями или по регулированию движения на данных участках.

Руководитель Межведомственного ресурсного центра мониторинга и экспертизы безопасности образовательной среды Московского городского психолого-педагогического университета **И. В. Бордик** в своем выступлении призвал заинтересованных лиц

к сотрудничеству в проекте мониторинга безопасности путей следования детей к образовательным организациям, который третий год реализуется в центре.

По словам докладчика, в настоящее время образовательная организация совместно с сотрудниками Госавтоинспекции может оформить паспорт дорожной безопасности, который должен обеспечивать безопасность учащихся. Но, к сожалению, механизма реализации этого документа на практике пока нет. И. В. Бордик высказался за нормативное введение этого документа и решение вопроса централизованного обеспечения образовательных организаций картографической подосновой для создания схем безопасного перемещения детей на территории, находящейся в непосредственной близости от учебного заведения.

Завершая заседание круглого стола, модератор **Г. Г. Николаева** отметила, что во всех выступлениях так или иначе затрагивались вопросы воспитания. С ее точки зрения, безопасность на дорогах зависит от уровня воспитания, культуры, аккуратности и внимания к другим, поэтому необходимо продолжать работать с населением, формировать понимание того, что самое дорогое — это жизнь, и каждый должен быть осторожным на дорогах, учить и не нарушать правила дорожной безопасности, а родителям нужно быть примером для своих детей.

Модератор выразила благодарность общественным организациям за то, что многие вопросы они решают совместно, и впоследствии это может оказать помощь государственным структурам.

# МОЛОДЕЖНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

## Модераторы:

- В. А. Федоров** член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности;
- В. В. Конопацкий** председатель Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, депутат Совета депутатов города Ельца Липецкой области.

Открывая заседание, **В. А. Федоров** приветствовал участников круглого стола, посвященного проблемам обеспечения дорожной безопасности молодого поколения.

**Н. П. Бурматов**, член Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, депутат Собрания депутатов Саткинского муниципального района Челябинской области, выступил с докладом на тему «Совершенствование правоприменительной практики по исполнению административного законодательства за нарушение Правил дорожного движения».

Докладчик отметил, что автомобилизация страны продолжает набирать обороты, строительство дорожных развязок и новых дорог не уменьшает количества пробок, а цифры статистики, отражающие количество раненых и погибших в ДТП, напоминают сводки с театра военных действий.

По мнению Н. П. Бурматова, глава, посвященная Правилам дорожного

движения, в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях используется недостаточно. В этом разделе указаны нормы, касающиеся всех участников дорожного движения (и водителей, и пешеходов, и пассажиров). И, например, норма наказания водителей большегрузных тихоходных транспортных средств на практике почти не используется. Водители таких транспортных средств обязаны останавливаться и пропускать колонну автомобилей, скопившуюся за ними. Однако в реальности за ними едут колонны до 100 машин, а наказывают водителей легковых автомобилей, которые совершают обгон таких тихоходных транспортных средств. Наказывать их нужно, но в этом случае наказание осуществляется за следствие, а причина не устраняется, тогда как сотрудник правоохранительных органов должен останавливать тихоходное транспортное средство, потому что именно оно стало причиной совершения других правонарушений. На дорогах периодически проводятся

рейды, в ходе которых за несоблюдение Правил дорожного движения наказываются пешеходы. Но такие рейды, по словам докладчика, должны проводиться регулярно.

С точки зрения Н. П. Бурматова, все участники дорожного движения неправильно воспринимают институт наказания — как возмездие за уже совершенное, но истинная цель наказания — профилактика, создание психологических установок о недопустимости нарушения закона. Докладчик призвал сотрудников правоохранительных органов более полно использовать весь инструментарий, который законодатели вложили в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, и устранять причины нарушения, а не следствия.

Также докладчик затронул вопрос оказания медицинской помощи. У каждого водителя в багажнике есть аптечка, но на практике оказать квалифицированную первую помощь пострадавшему смогут единицы. Поэтому необходимо введение медицинского практикума в обязательную программу обучения в автошколе.

В заключение Н. П. Бурматов выразил уверенность в необходимости организации обучения школьников Правилам дорожного движения в образовательных учреждениях.

Председатель Комитета по молодежной политике и спорту Архангельского областного Собрания депутатов **Е. Н. Поздеева** выступила с докладом «Организация безопасности дорожного движения детей и подростков».

По словам докладчика, первая и главная причина, по которой страдают дети, — это переход проезжей части в неустановленном месте

и неожиданный выход на проезжую часть перед близко идущим транспортом. К тому же проблема усугубляется, когда в темное время суток это происходит при отсутствии специальных светоотражающих элементов на одежде.

Как отметила Е. Н. Поздеева, в школах Архангельской области реализуется программа изучения Правил дорожного движения с 1-го по 9-й классы, но ее объем минимален — 10 часов в год. Кроме того, нет стандартов по безопасности, нет квалифицированных педагогов, не понятно, как и чему нужно учить детей. В детских садах и школах отсутствуют методические пособия. В г. Северодвинске с населением 180 тыс. человек есть только один инспектор ГИБДД по пропаганде, который работает со школами. Работа с детскими садами в настоящее время вообще не ведется.

Докладчик сообщила, что в Архангельской области нет ни одного обучающего автогородка. Стоимость такого автогородка, по словам экспертов, 12–15 млн руб. Регионы, особенно дотационные, не могут позволить себе устанавливать такие автогородки даже в областных центрах. Вместе с тем представители ГИБДД считают обучение в таких автогородках эффективным, направленным на то, чтобы дети не оказывались в неожиданных ситуациях, а отрабатывали их на практике. В заключение Е. Н. Поздеева внесла предложение рассмотреть возможность строительства автогородков за счет средств бюджета всех уровней.

Член Совета молодых депутатов при Законодательном Собрании Краснодарского края **И. И. Чернышев** выступил на тему «Об усилении мер по





техническому осмотру транспортных средств».

1 января 2012 г. вступил в силу Федеральный закон № 170-ФЗ от 1 июля 2011 г. «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Этим федеральным законом полномочия по проведению технического осмотра транспортных средств практически переданы Российскому союзу автостраховщиков. В результате диагностические карты в большинстве случаев выдаются вместе с полисом ОСАГО без проведения реального технического осмотра автотранспортных средств. Обязательный технический осмотр с применением средств технической диагностики проходят лишь транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров, и некоторые другие виды.

Страховые компании за неисполнение своих полномочий не несут никакой ответственности, и даже если на них такая ответственность будет возложена, объективного механизма выявления существующих нарушений нет. Отсутствует также ответственность и у автовладельцев за непредоставление своего транспортного средства на технический осмотр.

На фоне сложившейся ситуации Совет молодых депутатов Куцевского района Краснодарского края решил выступить с законодательной инициативой о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части организации проведения технического осмотра транспортных средств.

Так как данной проблемой уже начало заниматься профессиональное сообщество «Союзтехэксперт», Совет молодых депутатов Куцевского

района включился в работу по мониторингу этой ситуации, сбору нужной информации и внесению законодательной инициативы в Законодательное Собрание Краснодарского края.

В результате проведенного мониторинга было выявлено, что за переходный период с 1 января 2012 г. по 31 декабря 2013 г. резко возросла аварийность, связанная с технической неисправностью транспортных средств. Вся собранная информация была проанализирована и представлена в Комитет по вопросам топливно-энергетического комплекса, транспорта и связи Законодательного Собрания Краснодарского края.

С учетом изложенного, докладчик высказался за скорейшее внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, касающиеся проведения технического осмотра транспортных средств. Подробно это изложено в коллективной законодательной инициативе № 549433/6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части организации проведения технического осмотра».

Целью данного законодательного проекта является обеспечение условий для повышения безопасности дорожного движения за счет предъявления ряда требований к проведению технического осмотра транспортных средств, и с этой целью, по мнению докладчика, функции проведения технического осмотра транспортных средств полностью должны быть переданы организациям — членам Российского союза организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств и исключены из полномочий Российского союза автостраховщиков.

И.И. Чернышев сообщил, что предлагается внести следующие системные рекомендации по целесообразным изменениям в действующие нормативные правовые документы:

1. В Федеральный закон № 170-ФЗ от 1 июля 2011 г. внести поправки, определяющие полномочия профессионального союза организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств по аттестации организаций, которые занимаются данным видом деятельности, и технических экспертов, по ведению реестра и контролю профессиональной деятельности.

2. В Правила проведения технического осмотра транспортных средств включить требования к производственно-технической базе, технологии проведения работ по проведению техосмотра, требования к квалификации технических экспертов.

3. В Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации вместо аккредитации на основании предоставленных документов ввести аттестацию производственно-технической базы и технических экспертов на основании заключения экспертной комиссии.

4. В Приказ Федеральной службы по финансовым рынкам внести положения, предусматривающие обязательное участие в контрольных проверках представителей профессиональных объединений, организаций по контролю и диагностике технического состояния транспортных средств и представителей территориальных органов исполнительной власти.

**Д. О. Ефременко**, слушательница пятого курса Орловского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации

им. В. В. Лукьянова, представила мнение молодежи о перспективах установления уголовной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения.

По словам докладчика, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения стало бичом современности. В 2013 г. количество такого рода преступлений возросло и составило 324 тыс. случаев. Дорожно-транспортные происшествия произошли 13 тыс. раз. Темпы роста числа дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя, стали превышать темпы прироста парка транспортных средств. Официальные цифры заставляют задуматься и призывают к применению более эффективных методов воздействия на граждан.

Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно обращал свое внимание на то, что уголовный закон является крайним средством и его следует использовать только в тех случаях, когда другие отрасли права становятся неэффективными. Тенденцией современной уголовно-правовой политики становится развитие методов управления, не связанных с принуждением, с тем чтобы правомерность поведения обуславливалась не страхом перед санкциями, а положительными нравственными установками и привычками.

В настоящее время в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации на рассмотрении в третьем чтении находится законопроект о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере

безопасности дорожного движения, в соответствии с которым и предлагается введение института административной преюдиции за нарушение Правил дорожного движения.

В первоначальной редакции проекта предлагалось дополнить статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: «управление автомобилем либо другим механическим транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством, в состоянии опьянения», и при этом формой предварительного расследования по данному вопросу предлагалось установить следствие. Дальнейшая работа по законопроекту привела к тому, что к третьему чтению статья приобрела следующую формулировку: «управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования состояния опьянения либо имеющим судимость за совершенные преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации». И формой предварительного расследования предлагается установить дознание. Возникает вопрос о том, кто же будет осуществлять дознание по данной статье.

Также спорным вопросом в данной статье, по мнению докладчика, является и вопрос диспозиции относительно отказа от прохождения медицинского освидетельствования. В Кодексе Российской Федерации об

административных правонарушениях отказ от прохождения медицинского освидетельствования носит принцип добровольности, а Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации регламентирует возможность принудительного освидетельствования. Официальные цифры говорят о том, что количество случаев отказа от медицинского освидетельствования с каждым годом возрастает. Так, например, в 2013 г., в сравнении с 2009 г., произошло увеличение количества отказов на 121,6%.

Вместе с тем на стадии предварительной проверки, в соответствии со статьей 202 Уголовно-процессуального кодекса, возможно принудительное получение образцов для сравнительного исследования. И данные постановления являются обязательными для лиц, в отношении которых они будут вынесены. Разумеется, получение образцов вопреки воле заинтересованного лица возможно лишь в крайних случаях, при соблюдении определенных требований.

В заключение докладчик отметила, что данную проблему нужно рассматривать с разных сторон. Есть и теоретическая, и практическая обоснованность того, что в уголовном праве должен существовать институт уголовной преюдиции. Но следует учитывать тот факт, что уголовные деликты отличаются от административных степенью общественной опасности деяния, а не его повторностью. Общественная опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения в настоящее время приобрела масштабы национальной угрозы.

По мнению докладчика, законодателям стоит задуматься об установ-

лении уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, но при этом необходимо учитывать фактор повторности; устанавливать уголовную ответственность нужно только в том случае, если другие методы и другие нормы права не будут действовать.

Депутат Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **В. В. Мажара** в своем выступлении отметил, что обучение детей правилам безопасности на улицах и дорогах проводится в школах в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения». Образовательные учреждения являются основными звеньями системы обучения и воспитания детей, они могут и должны прививать необходимые знания, умения, навыки, привычки безопасного поведения на дорогах и транспорте. Однако помимо обязательных занятий, по мнению докладчика, школьники должны посещать и дополнительные. Примером эффективного сочетания образовательной программы с работой общественной молодежной организации служат отряды юных инспекторов движения. Члены этих отрядов обучают младших школьников и детей дошкольного возраста.

Юные инспекторы движения проводят занятия, используя наглядные материалы, тематические пособия, в игровой форме обучают малышей тому, как нужно правильно переходить дорогу, знакомят с сигналами светофоров и проводят тесты. В одной из школ на дополнительных занятиях за основу берутся жизненные ситуации, каждый случай разбирают, рисуют безопасные схемы движения

детей, определяют виноватых, изучают Кодекс об административных правонарушениях и Уголовный кодекс Российской Федерации. В другой школе юные инспекторы создали базу данных, в которой числились родители-водители и отмечалось, есть ли у них детские удерживающие устройства или нет.

По словам докладчика, почти две трети из общего числа пострадавших на дороге попадают под машину из-за отсутствия главного навыка — умения предвидеть скрытую опасность. Общий анализ программ, обучающих ПДД, показал, что наряду со множеством тематических мероприятий мало внимания уделяется проблемам и правилам вождения мотобайка, велосипеда. Только системное изучение, профессиональная работа, участие в конкурсах, акциях, с точки зрения докладчика, могут выработать необходимые навыки.

**Д. Г. Гусев**, аналитик Палаты молодых законодателей Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, руководитель общественного проекта «Делайте правильно!», представил доклад, посвященный проблеме системного анализа.

По словам Д. Г. Гусева, проблемы, которые возникают в данной области, чаще всего являются межведомственными и межнормативными. И если ставить целью безопасность дорожного движения, то необходимо обеспечить процесс достижения данной цели. Для этого нужны управляющие воздействия и ресурсы. В качестве управляющих воздействий в первую очередь надо рассматривать федеральное законодательство, условия договоров, которые обеспечивают исполнение законодательства при взаимодействии

с коммерческими структурами. Также важны технологии не только исполнения закона, но и контроля за исполнением, привлечения к ответственности. Планы и графики работ тоже имеют большое значение, так как нередко время на исполнение того или иного норматива не определено, соответственно, он может не исполняться.

В качестве ресурсов нужно рассматривать прежде всего людей, их количество и качество их подготовки. Чем лучше они подготовлены, тем меньше нужно специалистов для осуществления той или иной функции. Оснащенность оборудованием рабочих мест также позволяет достичь поставленной цели максимально эффективно. Важны материалы, с которыми работают люди; бывает, что есть специалисты, есть технология, но качества материалов недостаточно для выполнения поставленной задачи.

Если возникает какая-либо проблема, то причина, как правило, не одна — это и федеральное законодательство, и условия договоров, и технологии, и ресурсы. Соответственно, анализируя все эти управляющие воздействия и ресурсы, можно обнаружить противоречия, нестыковки или лакуны. Тогда можно проводить системный анализ проблемы, и в этом случае будет возникать системное улучшение.

Если говорить о безопасности движения, то ее можно систематизировать по пяти пунктам. Это физическое состояние дороги, прилегающая к дорогам инфраструктура, организация движения на дороге, подготовка водителей и техническое состояние транспортных средств. По каждой из составляющих существует множество проблем.

Но есть еще два пункта, которые не подвержены методам управления, но должны учитываться. Это погодные условия и техногенные, антропогенные и природные факторы непредвиденного характера, от случайного поведения на дороге до каких-либо климатических воздействий.

Докладчик привел пример отсутствия системного подхода. В одном из ГОСТов сказано, что на каждом регулируемом перекрестке Российской Федерации должно быть установлено 50 м забора в каждую сторону. Стоит такой забор от 1 млн 200 тыс. до 1 млн 500 тыс. руб. В Петербурге установка заборов привела к тому, что в центре города, где узкие тротуары, не может проехать уборочная техника, пришлось заменить механизированный труд на ручной, что потребовало дополнительных расходов в размере примерно 1,5–2 млрд руб. в год. И, главное, люди стали обходить такие участки по проезжей части. Они вынуждены это делать, потому что сверху — сосульки, снизу — сугробы. Всего лишь один пункт ГОСТа может привести к повышению аварийности и многомиллиардным убыткам.

По мнению докладчика, при решении существующих проблем и создании новых нормативных актов необходимо проводить системный анализ.

**М. А. Григорьева**, заместитель председателя Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, в своем выступлении отметила, что государство много внимания уделяет безопасности дорожного движения. Теперь Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» обязал каждую школу наряду с паспортом по безопасности

и антитеррористическим паспортом иметь также паспорт по безопасности дорожного движения. В этом году школы приступили к разработке такого паспорта. Он обязан включать в себя схему движения ребенка из дома в школу и обратно. Ответственность за разработку данного паспорта возлагается на заместителя директора по безопасности. Если в школах такие заместители есть, то в детских садах, как правило, эту должность совмещают со своей завхозы. Составленный паспорт утверждает директор, согласовывая его с комитетом по образованию и с ГИБДД. По словам докладчика, ГИБДД согласовывает эти паспорта, не обращая внимания на технические вещи. Гатчинское отделение ГИБДД единственное в Ленинградской области не согласовало ни одного паспорта безопасности, потому что паспорта не соответствуют ни одним ГОСТам, схемы в представленных документах не наглядны и не несут в себе информации, достаточной для достоверной передачи данных о реальной дорожной обстановке и безопасности путей следования в образовательное учреждение учащихся и их родителей.

Как заметила докладчик, люди в образовательных учреждениях некомпетентны в составлении этих паспортов, а ГИБДД не получила соответствующих указаний о том, что эти схемы должны разработать именно ее сотрудники. Докладчик предложила возложить ответственность за составление схем в паспортах безопасности на сотрудников ГИБДД.

В завершение М.А.Григорьева сказала о необходимости межведомственного взаимодействия и создания муниципальной программы

безопасности дорожного движения на основе разработанных паспортов.

**А. В. Ендольцева**, заместитель начальника по научной работе Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В. Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, отметила, что обеспечение безопасности дорожного движения требует выработки общей стратегии и комплексных мер, и в этом процессе не последнее место занимает молодежь, которая стремится с учетом современных реалий предложить новые пути решения данного вопроса. С другой стороны, привлечение к этой работе молодых людей позволяет формировать у них как правовую культуру поведения на дорогах, так и культуру общения между участниками дорожного движения и теми, кто его организует и обеспечивает безопасность людей.

В целях привлечения молодежи, обучающейся в вузах системы МВД России, к разработке решений проблем безопасности с 2012 г. Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России (ГУОБДД), а также Научно-исследовательским центром проблем безопасности дорожного движения МВД России (НИЦПБДД) и Московским университетом МВД России начата совместная работа. Курсанты и слушатели университета активно участвуют в научных исследованиях, и их тематика включает в себя разные вопросы, например: определение рисков личной безопасности сотрудников ГИБДД при выполнении ими служебных задач; административно-правовое регулирование обеспечения безопасности дорожного движения в сфере перевозки пассажиров

и багажа; административно-правовой статус государственных органов исполнительной власти, осуществляющих контроль в сфере безопасности дорожного движения; проблемы психологических особенностей формирования позитивного имиджа сотрудничества дорожно-патрульной службы.

А. В. Ендольцева сообщила, что 74 курсанта и слушателя Московского университета МВД России приняли участие в творческом конкурсе эссе, организатором которого стал НИЦПБДД. Шесть курсантов, подготовивших самые интересные работы, были награждены дипломами. ГУОБДД и Московский университет МВД России 16 мая 2014 г. провели Первый молодежный форум на тему «Обеспечение безопасности дорожного движения. Вызовы и решения». В нем приняли участие руководство и сотрудники ГУОБДД, НИЦПБДД, руководители подразделений, осуществляющих пропаганду безопасности дорожного движения из 16 регионов Российской Федерации, руководство, профессорско-преподавательский состав, курсанты и слушатели многих вузов системы МВД России, Московского университета, Краснодарского университета, Нижегородской академии, Воронежского института, Казанского юридического института, Орловского юридического института им. В. В. Лукьянова, Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, Московского финансово-юридического университета и других вузов.

Докладчик отметила, что Первый молодежный форум стал площадкой для всестороннего обсуждения многих проблем как на пленарном заседании, так и на четырех секциях, которые были посвящены вопросам

совершенствования в области административного законодательства, уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения, психологических особенностей обеспечения безопасности дорожного движения. В форуме принимали активное участие иностранные специалисты, обучающиеся в Московском университете МВД России, они делились опытом деятельности правоохранительных органов по обеспечению безопасности дорожного движения в их государствах.

Участники форума отразили в принятой резолюции единогласное мнение о том, что современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения носят глобальный, многоаспектный характер, являются составной частью личной безопасности человека. Было предложено объединить усилия по созданию новой модели поведения на дорогах с системным привлечением к ее популяризации именно молодежи. В рамках психолого-педагогической деятельности — продолжить формирование в молодежной среде устойчивых психологических установок на соблюдение требований Правил дорожного движения, в том числе с использованием средств массовой информации, Интернета, социальных сетей. Объединить научный и практический потенциал опытных специалистов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и молодых людей, которых беспокоят возникающие сегодня проблемы. Создать в вузах студенческие научные сообщества для расширения возможностей привлечения молодежи к исследованию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения. И проводить на постоянной основе молодежные

форумы с широким кругом участников, поскольку такая форма обсуждения современных проблем и путей их решения является одной из эффективных превентивных мер в работе по обеспечению безопасности дорожного движения в молодежной среде.

В заключение докладчик сообщила, что в Московском университете МВД России имеется опыт работы курсантов и слушателей с обучающимися в образовательных организациях, прежде всего среднего образования, Москвы и Московской области, и выразила готовность поделиться с желающими видеоматериалами по организации такой работы со школьниками.

**А. Н. Погребняк**, генеральный директор Федерального казенного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах”», в своем выступлении сообщил, что федеральная целевая программа, принятая в 2012 г., направлена на сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий. В России треть общего количества погибших в возрасте от 10 до 14 лет — жертвы дорожно-транспортного травматизма. Чаще всего это происходит с детьми-пешеходами, велосипедистами, юными мотоциклистами, а также с пассажирами автомобилей, не оборудованных средствами фиксации, так называемыми детскими креслами.

По словам докладчика, в федеральной целевой программе есть три больших блока, направленных на изменение ситуации. В процессе реализации программы разрабатываются технические средства обеспечения безопасности дорожного движения, создаются



наглядные пособия, выпускаются учебно-методические пособия, связанные с повышением уровня образовательного процесса в федеральных центрах по подготовке и повышению квалификации. Разрабатываются организационно-методические рекомендации по функционированию системы обеспечения безопасности дорожного движения и профилактике детского травматизма. Проводятся всероссийские массовые мероприятия с детьми, конкурсы, фестивали, формируются отряды юных инспекторов движения.

В 2014 г. планируется поставка в 21 субъект Российской Федерации 351 комплекта оборудования, позволяющего в игровой форме сформировать навыки безопасного поведения, а в 33 субъекта — поставка более полутора миллионов световозвращающих приспособлений, которые позволяют в темное время суток сделать ребенка заметным для водителя.

В заключение докладчик отметил, что только повсеместное распространение программно-целевого подхода на региональном и местном уровнях способно переломить ситуацию, но не нужно забывать, что каждый субъект и каждый регион имеют разный уровень социально-экономического развития транспортной инфраструктуры и различные возможности для влияния на интенсивность изменения состояния дорожно-транспортной аварийности, поэтому необходимо обеспечить индивидуальный подход к ситуации в каждом из субъектов и к содержанию мероприятий по безопасности дорожного движения в каждом из регионов.

**В. Ф. Едалов**, член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по

конституционному законодательству и государственному строительству, выразил мнение о том, что большую роль в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма должны сыграть общественные советы при ГИБДД. Кроме того, докладчик предложил в связи с недостаточным количеством сотрудников ГИБДД привлекать студентов, которые получают профессиональное образование, для обучения детей в школах и детских садах. Также В. Ф. Едалов обратил внимание на то, что надо решать вопросы организации дорожного движения и движения пешеходов, обеспечения безопасного перехода как на нерегулируемых, так и на регулируемых пешеходных переходах.

Как отметил руководитель направления по гражданско-патриотическому воспитанию Комиссии по молодежной политике при региональном политическом совете «Единой России» **И. А. Стульба**, сказав «не делай так», невозможно добиться результата, особенно с молодежью. Необходим новый вектор — вектор идентичности. Смысл его в том, что тезисом будет являться не «не делай так», а «делай так, как делают другие». Идентичность в общем смысле будет являться тождественностью субъекта определенной социальной общности. Никто не побежит на красный свет на пешеходном переходе, потому что будет думать, что разумное большинство не должно бежать. По мнению докладчика, необходимо формировать именно такую логику мышления, особенно у молодежи с помощью первичной и вторичной социализации. А для нарушителей ввести категорию не юридического наказания, а общественного порицания.

В заключение И.А. Стульба высказал мнение о том, что психологические факторы до сих пор остаются определяющими и идентичность будет являться мостиком между правилами и соблюдением правил.

**С. С. Иванов**, руководитель направления по взаимодействию с общественными организациями Комиссии по молодежной политике при региональном политическом совете «Единой России», выступил с докладом «Способы формирования психологических установок в сознании молодежи по проблеме безопасности дорожного движения».

По словам докладчика, как и в любом большом деле, в сфере безопасности дорожного движения действует совокупность психологических факторов. Те, что относятся непосредственно к системе безопасности дорожного движения, во многом обусловлены общей психологической атмосферой в стране, состоянием общественного и правового порядка, общественной дисциплины, правосознания и правовой культуры населения. Тем не менее было бы ошибочным все объяснять общими причинами и не видеть причин в самой системе использования транспорта и движения на дорогах. Наиболее общий фактор, с точки зрения докладчика, — отношение общества, его структур и граждан к вопросам нормального функционирования сферы дорожного движения и обеспечения его безопасности. Меры по совершенствованию управления этой сферой отстают от темпов роста числа автотранспортных средств и их пользователей. Это стало одной из основных причин снижения дисциплины на дорогах, а также роста аварийности и гибели людей.

К числу актуальных мер, направленных на реализацию новых подходов к обеспечению безопасности дорожного движения в современных условиях, можно отнести и те методы, которые ориентированы на психологию — как водителя, так и пешехода. Это в первую очередь воспитание в общественном сознании понимания того, что надлежащая организация дорожного движения поставлена развитием общества на уровень государственной проблемы, в решении которой заинтересованы все без исключения и от решения которой зависит безопасность каждого, является он автомобилем или нет. Надо вывести решение проблемы организации обеспечения безопасности дорожного движения на самый высокий уровень и сделать его всеобщим, т. е. государственным. Не дробление проблемы между разными ведомствами, а централизация управления должна лежать в основе решения проблемы. Принимаемые меры не должны отставать от темпов автомобилизации и возникающих в связи с этим проблем.

Кроме того, с точки зрения докладчика, проблема обеспечения безопасности дорожного движения должна решаться не карательными методами, а с помощью подхода к ней как к проблеме социального обслуживания, т. е. методом обеспечения нормального функционирования этой важной сферы в жизни общества. Также необходимо концентрировать усилия на решении наиболее острых проблем и на устранении их первопричин. Важно кардинально изменить подход к предоставлению прав на вождение транспортных средств. Реализация гражданином своих прав и свобод в области вождения не может

быть беспредельной, ибо она затрагивает свободу других граждан и может представлять реальную угрозу для их жизни и здоровья.

По мнению С. С. Иванова, несомненную пользу принесет создание центрального научно-практического подразделения по исследованию и разработке мер психологического обеспечения участников дорожного движения. Улучшение обеспечения безопасности возможно только на основе научного, всесторонне продуманного подхода, исследований и экспериментов.

**С. А. Панфилов**, председатель попечительского совета «Школы юного пешехода», рассказал о том, что эта общественная организация объединяет преподавателей, инспекторов ГИБДД по всей территории России. Как сообщил докладчик, в настоящее время создан курс обучения для детей из 12 выпусков, которые распространяются по подписке и ежемесячно напоминают детям о безопасности. Также докладчик заметил, что общественная организация, которую он представляет, выступает с предложениями о создании народных общественных советов, назначении уполномоченных по детской дорожной безопасности, которые могут консолидировать общество. В заключение С. А. Панфилов обратился с просьбой о поддержке «Школы юного пешехода» на государственном уровне.

Модератор круглого стола **В. В. Копонацкий** поблагодарил докладчика и добавил, что в рамках Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации обсуждался Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного

порядка». В общественный порядок входит и безопасность дорожного движения. Палата молодых законодателей выступает за то, чтобы общественные организации, которые занимаются вопросами безопасности дорожного движения, переходили в правовое поле, координировались и обучались при содействии ГИБДД. Также обсуждались вопросы социальной рекламы, и был сделан вывод, что упор должен делаться на социальную рекламу безопасности дорожного движения в работе радиостанций, не только государственных, но и частных.

**И. А. Скрябин**, исполнительный продюсер, руководитель программы «Главная дорога» на телеканале НТВ, отметил, что эта программа рассказывает не столько о машинах, сколько о безопасности, обо всем, что связано с автомобилями на дорогах, и девять лет, время существования «Главной дороги», — большой срок для телевизионного продукта, и рейтинги постоянно показывают, что эта тема востребована аудиторией.

Докладчик сообщил, что на сегодняшний день дети и молодежь не являются основной аудиторией федеральных каналов. Рекламодателям интереснее аудитория от 30 и старше, т. е. люди, принимающие решения, финансово независимые и платежеспособные. НТВ — коммерческий телеканал, вынужденный соответствовать запросам рекламодателей.

В последние годы именно работе с детьми уделяется много внимания в обществе. Но, по мнению докладчика, есть большое количество людей, которые мало знают о правилах безопасности дорожного движения. В привилегированном положении находятся те, кто заканчивает

автошколы. Тем не менее, даже закончив автошколу, многие водители не знают элементарных правил поведения на дороге, не знают, как разъехаться — не по правилам, а так, как происходит в жизни, не знают о том, что за руль мощной машины, от 250 лошадиных сил, нельзя садиться без специальной подготовки. Этому не учат, водитель садится в такую машину, и происходят аварии.

В «Главной дороге» также рассказывается о существующих общественных объединениях молодежи. Докладчик сообщил, что, как правило, молодые люди встречаются в Интернете и именно там находят общие темы. В Кирове, например, молодые люди объединились и отлавливают пьяных за рулем, передавая их в ГИБДД. В Екатеринбурге проводятся всевозможные фестивали, байк-шоу, где профессиональные каскадеры и любители показывают трюки, и уже на базе этого общественного движения была создана автошкола.

И. А. Скрыбин попросил представителей Совета Федерации обратить внимание на то, что в России существует большая проблема с автодромами, с площадками для экстремального вождения. Молодежь — люди, которые хотят получать адреналин, и нужно дать им такую возможность.

Возвращаясь к освещению темы дорожной безопасности на телевидении, докладчик обратил внимание на законодательство и на то, с чем сталкиваются работники телекомпаний, старающиеся рассказывать истории о молодых людях, о детях, при этом рискующие потерять лицензию каждый раз, показывая ребенка, вследствие принятых изменений в законодательство. Так, в статье 152

Гражданского кодекса Российской Федерации сказано: «Обнародование и дальнейшее использование изображения гражданина допускается только с согласия этого гражданина». Есть исключения, во-первых, если использование изображения осуществляется в государственных, общественных или иных публичных интересах, и то, что касается ДТП, можно показывать по телевидению. Но, по словам докладчика, как только в программе рассказывается история про то, что родители перевозят ребенка без автокресла, это становится вмешательством в личную жизнь. Во-вторых, согласие не требуется, если изображение гражданина получено при съемке, которая проводится в местах, открытых для свободного посещения, кроме случаев, когда такое изображение является основным объектом использования. Если, к примеру, телеканал захочет рассказать историю про какого-либо подростка, находящегося на проходящем конгрессе, то у него, точнее, у его законных представителей, необходимо получить разрешение. По опыту докладчика, производителям программ это очень осложняет работу.

Кроме того, А. И. Скрыбин поделился проблемой, связанной с освещением темы молодежи. Когда корреспондент разговаривает со взрослым, последний имеет право подписать разрешение на публикацию своей точки зрения. Но когда разговор происходит с подростком 15–17 лет, корреспондент обязан получить разрешение у его родителей, которые дадут или не дадут это разрешение в зависимости от того, что сказал их ребенок. Докладчик подчеркнул необходимость корректировок и уточнений в законодательстве.

По мнению докладчика, создание качественных молодежных программ социального назначения возможно в случае финансовой поддержки государства.

**К. Х. Врански**, руководитель общественного движения «Красивый Петербург», сообщил, что данная организация решила оценить безопасность дорожного движения с точки зрения исправности дорог и за месяц до проведения конгресса попросила петербуржцев сообщить адреса, по которым дорожное покрытие находится в неисправном состоянии. В итоге набралось 250 таких адресов.

Были проведены натурные исследования, которые показали, что только в трети случаев на объектах не найдены нарушения. По словам докладчика, на ремонтируемых участках можно увидеть, что улицы перекрываются незаконно, отсутствуют предупреждающие знаки, информационные щиты. Самым вопиющим из нарушений является то, что все магистральные улицы и улицы с сильным автомобильным потоком должны быть покрыты двумя слоями асфальта, а в действительности слой кладется один.

Как сообщил К. Х. Врански, в 2014 г. в Санкт-Петербурге должны быть проведены дорожные работы на сумму 3 млрд 660 млн руб. Это десятки километров новых дорог.

Докладчик рассказал, как правильно ремонтировать дороги и что нужно сделать, чтобы мечты о хороших дорогах не были «закатаны в асфальт». При начале работ, в соответствии с распоряжениями Государственной административно-технической инспекции, должно ограничиваться или прекращаться движение на улице. Затем должна осуществляться

подготовка старой дороги к ремонту: фрезерная машина удаляет старое покрытие, трактор щетками очищает дорогу от пыли, после чего основание проливается битумом для лучшего скрепления с новым асфальтом. После этого начинается укладка асфальта. Для большинства городских трасс и тротуаров при современном трафике необходима укладка минимум двух слоев асфальта. Затем дорогу принимает государственная комиссия. По окончании ремонта жители и гости города получают безопасную, исправно работающую городскую артерию.

Далее К. Х. Врански описал свое видение того, как в действительности осуществляются работы. Недобросовестные подрядчики выходят на работы без распоряжения Государственной административно-технической инспекции либо в сроки, не соответствующие заданным условиям. Старый асфальт срезается неравномерно, убирается только верхний слой. Основание не чистится и не проливается битумом. Срезав под основание лишь один слой старого асфальта, подрядчики вместо положенных двух новых кладут один, а старый, нижний слой вырезают на небольших прямоугольных участках, чтобы потом именно их предоставить государственной комиссии для взятия пробы. Разметка наносится дешевой краской, что приводит к авариям и новым косметическим ремонтам.

По словам докладчика, на всех этапах работ экономят на времени строительства, работают и ночью, и в дождь, что категорически запрещено. В итоге получают плохие дороги, кривые тротуары и городские деньги оказываются потраченными впустую.

Для того чтобы остановить недобросовестных подрядчиков, докладчик

предложил гражданам снимать все нарушения на смартфон или камеру и присылать фото и видео с комментариями на сайт организации «Красивый Петербург». К.Х.Врански призвал слушателей помочь городу проконтролировать ремонт дорог и сделать город безопаснее.

**В.Н.Иванова**, председатель Общероссийской общественной организации «Всероссийское педагогическое собрание», ректор Московского государственного университета технологий и управления им. К.Г.Разумовского, выступила с докладом «Педагогические средства в системе воспитания и обучения правилам поведения на дорогах с учетом периодизации возрастного развития».

Докладчик сообщила, что для создания системы непрерывного образования по теме безопасности дорожного движения обучение должно осуществляться на всех ступенях образования (дошкольное, среднее общее, высшее, послевузовское). Общественная организация «Всероссийское педагогическое собрание» включает 78 региональных отделений, в нее входит 350 тыс. учителей. При проведении в рамках подготовки к данному конгрессу анализа материалов, полученных от регионов, была выявлена необходимость в процессе выстраивания программы обучения учитывать и опираться на четыре основополагающих принципа. Первый — принцип развивающего образования, целью которого является развитие ребенка и учет его психолого-возрастных качеств, требующих соответствующей организации обучения. Второй — сочетание принципов научной обоснованности и практической применимости. Третий — единство воспитательных,

развивающих и обучающих целей. Четвертый — принцип включенности в процесс обучения школьников всех участников дорожного движения — учителей, родителей, автомобилистов, сотрудников ГИБДД.

В некоторых образовательных организациях используются программы подготовки и обучения детей в рамках внеурочной деятельности. Нароботан опыт, есть серьезные материалы. По мнению докладчика, надо переходить от многообразия разных проектов к формированию проекта с единым содержанием, которое должно быть включено в образовательную программу по безопасности дорожного движения и, соответственно, должно получить утверждение в ГИБДД, Министерстве внутренних дел и Министерстве образования и науки.

С точки зрения В.Н.Ивановой, опорой для образовательных проектов является программа «Юный инспектор движения», которой уже более 40 лет, и она должна стать обязательной для всех школ.

По мнению докладчика, необходимо привлекать общественные организации, общественные советы, органы территориального общественного самоуправления, родительские советы школ к участию в проектах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Также В.Н.Иванова внесла предложение в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» расширить конкурсную часть для поддержки проектов, реализуемых в ряде регионов. Кроме того, с точки зрения докладчика, было бы целесообразно на базе существующих ресурсных центров создать школы автодела.

**П. А. Аркатов**, начальник управления по воспитательной и социальной работе Московского государственного машиностроительного университета, выступая на тему «Роль студенческих объединений в воспитании сознания у молодежи», сообщил, что является руководителем студенческой добровольной дружины по безопасности дорожного движения, которая работает уже три года, и в рамках своей работы убедился, что единая общедоступная учебно-методическая база отсутствует, как отсутствует и единый подход к обучению.

Докладчик пояснил, что дети склонны с большим доверием относиться к информации о безопасности дорожного движения, поступающей от студентов, старших товарищей, чем от сотрудников Госавтоинспекции, поэтому целесообразно создавать такие добровольные дружины.

**И. Н. Щербаков**, доцент Южно-Российского государственного политехнического университета (Новочеркасского политехнического института) им. М. И. Платова, в докладе «Безопасная дорога с детского сада» рассказал об опыте реализации социально значимых проектов, выполняемых студентами этого университета. Реализованные проекты — «Безопасная дорога с детского сада», «Безопасная дорога. Инновации с детства», «Семья и дорога», «Движение без опасности» — были поддержаны Администрацией Ростовской области, ГИБДД по Ростовской области, Министерством образования и науки.

Студенческое волонтерское движение смогло наладить взаимодействие с ГИБДД, научными организациями, образовательными учреждениями. Цель создания молодежной

группы — развитие волонтерского движения в области безопасного дорожного движения. При проведении занятий с воспитанниками детских садов и учениками школ создавались специальное оборудование, стационарные и мобильные автогородки, позволявшие моделировать любые дорожные условия. Оборудование, которое изготавливается студентами, применяется в обучении детей в реальных дорожных условиях: при обучении безопасному переходу дороги, безопасному движению в зоне учебных заведений.

Был обеспечен цикл непрерывного обучения безопасности дорожного движения — детей дошкольного и школьного возраста, студентов и специалистов.

Результат работы молодежной группы — изменение программ по повышению безопасности дорожного движения в Новочеркасске. По словам И. Н. Щербакова, студенты политехнического университета — это будущие специалисты, которые будут работать в ГИБДД по Ростовской области и Краснодарскому краю. Дипломные работы, которые они пишут, занимают первые места на конкурсах по России.

Докладчик поддержал озвученное ранее предложение о привлечении студентов технических специальностей к вопросам безопасности дорожного движения.

**В. Ю. Ивина**, руководитель районного опорного центра безопасности дорожного движения «Перекресток» Дома детского творчества «Союз» Выборгского района Санкт-Петербурга, рассказала о том, что организация уже более 20 лет занимается обучением детей, имеет хорошую материально-техническую базу, включающую

автовелогородок, велосипеды, автомобили. Докладчик сообщила, что в центре обучение безопасному участию в дорожном движении начинается с детского сада. В работе с дошкольниками используются как традиционные (досуговые программы, конкурсы прикладного художественного творчества), так и новые методики. Первый этап организации такой работы — контакт с дошкольным учреждением и заключение договора о методической помощи.

Педагоги центра, знающие детскую психологию, занимаются разработкой новых методик. Ориентироваться на аспекты детской психологии, по мнению докладчика, необходимо. Так, в возрасте 4–5 лет действия ребенка основаны на принципе подражания, именно в этом возрасте есть возможность зафиксировать навыки безопасного поведения на дороге на уровне рефлексов. В работе с детьми 5–6 лет можно применять более сложные технологии, лучше всего они усваивают информацию, преподнесенную в игровой форме. Следующая возрастная ступень, с которой работают в центре, — младшие школьники. В семь лет происходит осознание своего места в системе человеческих отношений, на первый план выходит познавательная активность. Спектр организуемых мероприятий достаточно широк. Это образовательная, досуговая, культурно-творческая деятельность. Особое внимание в работе уделяется взаимодействию с семьей.

В возрасте 10–13 лет у ребенка появляется потребность в посильной социально значимой деятельности. Именно в это время дети привлекаются в отряды юных инспекторов движения. На базе центра создан

разновозрастный отряд, который объединяет подростков от 10 до 17 лет.

В юношеском возрасте, по словам докладчика, безопасность на дороге — уже не рефлекс, а сознательный выбор модели поведения. И таких детей в центре стараются привлечь к мероприятиям в контакте с сотрудниками ГИБДД.

Педагогами центра разработана специальная досуговая программа для детей с ограниченными двигательными возможностями и поражением центральной нервной системы. Поскольку таким детям сложно посещать занятия, в 2014 г. будет запущена пробная программа для проведения онлайн-уроков в Интернете.

Процесс обучения безопасному поведению на дороге строится в соответствии с психологическими критериями. Однако сотрудники центра сталкиваются с проблемами. Так, например, при проведении анкетирования детских дошкольных учреждений была выявлена необходимость разработки программы по ПДД в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами. Учебно-методического комплекса, соответствующего новым стандартам, нет.

**И. Ю. Ипатова**, главный редактор «Авторadio», сообщила, что представляет на конгрессе «Вещательную корпорацию «Проф-Медиа»», включающую девять крупнейших радиостанций России.

По словам докладчика, 91–92% водителей в дороге слушают радио. Поэтому переоценить значение любой радиостанции, которая так или иначе выступает с агитационными материалами, а также с проектами, связанными с безопасностью на дорогах, невозможно. **И. Ю. Ипатова**



рассказала, что уже около пяти лет «Авторadio» делает проект «Проверка на дорогах», суть которого заключается в том, что человек в сопровождении инспектора ГИБДД должен проехать по заданному маршруту и ни разу не нарушить Правила дорожного движения. Приз — новый автомобиль. После прохождения маршрута ведущие «Авторadio» разбирают ошибки участников конкурса, и слушатель так или иначе к этому подключается. Также радиостанции организуют концерты известных рок-музыкантов с лозунгом «За безопасность на дорогах». Это, по мнению докладчика, отличный способ привлечения внимания слушателей, включая молодую аудиторию. В 2014 г. стартовал совместный с ГИБДД проект — программа «Территория безопасности».

В заключение докладчик сообщила, что на радиостанции «Детское радио», входящей в «Вещательную корпорацию “Проф-Медиа”», выпускаются детские программы по безопасности, и пригласила всех желающих к участию в проектах.

**О. А. Доронина**, генеральный директор негосударственного образовательного учреждения дополнительного образования «Самарский областной учебный комбинат», отметила, что участники круглого стола говорили о работе с детьми, но после окончания учебных заведений молодежь оказывается предоставленной сама себе, и никакой государственный институт ее уже не воспитывает. Докладчик выступила с предложением об участии в разработке многоцелевых программ по безопасности дорожного движения представителей бизнеса.

**Д. С. Пахотин**, депутат Думы города Сургута, региональный координатор

проекта «Безопасные дороги», представил проект «Стань заметней на дороге», который реализуется в Сургуте. Его целью является введение обязательного ношения светоотражающих элементов учениками начальных классов образовательных учреждений города.

По словам докладчика, показатели статистики ДТП с участием детей растут. Более 40% детей, пострадавших в ДТП, — дети-пешеходы. Подавляющее большинство детей, пострадавших в ДТП, не носили светоотражающие элементы. Значительная часть ДТП происходит в темное время суток, и часто они связаны с неожиданным появлением пешехода на проезжей части. Применение светоотражающих элементов позволяет решать обозначенные проблемы. В частности, об этом говорят результаты опросов, которые проводились на сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Как сообщил докладчик, в Сургуте ежегодно всем первоклассникам раздаются фликеры. Раз в два-три года фликеры раздаются всем ученикам начальной школы. Но такие акции имеют кратковременный эффект — через месяц максимум 10% школьников носят светоотражающие элементы. По мнению Д. С. Пахотина, необходимо решение вопроса об обязательном ношении светоотражающих элементов на государственном уровне.

**С. В. Жанказиев**, заведующий кафедрой «Организация и безопасность движения» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), выступил с докладом «Современные подходы к разработке бортовых информационных комплексов».

По словам докладчика, некоторое время назад при взаимодействии ГИБДД и МАДИ был поднят вопрос об избыточности информации, которая поступает водителю в процессе управления транспортным средством. Избыток информации разной природы способствует утомляемости водителя. В Европе ментальная и эмоциональная утомляемость водителя наступает в границах от 16 до 20 часов, в России пиковое состояние этой утомляемости в результате большого информационного потока приходится на 11–12 часов дня.

Для решения этой проблемы студентами было предложено использовать лобовое стекло как несущую поверхность для передачи информации. В случае трансляции необходимой информации на лобовом стекле водитель не тратит время и усилия на поиск этой информации в других источниках.

Для проведения исследований был использован большой комплекс психофизиологического тестирования, созданный в МАДИ. Он позволяет полноценно оценить динамику психоэмоционального состояния водителей всех психотипов. Студентами была создана технология, определяющая пространственные координаты глаз водителя за счет внутренней системы сбора данных и позволяющая определить место на лобовом стекле, в котором должна быть представлена информация, чтобы водитель не терял концентрацию.

Проведена работа с элементами безопасности, использующимися в интеллектуальных транспортных системах, посредством которых передается информация о возникающих рисках. Трансляция данных

о внезапно возникающих на дороге обстоятельствах на дисплей навигатора или на смартфон имеет низкую эффективность, но в случае передачи этой информации на лобовое стекло она значительно возрастает.

По мнению докладчика, научившись оповещать водителя с помощью лобового стекла, поняв, какую часть стекла надо использовать, чтобы не было перегрузки информации, используя политику минимизации или симплификации этой информации, можно добиться меньшей утомляемости водителя и большей безопасности дорожного движения.

**В. Э. Клявин**, ведущий научный сотрудник Липецкого государственного технического университета, доцент, сообщил, что на территории Липецка ежегодно происходит свыше 1100 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и около 20 тыс. дорожно-транспортных происшествий с причинением материального ущерба.

В 2011 г. было проведено исследование дорожно-транспортных происшествий с причинением материального ущерба, затем эти данные сравнили с результатами анализа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, и оказалось, что 84% очагов аварийности по ДТП с пострадавшими совпадают с очагами аварийности по ДТП с материальным ущербом.

На основании этих сведений можно сделать вывод о необходимости создания автоматизированного рабочего места аналитика, которое помогало бы ему получать оперативную информацию для работы по трем основным направлениям. Первое направление связано с профилактикой нарушений

Правил дорожного движения. То есть по мере нарастания количества определенного вида нарушений сигнал об этом передается в дорожно-патрульную службу. Второе направление — это уведомление людей о местах, где часто происходят дорожно-транспортные происшествия, с целью концентрации их внимания во время нахождения в таких местах. Третье направление — аудит дорожной безопасности, т.е. проведение необходимого обследования мест, где часто происходят дорожно-транспортные происшествия, с целью определения их причин.

**Р.Ш.Ахмадиева**, директор государственного бюджетного учреждения «Научный центр безопасности жизнедеятельности», доктор педагогических наук, профессор, выступила с докладом «Молодежь Татарстана за безопасность дорожного движения. Работа с молодежными и студенческими организациями в области безопасности дорожного движения».

По словам Р.Ш.Ахмадиевой, анализ аварийности в Республике Татарстан показал, что количество ДТП по вине водителей в возрасте от 18 до 25 лет стабильно высокое. На основании Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года работа с участниками дорожного движения в республике включает семь последовательных ступеней обучения, которые охватывают все возрастные группы населения, таким образом обеспечивается функционирование системы непрерывного образования. Пятая ступень посвящена работе с молодежью.

Одним из главных мероприятий по безопасности дорожного движения является ежегодное проведение Дня памяти жертв дорожно-транспортных

происшествий. Первые акции в Казани в 2008–2009 гг. проходили в форме автопробегов. Практика показала, что автопробег может не охватить всей аудитории, и поэтому по инициативе молодежи акции стали проводиться в новом формате. Первая такая акция была проведена в Парке 1000-летия Казани 19 ноября 2010 г., в ней участвовали 5 тыс. студентов. С каждым годом проведение Дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий охватывает все большее количество учащихся. В 2011, 2012, 2013 гг. мероприятия, проходившие в спортивном сооружении «Баскет-холл» в Казани, собирали около 8 тыс. студентов и школьников. В проведении Дня памяти всегда принимают участие первые лица республики и представители религиозных конфессий. После окончания митинга студенческие активисты отправляются к местам проведения промо-акций, во время которых призывают жителей всех возрастов соблюдать Правила дорожного движения.

Ежегодно в Республике Татарстан проходят круглые столы по проблемам безопасности дорожного движения с участием Госавтоинспекции, министерств, ведомств и молодежных общественных организаций.

В заключение Р.Ш.Ахмадиева внесла предложение о создании единой системы непрерывного обучения безопасности дорожного движения для всех регионов. По словам докладчика, в Научном центре безопасности жизнедеятельности разработана концепция такой системы, которая может быть принята за основу.

**В.А.Антохина**, депутат Законодательного Собрания Калужской области, заместитель председателя Палаты

молодых законодателей Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, сообщила о том, что Калужская область — один из регионов Российской Федерации, занимающих активную позицию в вопросах совершенствования законодательства в сфере безопасности дорожного движения. В частности, в Государственную Думу были внесены предложения о необходимости совершенствования законодательства, касающегося производства детской одежды с использованием светоотражающих элементов. В поддержку законодательной инициативы молодежными организациями Калужской области были проведены акции «Стань заметней!», пропагандирующие ношение светоотражателей на верхней одежде детьми в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, рейдовые мероприятия вблизи образовательных учреждений. Молодежный парламент при Законодательном Собрании Калужской области активно участвует в мероприятиях вместе с сотрудниками ГИБДД и других правоохранительных органов.

Также докладчик отметила, что в 2014 г. вступает в силу Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», согласно которому все водители-иностранцы будут сдавать экзамены для получения российских прав.

**Л. И. Купреева**, руководитель Кузбасского детско-юношеского центра безопасности дорожного движения, сообщила, что губернатор Кемеровской области интересуется вопросами детского дорожно-транспортного травматизма, и поэтому в Кузбассе нет межведомственных противоречий, создано 44 автогородка, где проходит

обучение. Из активистов проекта «Юные инспекторы движения» организуется волонтерские отряды, которые в течение года работают на дорогах. Создано общественное движение «Семья за безопасность на дорогах». Ежегодно раздается 30 тыс. фликеров. Первоклассникам фликеры на одежду нашиваются централизованно на швейной фабрике.

**А. А. Воронюк**, первый заместитель генерального директора ОАО «Ленполиграфмаш», сообщил о разработке нового сигнального прибора, позволяющего уменьшить количество ДТП с участием пешеходов, особенно в ночное время, и предложил желающим обращаться к нему для получения информации.

**В. А. Татаринцев**, председатель Общественной молодежной палаты при Тюменской областной Думе, поделился с участниками круглого стола опытом работы со стритрейсерами, которые, по словам докладчика, устраивали гонки в ночное время в микрорайонах Тюмени. С участниками таких гонок были проведены профилактические беседы, и, главное, гонки стритрейсеров были вынесены за город, включены в планы мероприятий, приуроченных к Дню города, Дню области, и теперь пользуются популярностью у жителей Тюмени.

Также докладчик сообщил о работе, проводимой с байкерами. На дорогах Тюменской области значительное количество нарушений связано с этой категорией водителей. На протяжении четырех лет ведется активное взаимодействие с самыми крупными байкерскими объединениями Тюмени и Тюменской области. Губернатор Тюменской области инициировал проведение Всероссийского слета байкеров,

который состоится в 2015 г., и создание Всероссийской байкерской общественной организации.

Как отметил в заключение В.А. Татаринцев, в рамках работы Молодежного парламента при Государственной Думе, в который входят также представители Тюменской области, было озвучено, что право определять количество часов обучения Правилам дорожного движения сегодня оставлено за школами, а также было выдвинуто предложение включить обучение Правилам дорожного движения в обязательную образовательную программу. С учетом опыта различных регионов данное предложение было направлено в Министерство образования и науки, а также Председателю Правительства Российской Федерации.

**И. В. Загоруйко**, депутат Законодательного Собрания Ростовской области, член Палаты молодых законодателей Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, в своем докладе обозначила три направления, являющиеся, по ее мнению, основными в обеспечении безопасности дорожного движения. Первое — взаимодействие общественных организаций с органами ГИБДД. Второе — функционирование центра фиксации нарушений Правил дорожного движения, который помимо профилактического дает высокий экономический эффект. В связи с этим направлением докладчик предложила рассмотреть возможность запрета или определенного ограничения использования радаров-детекторов и аналогичных устройств. И третье направление — привлечение специалистов в сфере организации дорожного движения с целью изучения реального положения дел.

**А. И. Мирошниченко**, генеральный директор ООО «Власть-Инфо», в своем выступлении сообщил, что Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в 2006 г. был принят нормативный документ, согласно которому все органы власти обязаны иметь проект безопасности дорожного движения для своих муниципальных образований. На сегодняшний день, по словам докладчика, нет ни одного региона России, где все муниципальные образования имели бы данный документ, поскольку недостаточно средств для его разработки. Кроме того, существует еще одна проблема — «бесхозные дороги». Когда происходит ДТП, возникает вопрос о виновниках того, что дорожное движение не организовано должным образом.

Докладчик внес ряд предложений, требующих поддержки на уровне субъектов Российской Федерации: разработать программы финансовой поддержки, софинансирования мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения; со стороны прокуратуры по отношению к органам местного самоуправления усилить контроль за разработкой проектов по организации дорожного движения; увеличить штат работников ГИБДД.

**Р. Ф. Насыров**, курсант Казанского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации, представил участникам круглого стола проект, в основе которого лежит идея позитивной ответственности водителей и поощрения их за образцовое управление автомобилем. Это конкурс, целью которого является развитие автомобильной

культуры. Конкурсант должен направить заявку на участие в акции с указанием своих данных и данных своего автомобиля в орган ГИБДД, который проверяет участников и при отсутствии за последний год зафиксированных нарушений ПДД регистрирует. Участнику присваиваются индивидуальный и бортовой номера. Предполагается использование наклеек, футболок, грамот, значков. С момента регистрации в акции участник не должен нарушать Правила дорожного движения. Проект призывает

всех равнодушных к порядку на дорогах послужить личным примером и на деле показать свою порядочность и высокую автомобильную культуру. Он ориентирован на города и субъекты Российской Федерации, имеющие широкую сеть покрытия комплексами систем автоматической фото- и видеофиксации.

Подводя итоги круглого стола, **В. А. Федоров** поблагодарил участников за высказанные предложения, часть из которых, по его мнению, должна попасть в итоговую декларацию.

# МЕДИЦИНСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

## Модераторы:

- О. И. Гусева** директор Департамента организации экстренной медицинской помощи и экспертной деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации;
- Л. В. Козлова** заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по социальной политике;
- Ю. А. Щербук** председатель Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств – участников СНГ;
- Д. М. Мухамадиев** глава Регионального представительства Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

**Т. В. Яковлева**, заместитель Министра здравоохранения Российской Федерации, от имени Министерства здравоохранения и лично Министра здравоохранения В. И. Скворцовой приветствовала участников и поблагодарила за проявленный к теме круглого стола интерес.

В своем вступительном слове Т. В. Яковлева сообщила, что главной причиной смерти в России являются сердечно-сосудистые заболевания, второе место занимают онкологические заболевания, а на третьем месте — дорожно-транспортные происшествия. Одна медицина никогда не сможет снизить смертность на дорогах. Т. В. Яковлева отметила, что на учениях, проходивших в рамках конгресса, были продемонстрированы межведомственное взаимодействие и комплексный подход к решению

проблем. Главной составляющей, по мнению Т. В. Яковлевой, стала демонстрация работы санавиации — был показан пилотный проект, реализуемый в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в рамках частно-государственного партнерства. Т. В. Яковлева отметила, что в результате действия с 2008 г. программы по снижению смертности от ДТП стационарная летальность уменьшилась и приблизилась к европейскому уровню. В заключение заместитель Министра здравоохранения Российской Федерации пожелала всем здоровья и никогда не попадать в дорожно-транспортные происшествия.

Модератор круглого стола **О. И. Гусева** приветствовала собравшихся и предложила перейти к совместному обсуждению для выработки новых концептуальных решений, которые

помогут в ближайшем будущем, отвечая на современные вызовы трафика, скоростей, оставаться здоровыми и максимально подготовленными к любым чрезвычайным ситуациям.

**Л. В. Козлова** приветствовала присутствующих и сообщила о том, что, возникнув в начале XX в., именно дорожно-транспортные происшествия за короткий период стали одной из основных причин ранений, инвалидизации и гибели колоссального количества людей. Смертность от транспортных травм составляет примерно 30–40% от всей смертности в результате несчастных случаев, а экономический ущерб в Российской Федерации — 4–5% валового национального продукта.

Одним из основных факторов, влияющих на тяжесть последствий при травмах, является своевременное оказание медицинской помощи пострадавшим. По словам Л. В. Козловой, первую помощь на дороге должны оказывать очевидцы происшествия, сотрудники ГИБДД и сотрудники МЧС, хотя здесь существует множество проблем. Л. В. Козлова выразила уверенность, что после выступления по этому вопросу всех докладчиков последуют законодательные инициативы, и в федеральный закон обязательно будут внесены изменения, которые помогут решить проблемы. Кроме того, как отметила Л. В. Козлова, проблемы оказания первой врачебной помощи связаны с отсутствием государственной общенормативной базы и единого подхода в различных министерствах и ведомствах.

Ректор Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета им. академика И. П. Павлова, академик Российской

академии наук, доктор медицинских наук, профессор **В. Ф. Багненко** в своем выступлении отметил, что когда речь идет о безопасности на дорогах, нужно говорить о двух ее составляющих — медицинской и немедицинской. В 2006 г. в России количество погибших на дорогах достигло 36 тыс. и около 130 тыс. пострадали в результате ДТП. По словам докладчика, это тот рубеж, когда развитые страны начинают принимать государственные программы, препятствующие такому количеству смертей. Соединенные Штаты Америки в середине 1980-х гг., когда подошли к рубежу в 40 тыс. погибших на дорогах, приняли государственную программу Emergency Medical Service System, в соответствии с которой были сформированы центры концентрации пострадавших, проведены их ранжирование и маршрутизация. По сути дела, это военная система, которая экстраполирована в гражданское здравоохранение, основана на сортировке и выделении той категории пострадавших, которая прежде всего нуждается в использовании максимальных возможностей в «золотой час». Этот принцип был заложен и в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». По расчетам, на реализацию всей программы требовалось 43 млрд руб., а на медицинскую составляющую — только 4 млрд руб. И эти денежные средства в основном были сосредоточены на догоспитальном этапе: начали строить вертолетные площадки, доукомплектовывать медицинские службы автомобилями. В программу активно включились представители медицины катастроф: были разработаны укладки для сотрудников ГИБДД,





сформированы постовые укладки, которые могли быть использованы на месте до прибытия скорой помощи, появилось понятие первой помощи.

Потом стало очевидно, что проблему нельзя решить, ограничившись догоспитальным этапом, потому что, как сообщил В. Ф. Багненко, надо не просто вовремя прибыть на место происшествия, а, во-первых, прибыть на нужном автомобиле, нужным составом бригады, во-вторых, точно знать, где пострадавшего готовы принять, и в этом учреждении иметь готовую бригаду, развернутую у входных дверей шоковую операционную, компьютерный томограф, междисциплинарную бригаду, и только тогда появится шанс на то, чтобы медицинская эвакуация и неотложная специализированная помощь стали единым процессом, который даст какой-то результат.

С 2008 г. в приоритетном национальном проекте «Здоровье» появился раздел «Совершенствование оказания помощи при дорожно-транспортных происшествиях». Была сформирована

программа, которая, по сообщению докладчика, экстраполировала военный опыт на гражданское здравоохранение, появились травмоцентры, до 2012 г. охватывавшие федеральные трассы, а с 2013–2014 гг. распространившиеся и на региональные трассы. Ежегодно 6 млрд руб. выделяется для того, чтобы привести оснащённость этих травмоцентров в соответствие со специально разработанным порядком оказания помощи пострадавшим с изолированной, сочетанной и множественной травмой, сопровождающейся шоком.

Помимо персонала травмоцентров, есть еще узкие врачебные специалисты, такие как офтальмологи, оториноларингологи, челюстно-лицевые хирурги, нейрохирурги, в которых нуждаются пострадавшие, поскольку им нужны реконструктивные операции, восстановительное лечение, реабилитация. Модернизация здравоохранения — следующий этап, который наполнит эту систему необходимыми ресурсами и возможностями для того, чтобы реализовать такие программы.

Ключевой момент догоспитального этапа — организация и логистика медицинской помощи. Докладчик объяснил, что первая волна летальности происходит от шока и полиорганной недостаточности. Но у пострадавших с тяжелой сочетанной травмой к повреждениям внутренних органов присоединяются травматический шок, перфузия, которую необходимо как можно быстрее устранить, потому что иначе происходит вторая волна летальности. Первая помощь должна оказываться с момента травмы и до помещения в специализированный стационар. И самой тяжелой категории пострадавших ее должны оказывать реанимационные бригады. На каждое ДТП, где есть множественная травма, должна выезжать реанимационная бригада, чтобы в процессе эвакуации проводить все необходимые мероприятия.

Госпитальный этап — это шоковая операционная, приближенная к месту приема пострадавшего, в которой работают специалисты. Это не обычная больница для оказания экстренной помощи при остром аппендиците, это бригада, готовая к выявлению и купированию тяжелейших повреждений, то, что в России всегда называлось «квалифицированная помощь по экстренным показаниям», а в мире — Damage Control.

Сейчас во всей стране работают травмоцентры первого, второго и третьего уровней. Травмоцентр первого уровня должен создаваться один на миллион жителей, травмоцентр второго уровня — один на 200 тыс. жителей, в травмоцентре третьего уровня не должно быть стационара, а после оказания первой помощи в автомобиле такого травмоцентра пострадавшие

должны доставляться в травмоцентр второго уровня, и только в отдельных случаях, когда травмоцентр третьего уровня удален больше чем на 100 км от травмоцентра второго уровня, он должен принимать пострадавших, помещать в палату реанимации и оказывать помощь до приезда реанимобиля.

Благодаря такому подходу количество погибших на дорогах сокращается, в 2005 и 2006 гг. их было 36 тыс., а на сегодняшний день — 27 тыс.

По информации В. Ф. Багненко, 60% погибающих на дорогах умирают до прибытия медицинской помощи. Поэтому возможность медицинской составляющей решить всю проблему безопасности на дорогах — иллюзия. Необходимо заниматься инфраструктурным обеспечением безопасности дорожного движения. Нужны разделительные полосы, надземные и подземные переходы, хорошая освещенность трасс и дисциплина вождения.

**Л. В. Борисенко**, заместитель директора Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» (ВЦМК «Защита») Министерства здравоохранения Российской Федерации, обратил внимание присутствующих на то, что более трети всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях — молодые люди, 40% смертей приходится на возраст до 25 лет, и это общемировая статистика.

Благодаря федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» удалось разработать специальные программы обучения первой помощи. Как сообщил докладчик, методические центры организованы практически во всех субъектах Российской Федерации. Они оснащены специальным оборудованием. Ежегодно готовится

большое количество преподавателей, которые в регионах успешно проводят подготовку всех тех, кто по закону должен оказывать первую помощь. На базе ВЦМК «Защита» подготовлено более 20 сюжетов, которые показаны по центральным телеканалам, нередко именно этот материал используется в учебных центрах при обучении приемам оказания первой помощи.

Всего в территориальных центрах медицины катастроф на базе учебных центров ежегодно готовится около 60 тыс. человек, но, по статистике, в Российской Федерации ежегодно получают права приблизительно 2,6 млн человек, т.е. количество проходящих обучение в специализированных центрах, явно недостаточно. Докладчик подчеркнул, что специализированные центры обладают всем необходимым оборудованием, специально подготовленными преподавателями, которые имеют практические навыки оказания первой помощи, как правило, это опытные врачи-реаниматологи.

По убеждению докладчика, обучать оказанию первой помощи должны только специалисты, имеющие медицинское образование и практический опыт проведения реанимационных мероприятий. Обязательно должна быть практическая учебная база, только теоретическая подготовка недопустима. Также необходима психологическая подготовка оказывающих первую помощь. Потому что человек, который впервые столкнулся с дорожно-транспортным происшествием, с кровью, грязью, с теми условиями, в которых нужно оказывать помощь, нередко сам начинает в ней нуждаться.

При совместном оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии, несмотря на

наличие протоколов, которые были разработаны, подготовлены и согласованы, по-прежнему нет четкого взаимодействия прибывающих служб, нет обмена информацией. Все эти протоколы должны быть прописаны более детально.

Помимо обучения непосредственно приемам оказания первой помощи необходимо обучать и правилам оказания помощи, которые приняты во всем мире. На первом месте стоит личная безопасность оказывающего помощь. В программах этому уделяется минимальное внимание. Большая проблема, по словам докладчика, в том, что те аптечки, которыми в настоящий момент укомплектовываются автомобили, далеки от совершенства, их содержимое не соответствует требованиям, предъявляемым, например, к нормальным перевязочным средствам. Ни о какой личной безопасности оказывающего помощь в таких условиях говорить не приходится. Кроме того, постепенно появляются новые технологии оказания первой помощи, и нужно стремиться к тому, чтобы те аптечки в транспортных средствах, перевозящих большое количество пассажиров, соответствовали современным требованиям.

По мнению Л.В.Борисенко, прежде всего необходимо создать систему обучения оказанию первой помощи не для водителей, а для детей. Первые шаги в этом направлении уже сделаны: есть ряд школ, в которых расширенно преподается первая помощь, и прежде всего первая помощь при дорожно-транспортных происшествиях. Такую практику нужно распространять.

Начальник Управления психологического и медицинского обеспечения Министерства Российской Федерации

по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий **Г.М. Кавалерский** выступил с докладом «Роль сотрудников МЧС России в оказании первой помощи пострадавшим в ДТП». Он напомнил слушателям, что адекватность оказания помощи зависит прежде всего от качества обучения навыкам оказания первой помощи, от оснащения средствами для выполнения этой работы и от нормативно-правовой базы, которая определяет порядок и объем помощи. По словам докладчика, в зарубежных странах многие десятилетия существуют и развиваются системы оказания экстренной медицинской помощи на догоспитальном этапе. Экстренная помощь оказывается профильными медицинскими работниками, силами пожарно-спасательных формирований, полицией, добровольцами, умеющими оказывать соответствующую помощь.

Отечественный и зарубежный опыт показывает, что в спасении жизни и здоровья при травмах и неотложных состояниях одним из ключевых является фактор времени начала оказания помощи пострадавшим по устранению причин, угрожающих жизни, а также предупреждения развития тяжелых осложнений до прибытия врача. Силы МЧС России, в соответствии с федеральными законами и специальными правилами имеющие соответствующую подготовку, обязаны оказывать и оказывают первую помощь.

Принимая во внимание, что профессионалы МЧС России одними из первых прибывают на место дорожно-транспортного происшествия и имеют дело с пострадавшими, находящимися в состоянии различной

степени тяжести, актуальным, по мнению докладчика, является увеличение объемов первой помощи для группы специалистов МЧС.

При оказании помощи в особых условиях, в том числе в зонах чрезвычайных ситуаций, пожаров, катастроф, дорожно-транспортных происшествий и в иных случаях, когда оказание медицинской помощи невозможно вовсе или ее оказание отсрочено на длительное время, сотрудники МЧС России могут выполнять действия с применением дополнительного оборудования, средств и устройств, а также с использованием лекарственных препаратов и с проведением различных манипуляций.

С учетом сказанного **Г.М. Кавалерский** предложил ввести понятие расширенной первой помощи и помощи в особых условиях для группы профессионалов МЧС России.

**Ю.С. Шойгу**, директор Федерального казенного учреждения «Центр экстренной психологической помощи МЧС России», выступила на тему «Психологическая поддержка при чрезвычайных ситуациях и дорожно-транспортных происшествиях».

В первую очередь докладчик отметила, что в последние годы значительно возрос интерес к теме оказания первой помощи. В нормативных документах Министерства здравоохранения появился в рамках первой помощи такой пункт, как психологическая поддержка. Была разработана целая система, которая в официальных документах называется психологическая поддержка, а в неофициальных — экстренная допсихологическая помощь или срочная допсихологическая помощь. Первая помощь и психологическая поддержка представляют

собой целый комплекс мероприятий, которые необходимо реализовывать на месте чрезвычайной ситуации, любого происшествия, в том числе и дорожно-транспортного.

Психологическая поддержка — это система мер, позволяющая оказать психологическую помощь, дающая возможность людям взять себя в руки и быстро оказать помощь тем, кто в этом нуждается, мобилизовать их на какие-либо активные действия и избежать вторичных последствий, которые нередко бывают более сложны и тяжелы, чем даже сама ситуация, вызвавшая необходимость психологической поддержки.

Ю. С. Шойгу поделилась наблюдением — в последнее время молодежь стала интересоваться этим видом первой помощи. В рамках седьмого международного салона «Комплексная безопасность — 2014» впервые были организованы соревнования по оказанию первой помощи и психологической поддержки, в этих соревнованиях приняли участие 12 команд из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону и Пятигорска. Предполагается, что такие соревнования станут традиционными.

В заключение докладчик внесла предложение одобрить практику проведения соревнований и объединить усилия как минимум трех министерств — МЧС, Министерства образования и науки и Министерства здравоохранения, — чтобы эти соревнования приобрели действительно массовый характер и проводились ежегодно.

**Л. И. Дежурный**, ведущий научный сотрудник Центрального научно-исследовательского института организации и информатизации

здравоохранения Министерства здравоохранения Российской Федерации, начиная свое выступление, сообщил о том, что Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» определил объем оказания помощи и сузил рамки первой помощи, которая до этого момента трактовалась всеми очень разнообразно.

По мнению докладчика, дополнительно должны быть введены юридические понятия: расширенная первая помощь, т.е. оказание помощи при тех же состояниях, которые утверждены Приказом, но дополнительными средствами; первая помощь в особых случаях, при которых расширяется круг состояний и оказание квалифицированной медицинской помощи невозможно.

Еще одна проблема, на которой остановился докладчик, — отсутствие унифицированной системы подготовки. В основу программы подготовки должен лечь универсальный алгоритм. На данный момент утверждены мероприятия, но не утвержден порядок выполнения этих мероприятий де-юре, и это одна из важнейших задач: человек должен четко знать последовательность того, что он обязан сделать. Должна быть создана система подготовки преподавателей. Традиционно считается, что любой медицинский работник в состоянии преподавать первую помощь, но медики не имеют навыков преподавания и должны этому обучаться. Кроме того, в автошколах преподают медицинские работники, и это единственная

категория участников преподавания в автошколах, которая не проходит повышение квалификации. Нужно ввести квалификационные требования к преподавателю и инструктору первой помощи: какое у него должно быть базовое образование и какой курс подготовки и переподготовки он должен проходить.

Программы подготовки сотрудников ГИБДД и МЧС были утверждены до вступления в действие Приказа № 477н, и они устарели. По словам докладчика, нет надлежащего оснащения — укладка первой медицинской помощи ГИБДД утверждена, оснащение определено приказом, но машины ГИБДД не укомплектованы в соответствии с ним. Относительно МЧС укладка утверждена только для пожарных автомобилей. Но есть еще и горные спасатели, и водные спасатели, и просто спасатели — для них надо разрабатывать, согласовывать средства, укомплектованные укладки и аптечки.

С точки зрения докладчика, существуют две проблемы, касающиеся водителей. Первая проблема — контроль знаний водителей при обучении в автошколах недостаточен. Вторая — неудовлетворительный надзор за оснащением автомобилей аптечками. По первой проблеме есть поручение Президента, в котором говорится, что надо вводить практические экзамены по первой помощи. Касательно аптечек — несколько лет назад, когда вводили новые правила техосмотра, из карты техосмотра пропала автомобильная аптечка. Это является мощным демотивирующим фактором: раз не нужна аптечка, значит, не нужна первая помощь. Докладчик выступил с предложением вернуть аптечку

в диагностическую карту, поскольку из Приложения к Правилам дорожного движения аптечку никто не удалял, эксплуатация транспортных средств без нее запрещена.

Модератор круглого стола **Д. М. Мухамадиев** выступил с комментарием для резолюции по первому блоку вопросов. По его словам, вопросы первой помощи сейчас очень актуализировались. Несмотря на то что оказание любых видов медицинской помощи является основной прерогативой государственных служб во всем мире, большая роль в этом принадлежит и самому населению, потому что фактически именно население должно заботиться о своем здоровье в первую очередь. По мнению модератора, не стоит все перекладывать на государственные структуры, потому что масштабы страны, удаленность от крупных лечебных учреждений и т. д. обуславливают необходимость самопомощи и помощи населению в формировании этих навыков. Как подчеркнул Д. М. Мухамадиев, докладчиками справедливо было отмечено, что 60% пострадавших погибает до прибытия экстренных служб, это еще раз доказывает, что население должно уметь помогать себе само. Он сообщил, что Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца была поставлена цель — наличие в каждой семье хотя бы одного человека, который владеет навыками оказания первой помощи.

Модератор предложил отразить в резолюции вопросы социально-го партнерства, повышения ответственности общественных организаций в сфере оказания помощи населению в отдаленных регионах страны.

**Н. Н. Баранова**, заместитель главного врача Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» Министерства здравоохранения Российской Федерации, в своем выступлении сообщила, что до недавнего времени в России санитарные вертолеты для оказания помощи пострадавшим при ДТП использовались лишь в нескольких субъектах, это были в основном межбольничные эвакуации пострадавших. Соответственно, и обучение специалистов не проводилось, и отсутствовали образовательные программы. Вместе с тем для большинства развитых стран это обычная практика.

Подготовка таких специалистов имеет ряд существенных организационных особенностей. Поэтому необходимо создание обучающих блоков-модулей и внедрение их в существующие программы непрерывного медицинского обучения для врачей и среднего медицинского персонала.

В рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» на базе ВЦМК «Защита» создан учебный центр по подготовке указанных специалистов. По словам докладчика, к настоящему времени там прошли обучение 1 260 человек, половина из которых — врачебный, а половина — фельдшерский персонал. Занятия проводятся на специально оборудованном полигоне с использованием учебного вертолета-симулятора, а также макета легкового автомобиля, действующего реанимобиля, современного медицинского оборудования и комплекта различных муляжей, среди которых и SimMan 3G. Салон учебного вертолета оснащен документ-камерами, изображения с которых в режиме онлайн

выводятся на монитор; инструкторы и слушатели, в данный момент не задействованные в решении учебной задачи, могут видеть на нем работу бригады и проводить текущий анализ ситуации.

Использование учебного полигона позволяет смоделировать полный цикл работы авиамедицинской бригады на месте дорожно-транспортного происшествия: оказание помощи на месте ДТП, подготовка пострадавшего к эвакуации, погрузка в вертолет и проведение санитарно-авиационной эвакуации в медицинское учреждение. При этом проводится совместная подготовка врачей и среднего медицинского персонала.

В учебной программе основной упор сделан на практику, ей отводится примерно 60% учебного времени. При обучении применяется только действующее медицинское оборудование, которое используется в повседневной работе, в качестве статистов выступают слушатели или работники ВЦМК «Защита». С 2012 г. ведутся выездные учебные циклы, первые из них проводились по трем трассам в рамках пилотного проекта: Москва — Краснодар, Москва — Санкт-Петербург и Москва — Казань. К настоящему времени на выездных учебных циклах обучение прошли 720 человек.

ВЦМК «Защита» активно принимал участие в подготовке специалистов авиамедицинских бригад для медобеспечения Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи. Были обучены 28 человек, которые оказывали помощь на санитарных вертолетах BK-117 и Eurocopter-145.

Как отметила Н.Н. Баранова, основная задача сейчас — это реализация разработанных учебных программ

и подготовка руководителей санитарной авиации.

**А. А. Лобжанидзе**, председатель Комитета по здравоохранению Ленинградской области, сообщил, что 19 марта 2014 г. по заданию Министерства здравоохранения Российской Федерации комитет совместно с частной вертолетной компанией ООО «Хели-драйв» начал организацию пилотного проекта на территории Ленинградской области. Через полгода был подготовлен доклад Министру здравоохранения об организации санитарно-авиационной помощи на территории одного из субъектов Российской Федерации. Этот проект может стать прототипом для подобных субъектов, имеющих большую, но малонаселенную территорию.

Руководитель санитарной авиации ООО «Хели-драйв» **Д. В. Козырев** рассказал о том, что было сделано за шесть месяцев совместного с комитетами по здравоохранению Санкт-Петербурга и Ленинградской области пилотного проекта, направленного на организацию санитарно-авиационной помощи. Основными были перевозки по Ленинградской области, межгоспитальная эвакуация, а по Санкт-Петербургу — оказание помощи пострадавшим в ДТП на кольцевой автодороге. Проект показал высокую эффективность в применении на кольцевой дороге в первую очередь из-за того, что она имеет разделительную полосу между встречными потоками. Это важный фактор для посадки вертолета методом подбора площадки с воздуха, так как за местом ДТП сразу же образуется пробка, которая позволяет сесть именно на том участке

трассы, который свободен от машин. На эффективность также повлияло наличие в Санкт-Петербурге оборудованной площадки травмоцентра первого уровня — Научно-исследовательского института скорой помощи им. И. И. Джанелидзе, которая использовалась для доставки пострадавших при ДТП. ВЦМК «Защита» подготовил специализированную авиамедицинскую бригаду — 20 человек от городской станции скорой помощи, которые оказывали медицинскую помощь пострадавшим при ДТП. Также важным оказалось базирование дежурного вертолета в непосредственной близости от кольцевой автодороги.

В результате сочетания всех этих факторов получились следующие показатели: среднее время реагирования от момента получения команды на вылет до момента взлета — 10 минут, максимальное время прибытия к месту ДТП — 15 минут, т. е. общее время составляло 25 минут; максимальное время прибытия от места ДТП к НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе с любой точки КАДа — 6 минут. За такое время было перевезено 24 пациента, которые нуждались в экстренной медицинской помощи, все они были доставлены в протившоковые операционные НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе. В результате этого проекта был заключен контракт, по которому городская станция скорой помощи будет оплачивать вылеты, осуществляемые для оказания помощи пострадавшим в ДТП.

**А. Н. Тулупов**, руководитель отделения сочетанной травмы Санкт-Петербургского научно-исследовательского института скорой помощи им. И. И. Джанелидзе, сообщил, что в девяти травмоцентрах



Санкт-Петербурга ежегодно получают лечение около 40 тыс. пострадавших с различными повреждениями. Руководящие документы, которые лежат в основе организации оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП в травмоцентрах Санкт-Петербурга, — это Приказ Министерства здравоохранения и социального развития от 15 декабря 2009 г. № 991н и Распоряжение Комитета по здравоохранению Санкт-Петербурга от 16 февраля 2012 г. № 73-р.

Госпитальная летальность при политравме в течение первых двух суток напрямую зависит от догоспитального лечения. Она оказывается в полтора — два раза больше, если догоспитальная помощь оказывается обычными линейными бригадами, а не специализированными бригадами — реанимационно-хирургическими.

В Санкт-Петербурге действуют шесть травмоцентров первого уровня и три травмоцентра второго уровня. Первые организованы на базе многопрофильных стационаров скорой помощи, городских больниц-тысячников, клиники военно-полевой хирургии Военно-медицинской академии; стационары второго уровня — это районные больницы на периферии.

Как отметил докладчик, травмоцентры отремонтированы, оснащены, укомплектованы и работают благодаря использованию государственных средств. На следующие пять лет, с 2015 г. по 2020 г., Правительством Санкт-Петербурга выделено 180 млн руб. на дополнительное оснащение травмоцентров. Городские травмоцентры в основном соответствуют требованиям Приказа, однако у Александровской городской больницы отсутствует отделение сочетанной

травмы, а в городских больницах № 26, 33 и 40 нет противошоковых операционных.

В 2012 г. в медицинские учреждения был доставлен 4721 человек с сочетанной и множественной травмой. Основное бремя легло на травмоцентры первого уровня, намного меньше пострадавших поступило в травмоцентры второго уровня. В 2013 г. сохранялись те же тенденции, но количество пострадавших, которые поступили в травмоцентры второго уровня, выросло.

Санкт-Петербургским НИИ скорой помощи им. И.И.Джанелидзе разработан и Комитетом по здравоохранению Правительства Санкт-Петербурга одобрен электронный регистр политравмы, который будет в ближайшее время внедряться в работу травмоцентров.

В заключение докладчик обратил внимание на проблему существенного недофинансирования работы больниц, в частности отметил, что одного из трех пострадавших в НИИ скорой помощи вынуждены лечить за счет средств института, поскольку эти расходы не покрываются средствами обязательного медицинского страхования.

**А. Г. Баиндурашвили**, директор Научно-исследовательского детского ортопедического института им. Г. И. Турнера поделился опытом работы Федерального детского центра повреждений позвоночника и спинного мозга. Как сообщил докладчик, 80–87% таких травм связаны с дорожно-транспортным травматизмом. Последние данные Всемирной организации здравоохранения говорят о том, что 80% всех детских травм происходит по причине отсутствия надзора со стороны взрослых.

Взрывной перелом позвоночника — очень тяжелое повреждение, и в центре, открытом на базе Научно-исследовательского детского ортопедического института им. Г.И. Турнера, стараются максимально быстро доставить ребенка и незамедлительно произвести хирургическое вмешательство. По информации, предоставленной докладчиком, показатели инвалидности снижаются.

Также А. Г. Баиндурашвили отметил, что, если пострадавший поступает в больницу в близлежащем регионе, бригада Федерального детского центра повреждений позвоночника и спинного мозга в любое время выезжает и оказывает высокотехнологичную медицинскую помощь в том месте, где находится ребенок; 94% тяжелых переломов при отсутствии такой помощи приводят к инвалидности с детства. Своевременное хирургическое вмешательство при повреждениях позвоночника и спинного мозга позволяет ликвидировать причину нестабильности позвоночника и неврологические нарушения, значительно сократить сроки лечения пациента в стационаре, уменьшить период реабилитации и вернуть ребенка к обычному образу жизни.

**С. Г. Суворов**, старший научный сотрудник Научно-исследовательского института хирургии детского возраста Российского национального исследовательского медицинского университета им. Н. И. Пирогова, в своем выступлении обратил внимание на то, что число жертв дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах резко возрастает летом, в период отпусков, но в это же время уходят в отпуска и медики. Та же ситуация с выходными днями. Кроме того, основная масса пострадавших

приезжает в больницы во второй половине дня, когда остаются дежурные бригады, а диагностические и лечебные возможности медицинских организаций ограничены. Это несоответствие режима работы и поступления потока пострадавших приводит к ухудшению качества медицинской помощи.

Также докладчик сообщил, что больницы, прежде всего центральные районные и центральные городские, не имеют лицензий на определенные виды деятельности, в них нельзя сделать трепанацию черепа ребенку даже по жизненным показаниям. Кроме того, ситуация, связанная с финансированием по законченному случаю, приводит врачей к этическому конфликту: если больного переводят в другое медицинское учреждение и он выживает, то они не получают денег, а если пациент у них лечится и при этом умирает, то им такая работа оплачивается.

По мнению С. Г. Суворова, необходимо увеличивать возможности педиатрических отделений экстренной помощи при медицинской эвакуации. В некоторых регионах есть реанимационно-консультативные центры при областных больницах, где-то экстренная помощь оказывается центрами медицины катастроф, однако без службы специализированной медицинской эвакуации детей с тяжелыми поражениями в специализированные педиатрические стационары добиться положительного эффекта будет невозможно.

По словам докладчика, отдельной проблемой является сбор информации о пострадавших. Существует большое расхождение в данных о числе жертв между разными ведомствами внутри

одного региона. Необходимо улучшать учетно-отчетные формы, собирать информацию для того, чтобы борьба с детским травматизмом не велась вслепую.

Докладчик проинформировал присутствующих о том, что в соответствии с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» была подготовлена методология сбора информации, начата работа с федеральным регистром детей, пострадавших в ДТП, который позволяет отследить данные по всем этапам эвакуации. Эту информацию можно было сопоставить с базой данных ГИБДД с целью проведения анализа и принятия управленческих, кадровых и прочих решений на основании фактических данных, но по ряду обстоятельств такая работа не была завершена.

Первоочередными задачами С.Г. Суворов назвал создание федерального регистра детей, пострадавших в ДТП, внедрение в субъектах Российской Федерации тех моделей оказания медицинской помощи, которые показали свою эффективность, организацию научно-практического центра по проблемам детского дорожно-транспортного травматизма, который будет проводить и клиническую, и организационную, и научно-методическую работу.

Главный хирург Комитета по здравоохранению Ленинградской области **О.Н. Эргашев** отметил, что в регионе за последние пять лет значительно снизилась смертность от дорожно-транспортных происшествий.

Однако, как сообщил докладчик, при снижении госпитальной летальности, высокой остается догоспитальная. Территория Ленинградской области настолько велика, что даже

при большой сети травмоцентров не всегда удается уложиться в пределы «золотого часа». В настоящее время это возможно только благодаря созданной санитарной авиации.

По словам О.Н. Эргашева, за 2013 г. была создана сеть травмоцентров, которые имеют унифицированный характер. Во всех этих учреждениях устроены противошоковые операционные отделения, оснащенные современным оборудованием. До 2012 г. в 80% случаев помощь оказывалась в центральных районных больницах, в 2013 и 2014 гг. 80% пострадавших принимали в травмоцентрах, что снизило госпитальную летальность при тяжелой сочетанной травме на 17%. Создание 12 новых травмоцентров и вертолетных площадок значительно снизило госпитальную смертность.

С точки зрения главного психиатра-нарколога Министерства здравоохранения Российской Федерации, президента общественной организации «Российская наркологическая лига» **Е.А. Брюна**, исключительно карательные меры по отношению к водителям, управляющим транспортным средством в нетрезвом состоянии, в виде лишения прав не всегда эффективны. Альтернативная стратегия заключается в том, что на период лишения прав человек проходит обязательный курс или профилактических лекций, или лечения, или реабилитации. Такая модель оказалась достаточно эффективной, и этот опыт стал распространяться по всему миру.

Выявлен маркер, который может определять уровень злоупотребления алкоголем. Считается, что он появляется в организме при употреблении примерно 40–50 мл крепкого алкоголя ежедневно в течение двух — четырех

недель. И теперь существует определенный инструмент, которым можно контролировать злоупотребление. Возврат водительского удостоверения должен осуществляться только после прохождения такого тестирования в течение полутора — двух лет и получения справки из наркологического диспансера.

Во многих странах такая система работает, и, по мнению докладчика, она должна быть введена в России. В заключение Е. А. Брюн внес предложение о разработке законодательства для внедрения этой системы в странах СНГ.

**Ю. Е. Кочнев**, научный сотрудник кафедры аналитической токсикологии, фармацевтической химии и фармакогнозии Первого Московского государственного медицинского университета им. И. М. Сеченова, в продолжение доклада Е. А. Брюна сообщил, что новые маркеры устанавливают наличие алкогольного опьянения с достоверностью 98%, в то время как достоверность старых маркеров не превышала 60%. Но, по мнению докладчика, вводить новые технологии в тестирование водителей на дорогах преждевременно, так как необходимо провести дополнительную подготовку сотрудников ГИБДД и разработку нормативных документов. Поэтому вопрос должен решаться комплексно: совместная подготовка Министерством здравоохранения и Министерством внутренних дел приказа, предусматривающего требования к проведению таких проверок; обучение сотрудников; обязательность контроля медицинскими службами качества тестирования.

Ю. Е. Кочнев сообщил, что за последние четыре года было обучено

около 900 специалистов, но в стране отсутствует необходимое оборудование, не определены стандарты для его использования. Для работы необходимы эталоны, т. е. наркотические психотропные средства, а их ввоз регламентируется федеральным законом и контролируется Федеральной службой Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков, и ввезти их в страну практически невозможно.

Начальник отдела по надзору за исполнением законов о промышленной и дорожной безопасности управления по надзору за исполнением законов о защите интересов государства и общества Главного управления по надзору за исполнением федерального законодательства Генеральной прокуратуры Российской Федерации **А. Е. Русецкий** сообщил, что вопросами медицинского обеспечения безопасности дорожного движения и прекращения права управления транспортными средствами в судебном порядке управление занимается последние четыре года. По словам А. Е. Русецкого, Министерству здравоохранения необходимо усовершенствовать нормативно-правовое регулирование в этой сфере, так как в настоящее время органам прокуратуры на местах приходится брать ряд функций на себя, поскольку они наделены правом получения сведений, составляющих врачебную тайну, и организовывать с помощью органов Госавтоинспекции сверку информации о лицах, имеющих водительские удостоверения, с теми данными, которые есть в диспансерах о людях, состоящих на учете с диагнозами алкоголизм, наркомания и др. За последние три года было предъявлено 50 тыс. исков

о лишении таких категорий граждан права управления транспортными средствами.

Еще одной проблемой, как сообщил докладчик, являются граждане, у которых состояние здоровья ухудшилось уже после того, как они получили водительское удостоверение. Необходимо создавать единый реестр этих лиц.

**Я. И. Щербинин**, председатель межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист», выступил с докладом «Предрейсовый медицинский осмотр водителей». Докладчик отметил, что профессиональные водители тоже становятся участниками ДТП по причинам нездоровья, алкогольного и наркотического опьянения. Законы требуют ежедневного предрейсового медицинского осмотра водителя. И формально они соблюдаются, путевки подписываются медицинским работником, но иногда в случае ДТП выясняется, что эта процедура проходила не положенным образом. Для того чтобы провести предрейсовый осмотр 100 водителей и выпустить автотранспорт на линию за полчаса (а время прохождения медицинского осмотра согласно Трудовому кодексу входит в рабочее время), нужно иметь 17 медицинских сестер. Руководитель стоит перед дилеммой: сократить рабочее время, сохранив зарплату водителю, или привлечь большее количество медицинских сестер и вовремя выпустить автотранспорт.

В профсоюзе «Таксист» было разработано программное обеспечение, с помощью которого в соответствии с методическими рекомендациями и техническим регламентом проведение предрейсового медицинского осмотра выполняется самим

водителем с подсказки терминала. К терминалу подключены тонометр и алкотестер, вся информация передается на рабочее место медицинской сестры, к этим данным прикрепляется видеофайл, в котором зафиксировано с точностью до секунды, когда человек начал и когда закончил медицинский осмотр. После оценивания информации медицинской сестрой в диспетчерской печатается путевой лист с ее электронной подписью. В конце месяца готовится отчет, благодаря которому руководитель видит, сколько раз человек был не допущен по состоянию здоровья, а сколько — по состоянию алкогольного опьянения.

Я. И. Щербинин сообщил, что эта система работает уже более трех лет на многих предприятиях. Собранный за это время база данных может быть использована в работе Минздрава, Ространснадзора или ГИБДД — при диспансеризации, при замене прав или повторном прохождении медицинского освидетельствования, при проверках прохождения медосмотров.

Координатор проекта по безопасности дорожного движения Всемирной организации здравоохранения **Е. Д. Юрасова** в рамках своего выступления напомнила, что в 2004 г. травматизм и смертность вследствие дорожно-транспортных происшествий были признаны ООН и Всемирной организацией здравоохранения глобальной проблемой здравоохранения.

Ввиду того что предотвращение и минимизация последствий дорожно-транспортных происшествий имеют большое значение, ВОЗ предложила организационные подходы к общественному здравоохранению, нацеленные на профилактику

травматизма и смертности. В частности, подразумевается воздействие на факторы риска, исследование которых показало, насколько сильно они влияют на степень тяжести травм. Докладчик назвала такие факторы, как несоблюдение скоростного режима, пренебрежение использованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств, мотоциклетных шлемов, вождение в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.

Е. Д. Юрасова отметила, что проект, который был начат в 10 странах, является глобальным, в Российской Федерации в нем принимают участие два региона — Ивановская и Липецкая области. Он реализуется совместно с Министерством здравоохранения и Министерством внутренних дел и нацелен на апробирование методов изменения отношения участников дорожного движения к основным факторам риска. Как один из вариантов медико-профилактических мероприятий был применен метод социального маркетинга. По данным исследований, эти мероприятия имеют значение в сочетании с эффективным правоприменением и способствуют как пониманию пользователями дорог последствий своего поведения, так и воспитанию более терпимого и правильного отношения к правоприменению.

По словам докладчика, важными компонентами проекта стали оценка мероприятий медико-профилактических и информационных кампаний, а также проведенные Университетом Джона Хопкинса совместно с политехническими университетами двух регионов обсервационные исследования по использованию ремней безопасности (различными членами экипажа

автомобиля), детских удерживающих устройств, по соблюдению скоростного режима.

Докладчик сообщила, что огромное значение имели партнерство с ведущими министерствами и с членами Консультативного совета ВОЗ, с экспертами, помогавшими на протяжении всей реализации проекта, а также поддержка администраций регионов, департаментов здравоохранения, ГИБДД, университетов.

Исследования показали охват социальными кампаниями от 60% до 80% целевой аудитории. Основные направления кампаний формировались по результатам работы с фокус-группами. После их проведения производился анализ того, насколько эффективно информационные сообщения воздействовали на аудиторию.

В ходе реализации проекта в вышеуказанных регионах удалось на 30% повысить использование ремней безопасности, значительно — использование ремней безопасности пассажирами задних сидений, уменьшить количество автомобилей с превышающей скоростью движения.

Е. Д. Юрасова отметила, что также проводились мероприятия по повышению потенциала центров медицины катастроф и подготовке инструкторов по оказанию первой помощи. В соответствии со стандартами разрабатывались программы первой помощи, методики по обучению преподавателей. Работа велась совместно с автошколами и центрами медицины катастроф. Российский Красный Крест осуществил аналогичную программу с ГИБДД.

В первую очередь, по мнению докладчика, проект показал важность государственной поддержки и межсекторального сотрудничества. Кроме

того, по результатам проекта социальный маркетинг можно рекомендовать как метод проведения профилактических мероприятий, направленных на изменение отношения и поведения граждан, являющихся целевой аудиторией. Это касается не только травматизма, данный метод может быть использован в отношении различных социальных проблем.

В заключение Е. Д. Юрасова сообщила, что ВОЗ предполагает возможность использования опыта реализации проекта в Липецкой и Ивановской областях при работе с другими факторами риска по аналогичным методологиям. Проект может быть предложен

другим регионам Российской Федерации. На основании полученных результатов планируется разработать методические рекомендации для других стран европейского региона ВОЗ.

Подводя итоги, модератор круглого стола Л. В. Козлова сказала о важности профилактики дорожно-транспортных происшествий, которая должна заключаться в воспитании участников дорожного движения, формировании культуры вождения, и о необходимости обучения населения правилам и методам оказания первой помощи. В заключение Л. В. Козлова поблагодарила участников круглого стола и пожелала им успехов и здоровья.

# ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАВОВЫХ ОСНОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВ — УЧАСТНИКОВ СНГ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

## Модераторы:

- А. А. Чекалин** — первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности;
- В. В. Кузин** — заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Открывая заседание круглого стола, **А. А. Чекалин** приветствовал собравшихся. Модератор призвал участников круглого стола в ходе заседания проанализировать законы государств СНГ и выработать рекомендации по имплементации лучших правовых норм в законодательстве других государств.

**Н. А. Асаул**, заместитель Министра транспорта Российской Федерации, рассказал о нормативно-правовых основах организации дорожного движения, сделав акцент на обеспечении безопасности перевозок пассажиров и грузов как в Российской Федерации, так и на всем пространстве Содружества.

Докладчик отметил, что на дорогах России ежегодно погибают и получают ранения свыше 275 тыс. человек, размер социально-экономического ущерба превышает 1 трлн руб. Автотранспортный комплекс России сегодня — это более 50 млн автотранспортных средств, обеспечивающих перевозку 60% пассажиров и 58% грузов.

Основой системы безопасности дорожного движения в Российской Федерации является Федеральный

закон «О безопасности дорожного движения». Также нормативно-правовая база складывается из Правил дорожного движения, актов Правительства, ведомственных актов МВД, Минтранса, Минпромторга, Минздрава и Минобразования. Докладчик сообщил, что, проанализировав зарубежные подходы, можно сделать вывод о соответствии законодательства Российской Федерации международным принципам.

Как отметил **Н. А. Асаул**, организация дорожного движения — это деятельность, а безопасность дорожного движения — результат такой деятельности. Поэтому, несмотря на наличие Федерального закона «О безопасности дорожного движения», необходим закон, регулирующий организацию дорожного движения. Такие законы приняты во многих странах СНГ. В Европе аналогичные законодательные нормы действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии; также они действуют в Индии, Индонезии, Китае, Турции, Японии. Была проведена работа над основными положениями



такого закона и в Российской Федерации, документ размещен в Интернете, и после общественных обсуждений формулировок, по мнению докладчика, можно будет выносить проект закона на рассмотрение Правительства.

Н. А. Асаул в своем выступлении затронул также тему экологии. По данным исследований Санкт-Петербургского государственного университета, проблемы загрязнения атмосферного воздуха имеются в двух третях российских городов, на долю автомобильного транспорта приходится 80% общего выброса вредных веществ. Анализ опыта ведущих стран, где эта проблема успешно решается, в частности путем ограничения въезда неэкологичного транспорта, выявил необходимость разработки целого комплекса мероприятий. Докладчик сообщил о создании совместного проекта с Программой развития Организации Объединенных Наций и Глобальным экологическим фондом по сокращению выбросов выхлопных газов автотранспортом. Также реализуются два пилотных проекта в Казани и Калининграде, опыт проведения которых затем будет распространен на всю территорию Российской Федерации. Развивается сотрудничество Минтранса и Всемирного банка в сфере совершенствования городских транспортных систем. Председателем Правительства Российской Федерации Д. А. Медведевым подписано распоряжение, в котором утверждены основные директивы по проекту развития городских транспортных систем и заложены соответствующие средства в бюджет. Как отметил докладчик, существует три уровня реализации мероприятий: создание федерального информационно-аналитического

центра развития транспортных систем, реализация проектов по повышению эффективности организации дорожного движения в ряде городов России и техническое содействие в разработке транспортных стратегий, комплексных транспортных схем и комплексных схем организации дорожного движения более чем 15 городам.

По мнению докладчика, одним из важнейших факторов обеспечения безопасности дорожного движения является контроль за режимами движения, труда и отдыха водителей. ДТП с наибольшим количеством жертв происходят из-за переутомления водителей, когда они засыпают за рулем. В 2013 г. была внедрена система тахографии на внутрироссийских перевозках. Создано специальное учреждение — ФБУ «Росавтотранс», его филиалы существуют во всех федеральных округах. На сентябрь 2014 г., как сообщил Н. А. Асаул, в реестре Росавтотранса указаны восемь тахографов, разрешенных к применению в России. В основном это модели российских производителей. Наличие блока защиты информации в этих устройствах позволяет избежать каких бы то ни было искажений.

Очередной задачей докладчик назвал создание исследовательского центра, который будет допускать модели тахографов к использованию и в целом заниматься проблемами режимов труда и отдыха водителей.

В рамках работы Совета по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания государств — участников Содружества Независимых Государств было подписано Соглашение о введении международного сертификата взвешивания

грузовых транспортных средств на территории государств — участников СНГ. Органом, проводящим весовой контроль и уполномоченным выдавать сертификат взвешивания, определена Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Таможенным союзом разработан единый технический регламент «О безопасности легкого рельсового транспорта, трамваев», устанавливающий обязательные требования безопасности к производимому и выпускаемому в обращение на территории России, Беларуси и Казахстана легкому рельсовому транспорту.

Докладчик упомянул о том, что необходимо ввести ответственность за соблюдение основного документа в сфере безопасности коммерческого транспорта — Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

В целях повышения безопасности организованной перевозки детей автобусами в 2013 г. принято постановление Правительства Российской Федерации, которое утвердило и регламентировало соответствующие правила. Помимо четко прописанной процедуры оформления заявки, определен порядок посадки детей в автобусы. Также впервые в российской практике ограничены допустимые годы выпуска автобуса — срок службы транспорта не должен превышать 10 лет.

Н. А. Асаул сообщил, что в 2014 г. была завершена программа по закупке пассажирского транспорта

в 35 субъектах Российской Федерации. Впервые были выделены средства федерального бюджета на закупку 177 трамваев, 327 троллейбусов и 619 автобусов.

**З. С. Раджабова**, член Комитета Маджлиси милли Маджлиси Оли Республики Таджикистан по экономике и коммуникациям, в своем выступлении отметила, что дорожно-транспортный травматизм является одной из ведущих причин смерти лиц трудоспособного возраста в Таджикистане. Автомобилизация страны, увеличение интенсивности движения транспорта и количества пешеходов на дорогах повлияли на рост числа дорожно-транспортных происшествий, несчастных случаев с участниками дорожного движения, в том числе с детьми и молодежью. По мнению докладчика, такие факторы, как географическое положение и климат Республики Таджикистан, строительство и ввод новых международных и региональных дорог, урбанизация, влияют на возрастание количества случаев дорожно-транспортного травматизма. Согласно официальной статистике, ежегодно в Республике Таджикистан с участием детей и молодежи в возрасте до 30 лет происходит более 50% ДТП, и этот показатель имеет тенденцию к росту. Из общего количества детей — участников ДТП в возрасте до 16 лет за последние пять лет получили травмы и стали инвалидами 22,3% пострадавших, число погибших составило 20%. Статистика показывает, что в основном ДТП происходят по вине водителей. Ввиду того что средний возраст населения в Республике Таджикистан составляет 27 лет, можно с уверенностью сказать, что ДТП происходят по вине молодежи, не имеющей большой



практики вождения транспортных средств и навыков принятия правильных решений в критической ситуации, плохо обученной Правилам дорожного движения, не знакомой с культурой вождения и т. п. Поэтому, как отметила З. С. Раджабова, обеспечению безопасности молодого поколения на дорогах Таджикистана и планомерной работе с ним следует уделить большое внимание.

В целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий в законодательство Республики Таджикистан систематически вносятся поправки. Так, по сообщению докладчика, в главу Кодекса Республики Таджикистан об административных правонарушениях, связанную с нарушениями правил безопасности дорожного движения, за последние три года внесено 13 поправок. Среди них — ужесточение наказаний за нарушения Правил дорожного движения пешеходами, за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. Но правовой нигилизм, незнание законов участниками

дорожного движения повсеместно приводят к нарушению этих законов. Докладчик упомянула о необходимости не только внесения поправок в законы, но и разъяснения нормативных правовых актов участникам дорожного движения, проведения информационно-разъяснительной работы среди молодежи. Для этих целей, по мнению З. С. Раджабовой, нужна поддержка как системы образования, так и системы здравоохранения и средств массовой информации, т. е. должна быть определенная законодательная база, которая способствовала бы взаимодействию этих ведомств.

Докладчик также отметила, что наиболее действенным способом снижения аварийности на дорогах, как показывает практика, являются штрафные санкции. С 31 октября 2013 г. в столице Таджикистана Душанбе открыт Центр автоматизированного управления дорожным движением «Безопасный город», осуществляющий контроль дорожного движения и общественного порядка в столице. Благодаря этой системе состояние аварийности

в городе заметно улучшилось. Так, за восемь месяцев 2014 г. по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. в Душанбе количество ДТП сократилось на 16,8%, число погибших в авариях — на 68%, раненых — на 9,1%. При использовании возможностей центра «Безопасный город» за этот же период с нарушителей Правил дорожного движения взыскано административных штрафов на сумму более 4 млн долл. США.

В целях совершенствования правового пространства и обеспечения безопасности дорожного движения З.С. Раджабова предложила соответствующим ведомствам стран СНГ обмениваться информацией о принятых нормативных правовых актах и других документах в данной области.

**С. В. Щетинин**, председатель исполнительного комитета общероссийской общественной организации «Российский союз спасателей», член Общественной палаты Российской Федерации, затронул тему аварий, которые обходятся без человеческих жертв и травматизма. На сегодняшний день, по словам докладчика, на территории Российской Федерации в сутки происходит более 9 тыс. ДТП. Это приводит к возникновению многочисленных дорожных пробок, ущерб от которых только в Москве превышает 38 млрд руб. в год, и создает риски повторных ДТП, но уже с человеческими жертвами.

Для уменьшения негативных социально-экономических последствий ДТП в законодательство Российской Федерации внесен ряд изменений. Со 2 августа 2014 г. вступила в действие новая норма Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

транспортных средств (ОСАГО)», позволяющая ускоренно оформлять ДТП без участия сотрудников ГИБДД. Министерство внутренних дел Российской Федерации подготовило соответствующие поправки к Правилам дорожного движения. В результате принятых мер более 80% всех ДТП должны быть оформлены без участия ГИБДД, в ускоренном порядке.

Для того чтобы корректно оформить ДТП и получить возмещение ущерба, необходимо действовать в соответствии с Правилами дорожного движения, нормами вышеуказанного федерального закона, положениями Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации. Такими знаниями рядовые водители не обладают. Поэтому после вступления в силу упомянутых изменений в законодательстве при возникновении ДТП водителям потребуются оперативная и профессиональная консультационная помощь. По словам докладчика, для решения этой социальной задачи Российским союзом спасателей создана Всероссийская оперативная служба экстренной помощи пострадавшим при ДТП (ВОСЭП). На сегодняшний день этой службой охвачено более 30 субъектов Российской Федерации, и она продолжает расширяться. Основные ее задачи: круглосуточное, в режиме реального времени получение информации о ДТП от граждан и организаций; профессиональная консультационная помощь участникам ДТП в оформлении аварий без вызова сотрудников ГИБДД в соответствии с нормами действующего законодательства; дистанционный мониторинг, прогнозирование и предотвращение возникновения дорожных пробок, связанных с последствиями

ДТП; регистрация, обработка и учет данных о ДТП и т.д.

По сообщению докладчика, ВОСЭП располагает ресурсами, необходимыми для эффективной помощи участникам ДТП: круглосуточной дежурной диспетчерской службой, современными технологиями регистрации и учета данных о ДТП, возможностями протоколирования действий сотрудников управления оперативными экипажами и защищенного информационного обмена, отработанными методиками опроса участников ДТП. Вся помощь осуществляется бесплатно по единому федеральному телефонному номеру.

**А. С. Алимов**, заместитель директора Департамента международных организаций Министерства иностранных дел Российской Федерации, выступил с докладом «Роль России в международном сотрудничестве в области безопасности дорожного движения». Докладчик сообщил, что МИД России обеспечивает дипломатическое сопровождение работы российской стороны на международных площадках, в частности в Генеральной Ассамблее ООН.

А. С. Алимов отметил, что безопасность дорожного движения уже много лет является приоритетом международной многосторонней дипломатии ввиду масштабности этой социально-экономической проблемы. Первая резолюция Генеральной Ассамблеи ООН, принятая в 2003 г., называлась «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения». По словам докладчика, Российская Федерация с самого начала принимала активное участие в международном сотрудничестве в этой сфере, а в последние несколько лет играет в нем ведущую роль. В ноябре 2009 г.

состоялась Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, одним из главных результатов проведения которой с точки зрения международного сотрудничества стало принятие резолюции Генеральной Ассамблеи ООН об объявлении 2011–2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Соавторами этой резолюции были 100 стран ООН, что стало историческим рекордом относительно всех резолюций, которые когда-либо Россия выдвигала в Организации Объединенных Наций.

Как сообщил докладчик, в настоящее время в ООН ведется разработка глобальной повестки дня в области развития на период после 2015 г., объединяющей все аспекты социально-экономического развития — преодоление бедности, голода, борьбу с болезнями, с последствиями стихийных бедствий и изменения климата, обеспечение безопасности дорожного движения. Докладчик выразил надежду, что в числе целей устойчивого развития, которые предстоит принять в 2015 г. на саммите Генеральной Ассамблеи ООН, будет цель, указанная в плане Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения: к 2020 г. вдвое сократить во всем мире число погибших и получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий.

Также докладчик сообщил о том, что в 2015 г. в Бразилии состоится вторая глобальная конференция высокого уровня для обзора прогресса в реализации плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. МИД России готов к взаимодействию с МВД, Минтранс,

с представителями законодательной власти, а также неправительственного сектора в подготовке российского участия в этом мероприятии.

**А. Е. Русецкий**, начальник отдела по надзору за исполнением законов о промышленной и дорожной безопасности управления по надзору за исполнением законов о защите интересов государства и общества Главного управления по надзору за исполнением федерального законодательства Генеральной прокуратуры Российской Федерации, сообщил, что с учетом масштаба проблем последних лет в области безопасности дорожного движения Генеральная прокуратура была вынуждена ввести отдельную статистическую отчетность о работе прокурора в этом направлении. За два с половиной года прокурорами было выявлено почти полмиллиона нарушений законов в сфере безопасности дорожного движения, по материалам проверок было возбуждено 626 уголовных дел.

По словам докладчика, основными направлениями надзорной деятельности как Генеральной прокуратуры, так и прокуроров субъектов Российской Федерации являются дорожная деятельность, автомобильные перевозки, медицинское обеспечение и административная практика. Кроме того, повсеместно выявляются нарушения при строительстве и содержании автомобильных дорог.

Еще одним направлением работы является надзор за надлежащим осуществлением органами исполнительной власти и органами местного самоуправления своих функций в сфере дорожной деятельности, это касается содержания, ремонта, в том числе капитального, и строительства дорог. Большинство исков о понуждении

судами удовлетворяются, но из-за недостаточности финансовых ресурсов в субъектах Российской Федерации эти иски длительное время не исполняются.

Как отметил докладчик, во многих регионах к перевозкам общественным транспортом допускаются водители без предрейсовых медицинских осмотров, автобусы не всегда соответствуют предъявляемым техническим требованиям, отсутствуют тахографы и т.д. Органы Ространснадзора должны активизировать работу в этом направлении.

А. Е. Русецкий выразил обеспокоенность тем, что нередко управление транспортными средствами осуществляется водителями с медицинскими противопоказаниями. За последние четыре года в результате судебных решений по искам прокуроров 50 тыс. алкоголиков и наркоманов, стоящих на учете с официальными диагнозами, лишились водительских удостоверений. По словам докладчика, медицинские организации приоритетным считают обеспечение врачебной тайны, а не сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения. Органам прокуратуры предоставлено право на получение врачебной тайны, и совместно с органами автоинспекции делаются сверки списков лиц, имеющих водительские удостоверения, со списками состоящих на учете в медицинских учреждениях. По мнению докладчика, необходимо создание единой всероссийской базы таких граждан, для того чтобы при смене места жительства человек, состоящий на учете в медицинском учреждении, не мог в другом регионе получить требуемую медицинскую справку и водительское удостоверение.

Докладчик сообщил, что в России расширяется система фото- и видеофиксации правонарушений, в результате чего возникает проблема с незаконным привлечением граждан к административной ответственности. Причина, с точки зрения докладчика, заключается в отсутствии единого стандарта как для программного обеспечения, так и для технических средств фото- и видеофиксации. А.Е. Русецкий отметил необходимость решения таких вопросов на законодательном уровне, что позволит, по мнению докладчика, минимизировать нарушения прав граждан.

Представитель отдела транспорта Европейской экономической комиссии ООН **Н. Николич** рассказал о работе ЕЭК ООН в сфере обеспечения безопасности на дорогах. Докладчик сообщил, что основными документами Организации Объединенных Наций, регулирующими безопасность дорожного движения, являются Конвенция ООН по дорожным знакам, законы, регулирующие деятельность водителей, работу инспекторов и инспектирующих органов. По мнению докладчика, необходимо выявлять лучшие примеры законодательных актов, которые могли бы применяться во всех странах.

По словам докладчика, в рамках проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения организуются различные мероприятия. Как отметил Н. Николич, существует рабочий план до 2015 г., также посвященный безопасности дорожного движения, и все страны — участницы этого плана должны внедрить соответствующую программу. Для выполнения поставленных задач создаются рабочие и экспертные

группы, занимающиеся конкретными проблемами. На сайте ЕЭК ООН можно увидеть примеры того, что сделано этими группами.

Начальник отдела регулирования деятельности на рынке страхования Департамента страхового рынка Центрального банка Российской Федерации (Банка России) **С.А. Бабич** выступил с докладом об основных поправках в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)». Докладчик сообщил, что система европротокола работает достаточно давно, однако в 2014 г. с принятием поправок в законодательство об ОСАГО она получила развитие. Лимит выплат по европротоколу увеличен в два раза — с 25 до 50 тыс. руб., в четырех регионах Российской Федерации выплаты по протоколу, оформленному без участия сотрудников полиции, будут осуществляться в размере полной страховой суммы по ОСАГО при условии предоставления информации с использованием глобальных спутниковых навигационных систем. Требования к устройствам и к составу такой информации разрабатываются Минтрансом.

По словам докладчика, при авариях без причинения вреда жизни и здоровью при участии двух транспортных средств потерпевший обращается только в страховую компанию, застраховавшую его гражданскую ответственность. При этом вводятся обязательные требования для виновника ДТП — заполненный совместно с потерпевшим бланк извещения о ДТП он должен отправить в свою страховую компанию. Если виновник ДТП этого не сделает, к нему могут быть применены регрессные требования со

стороны страховщика, выплатившего возмещение потерпевшему в ДТП.

У потерпевших, как отметил докладчик, появилось право на выбор формы выплаты страхового возмещения — либо денежная, либо в форме организации ремонта транспортного средства. В настоящее время в Минюсте проходят регистрацию документы Банка России, касающиеся создания единой методики определения размера ущерба, правил проведения независимой технической экспертизы.

По сообщению С.А.Бабича, с 1 октября 2014 г. повышена страховая сумма по ОСАГО за вред, причиненный имуществу, со 120 до 400 тыс. руб., без ограничения количества получателей. С 1 октября 2014 г. вступают в силу требования Банка России к условиям добровольного страхования страховщиков, в соответствии с которыми оформление документов о ДТП без участия сотрудников полиции становится возможным и в случаях, если потерпевший хочет получить выплату не только по ОСАГО, но и по КАСКО, и в случаях наличия договора добровольного страхования гражданской ответственности.

В заключение докладчик отметил, что с 1 апреля 2015 г. сумма выплаты за причинение вреда жизни и здоровью будет увеличена до 500 тыс. руб., выплаты будут осуществляться по соответствующим таблицам в зависимости от тяжести причиненного здоровью вреда. С 1 июля 2015 г. появится возможность оформления договора ОСАГО в электронном виде.

**Р.Н. Маннанов**, заместитель руководителя службы ОАО «Навигационно-информационные системы ГЛОНАСС», выступил с докладом, посвященным технологиям спутниковой навигации

в обеспечении безопасности дорожного движения.

Докладчик сообщил, что в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2012 г. № 285 об утверждении требований к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, были разработаны требования, которым должны удовлетворять навигационные системы, функционирующие на территории Российской Федерации. Это сделано в интересах народного хозяйства, спецподразделений, реагирующих на те или иные происшествия на дорогах. Рынок, по словам докладчика, заполнен отечественными разработками достаточно — есть отечественные терминалы надлежащего качества, программное обеспечение.

Кроме того, существует Государственная автоматизированная информационная система экстренного реагирования при авариях с использованием Глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечивающая оперативное получение информации о дорожно-транспортных и иных происшествиях на дорогах страны, обработку и хранение этой информации, передачу информации в экстренные оперативные службы для осуществления реагирования на сигналы об авариях. В системе «ЭРА-ГЛОНАСС» на автомобили устанавливается терминал, имеющий универсальную сим-карту, которая позволяет связаться с любыми сотовыми операторами. В случае ДТП срабатывают датчики, и этот терминал посылает по каналам GPRS, GSM сигнал о том, что случилось ДТП с указанием места,



где это произошло. Предусмотрена возможность связи диспетчера с водителем.

В заключение докладчик сообщил, что с 1 января 2013 г. вступили в силу лицензионные требования к осуществлению деятельности по перевозке пассажиров, которые обязывают использовать транспортные средства, оснащенные техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха и аппаратурой спутниковой навигации. На данный момент, по словам докладчика, российскими предприятиями разработаны шесть тахографических терминалов.

Заместитель генерального директора ФГУП «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт НАМИ» — директор Центра испытаний «НАМИ» (ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ») **Д. А. Загарин** рассказал об изменении международных требований к перевозке детей.

Докладчик сообщил, что единственной на территории стран СНГ площадкой, аккредитованной и обладающей технической возможностью проведения испытаний детских удерживающих устройств, является Дмитровский автомобильный полигон. Эксперты ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» участвуют в работе соответствующих групп Европейской экономической комиссии по подготовке международных требований.

По мнению докладчика, ситуация с детским травматизмом на дорогах критическая и не меняется к лучшему. По независимым государственным исследованиям, в 90% случаев при использовании детских удерживающих устройств можно спасти жизнь ребенка.

Европейская экономическая комиссия начала разрабатывать новую серию эффективных правил, ориентированных на более современные технологии, — это серия № 129. По словам докладчика, сейчас детские удерживающие устройства в основном ориентированы на вес ребенка, а в новой серии правил введен в том числе параметр роста. Кроме того, под новую серию правил разработаны новые манекены серии КУ, и впервые официально в сертификацию будет введено требование по боковому удару.

Нормативными правовыми актами Российской Федерации и других государств закреплены соответствующие требования к обеспечению дорожной безопасности. В законодательстве Российской Федерации экспертов не устраивает положение по допуску «иных детских удерживающих устройств».

Российские производители вышли на рынок государств — членов Евросоюза, в частности стран Прибалтики, с продукцией под названиями «адаптеры», «корректоры ремней безопасности» и пр. Эти устройства рассматривались Европейской экономической комиссией ООН, и ее эксперты приняли однозначное решение, что они не соответствуют правилам ЕЭК ООН и официально не являются детскими удерживающими устройствами.

В России аккредитовано большое количество органов по сертификации и лабораторий, не имеющих возможности проводить данные испытания. Однако они выдают подобные сертификаты. Многие российские автопроизводители сознательно вводят покупателя в заблуждение, представляя вместо международных

сертификатов так называемые протоколы испытаний.

Докладчик сообщил, что совместно с Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии за последние четыре года была проведена большая работа по мониторингу тех систем, которые предлагаются к реализации на рынке. Более 90% из них абсолютно некорректны и не могут быть сертифицированы. Мониторинг продолжается, и информация размещается в том числе и на сайте Госавтоинспекции.

В заключение докладчик выступил с предложением рассмотреть вопрос о внесении изменений в законодательство, с тем чтобы исключить возможность использования не соответствующих необходимым требованиям детских удерживающих устройств.

**Т. Е. Лихачева**, директор Института независимой автотехнической экспертизы при Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете, сообщила, что институт готовит выпускников по специальностям «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия», «Исследование технического состояния транспортных средств» и «Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика)». В 2014 г. факультет автомобильного транспорта поручил институту подготовить для вуза курс «Основы автотехнической экспертизы», рассчитанный на три семестра. В институте проводятся все виды исследований — комплексные автотехнические экспертизы ДТП, пожаро-технические экспертизы, исследования влияния горючих и смазочных материалов.

**В. М. Гладких**, директор службы технического регулирования некоммерческого партнерства «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», выступил с докладом о нормативно-правовых аспектах внедрения системы экстренного реагирования при авариях.

Докладчик отметил, что назначением системы «ЭРА-ГЛОНАСС» является обеспечение ускоренного вызова экстренных оперативных служб к месту аварии. Основу системы составляет европейская система «ЕКОЛ», но, в отличие от последней, охватывающей только транспортные сети категории М1 и N1, «ЭРА-ГЛОНАСС» обслуживает все категории транспорта, и инфраструктура для введения в эксплуатацию российской системы уже готова.

Докладчик отметил, что 28 декабря 2013 г. был принят Федеральный закон № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе “ЭРА-ГЛОНАСС”». Изменения в части оснащения транспортных средств системами и устройствами были приняты в январе 2013 г. решением Евразийской экономической комиссии, при этом был составлен план разработки стандартов для применения технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», включая национальные стандарты, межгосударственные и международные стандарты.

В.М.Гладких обратил внимание на то, что с 1 января 2015 г., с момента введения технического регламента в действие, подлежат обязательному оснащению транспортные средства, впервые проходящие одобрение типа, а с 2017 г. уже все поступающие на рынок государств — членов

Таможенного союза транспортные средства должны оснащаться устройствами «ЭРА-ГЛОНАСС».

Докладчик сообщил, что разработка национальных стандартов выполнена, они включены в перечень стандартов, предназначенных для обеспечения применения технического регламента. На основе национальных стандартов начата разработка межгосударственных стандартов, и параллельно идет разработка Правил ООН по автоматическим системам экстренного реагирования при авариях. В основу Правил были положены нормы, которые вошли в технический регламент Таможенного союза и в стандарты, разработанные для его применения.

В завершение докладчик отметил, что осуществление этих нормативно-правовых процедур позволит создать единую технологическую основу для реализации правил, национальных и межгосударственных стандартов.

Директор Научно-исследовательского института государственного и местного самоуправления **И. В. Гранкин** в своем докладе «Правовое регулирование поведения участников дорожного движения» сообщил, что в юридической науке существует несколько критериев оценки законов и других нормативных правовых актов. Один из основных — критерий уровня конфликтности, показывающий степень соответствия реального уровня конфликтности в регулируемой законом сфере отношений оптимальному для данной сферы уровню конфликтности.

По мнению докладчика, действующее законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения не справляется со своей функцией. Право является важнейшим регулятором общественных отношений,

возникающих в сфере дорожного движения. Выработан ряд критериев, которые позволяют оценивать целесообразность закона или другого нормативного правового акта, — критерии нормативности, исполняемости, финансового обеспечения и пробельности. С точки зрения И. В. Гранкина, в статьях 20, 21, 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» очевидно наличие пробельности, которая проявляется в том, что об организации дорожного движения говорится относительно только одного элемента — безопасности, а проблема организации дорожного движения намного шире.

Также докладчик обратил внимание на возникновение новой проблемы, заключающейся в том, что грузовые автомобили, автобусы используются для личных нужд граждан, и в их использовании возникают правонарушения. В Федеральном законе норма, регулирующая работу лиц, использующих автобусы и грузовые автомобили для собственных нужд, отсутствует. В Приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7 обозначены Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, в том числе в особых условиях. Однако в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях учтены не все моменты, оговоренные в этих правилах. В связи с этим требуется дополнить Кодекс об административных правонарушениях статьей, устанавливающей ответственность для лиц, которые не выполняют требования и условия данного приказа Министерства транспорта, а также конкретизировать новые требования к лицам, занимающимся перевозкой пассажиров или

грузов в автобусах или грузовых автомобилях для собственных нужд.

Докладчик сообщил, что в связи с появлением новых правил организованной перевозки детей необходимо включение специальной статьи в Кодекс об административных правонарушениях о выполнении соответствующих требований.

**Э. Б. Остроброд**, вице-президент корпорации «SELA», рассказал о проекте «ДТП — нет!», представляющем собой всемирную систему по предотвращению аварий. По словам докладчика, система работает с корпоративным транспортом, как государственным, так и частным, в тех случаях, когда у автоколонны или у автопарка есть руководитель.

Суть системы в том, что на борт автомобиля помещается наклейка с номером телефона, по которому можно позвонить и сообщить о нарушении водителем Правил дорожного движения, по Интернету принимаются записи с видеорегистраторов и фотографии. Линия работает круглосуточно. Жалобы регистрируются и направляются руководителю автопарка организации. С точки зрения докладчика, такую практику необходимо закрепить законодательно, как это принято в других странах, например в Израиле: любая организация, у которой есть 50 автомобилей, обязана разместить на заднем бампере каждого автомобиля номер телефона, по которому принимаются жалобы. Информация предоставляется регулирующим органам для того, чтобы были приняты меры. Проект «ДТП — нет!» предлагает свои услуги социально ориентированным компаниям, которые беспокоятся за жизнь своих работников и за репутацию компании.

В заключение Э. Б. Остроброд выразил уверенность в том, что если государство сможет утвердить такую систему законодательно, то количество аварий уменьшится на 30–40%.

**М. В. Глазнева**, директор некоммерческого партнерства «Технический контроль и диагностика», в своем выступлении сообщила, что одной из главных составляющих безопасности дорожного движения является прохождение технического осмотра. После того как 1 января 2012 г. вступил в силу Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», проведение техосмотра было передано от МВД в общественную организацию — Российский союз автостраховщиков. Докладчик выразила уверенность, что более 25 млн машин не проходят техосмотр. Закон вступил в силу 1 января 2012 г., а уже 3 января открылось сразу 98 новых станций ЗАО «Техосмотр». Все они были аффилированы Росгосстрахом. По словам докладчика, на сегодняшний день более тысячи старых станций, которые были прекрасно оборудованы и имели квалифицированный персонал, прекратили свое существование. В законе понижены требования к технической составляющей станций, а также к техническому персоналу. В любой страховой компании можно получить диагностическую карту, не предоставляя автомобиль для технического осмотра.

В заключение докладчик отметила, что проблема технического осмотра требует государственного подхода.

Научный руководитель Научно-исследовательского института механики и проблем качества при Московском

автомобильно-дорожном государственном техническом университете **И. В. Демьянушко** сообщила, что вступает в действие технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». И по этому регламенту на всех опасных участках, где возможны ДТП и достаточно часты случаи автомобильных аварий, должны ставиться дорожные ограждения. Они являются одним из самых действенных методов предупреждения аварий, снижения уровня смертельных случаев и тяжелых последствий в результате ДТП. Докладчик отметила, что данный регламент не решает вопроса установки дорожных ограждений, правил установки и т.д., — он должен опираться на нормативные требования, т.е. ГОСТы, которые до недавнего времени являлись национальными во всех странах ЕврАзЭС. По словам докладчика, все требования противоречивы, в них много повторений, и они во многом устарели по причине развития транспорта, загруженности дорожной сети. Начиная с 2014 г. по решению Федерального дорожного агентства Московский автомобильно-дорожный институт разработал три межгосударственных ГОСТа по дорожным ограждениям, которые определяют классификацию ограждений, выработку технических требований и методов контроля за эксплуатационным состоянием ограждений. Окончательная редакция этих ГОСТов согласована со всеми заинтересованными странами. Докладчик проинформировала о том, что к концу 2014 г. ГОСТы по дорожным ограждениям предполагается законодательно утвердить.

И. В. Демьянушко выразила сожаление, что в ГОСТах остались не обозначенными правила применения

дорожных ограждений — их установки, необходимость наличия при установке разделительной полосы на дорогах, возможность устанавливать в определенных случаях ограждения того или иного типа. Отсутствие такой информации в ГОСТах и то, что правилами по строительству дорог не предусмотрено расположение на дорогах первой и второй категорий тросовых ограждений, приводят к невозможности введения инновационных решений.

**А. В. Русинов**, автоэксперт Регистра автотехнических экспертов Института независимой автотехнической экспертизы при Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете, в своем докладе сообщил, что если в результате ДТП погиб один из участников или один из участников ДТП получил травмы крайней степени тяжести, то возбуждается уголовное дело по статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. Если причинен вред здоровью легкой или средней степени тяжести, то происходит административное разбирательство. Судебно-медицинская экспертиза при наличии пострадавших в ДТП назначается в обязательном порядке. По словам докладчика, в рамках административного процесса возможно назначение автотехнической экспертизы обстоятельств ДТП и транспортно-трассологической экспертизы. Но, как отметил докладчик, работа эксперта-специалиста оценивается и включается в судебные издержки. В административном процессе такие издержки должны оплачиваться из соответствующего бюджета, но в таких бюджетах эти расходы не предусмотрены, тогда как в случае уголовного процесса

судебные издержки возмещаются из федерального бюджета и гражданами. В настоящее время эксперты, работающие в рамках административного процесса по обращению и на средства граждан, воспринимаются как нарушители закона, поскольку Кодекс об административных правонарушениях не предусматривает такого способа проведения экспертизы. В частности, суды расценивают это как необоснованное обогащение. По мнению докладчика, в Кодекс об административных правонарушениях необходимо внести поправки, которые позволят гражданам законным образом обращаться к экспертам.

Также докладчик сообщил, что статья 85 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации гласит: «Эксперт обязан принять к производству порученную ему судом экспертизу и провести полное исследование представленных материалов и документов; дать обоснованное и объективное заключение по поставленным перед ним вопросам и направить его в суд, назначивший экспертизу». В случае невыполнения требования суда о назначении экспертизы и о направлении заключения в суд в срок, установленный в определении о назначении экспертизы, судом на руководителя судебно-экспертного учреждения или на виновного в указанных нарушениях эксперта налагается штраф в размере до 5 тыс. руб. Во втором пункте этой статьи сказано, что «эксперт или судебно-экспертное учреждение не вправе отказаться от проведения порученной им экспертизы в установленный судом срок, мотивируя это отказом стороны произвести оплату экспертизы до ее проведения». Таким образом, по словам докладчика,

у многих экспертных предприятий растет дебиторская задолженность из-за неоплаты произведенных в рамках Гражданского процессуального кодекса экспертиз.

В заключение А. В. Русинов предложил законодательно закрепить внесение предварительной оплаты работы эксперта.

**С. А. Романькова**, преподаватель кафедры оперативно-разыскной и административной деятельности Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации, в своем выступлении отметила, что с целью обеспечения безопасности дорожного движения государство увеличивает административную ответственность, ужесточает санкции. В главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрено 37 статей, самый минимальный штраф по ним установлен в размере 500 руб., самый максимальный — 50 тыс. руб. По мнению докладчика, в настоящее время размеры штрафов для большинства граждан и процедура их уплаты обременительными не являются.

В зарубежных странах, по словам докладчика, эффективно функционирует балльная система учета правонарушений. В России такая система существовала с 1993 г. по 2001 г. Ее связывали с развитием коррупции, что стало одной из причин отмены этой системы. С точки зрения докладчика, учитывая тот факт, что после отмены балльной системы учета правонарушений в России число правонарушений в области дорожного движения, по статистике, увеличилось на 40% за первый же год, целесообразно

вернуться к ее использованию. В России действуют центры автоматической фиксации правонарушений, и докладчик предложила функцию учета баллов за правонарушения в области дорожного движения передать в ведение этих центров.

В заключение докладчик выступила за внесение в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях статьи, которая предусматривала бы ответственность за систематическое нарушение Правил дорожного движения, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами фото- и видеозаписи.

**В. И. Парфенов**, учредитель компании «СП-Торг», выступил на тему «Статистика и международный опыт

в свете законодательного закрепления технических требований к световозвращающим элементам для пешеходов».

Докладчик заметил, что в Итоговой декларации четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» было рекомендовано рассмотреть вопрос о целесообразности разработки требований по использованию световозвращающих элементов. В проекте Итоговой декларации пятого конгресса тоже заложено данное требование, но отсутствуют указания технических параметров этих элементов, и докладчик предложил разработать такой стандарт, взяв за основу стандарт Республики Беларусь СТБ ЕН 13356–2006.

**ИТОГОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ**  
**пятого международного конгресса**  
**«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»**  
**(Санкт-Петербург, 25–26 сентября 2014 года)**

Участники пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», представляющие органы государственной власти, международные организации, общественные объединения, научно-образовательные и медицинские учреждения, молодежные организации, предприятия транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональные ассоциации, а также средства массовой информации государств — участников Содружества Независимых Государств,

заявляя о готовности продолжать тесное сотрудничество по всем направлениям обеспечения безопасности дорожного движения,

отмечая преемственность по отношению к итоговым декларациям предыдущих международных конгрессов «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»,

выражая приверженность целям Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения,

поддерживая резолюцию 68-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 10 апреля 2014 года «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»,

признавая вклад Российской Федерации в укрепление международного сотрудничества и урегулирование глобального кризиса в области безопасности дорожного движения,

обращая внимание на усилия Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ по сближению национальных законодательств в области обеспечения безопасности дорожного движения,

отмечая, что в результате осуществления мер законодательного, инфраструктурного, правоприменительного характера в течение последних лет во многих государствах — участниках СНГ наблюдается тенденция к снижению уровня дорожно-транспортного травматизма,

подтверждая приверженность совместным международным усилиям по повышению безопасности участников дорожного движения, в первую очередь детей, подростков и молодых людей,

признавая необходимость совместного обсуждения проблем воспитания и образования молодежи в области профилактики дорожно-транспортного травматизма и повышения уровня безопасности дорожного движения,



подчеркивая важность использования творческого потенциала молодежных общественных организаций в проведении мероприятий по безопасности дорожного движения,

констатируя востребованность на международном, национальном и региональном уровнях комплексных научных исследований, нацеленных на эффективную организацию и безопасность транспортной системы, сокращение аварийности и смертности,

полагают целесообразным:

считать важнейшей задачей на пространстве Содружества Независимых Государств до 2020 года повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения и сокращение смертности в дорожно-транспортных происшествиях в целях устойчивого развития государств;

призвать парламенты государств — участников Содружества Независимых Государств к продолжению работы по сближению и гармонизации законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ;

при осуществлении мероприятий Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения последовательно наращивать многостороннее взаимодействие в целях снижения уровня дорожно-транспортного травматизма в Содружестве Независимых Государств;

рекомендовать Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ продолжить разработку модельных правовых актов по тематике дорожной безопасности, ускорить работу над проектом модельного закона «О безопасности дорожного движения»;

объединить усилия в поиске новых подходов к формированию культуры безопасного поведения и уважительного отношения друг к другу всех участников дорожного движения, воспитанию культуры вождения;

повысить эффективность межгосударственного взаимодействия в сфере информационного сопровождения деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

проработать вопрос о подготовке межправительственного соглашения по созданию межгосударственного банка данных по учету лиц, совершивших дорожно-транспортные происшествия;

констатировать, что одним из приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является предупреждение дорожно-транспортного травматизма, в том числе среди детей, подростков и молодежи;

продолжить проведение мероприятий, направленных на повышение осведомленности детей, подростков и молодежи в вопросах дорожной безопасности, создавая национальные системы воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возраста;

активизировать процесс участия молодежи в работе по обеспечению безопасности дорожного движения, привлечения ее к разработке пропагандистских мероприятий и социальной рекламы путем проведения проектных семинаров и конкурсов творческих работ, а также к организации и проведению специализированных акций в этой сфере;

активнее создавать массовые молодежные организации, движения, объединенные идеей безопасности на дорогах, в том числе уделяя особое внимание велосипедным сообществам с целью повышения безопасности велодвижения на дорогах;

осуществлять целенаправленную систематическую работу по формированию в молодежной среде правового сознания и устойчивых психологических установок на соблюдение требований Правил дорожного движения, используя ресурсы СМИ и Интернета;

обеспечить широкое вовлечение школ и вузов в работу по профилактике дорожно-транспортного травматизма, активнее использовать научный и практический потенциал обучающейся молодежи в ходе разработки и осуществления инициатив в области безопасности дорожного движения;

разработать и реализовать комплекс дополнительных мероприятий, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, обеспечение специальных мер безопасности при движении транспорта вблизи дошкольных и школьных учреждений, игровых площадок и других мест детского отдыха;

активно внедрять в образовательных учреждениях и детских оздоровительных лагерях передовой опыт и наиболее эффективные виды практики государств — участников СНГ по созданию мобильных автогородков с целью формирования у детей навыков безопасного поведения в процессе дорожного движения;

продолжить проведение межгосударственных мероприятий с детьми и молодежью государств — участников СНГ (слеты юных инспекторов движения, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты юношеских автошкол), предусматривающих участие молодежных общественных организаций и объединений;

проработать вопрос о введении на законодательном уровне обязательства производителей детской одежды использовать при ее производстве световозвращающие элементы, а также об обязательном распространении световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов;

продолжить выполнение мероприятий, направленных на использование светоотражающих элементов на одежде пешеходов, применение ремней безопасности и мотоциклетных шлемов, обустройство пешеходных переходов;

продолжить работу по обеспечению безопасности транспортной системы в городах и городских агломерациях государств — участников СНГ с учетом гармоничного сочетания интересов всех участников дорожного движения;

обеспечить учет интересов велосипедного движения в градостроительных планах, приступить к комплексному развитию велосипедной инфраструктуры в городах;

продолжить формирование постоянного информационного контакта с населением с целью донесения полной и объективной информации об эффективности детских удерживающих устройств при перевозке детей в качестве действенного инструмента по профилактике детской смертности;

использовать механизмы государственно-частного партнерства при реализации капиталоемких проектов в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения в рамках взаимодействия органов государственной власти с негосударственными структурами;

продолжить работу по гармонизации национальных стандартов государств — участников СНГ при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и транспортных средств с учетом требований обеспечения безопасности движения;

сосредоточить усилия на построении линейной образовательной системы в сфере безопасности дорожного движения на всех уровнях образования (дошкольном, начальном, среднем, высшем, профессиональном), разработать методики и проводить тренинги преподавательского состава образовательных учреждений, ведущих уроки в рамках курса «Основы безопасности жизнедеятельности», с целью учета специфики преподавания темы безопасности дорожного движения;

совершенствовать систему допуска водителей к участию в дорожном движении и к профессиональной деятельности, а также допуска водителей, управляющих транспортным средством с рабочим объемом двигателя до 50 куб. см;

укреплять нормативно-правовую базу в сфере подготовки водителей, определив критерии оценки качества подготовки водителей, требования к инструкторско-преподавательскому составу, учебно-материальной базе, условиям обеспечения учебного процесса;

разрабатывать и внедрять новые формы и методы обучения вождению автомобилей с использованием специальных тренинговых систем, тренажеров, автодромов, аппаратно-программных комплексов для тестирования теоретических знаний, практических навыков и психофизиологических особенностей обучающихся;

способствовать устойчивому развитию хозяйствующих субъектов в сфере подготовки водителей, оказывать поддержку организациям, осуществляющим обучение водителей транспортных средств, по целевому выделению земельных участков для обустройства закрытых площадок и автодромов;

поддерживать ранее выдвинутые инициативы об усилении ответственности водителей за управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, в том числе за совершение дорожно-транспортного происшествия в таком состоянии, а также за перевозку детей без применения детских удерживающих устройств;

разрабатывать специальные адаптивные программы для обучения вождению лиц с ограниченными физическими возможностями;

повысить эффективность взаимодействия органов государственной власти и специалистов в области подготовки населения к действиям при возникновении дорожно-транспортных происшествий;

объединить усилия в целях создания унифицированной системы обучения правилам оказания первой помощи всех участников дорожного движения;

способствовать формированию современной системы помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, повышению оперативности и качества медицинской помощи на догоспитальном и госпитальном этапах;

продолжить комплексное развитие системы оказания первой помощи, а также иных видов помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

обеспечить последовательное совершенствование схем маршрутизации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в целях повышения эффективности оказания им специализированной медицинской помощи;

продолжить развитие сети травмоцентров вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием;

объединить усилия по внедрению инновационных подходов к организации оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

использовать механизмы государственно-частного партнерства в целях развития санитарно-авиационной эвакуации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях;

повысить эффективность взаимодействия органов государственной власти и институтов гражданского общества, включая научные круги, общественные объединения, профессиональные ассоциации, а также средства массовой информации, по обеспечению безопасности дорожного движения;

просить Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации сформировать организационный комитет по подготовке шестого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

# К 70-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 ГОДОВ

*В рубрике журнала, посвященной 70-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, мы продолжаем публиковать материалы, связанные с этой знаменательной датой.*

*Предлагаемая вниманию читателей статья рассказывает о дружбе и сплоченности народов СССР как о важнейшем духовном факторе и одном из источников победы в Великой Отечественной войне, ставшей не только вооруженным столкновением государств, но и противостоянием расистской идеологии нацизма и идеи единства народов Союза Советских Социалистических Республик. Нападение агрессора сплотило население СССР, люди разных национальностей объединились с целью защиты Отечества. История Великой Отечественной войны свидетельствует о невиданном героизме и мужестве всех народов Советского Союза.*



**В. П. Семин**, доктор исторических наук, профессор,  
**А. А. Михайлов**, доктор исторических наук, профессор

## **Дружба народов СССР – важнейший фактор победы в Великой Отечественной войне**

Великая Отечественная война явилась не только вооруженным столкновением государств, но и противоборством идеи единства народов СССР с расистской идеологией нацизма. Нападение агрессора сплотило население Советского Союза, люди разных национальностей были объединены общей целью защиты Отечества. Хроника Великой Отечественной войны насыщена примерами невиданного в истории массового героизма, мужества и отваги всех народов Советского Союза.

Гитлер и его окружение считали СССР довольно слабым государственным образованием и надеялись на его быстрый распад при первых же ударах вермахта. Большое значение при этом они придавали разжиганию в Советском Союзе национальной вражды, провоцированию межнациональных конфликтов. Однако лозунги «национального освобождения» лишь прикрывали планы по истреблению или порабощению всех народов, оказавшихся во власти агрессора. Ярким доказательством тому служит план «Ост», который предусматривал уничтожение и депортацию около 40 млн человек, зачисленных в «неполноценные народы». Тех же, кого нацисты соглашались признать «расово полноценными» и использовать в качестве помощников, ожидали навечно угнетенное положение и онемечивание<sup>1</sup>.

Расчеты гитлеровцев на развал многонационального государства потерпели крах. Суровые испытания не только не посеяли вражды между его народами, но и укрепили их братство, превратили страну в единый боевой лагерь.

В годы Великой Отечественной войны проводилась работа по развертыванию и пополнению многонациональных по своему составу частей и соединений Красной армии, созданию национальных воинских формирований в союзных республиках, совершенствованию системы интернационального воспитания воинов.

31 октября 1942 г. «Правда» писала: «В Сталинграде, под Ленинградом, на Кавказе в ожесточенных боях смешивается кровь русских и узбеков, и украинцев, и таджиков, и белорусов, и азербайджанцев, и грузин... Братство, скрепленное кровью за Родину, — самое крепкое братство. Нет дружбы сильнее побратимства. На святом деле защиты Отечества побраталась вся Советская страна».

---

<sup>1</sup> Дашичев В. И. Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки, документы и материалы. Т. 2. М., 1973. С. 30–41.

Среди 7 млн защитников Родины, награжденных орденами и медалями, были представители разных национальностей. Многонациональным является также состав Героев Советского Союза: это высокое звание получили в годы войны представители 100 наций и народностей<sup>2</sup>.

Каждая воинская часть являлась ярким примером сообщества воинов различных национальностей, будь то рядовые или командный состав. Так, к концу 1942 г. в частях и соединениях Калининского фронта около 15%, а в отдельных соединениях до 46% и выше военнослужащих были не русскими. В войсках Северо-Западного фронта насчитывалось более 40 национальностей, в войсках Карельского фронта их было 70.<sup>3</sup> В 1944 г. в составе генералитета и офицерского корпуса Красной армии несли службу представители около 50 наций и народностей Советского Союза<sup>4</sup>. Многонациональная армия обладала не имевшим прецедентов в истории единством целей и интересов, духовным родством и сплоченностью своих рядов.

Ярким проявлением готовности народов СССР защищать Отечество от посягательства жестокого агрессора стало участие в боевых действиях национальных частей и формирований, которые создавались по инициативе республик и краев. В Узбекистане было сформировано девять отдельных стрелковых бригад и пять кавалерийских дивизий, в Казахстане — соответственно две и три, в Туркменистане две и две, в Таджикистане — две и одна, в Киргизии — три кавалерийские дивизии, в Калмыкии и Башкирии — по две, в Кабардино-Балкарии и Чечено-Ингушетии — по одной. Всего было сформировано 15 отдельных стрелковых бригад и 20 кавалерийских дивизий. Кроме того, в составе Красной армии с врагом сражались восемь грузинских, пять армянских, три азербайджанские, две латышские, две эстонские и одна литовская стрелковые дивизии<sup>5</sup>.

Громкую славу стяжала 89-я Таманская стрелковая дивизия, которая была сформирована в декабре 1941 г. в Ереване и неофициально именовалась «Армянской». Пройдя славный боевой путь, 89-я Таманская дивизия в мае 1945 г. приняла участие в штурме Берлина, за который была награждена орденом Кутузова II степени. Из состава дивизии девять человек удостоились звания Героя Советского Союза. Большую роль в успехах 89-й дивизии сыграл командовавший ею в 1943–1945 гг. генерал-майор Н.Г. Сафарян, которого отличали как талант военачальника, так и незаурядная личная отвага.

Славный боевой путь от Кавказа до Берлина прошла 416-я стрелковая Таганрогская Краснознаменная ордена Суворова (Азербайджанская) дивизия<sup>6</sup>. Она была сформирована в начале 1942 г. и в составе 44-й армии приняла активное

<sup>2</sup> Матюшкин М.И. Армия дружбы народов и пролетарского интернационализма. М., 1982. С. 58.

<sup>3</sup> Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее — ЦАМО РФ). Ф. 32. Оп. 11302. Д. 125. Л. 82, 83, 248; Ф. 127. Оп. 1217. Д. 176. Л. 79; Ф. 214. Оп. 1510. Д. 166. Л. 140.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 32. Оп. 11302. Д. 193. Л. 76.

<sup>5</sup> См.: Кирсанов Н.А. По зову Родины. М., 1974. С. 112, 113; Безугольный А.Ю. Национальные формирования РККА в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 2014. № 6. С. 16–21.

<sup>6</sup> См.: Буниятов З. М., Зейналов Р. Э. От Кавказа до Берлина. Баку, 1990.

участие в битве за Кавказ. В 1943–1944 гг. 416-я дивизия отличилась при освобождении от врага Таганрога, Одессы, Мелитополя, Кишинева и других городов. В начале февраля 1945 г. она подошла к немецкому городу-крепости Кюстрин, считавшемуся воротами Берлина. 17 февраля во взаимодействии с 295-й дивизией солдаты и офицеры Азербайджанской дивизии прорвали оборону вермахта и вошли в город. Отважно сражалась 416-я дивизия также при взятии Берлина в мае 1945 г. 2 мая группа ее бойцов под руководством лейтенанта А. Меджидова водрузила Красное знамя над Бранденбургскими воротами.

Существенную роль в формировании у воинов чувств патриотизма и интернационализма играла военная печать. Газета 245-й стрелковой дивизии «На защиту Отечества» опубликовала статью «Нерушимая дружба» командира минометного взвода младшего лейтенанта Дьячкова, в которой он писал: «Мой взвод как бы олицетворяет собою единство, многонациональную дружбу нашего народа. Бойцы говорят на разных языках, слова звучат по-разному, но смысл их один — бить беспощадно кровожадного врага. Русские Демин и Черных, казахи Игасимов и Алимбаев, татары Нурғалиев и Семигулов, узбеки Шукуров и Ташхулов, удмурт Овчинников и другие бойцы взвода всей душой ненавидят немецких захватчиков. И воюют они хорошо». Свои выводы автор подтверждал яркими боевыми эпизодами<sup>7</sup>.

Сильное эмоциональное впечатление производили письма-обращения азербайджанского, армянского, грузинского, туркменского, узбекского и других народов к фронтовикам и ответные письма бойцов и командиров к себе на родину, на предприятия, в колхозы, в семьи. Эти послания содержали призывы свято хранить дружбу народов, быть достойными ее и до последнего дыхания оставаться верными своей Родине.

Фронтвые послания и ответы на них обсуждались на митингах и собраниях личного состава, по ним проводились групповые и индивидуальные беседы. Национальное в сознании бойцов тесно переплеталось с интернационализмом, находило свое выражение в укреплении общего для всех советских наций и народностей патриотического чувства принадлежности к великой Родине, ответственности за ее судьбу.

Укреплению чувства национальной гордости, дружбы народов в войсках способствовали приезды на фронт делегаций национальных республик. Так, в ноябре 1943 г. в 7-й гвардейской армии побывала делегация Казахстана. В частях 11- и 27-й армий нередкими гостями были посланцы Узбекской и Туркменской ССР, на Черноморский флот неоднократно приезжали делегации из Закавказья<sup>8</sup>.

Значительная роль в воспитании воинского духа принадлежала центральному, фронтовому и флотскому радиовещанию. Только во второй половине 1942 г. на Северо-Западном фронте на языках разных национальностей были организованы 22 передачи фронтового радио, из них на узбекском языке — семь, на казахском — шесть, на татарском — шесть, на украинском — две, на латышском — одна. В передачах на узбекском языке зачитывались письма

<sup>7</sup> ЦАМО РФ. Ф. 32. Оп. 11302. Д. 125. Л. 85.

<sup>8</sup> ЦАМО РФ. Ф. 341. Оп. 5337. Д. 151. Л. 1, 2; Ф. 32. Оп. 11302. Д. 125. Л. 254.



бойцам от их земляков и письма с фронта, озвучивались материалы об отваге и героизме воинов, сообщения о работе советского тыла.

Командиры воинских частей в своей работе с воинами учитывали национальные особенности, обычаи и нравы. Известна, например, традиционная любовь народов Кавказа, Закавказья, Крайнего Севера и Дальнего Востока к оружию. Поэтому в частях и соединениях, где было много представителей таких национальностей, широко практиковались торжественное вручение оружия молодому пополнению, учреждение памятного оружия, передача лучшим воинам оружия погибших бойцов.

Так, в ноябре 1941 г. в бою у села Дьяково, на Украине, героически погиб политрук-адыгеец Хусен Андрухаев, взорвав гранатой себя и окруживших его вражеских солдат. Посмертно Х.Б. Андрухаеву было присвоено звание Героя Советского Союза. Для увековечения его памяти командование учредило переходящую снайперскую винтовку, которая вручалась лучшему мастеру скрытого индивидуального огня<sup>9</sup>. Винтовку получил снайпер Н.Я. Ильин. Он отличился в боях под Сталинградом, был удостоен звания Героя Советского Союза и героически погиб в бою летом 1943 г.

После гибели Н.Я. Ильина винтовка была передана снайперу А.Е. Гордиенко: в боях он уничтожил более 400 солдат и офицеров противника. Прославленная винтовка (№ КЕ-1729) хранится в Центральном музее Вооруженных Сил Российской Федерации, к ней прикреплена табличка «Имени Героев Советского Союза Х. Андрухаева и Н. Ильина».

Командование стремилось, насколько позволяла обстановка фронтовой жизни, дать воинам различных национальностей возможность соблюдать их традиции и обычаи. Например, для бойцов из среднеазиатских республик создавались чайханы, где они могли поговорить друг с другом и с командирами. В некоторых соединениях Западного фронта проводились похороны павших бойцов по национальному обряду.

Знаменательным явлением в годы Великой Отечественной войны было выдвижение представителей всех национальностей на офицерские должности. К концу 1943 г. среди офицеров ВВС насчитывалось: украинцев — более 28 тыс., белорусов — 5 305, армян — 1079, татар — 1041, грузин — 800, чувашей — 405, мордвин — 383, осетин — 251 и много представителей других национальностей<sup>10</sup>.

В рядах Красной армии и Красного флота плечом к плечу сражались представители всех народов Советского Союза, и каждый из них выдвигал героев, ратными делами которых гордились все советские люди. Бои за Москву вели армии, корпуса, дивизии, полки и батальоны, которыми командовали русский Л.А. Говоров, украинец Д.Д. Лелюшенко, белорус Л.М. Доватор, осетин И.А. Плиев, азербайджанец А.А. Асланов, латыш Г.Г. Паэгле, армянин Г.О. Мартиросян и многие другие замечательные сыны разных народов.

Ярким свидетельством интернационального братства советских воинов стал их массовый героизм. Стойкость, отвагу, готовность к самопожертвованию

<sup>9</sup> См.: Батов П.И. В походах и боях. М., 1966. С. 169.

<sup>10</sup> См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза (1941–1945). Т. 3. М., 1964. С. 226.

проявляли солдаты и офицеры всех национальностей. Бессмертный подвиг политрука Александра Панкратова и рядового Александра Матросова, закрывших своими телами вражескую амбразуру, в разное время совершили украинцы Феодосий Горбач и Александр Шевченко, белорусы Прокофий Аврамков и Сергей Коваленко, узбек Таштемир Рустемов, казах Жонгазы Молдагалиев, киргиз Чолпонбай Тулебердиев, азербайджанец Герай Асадов, армянин Унан Аветисян, грузин Адам Ковторадзе, эстонец Иосиф Лаар, татарин Газинур Гафиятуллин, мариец Зинов Прохоров, абхазец Владимир Пачулин, еврей Ефим Белинский, бурят Иннокентий Баторов и многие другие<sup>11</sup>.

Маршал авиации, трижды Герой Советского Союза И. И. Кожедуб писал: «Принципиально важно подчеркнуть, что созвездие героев, совершивших воздушные и огненные тараны, было многонациональным. В одном строю с русскими и украинцами сражались белорусы Борис Ковхан и Нестор Бибин, евреи Лев Радигер и Геннадий Макитянский, грузины Иван Габуня и Давид Джабаридзе, армянин Михаил Галустян, азербайджанец Владимир Багиров, молдаванин Стефан Римша, поляк Петр Жилинский, чуваш Никифор Игнатьев и другие представители братской семьи советских народов»<sup>12</sup>.

Представители многих национальностей приняли участие в партизанской борьбе на временно оккупированной врагом территории. Так, среди партизан Украины, наряду с украинцами (59% участников борьбы) было немало русских и белорусов, представителей других национальностей<sup>13</sup>. Один из организаторов партизанского движения на Украине, дважды Герой Советского Союза С. Ковпак в своих мемуарах отмечал: «Вместе с нами, украинцами, за родную землю боролись русские и белорусы, грузины и армяне, азербайджанцы и молдаване, латыши и эстонцы, узбеки и киргизы»<sup>14</sup>.

В рядах белорусских партизан доблестно сражались узбек Мамадали Топвалдыев по прозвищу Казбек, удостоенный звания Героя Советского Союза посмертно, таджик Гафар Ашуров, казахи Бегинком Кульбаев, Женет Беркумбаев, Арсен Кижигариев, уйгур Аким Айсаяев и др. Прославленным героем Белоруссии стал воспитанник одной из школ Кировакана Генрих Закарян, участник многих дерзких диверсионных операций.

Дружба и сплоченность народов СССР стали важнейшим духовным фактором в Великой Отечественной войне, одним из источников победы Советского Союза над нацистской Германией.

<sup>11</sup> См.: Шкадаревич И. И. Бессмертный подвиг Александра Матросова. М., 1968. С. 119, 120.

<sup>12</sup> На грани возможного. Легендарные подвиги советских воинов. М., 1993. С. 14.

<sup>13</sup> Пономаренко П. К. Всенародная борьба в тылу немецко-фашистских захватчиков 1941–1944. М., 1986. С. 128.

<sup>14</sup> Ковпак С. А. Воспоминания, очерки, статьи. Киев, 1987. С. 12.

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

### Безопасность на дорогах ради безопасности жизни

Приветствие Председателя Правительства Российской Федерации <i>Д. А. Медведева</i> .....	7
Приветствие Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации <i>С. Е. Нарышкина</i> .....	8
Приветствие Председателя Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь <i>В. П. Андрейченко</i> .....	9

### Обзор выступлений на пленарном заседании

<i>Матвиенко В. И.</i> (Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Председатель Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ) ...	10
<i>Колокольцев В. А.</i> (Министр внутренних дел Российской Федерации) ...	13
<i>Полтавченко Г. С.</i> (Губернатор Санкт-Петербурга) .....	14
<i>Кириянов В. Н.</i> (заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации) .....	15
<i>Скворцова В. И.</i> (Министр здравоохранения Российской Федерации) .....	20
<i>Прямое включение из Новосибирска</i> .....	22
<i>Усубов Р. И.</i> (Министр внутренних дел Азербайджанской Республики) .....	—
<i>Соколов М. Ю.</i> (Министр транспорта Российской Федерации) .....	24
<i>Нагапетян К. Г.</i> (председатель Постоянной комиссии Национального Собрания Республики Армения по обороне, национальной безопасности и внутренним делам) .....	28
<i>Прямое включение из Костромы</i> .....	31
<i>Акылбай С. Б.</i> (председатель Комитета Сената Парламента Республики Казахстан по конституционному законодательству, судебной системе и правоохранительным органам) .....	—
<i>Москалев М.</i> (учащийся школы № 517, член отряда юных инспекторов движения Дома детского творчества «Союз» Выборгского района Санкт-Петербурга) .....	33

<i>Рошаль Л. М.</i> (директор Научно-исследовательского института неотложной детской хирургии и травматологии, президент Национальной медицинской палаты) . . . . .	34
<i>Артамонов В. С.</i> (статс-секретарь — заместитель Министра Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий) . . . . .	35
<i>Прямое включение из Липецка</i> . . . . .	38
<i>Лысаков В. И.</i> (первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству) . . . . .	—
<i>Шмале М.</i> (заместитель Генерального секретаря Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) . . .	40
<i>Каримов Б. Б.</i> (руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников СНГ). . . . .	41
<i>Ковзель И. В.</i> (Председатель Государственного Совета Республики Коми) . . . . .	43
<i>Миглиорини Л.</i> (специальный представитель Всемирной организации здравоохранения в Российской Федерации) . . . . .	45
<i>Забелин А. Г.</i> (ректор Московского финансово-юридического университета) . . . . .	46
<i>Николаева Г. Г.</i> (член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре). . . . .	48
<i>Конопацкий В. В.</i> (председатель Палаты молодых законодателей при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации) . . . . .	49
<i>Гусева О. И.</i> (директор Департамента организации экстренной медицинской помощи и экспертной деятельности Министерства здравоохранения Российской Федерации). . . . .	51
<i>Чекалин А. А.</i> (первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности). . . . .	52
<i>Бушмин Е. В.</i> (заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации) . . . . .	53
<b>Краткий обзор заседаний круглых столов</b>	
Безопасность дорожного движения зависит от нас. Система подготовки водителей и воспитания участников дорожного движения: личные и общественные аспекты . . . . .	56
Молодежные инициативы в области безопасности дорожного движения: взгляд со стороны . . . . .	79
Медицинские аспекты безопасности дорожного движения: проблемы и пути их решения . . . . .	103

Гармонизация правовых основ безопасности дорожного движения  
государств — участников СНГ: состояние и перспективы ..... 120

**Итоговая декларация пятого международного конгресса  
«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»  
(Санкт-Петербург, 25–26 сентября 2014 года) ..... 136**

### **К 70-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов**

*Семенов В. П.* (доктор исторических наук, профессор), *Михайлов А. А.*  
(доктор исторических наук, профессор). Дружба народов  
СССР — важнейший фактор победы в Великой  
Отечественной войне ..... 142

# CONTENTS

## Road Safety for the Safety of Life

### Welcoming addresses

<i>D. Medvedev</i> , Prime Minister of the Russian Federation . . . . .	7
<i>S. Naryshkin</i> , Speaker of the State Douma of the Federal Assembly of the Russian Federation . . . . .	8
<i>V. Andreychenko</i> , Speaker of the House of Representatives of the National Assembly of the Republic of Belarus . . . . .	9

### Review of the statements at the Plenary Session

<i>V. Matvienko</i> , Chairperson of the IPA CIS Council, Speaker of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation . . . . .	10
<i>V. Kolokoltsev</i> , Minister of the Interior of the Russian Federation . . . . .	13
<i>G. Poltavchenko</i> , Governor of Saint Petersburg . . . . .	14
<i>V. Kiryanov</i> , Deputy Minister of the Interior of the Russian Federation. . . . .	15
<i>V. Skvortsova</i> , Minister of Health Care of the Russian Federation . . . . .	20
<i>Video link with Novosibirsk</i> . . . . .	22
<i>R. Ussoubov</i> , Minister of the Internal Affairs of the Republic of Azerbaijan. . . . .	—
<i>M. Sokolov</i> , Minister of Transport of the Russian Federation . . . . .	24
<i>K. Nagapetyan</i> , Chairman of the Standing Committee of the National Assembly of the Republic of Armenia on Defense, National Security and Internal Affairs . . . . .	28
<i>Video link with Kostroma</i> . . . . .	31
<i>S. Akylbai</i> , Chairman of the Committee on Constitutional Law, the Judiciary and Law-Enforcement of the Senate of the Parliament of the Republic of Kazakhstan. . . . .	—
<i>M. Moskalyov</i> , student of municipal school 517, student member of Young Traffic Inspection Corps <i>Intersection</i> , <i>Soyuz</i> Creative Group, Vyborgsky District of Saint Petersburg . . . . .	33
<i>L. Roshal</i> , Director of the Research Institute for Child Emergency Surgery and Trauma, President of the National Medical Chamber . . . . .	34

<i>V. Artamonov</i> , State Secretary, Deputy Minister of Civil Defense, Emergency Response and Mitigation of Natural Disasters of the Russian Federation .....	35
<i>Video link with Lipetsk</i> .....	38
<i>V. Lyssakov</i> , First Deputy Chairman of the Committee on Constitutional Governance and State-Building of the State Douma of the Federal Assembly of the Russian Federation .....	—
<i>M. Schmale</i> , Under Secretary General of the International Federation of the Red Cross and Red Crescent Societies .....	40
<i>B. Karimov</i> , Head of Secretariat of the CIS Board of Road Contractors .....	41
<i>I. Kovzel</i> , Speaker of the State Council of the Komi Republic .....	43
<i>L. Migliorini</i> , Special Representative of the World Health Organization in the Russian Federation .....	45
<i>A. Zabelin</i> , Rector of Moscow Academy of Finance and Law .....	46
<i>G. Nikolayeva</i> , Member of the Committee on Science, Education and Culture of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation .....	48
<i>V. Konopatskiy</i> , Chairman of the Chamber of Young Legislators at the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation .....	49
<i>O. Gousseva</i> , Director of the Emergency Care Department of the Ministry of Public Health of the Russian Federation .....	51
<i>A. Chekalin</i> , First Deputy Chairman of the Committee on Defense and Security of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation .....	52
<i>Y. Boushmin</i> , Vice-Speaker of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation .....	53

### **Review of roundtable sessions**

Road safety. A Collective Commitment. Framework for Training Drivers and Educating Road Users: Personal and Public Aspects .....	56
Youth-led Road Safety Initiatives. A View from the Side .....	79
Medical Challenges of Road Accidents .....	103
Harmonizing Legal Frameworks of Road Safety across the CIS. Status and Prospects .....	120

### **Final Declaration of the Fifth International Congress Road Safety for the Safety of Life (Saint Petersburg, 25–26 September 2014)**

## **70th Anniversary of the Victory in the Great Patriotic War of 1941–1945**

<i>V. Siomin</i> , Dr. his. sc., Professor; <i>A. Mikhaylov</i> , Dr. his. sc., Professor. Friendship of Nations in the USSR as a Decisive Resource for the Victory in the Great Patriotic War .....	142
--	-----



Верстка и предпечатная подготовка — *А.Г.Закиров*

---

Подписано в печать 05.11.2014. Формат 70x100<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага мелованная. Гарнитура PT Serif.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 12,26. Тираж 900. Заказ КД-2600-о-14.

---

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](http://www.iacis.ru); e-mail: [syv@iacis.ru](mailto:syv@iacis.ru)

---

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Капли дождя»: 190005, С.-Петербург,  
Измайловский пр., д. 16/30, лит. Б. Тел./факс: (812) 325-08-48.