

МЕЖПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ
ГОСУДАРСТВ — УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Основан в 1993 году

ВЕСТНИК

№ 1 (66)

**МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ
АССАМБЛЕИ**



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2013

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ

Главный редактор **А. И. Сергеев**

Редакционная коллегия:

*Х. З. Бакенов, А. М. Джафаров, А. П. Должиков,
И. Н. Липчу, Н. Л. Никитина, П. П. Рябухин,
Ф. Ф. Сайфуллоев, Н. А. Сатвалдиев, Л. Э. Слуцкий,
И. В. Стрилецкий, А. И. Сурыгин, А. М. Чилингарян,
Д. Н. Шило, В. Ф. Яковлев*

27–28 сентября 2012 г. в Таврическом дворце состоялся четвертый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организованный Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации при поддержке Правительства Российской Федерации.

В адрес участников и гостей мероприятия поступили приветствия Президента Российской Федерации В. В. Путина, Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева, Председателя Национального Собрания Республики Армения О. А. Абрамяна, Председателя Парламента Республики Молдова М. И. Луну, Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации С. Е. Нарышкина, Председателя Маджлиси намояндагон Маджлиси Оли Республики Таджикистан Ш. З. Зухурова, Председателя Верховной Рады Украины В. М. Литвина, Председателя Исполнительного комитета — Исполнительного секретаря СНГ С. Н. Лебедева, Секретаря Общественной палаты Российской Федерации Е. П. Велихова.

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, защиты граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, обмен информацией и опытом реализации успешных стратегий и программ по повышению безопасности дорожного движения.

В данном номере журнала публикуются обзор выступлений на пленарных заседаниях и заседаниях «круглых столов» и Итоговая декларация конгресса.*



**Участникам, организаторам и гостям
четвертого международного
конгресса «Безопасность на дорогах
ради безопасности жизни»**

Приветствую участников и гостей международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Транспортная сеть во всем мире активно модернизируется, возрастает ее роль в развитии экономики и социальной сферы государства, в повседневной жизни миллионов людей. Поэтому очень важно создавать качественные и современные дороги, надежную, удобную и безопасную инфраструктуру. Разрабатывать и внедрять новые, действенные механизмы профилактики ДТП, совершенствовать работу подразделений транспортной полиции, строительных и ремонтных служб. Особое внимание уделять подготовке водителей и активной просветительской работе среди пешеходов, прежде всего — молодежи.

Рассчитываю, что вы детально обсудите эти ключевые вопросы, а выработанные вами инициативы и предложения будут востребованы на практике.

Желаю вам осуществления намеченных планов и всего самого доброго.

**Президент
Российской Федерации**

В. Путин



**Организаторам, участникам и гостям
четвертого международного
конгресса «Безопасность на дорогах
ради безопасности жизни»**

Уважаемые друзья!

Приветствую вас в Санкт-Петербурге, на международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Форум проходит в четвертый раз и по праву считается авторитетной площадкой, которая собирает представителей органов власти, ведущих экспертов из многих регионов России и государств СНГ.

В последнее время дорожно-транспортные происшествия являются одной из самых опасных угроз жизни и здоровью людей во всем мире. Ежегодно в результате ДТП получают травмы и становятся инвалидами почти 10 миллионов детей. Не случайно основной темой конгресса в этом году выбрана проблема обеспечения безопасности детей на дорогах. Вам предстоит обсудить важнейший вопрос, как наиболее эффективно защищать детей от происшествий на дорогах. Обменяться опытом организации профилактической работы.

Уверен, что предложения и рекомендации участников конгресса будут востребованы на практике, помогут формированию современной государственной политики и совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения.

Желаю вам продуктивных дискуссий и всего самого доброго.

**Председатель Правительства
Российской Федерации**

Д. Медведев



Уважаемые участники, гости и организаторы конгресса!

Приветствую идею проведения международного форума по безопасности дорожного движения.

Тематика настоящего конгресса более чем актуальна, ибо затрагивает вопросы безопасности жизни населения всех стран, независимо от уровня их социально-экономического развития и географического расположения.

Обсуждение на международном уровне вопросов безопасности в целом и безопасности на дорогах в частности является важной и зачастую приоритетной частью совместных усилий многих государств. Все возрастающая угроза для жизни людей в этой области обязывает нас принять неотложные меры в данном направлении и приступить к разработке системного подхода для предупреждения такой угрозы.

Совместными усилиями — путем обмена накопленным опытом и использования инноваций в сфере организации безопасности дорожного движения можно прийти к выработке практических мер универсального характера.

Желаю всем участникам международного конгресса успешной и плодотворной работы!

**Председатель
Национального Собрания
Республики Армения**

О. Абраамян

*Ее Превосходительству В. И. Матвиенко,
Председателю Совета
Межпарламентской Ассамблеи
государств — участников
Содружества Независимых Государств,
Председателю Совета Федерации
Федерального Собрания
Российской Федерации*



Уважаемая Валентина Ивановна!

От имени всего депутатского корпуса Парламента Республики Молдова и от себя лично позвольте искренне приветствовать Вас и всех участников четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Неуклонно растущее число дорожно-транспортных происшествий во всем мире, в результате которых получают ранения и погибают невинные люди, в том числе дети — наше будущее, демонстрирует тот факт, что, несмотря на все прилагаемые усилия, нашим странам не удастся существенно переломить высокий уровень дорожного травматизма и смертности. Считаю, что эта негативная тенденция требует срочного принятия самых решительных и комплексных мер. Каждая человеческая жизнь — это драгоценный дар, и невозможно определить ее стоимость и, тем более, нельзя измерить страдания родных и близких погибших или получивших травмы в ДТП.

В этой связи хочу подчеркнуть важность проведения таких мероприятий, как сегодняшнее, и обратить Ваше внимание на то, что только путем дискуссии и обмена опытом и мнениями мы сможем добиться успехов в критических ситуациях, в том числе в обеспечении безопасности на дорогах. Такую платформу диалога нам предоставляет Межпарламентская Ассамблея СНГ, которая не только вносит неоценимый вклад в развитие плодотворного сотрудничества между законодательными органами государств — участников СНГ, но и позволяет конструктивно обсуждать значимые для наших стран вопросы.

Пользуясь случаем, желаю Вам и всем участникам четвертого международного конгресса неиссякаемой творческой энергии, больших успехов и плодотворной работы, а также прошу Вас, уважаемая Валентина Ивановна, принять уверения в моем высоком почтении.

С уважением,

**Председатель Парламента
Республики Молдова**

М. Лупу



**Организаторам и участникам
четвертого международного
конгресса «Безопасность на дорогах
ради безопасности жизни»**

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

Уже ставший традиционным, ваш конгресс играет важную роль в работе по повышению безопасности дорожного движения.

В этом году на конгрессе в числе приоритетных тем заявлены крайне актуальные вопросы, связанные с безопасностью детей. Их решение требует комплексного подхода, профессионализма и координации действий власти и общества.

Уверен, что рекомендации и идеи, сформулированные по итогам работы конгресса, помогут депутатам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в законотворческой деятельности, направленной на повышение безопасности на дорогах нашей страны.

Желаю участникам четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» плодотворной работы, успехов и всего самого доброго.

**Председатель
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации**



С. Нарышкин



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

*Уважаемые друзья!
Приветствую вас в Санкт-Петербурге, на открытии конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», который в четвертый раз собирает представителей власти и видных экспертов из стран СНГ.*

В повестке дня конгресса стоят проблемы, имеющие важное значение для повышения уровня профилактики ДТП, предупреждения детского дорожного травматизма, роста объемов и качества инвестиций в обеспечение транспортной безопасности.

Большая роль в этом процессе принадлежит авторитетным международным форумам, призванным дать возможность представителям государственных структур, делового и научного сообщества обменяться опытом организации дорожного движения, работы служб экстренной помощи и безопасности.

Рассчитываю, что этот опыт будет изучен и обобщен в интересах стран Содружества.

Желаю вам плодотворной работы и всего самого доброго.

**Председатель
Маджлиси намояндагон Маджлиси Оли
Республики Таджикистан**

Ш. Зухуров

**Организаторам, участникам
и гостям четвертого международного
конгресса «Безопасность на дорогах
ради безопасности жизни»**

Искренне приветствую участников и гостей четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Крупнейший международный форум, который проводится ежегодно, собирает представителей органов власти, общественных организаций, видных ученых с целью всестороннего рассмотрения широкого круга вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, развитием транспортной инфраструктуры, вопросами совершенствования законодательства в этой области.

Традиционно конгресс выполняет важную функцию консолидации усилий представителей разных стран, помогает находить практические ответы на вызовы действительности, является средоточием широкого и открытого обсуждения самых актуальных вопросов, связанных с повышением безопасности дорожного движения.

Уверен, нынешний форум также пройдет в конструктивном ключе и послужит реализации масштабных проектов и инициатив, направленных на создание эффективного механизма предотвращения дорожно-транспортных происшествий, преодоление их последствий, будет содействовать укреплению международного сотрудничества в этом направлении.

Желаю всем вам мира, добра, благополучия, а конгрессу — успешной и плодотворной работы.

**Председатель
Верховной Рады Украины**

В. Литвин





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

Уважаемые друзья!

От имени Исполнительного комитета Содружества Независимых Государств сердечно приветствую вас, участников и гостей четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организаторами

которого выступают Межпарламентская Ассамблея государств — участников СНГ и Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

Проблемы, связанные с обеспечением безопасности детей на дорогах, профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма, воспитанием и обучением участников дорожного движения, особенно актуальны для государств СНГ.

К сожалению, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают, получают тяжелые травмы, становятся инвалидами на всю жизнь тысячи детей, и эти показатели на протяжении последних лет остаются неизменно высокими.

Для людей, чья работа — спасать жизни на дорогах, сегодня очевидно, что обеспечение безопасности дорожного движения в странах СНГ — проблема комплексная: правовая, социально-экономическая, административная, техническая, научная, психологическая.

Твердо убежден, что культуру поведения на дороге необходимо прививать с детства. Каждый участник дорожного движения должен понимать, что недисциплинированность на дороге — это фактически покушение на жизнь, здоровье и благополучие законопослушных граждан. Полагаю, что данное направление государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения должно стать приоритетным для наших стран.

Позвольте выразить уверенность в том, что участниками конгресса в рамках пленарных заседаний и тематических «круглых столов» будут подготовлены конкретные предложения по реализации задач государственной политики в обеспечении безопасности

дорожного движения, созданию превентивных мер по сокращению дорожно-транспортных происшествий, консолидации усилий государственных органов, субъектов транспортной инфраструктуры и институтов гражданского общества в решении проблем безопасности на транспорте, гармонизации законодательства на основе международных правовых инструментов в области дорожного движения.

С уважением,

**Председатель
Исполнительного комитета —
Исполнительный секретарь СНГ**

С. Лебедев





Участникам четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

Дорогие друзья!

От имени Общественной палаты Российской Федерации приветствую участников четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». Это мероприятие объединяет всех, кому небезразлична

безопасность детей на дорогах, тех, кто занимается воспитанием участников дорожного движения.

Совет Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств играет активную роль в формировании консолидированной позиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в странах СНГ при участии институтов гражданского общества.

Несомненно, все участники мероприятия заслуживают благодарности за вклад в формирование государственной политики в сфере повышения безопасности на дорогах и разработку профилактических мер, предупреждающих дорожно-транспортные происшествия.

Желаю участникам благополучия, успехов и удачи!

**Секретарь Общественной палаты
Российской Федерации, академик**

Е. Велихов



ОБЗОР ВЫСТУПЛЕНИЙ НА ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ





Открывая пленарное заседание, Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Председатель Совета Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ, председатель организационного комитета конгресса **В. И. Матвиенко** отметила, что в самом названии конгресса заключена проблема огромного общественного звучания, поскольку сегодня она является одной из наиболее опасных с точки зрения жизнедеятельности человека. «Эпидемия» смертей в результате дорожно-транспортных происшествий продолжает оставаться постоянно растущей угрозой общественной безопасности. Самое страшное состоит в том, что под угрозу поставлены жизнь и здоровье будущих поколений. Уровень дорожно-транспортного травматизма в структуре смертности и инвалидности детей остается высоким.

Председатель организационного комитета конгресса сообщила, что парламентская инициатива его про-

ведения получила широкую поддержку. О своем участии в работе пленарных заседаний, тематических «круглых столов» заявили представители органов государственной власти, общественных организаций, учреждений науки и образования, деловых кругов, средств массовой информации из 25 стран, в том числе 10 государств СНГ, всего — свыше полутора тысяч человек, что подтверждает актуальность данного конгресса.

В. И. Матвиенко выразила уверенность в том, что предстоящие дискуссии дадут мощный импульс благородной и социально значимой деятельности по повышению защищенности участников движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, и объявила четвертый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» открытым.

В своем выступлении докладчик подчеркнула, что традиционность встреч в Таврическом дворце для обсуждения проблем безопасности на

дорогах свидетельствует как о непреходящей актуальности данной темы, так и о должном признании и авторитете конгресса, который вносит заметный вклад в решение вопросов обеспечения безопасности на дорогах, развития международного сотрудничества в этой сфере.

Россия активно работает на данном направлении. Широкий позитивный отклик в мире получила инициатива Российской Федерации о проведении в 2011–2020 гг. Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. 19 апреля 2012 г. Генеральная Ассамблея ООН по инициативе России одобрила резолюцию «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». Российские органы государственной власти, отвечающие за безопасность на дорогах, их руководители активно участвуют в международном сотрудничестве по этим вопросам как на двусторонней, так и на многосторонней основе. Не стоят в стороне и российские законодатели. Совет Федерации содействует улучшению ситуации на дорогах, активно используя механизм межпарламентских связей, в том числе возможности Межпарламентской Ассамблеи СНГ. Вместе с тем понятно, что главная арена усилий Российского государства, Совета Федерации по повышению безопасности на дорогах — это собственная страна.

Обеспечение безопасности дорожного движения — задача комплексная, и ее решение требует взаимосвязанных, системных действий государства, бизнеса, общества. Это действия по улучшению дорожной инфраструктуры, повышению дисциплины и умения водителей, совершенствованию управления дорожным движе-

нием, включая внедрение новейших информационных технологий, достижений логистики. Исключительно большое значение имеет организация качественной медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях.

Такая работа идет в России на всех уровнях власти. **В. И. Матвиенко** отметила, что сегодня в стране это одна из сфер, контроль в которой со стороны гражданского общества за действиями власти постоянный и жесткий. Тем не менее о коренном переломе к лучшему говорить пока не приходится. Редкий день обходится без дорожно-транспортных происшествий с самыми тяжелыми последствиями. Это вызывает обоснованную озабоченность граждан, они задают властям вопрос, почему такое творится на дорогах, что предпринимается для того, чтобы число аварий, особенно с тяжелыми последствиями, стало меньше, когда ситуация действительно улучшится. И тут не отделаться лукавыми цифрами, бодрыми рапортами о наметившихся положительных тенденциях.

То, что с 2006 г. по 2011 г. число погибших в ДТП сократилось на 19%, — факт сам по себе положительный. Однако если в качестве мерил реального положения дел взять абсолютные цифры, то картина предстанет совсем в ином свете. Например, в 2011 г. на дорогах России погибло 28 тыс. человек, это — население целого города.

По мнению **В. И. Матвиенко**, основная причина того, что ситуация с обеспечением дорожной безопасности остается сложной, заключается в запоздалом решении данной проблемы. И власти, и общество оказались не готовы к столь стремительному



росту автомобилизации, ставшему причиной возникновения в короткий срок множества проблем. Одна из самых серьезных среди них — низкая дисциплина на дорогах; это касается и водителей, и пешеходов. В последнее время на дорогах фиксируется 45–50 млн правонарушений в год. Если 10 лет назад выявлялось 7 млн случаев превышения скорости, то в последние годы — 15–17 млн.

В 2012 г. истекает срок действия федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Готовится аналогичная программа на 2013–2020 гг. Заметив, что на заседаниях «круглых столов» конгресса будут подводиться итоги выполнения завершающейся программы и обсуждаться направления новой, В. И. Матвиенко высказала пожелание услышать соответствующие предложения. Также, по ее мнению, назрела необходимость принятия самостоятельной программы по укреплению правового порядка на дорогах, в которой должно быть заложено повышение требований к качеству подготовки водителей. Региональным и муниципальным властям, ГИБДД следует провести тщательную проверку работы автошкол на предмет оценки уровня подготовки, который они дают, и сделать соответствующие выводы.

Как известно, эффективность правовых норм определяется не столько строгостью наказания, сколько его неотвратимостью. По мнению В. И. Матвиенко, в сфере дорожного движения ощущается дефицит и того, и другого. Бытует мнение, что в увеличении штрафов, других санкций в сфере дорожного движения российские власти зашли далеко, а эффекта

практически нет. Однако если на Западе штрафы во многие сотни евро и долларов за нарушение правил дорожного движения, даже если оно не повлекло за собой тяжких последствий, это обычное дело, то в России и санкции необременительны для большинства нарушителей на дорогах, и применение их оставляет желать лучшего, в том числе из-за коррупции. В общем, потенциал «кнута» далеко не исчерпан, и надо идти дальше по пути ужесточения санкций за нарушение правил дорожного движения.

О том, что это необходимо, еще раз напомнила трагедия в Москве, когда жертвами дорожно-транспортного происшествия по вине пьяного водителя стали пять детей и двое взрослых. Сразу после этого московские службы ГИБДД провели рейд по городу, и за двое суток было задержано более 300 нетрезвых водителей. На этом фоне совершенно очевидно, что санкции в отношении пьяных водителей неадекватны остроте ситуации. К примеру, в Англии вождение в состоянии опьянения наказывается шестимесячным тюремным заключением, штрафом в 5 тыс. фунтов и обязательным лишением прав на срок от одного до трех лет. В некоторых штатах США повторное задержание водителя за рулем в нетрезвом виде карается помимо прочего конфискацией автомобиля. В случае ДТП со смертельным исходом пьяному водителю в Англии грозит 14 лет тюремного заключения, в отдельных штатах США — пожизненное заключение.

В. И. Матвиенко выразила поддержку предложения об ужесточении наказания за езду в пьяном виде, о

включении этого нарушения в число уголовно наказуемых преступлений и уверенность в том, что Совет Федерации поддержит законодательные шаги в данном направлении.

Относительно другой стороны правоприменительной практики докладчик заметила, что количество пьяных за рулем говорит о необходимости улучшить работу ГИБДД, и в первую очередь продолжить очищение ее рядов от нерадивых, плохо подготовленных профессионально, коррумпированных сотрудников. Только при этом условии можно рассчитывать на то, что соответствующий закон, другие нормативные правовые акты станут реально работать и дадут ожидаемый эффект.

Еще одно важное направление работы — широкое внедрение и использование в регулировании дорожного движения интеллектуальных транспортных систем. По словам В. И. Матвиенко, если есть необходимость в законодательном обеспечении этих направлений, Совет Федерации готов активно заняться такой работой.

Как показывает статистика, сегодня каждый третий россиянин — водитель транспортного средства. Число автомобилей, плотность дорожного движения в обозримой перспективе будут только нарастать. Это определяющая тенденция, вектор развития на предстоящие годы, в том числе и в России.

В связи с этим в Совете Федерации приходят к выводу, что назрела потребность в разработке и принятии федерального закона об организации дорожного движения и обеспечении безопасности на дорогах Российской Федерации. По мнению В. И. Матвиенко, нужно подготовить такой про-

ект, провести его широкое публичное обсуждение, также желательно услышать на этот счет мнение участников конгресса.

Еще одна серьезная проблема — качество дорожной инфраструктуры. Проведенная в 2012 г. прокуратурой проверка ремонтных и строительных работ на дорогах показала, что подавляющее большинство дорог регионального и муниципального значения, многие федеральные трассы не отвечают установленным нормативам. Отсталая дорожная сеть — не только источник угрозы безопасности движения, но и тормоз социально-экономического развития страны.

С целью решения данной проблемы приняты законы, которые с полным правом можно считать для дорожного хозяйства этапными. Это — законодательное установление нормативного финансирования затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог, создание дорожных фондов субъектов Российской Федерации, определение источников их наполнения. И уже есть первые результаты. Если в 2010 г. фактическое финансирование дорожного хозяйства страны составило немногим более 200 млрд руб., то в 2011 г. оно превысило 330 млрд, в 2012 г. — примерно 400 млрд, а к 2014 г. должно превысить 530 млрд руб. Региональные органы власти могут и должны осуществлять контроль над тем, чтобы средства региональных дорожных фондов использовались строго по назначению и как можно более эффективно. «Слава» страны, где стоимость километра дороги одна из самых высоких в мире, а качество одно из самых низких, России не нужна. При должном внимании к этому во-



просу уже в скором времени можно выйти на оптимальное соотношение цены и качества.

Как отметила В. И. Матвиенко, она подробно остановилась на всех этих вопросах, поскольку без их решения не может быть надежно обеспечена безопасность детей на дорогах. Тема для России актуальная, так как число детей, погибших или пострадавших в авариях на дорогах, все еще очень большое.

Отечественная практика и зарубежный опыт говорят о том, что решение данной проблемы следует начинать с улучшения организации и проведения профилактической воспитательной работы в семье, в дошкольных и школьных образовательных учреждениях. Это — первичное звено формирования «кодекса поведения человека в автомобилизованном мире», поведения и в качестве водителя, и в качестве пешехода, и в качестве участника транспортного потока. Значимость такой работы огромна, потому что человека легче научить, чем переучить.

В этих целях в России повсеместно создаются отряды юных инспекторов движения. В настоящее время насчитывается уже около 24 таких общественных организаций, в которых состоит 280 тыс. участников. В 34 субъектах Российской Федерации действуют юношеские автошколы, создано около 300 детских городков по безопасности дорожного движения. Совет Федерации выступает за то, чтобы такие инициативы имели значительно более ощутимую государственную поддержку и финансирование, проработанный правовой статус, должное методическое сопровождение. Следует также под-

ключать к этой деятельности бизнес-структуры, гражданское общество.

Больше внимания необходимо уделить внедрению современных технических средств защиты детей на дорогах. Это такие уже оправдавшие себя новшества, как использование светоотражающих тканей и стикеров для детской одежды. В. И. Матвиенко сообщила, что в рамках программы конгресса 60 тыс. первоклассников Санкт-Петербурга и Ленинградской области получат в подарок светоотражающие значки — соответствующие сертификаты будут переданы губернаторам. Эта акция направлена на привлечение внимания региональной общественности к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма и на предотвращение новых трагедий.

Вместе с тем использование значков, стикеров, светоотражающих тканей не должно быть результатом разовой акции, оно должно стать систематическим. Возможно, настало время перейти к обязательному использованию таких тканей и стикеров, по крайней мере в осеннее и зимнее время года, в сельской местности и других местах, где наружное освещение скудное или вообще отсутствует. Успешный опыт, на который можно опереться, — введение обязанности использования детских автокресел при перевозке детей. Сегодня эта проблема снята. В отличие от автокресел стикеры — вещь необременительная для семейного бюджета, они доступны практически всем, польза же от их применения несомненна. В. И. Матвиенко высказала пожелание услышать мнение участников конгресса по данному вопросу.

По убеждению докладчика, органы ГИБДД должны уделять больше

внимания профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей — чаще бывать в детских садах, школах, контролировать положение дел на улицах, прилегающих к школам, своевременно принимать меры по установке светофоров, дорожных знаков, нанесению разметки и др. Необходимость таких действий очевидна, они просты для исполнения, и сотрудники ГИБДД занимаются этим, но не всегда оперативно, что приводит к дорожно-транспортным происшествиям с участием детей. Структурам МВД России, его территориальным подразделениям, региональным и местным властям следует постоянно держать данный вопрос в поле зрения. Когда речь идет о детях, мелочей нет и быть не может.

Одна из проблем, которая вызывает тревогу, — рост числа происшествий с водителями мопедов и скутеров. В большинстве случаев ими управляют несовершеннолетние. Права на управление этими транспортными средствами, согласно российскому законодательству, не нужны. В то же время в ряде стран, например в странах ЕС, управление мопедами возможно только при наличии прав. Может быть, и России стоит пойти по этому пути? Обратившись к представителям ГИБДД, В. И. Матвиенко отметила важность их мнения по данному вопросу.

По словам докладчика, в освещении вопросов обеспечения безопасности на дорогах, профилактики дорожно-транспортных происшествий трудно переоценить роль средств массовой информации. Следует отдать должное отечественным СМИ, которые уделяют этой теме большое внимание. Что и как освещать в сфере

безопасности на дорогах — дело самих средств массовой информации, ответственности журналистов. Это вопрос редакционной политики, профессионализма, осознания своей гражданской ответственности и в немалой степени чувства такта. В. И. Матвиенко адресовала отечественной прессе пожелание — не относиться к теме безопасности детей на дорогах как к очередной кампании. Надо использовать любую возможность для того, чтобы внести свою лепту, пусть подчас скромную, в создание условий, уменьшающих риски для детей на дорогах.

Завершая свое выступление, докладчик выразила уверенность в том, что дискуссия на конгрессе будет открытой, свободной, деловой, поможет осознать проблемы и задачи, стоящие перед международным сообществом в сфере обеспечения безопасности на дорогах, и совместно наметить пути их эффективного решения.

Министр внутренних дел Российской Федерации **В. А. Колокольцев**, поприветствовав участников конгресса от имени руководства МВД России, заметил, что тема детской смертности никого не может оставить равнодушным. Каждая такая трагедия — это вопиющий факт, свидетельство безответственности взрослых, которые не смогли сделать все возможное, чтобы уберечь ребенка, сохранить его жизнь.

В настоящее время по решению Правительства Российской Федерации Министерство внутренних дел координирует деятельность органов власти различных уровней в области безопасности дорожного движения. МВД активно включилось в процесс подготовки данного конгресса, и есть



все основания полагать, что предложенные в ходе его работы алгоритмы действий сделают дороги более безопасными.

В отношении детского дорожно-транспортного травматизма в первую очередь, по мнению докладчика, следует уделять внимание укреплению межведомственного взаимодействия. Заинтересованные ветви власти и министерства не могут оставаться в стороне, все должны внести свой вклад в обеспечение безопасности детей на дорогах.

Предложения, практические наработки, опыт их реализации, возможность обмениваться актуальной информацией — все это необходимо как для формирования единой государственной политики, так и для разработки локальных проектов, направленных на снижение аварийности на дорогах. В настоящее время разрабатывается федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг., в которую планируется включить целый раздел, посвященный защищенности детей на дорогах. В его рамках предусматриваются мероприятия по решению проблемы в различных аспектах.

Сегодня дети на дорогах — не только пешеходы и пассажиры, но и участники дорожного движения — водители велосипедов, скутеров, и вопросы их безопасности встают все острее. Поэтому мероприятия, направленные на безопасность дорожного движения, должны носить наступательный, упреждающий характер.

Системная работа предполагает и усовершенствование правового регулирования. Дорожно-транспортная ситуация во многом зависит от внимания водителя, его возможности адекватно и своевременно реагировать на быстро меняющуюся обстановку. Уже не первый раз говорится о необходимости ужесточения наказания для тех, кто садится за руль в нетрезвом состоянии, кто делает это неоднократно. В связи с этим внесение соответствующих поправок в действующее законодательство позволит уменьшить угрозы и риски на российских дорогах, в большей степени защитить детей.



Еще одной важной составляющей является международное сотрудничество. По инициативе России Генеральной Ассамблеей ООН 2011–2020 гг. объявлены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Всемирной организацией здравоохранения разработан Глобальный план его проведения. В. А. Колокольцев также выразил поддержку предложения о разработке модельных законодательных актов, направленных на формирование единой нормативно-правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения в рамках СНГ, не исключая того, что с учетом актуальности проблемы детская безопасность может стать самостоятельным направлением международного правового регулирования в этой сфере.

Докладчик высказал убежденность в том, что рецепт защищенности детей на дорогах будет востребован и зарубежными коллегами, а опыт в данной области станет взаимно полезным, и пожелал всем плодотворной работы, направленной на

достижение главного результата — безопасности на дорогах.

Председатель Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по безопасности и противодействию коррупции **И. А. Яровая** подчеркнула, что вопросы безопасности на дорогах — это вопросы общественной безопасности, защиты жизни и здоровья людей. Поэтому в итоге обсуждения на конгрессе этих проблем очень важно прийти к пониманию того, что водитель, находящийся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, — это преступник и относиться к такому преступлению нужно как к умышленному.

Большим заблуждением, по мнению И. А. Яровой, было существовавшее долгое годы в теории права представление о том, что данное преступление не является тяжким, поскольку отношение к последствиям можно расценивать как неосторожное. Однако когда водитель, находясь в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, садится за руль, не задумываясь о последствиях



и допуская гибель любого количества людей, он преступник.

В Государственной Думе на уровне профильных комитетов создана рабочая группа по вопросам внесения соответствующих изменений в уголовное законодательство. И. А. Яровая озвучила мнение относительно необходимости введения нижнего предела ответственности для тех, кто совершил убийство на дороге двух и более лиц, и даже одного человека, чтобы они не могли уйти от ответственности. Нижний предел и нижняя санкция должны быть определены по аналогии с умышленным убийством. Санкция от пяти до 15 лет — это тот уровень ответственности, который сегодня нужно закрепить в российском законодательстве. Государство должно исполнять карательные функции, если человек, находясь в состоянии опьянения, не понимает, что от его действий зависят жизнь и безопасность других людей.

И. А. Яровая также предложила рассмотреть вопросы, связанные с изменением административного законодательства, в том числе о невозможности примирения сторон, когда погибли люди и когда речь идет просто об откупе от потерпевших; вопросы лишения водительских прав и введения уголовной ответственности в том случае, если лицо, будучи лишены права управления за употребление алкоголя или наркотическое опьянение, садится за руль.

Это уже вопросы ответственности за преступление. Сегодня же гораздо важнее предложить профилактические меры. И в качестве самой главной профилактической меры И. А. Яровая назвала общее неприятие пьяных водителей.

Губернатор Санкт-Петербурга **Г. С. Полтавченко** поприветствовал участников конгресса, отметив, что уже в четвертый раз они собрались для обсуждения путей снижения аварийности на дорогах.

Безопасность дорожного движения — одна из самых острых проблем современности. Она не ограничивается рамками какой-либо страны и волнует жителей как больших, так и малых городов. Актуальна данная проблема и для Санкт-Петербурга, в котором количество автомобилей на душу населения за последние 10 лет увеличилось более чем в полтора раза.

Ежегодно в городе в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 500 человек, каждые два дня городские дороги уносят три человеческие жизни. Несмотря на все принимаемые меры, максимум, чего удалось достичь на сегодня, это в определенной мере стабилизировать обстановку на дорогах Петербурга.

У дорожных аварий в России есть своя специфика. К общим для всех стран причинам здесь добавляются и недостатки в развитии дорожной инфраструктуры, и несовершенство систем контроля безопасности дорожного движения, но главное — это низкая культура поведения на дорогах, причем как водителей, так и пешеходов. Говоря о тех, кто садится за руль после употребления алкоголя, о трагедии в Москве, которая показала, что российские законы слишком либеральны к преступникам, **Г. С. Полтавченко** поддержал предложение о введении более сурового наказания для нетрезвых водителей.

Разрешением проблемы безопасности на дорогах сегодня занимаются не

только государственные структуры, но и общественные организации. Разработана и реализуется соответствующая федеральная программа, есть такие программы и в регионах, в том числе в Санкт-Петербурге.

Уже несколько лет в городе действует программа по установке светофоров на самых опасных участках и перекрестках. Устаревшие ламповые светофоры меняются на светодиодные, которые лучше видны в яркий солнечный день. Внедряется автоматическая система управления дорожным движением. Перед наиболее опасными нерегулируемыми пешеходными переходами укладываются так называемые шумовые полосы, которые вынуждают водителей снижать скорость. Чтобы пешеходные переходы лучше были видны в темное время суток, на дорожные знаки устанавливаются дополнительные световые приборы, работающие от солнечных батарей. В Санкт-Петербурге, вслед за другими мегаполисами, осознали необходимость разделения городских трасс на уличную и дорожную сеть и приступают к проектированию магистралей, изначально свободных от пешеходов.

И хотя, как отметил **Г. С. Полтавченко**, перечисленные меры многим хорошо известны, благородная цель сохранения человеческой жизни не только не исключает, а, наоборот, предполагает обмен идеями и удачными проектами в самых разных областях, начиная от внедрения новой техники и заканчивая просветительской работой. Например, в Санкт-Петербурге воспитание будущих дисциплинированных участников дорожного движения начинается сегодня прямо с детского сада.



Консолидация усилий специалистов разных стран будет способствовать поиску новых рецептов снижения аварийности на дорогах и выработке иного подхода к вопросам обеспечения безопасности пешеходов и водителей. Определяющую роль в этом может и должен сыграть конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». **Г. С. Полтавченко** пожелал участникам конгресса успешной работы во имя самого главного — сохранения жизни и здоровья граждан.



Как отметил заместитель министра внутренних дел Российской Федерации **В. Н. Кирьянов**, уже не в первый раз в Таврическом дворце собрались видные представители стран СНГ, других стран, авторитетных международных организаций, ученые и специалисты, представители гражданского общества, чтобы обсудить проблемы и вызовы в области обеспечения безопасности дорожного движения, связанные со стремительным ростом автомобилизации, поделиться новым опытом преодоления ее негативных последствий, скоординировать усилия и определить возможные пути сотрудничества в этой социально значимой деятельности.

В условиях мировой глобализации безопасность дорожного движения — уже не проблема одного государства, это мировая проблема, так как дорожные происшествия, гибель и ранение людей, повреждение дорожно-транспортной инфраструктуры негативно сказываются на устойчивом развитии стран. Поэтому решение задачи снижения опасности

дорожного движения, уменьшения случаев гибели и ранения участников дорожного движения требует тесного взаимодействия и сотрудничества.

За последнее время Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла ряд резолюций, направленных на активизацию усилий в данной области. Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве в 2009 г. и в работе которой приняли участие представители 150 стран на уровне министров, продемонстрировала решимость политиков бороться с дорожным травматизмом. Генеральный секретарь ООН призвал государства поддерживать усилия в проведении Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, старт которому был дан в 2011 г., указав на важность в этот период долгосрочной и скоординированной деятельности. У России сложились устойчивые и плодотворные связи со многими международными организациями, участвующими в деятельности по обеспечению

безопасности дорожного движения: Всемирным банком, Всемирной организацией здравоохранения, Международной автомобильной федерацией, Комиссией по глобальной безопасности дорожного движения.

В двух российских регионах — Липецкой и Ивановской областях — реализуется международный проект по предупреждению дорожного травматизма «Безопасность дорожного движения в десяти странах мира», направленный на активизацию применения ремней безопасности, детских удерживающих устройств, соблюдение скоростного режима. Например, в Липецкой области в результате проведенных целенаправленных мероприятий применение ремней безопасности возросло более чем на 20%, а также сократилось количество нарушений, связанных с превышением установленной скорости движения. Результат — снижение тяжести последствий.

В. Н. Кирьянов выразил признательность представителям международных организаций за содействие в разрешении такой важной государственной проблемы, как повышение безопасности дорожного движения.

Докладчик отметил, что в Российской Федерации предпринимаются активные действия по повышению безопасности движения. Президент **В. В. Путин** отнес решение этих проблем к числу приоритетных направлений государственной политики. Основа государственной политики в данной области может быть выражена формулой: «Жизнь человека в процессе его участия в дорожном движении — это высшая ценность. Смертность и травматизм не должны являться ценой мобильности».

Задача, которая стояла перед Российским государством, — объединить усилия власти, различных ведомств, промышленности, бизнеса и граждан в разрешении проблем снижения смертности на дорогах страны. Федеральная целевая программа, утвержденная Правительством на 2006–2012 гг., и принятые на ее основе региональные и муниципальные программы стали механизмом реализации государственной политики. Вследствие проведенной работы в целом активизировалась деятельность как в центре, так и на местах. Так, в 2011 г. по сравнению с 2004 г. на 18,9% уменьшилось число погибших в дорожных происшествиях, на 42% — число погибших по вине нетрезвых водителей. Главное — удалось переломить негативную тенденцию роста дорожно-транспортного травматизма, сложившуюся к началу 2000-х гг.

При этом, как отметил докладчик, снижение уровня погибших достигнуто на фоне роста автопарка страны более чем на 35%. Кроме того, Россия перешла на унифицированный показатель определения понятия «погибший в дорожно-транспортном происшествии». Если ранее погибшим считался скончавшийся в результате дорожно-транспортного происшествия в течение семи дней, то с 2009 г. этот период составляет 30 суток.

Вместе с тем обстановка с безопасностью на российских дорогах остается сложной. Уровень дорожного травматизма превышает показатели стран развитой автомобилизации. Например, с 23 по 26 сентября 2012 г. произошло 110 дорожно-транспортных происшествий, участниками которых оказались водители в не-



трезвом состоянии, причем для некоторых из них это было не впервые.

В проекте федеральной целевой программы на 2013–2020 гг. предусматривается дальнейшее сокращение числа погибших в условиях развития автомобилизации. Приоритетное направление — работа с участниками дорожного движения, так как человеческий фактор является доминирующим в системе обеспечения безопасности. Вместе с тем, по мнению В. Н. Кирьянова, положительный результат этой сложной работы может быть достигнут только тогда, когда все участники дорожного движения осознают ее цели, поддерживают усилия власти, ощущают личную ответственность за дисциплину на дорогах.

Сегодня данное направление деятельности остается еще актуальной проблемой. В целом ряде случаев участники движения считают, что дорожные происшествия могут произойти с кем угодно, только не с ними, а разумные ограничения в дорожном движении ущемляют их свободу и право на передвижение. Вывод здесь, как отметил докладчик, очевиден: граждан необходимо не только информировать, им надо разъяснять, т. е. обучать их пониманию опасности дорожного движения, их следует убеждать в том, что соблюдение правил движения — единственно правильная модель поведения на дорогах.

Но и этого недостаточно. Участников движения нужно обучать навыкам безопасного поведения. Каждый участник движения должен понимать свою меру личной ответственности за себя и за окружающих. Формирование социальной ответственности участников движения сегодня выходит на первый план. Данное важное

положение В. Н. Кирьянов сформулировал следующим образом: так как безопасность дорожного движения непосредственно связана с человеческим фактором, то формирование навыков вождения и поведения на дорогах принадлежит к фундаментальным ценностям общечеловеческой культуры. Поэтому воспитание участников дорожного движения должно осуществляться с самого раннего детства и представлять непрерывный процесс, в котором задействованы семья, детские воспитательные и учебные заведения, печатные и электронные средства массовой информации и целый ряд иных институтов.

В работе с участниками движения активно используются и возможности правоприменительной деятельности. Это важный метод снижения аварийности наряду с организационной и информационно-пропагандистской работой. Здесь цель государственной политики состоит в совершенствовании законодательства, устанавливающего виды и размеры наказания за нарушение правил движения, оперативном введении ответственности за систематические нарушения требований безопасности, оптимизации правоприменительной практики за счет дистанционного выявления нарушений.

В соответствии с принятыми нормами закона внедряются системы автоматической фиксации нарушений скоростного режима и проезда на запрещающий сигнал светофора, выезда на полосу встречного движения. Расширенное применение этих технических средств позволяет существенно сократить количество непосредственных контактов между участниками движения и сотрудниками

полиции. В настоящее время такими системами охвачено около 2 тыс. стационарных и 3,5 тыс. переменных зон контроля. В 67 субъектах Российской Федерации сформированы центры обработки этой информации.

В. Н. Кирьянов отметил, что показатели состояния безопасности дорожного движения должны быть неотъемлемой частью всего комплекса показателей, характеризующих уровень социально-экономического развития региона, и обратился с просьбой в рамках конгресса более детально обсудить данную проблему и выработать соответствующие предложения.

Государственная политика направлена на повышение защищенности участников дорожного движения, прежде всего самых уязвимых групп — пешеходов и детей. Если водитель и пассажир имеют средства защиты — ремни и подушки безопасности, корпус автомобиля, то пешехода можно защитить только правильным выбором места перехода, освещением пешеходных переходов, нанесением на них разметки, использованием искусственных преград для снижения скорости транспорта, необходимым нормативным правовым регулированием. Такие меры в совокупности с регулярным контролем за поведением водителей на пешеходных переходах значительно уменьшают вероятность ДТП с пешеходами. Большое значение имеет и соблюдение правил самим пешеходом. Из общего количества происшествий с наездом на пешеходов около 50% произошло в случаях, когда действиями пешеходов были нарушены элементарные правила дорожного движения. Все это особенно важно с учетом того, что развитие дорожно-

транспортной инфраструктуры, строительство подземных и надземных пешеходных переходов и реализация других капиталоемких проектов требуют значительных денежных затрат.

Отдельная тема — безопасность детей на улицах и дорогах. Этой проблеме, как отметил В. Н. Кирьянов, уделяется большое внимание, и доказательством тому — значительное сокращение числа погибших детей за время действия федеральной целевой программы на 2006–2012 гг.

Докладчик заверил, что активная работа по предупреждению детского дорожного травматизма будет продолжена, а любое дорожное происшествие с детьми, по его мнению, следует расценивать как чрезвычайное. Детей надо целенаправленно учить правилам поведения на дорогах, формировать у них понимание опасности. Но в первую очередь необходимо повышать ответственность взрослых, потому что во всех дорожно-транспортных происшествиях, связанных с детьми, основная вина ложится на взрослых.

И хотя, как отметил В. Н. Кирьянов, об этой важной проблеме говорится уже не в первый раз, объема проводимой предупредительной работы все равно еще недостаточно. Работающих в школах педагогов следует готовить к преподаванию основ обучения детей безопасному поведению на дорогах. Нужно на постоянной основе обеспечивать повышение квалификации педагогического состава и в профильных институтах, совершенствование специальных программ.

Завершая свой доклад, В. Н. Кирьянов подчеркнул, что затронул лишь часть вопросов, не касаясь многих направлений деятельности по преду-

преждению дорожных происшествий, снижению тяжести последствий, и выразил надежду, что во время работы «круглых столов» будут более обстоятельно обсуждены самые насущные проблемы и выработаны предложения, которые послужат основой для повышения эффективности деятельности всех участников, связанных с решением обозначенных проблем. В деятельности по повышению безопасности дорожного движения главное, по мнению докладчика, не утратить наметившиеся положительные тенденции в изменении состояния аварийности и целенаправленно проводить работу по дальнейшему улучшению обстановки на дорогах.

Как подчеркнул министр транспорта Российской Федерации **М. Ю. Соколов**, транспортный комплекс является базовой системообразующей отраслью экономики, материальной основой территориального и социального единства страны. Вместе с тем транспорт представляет собой источник гибели и травматизма людей, вредного воздействия на окружающую среду и здоровье населения. Согласно экспертным данным на дорогах в мире ежегодно гибнет более миллиона человек и каждый пятый из них ребенок, свыше 50 млн человек получают травмы и увечья. Смертность и травматизм на дорогах — это вынужденная плата за технический прогресс, скорость, автомобилизацию и индустриализацию общества. Представленную статистику аварийности на российских автомобильных дорогах докладчик дополнил числом в 20 тыс. преждевременных смертей в год, причиной которых, по экспертной оценке, являются такие факторы риска для здоровья населения страны,

как выбросы транспортом загрязняющих веществ и шумовое загрязнение территорий.

Наряду с основной причиной дорожно-транспортных происшествий — нарушением водителями правил дорожного движения — есть целый ряд сопутствующих факторов, негативно влияющих на состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации. К таким причинам, по мнению М. Ю. Соколова, относятся: отсутствие четкого распределения полномочий и правовые пробелы в сфере организации дорожного движения, низкое качество работы городских транспортных систем, нарушение водителями и субъектами предпринимательской деятельности норм по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским пассажирским транспортом, недостаточное нормативно-правовое регулирование в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности, ненадлежащее состояние дорог федерального значения.

Как отметил докладчик, Минтранс России предпринимает серьезные шаги в целях устранения указанных проблем. Совершенствуется законодательство, реализуется комплекс мер нормативно-правового, контрольно-надзорного и инфраструктурного характера. Цель этих действий состоит в том, чтобы сделать дорожное движение безопасным и удобным для водителей, пассажиров и пешеходов.

В последние годы крайне обострилась транспортная, а вместе с ней и экологическая ситуация в крупных городах Российской Федерации. Эта проблема связана с быстрым ростом автомобилизации населения при су-



шествiенном отставании в развитии транспортной инфраструктуры, результатом чего стала хроническая перегрузка улично-дорожной сети, падение эффективности работы транспортных систем и снижение безопасности и качества жизни в городах. С недавнего времени к решению проблем в области организации дорожного движения подключен Минтранс России, за которым закреплен организационно-правовой блок.

С целью формирования эффективной системы управления деятельностью по организации дорожного движения в Минтрансе подготовлен соответствующий проект федерального закона. Данным законопроектом предлагаются изменения, обеспечивающие разграничение полномочий между уровнями исполнительной власти, определение компетенции, обязанностей и зон ответственности государственных и муниципальных органов управления, создание механизмов финансовой поддержки деятельности региональных и местных властей в сфере транспортного планирования и организации дорожного движения, а также создание механизмов контроля и надзора за соблюдением установленных требований в области организации дорожного движения, механизма аудита организации дорожного движения и транспортной экспертизы документации по организации дорожного движения и совершенствования нормативно-методического обеспечения в сфере организации дорожного движения.

Будущий федеральный закон об организации дорожного движения должен стать фундаментом для единой системы отраслевых нормативных правовых актов, подзаконных



актов и федеральных законов прямого действия и создать условия для последующего повышения качества и безопасности дорожного движения. В связи с этим докладчик выразил надежду на конструктивное взаимодействие с депутатами и сенаторами и поддержку с их стороны при рассмотрении данного законопроекта Федеральным Собранием.

Кроме того, для целей решения проблемы автомобильных заторов Минтрансом России подготовлен и представлен в Правительство проект



федерального закона о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, которым установлены дополнительные требования по присоединению объектов капитального строительства, предназначенных для торговли и дорожного сервиса, к автомобильным дорогам, усиление административной ответственности за нарушение данных требований и контроль за их исполнением.

В качестве примера инфраструктурных проектов в области дорожного движения М. Ю. Соколов привел проект федеральной программы по совершенствованию городских транспортных систем в Российской Федерации, реализация которой запланирована при непосредственном финансовом и организационно-техническом участии Всемирного банка. Этой программой предусмотрены укрепление институционального потенциала России в области развития городских транспортных систем, реализация в отобранных российских городах пилотных инвестиционных проектов, направленных на повышение качества и безопасности функционирования транспортных систем, а также на создание условий, способствующих повышению потенциала российских городов в области управления транспортом.

В целях нормативно-правового обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным городским транспортом Минтранс России также подготовлены и утверждены пакеты документов, регулирующих режим труда и отдыха водителей, отклонение движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров, опас-

ных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, от установленных маршрутов следования, неисправность автотранспортных средств, нарушение требований по перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Для нормативно-правового регулирования дорожной деятельности за последние пять лет принято более 50 законодательных и других нормативных правовых актов, в том числе технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

Вместе с тем, как отметил докладчик, аварийность на автомобильных дорогах федерального значения по-прежнему недопустимо высока. Тенденция снижения основных показателей аварийности на федеральных автомобильных трассах с 2005 г. сменилась их ростом в 2011 г., и по сравнению с 2010 г. количество ДТП увеличилось на 5,7%, количество погибших — на 11 и раненых почти на 4%. Число ДТП по причинам, связанным с дорожными условиями, возросло более чем на 2%, а количество погибших в таких ДТП увеличилось на 15, раненых — на 2%.

Высокая аварийность на федеральных дорогах, на взгляд М. Ю. Соколова, напрямую связана с недостаточным финансированием необходимых работ по содержанию и ремонту, в том числе капитальному, автомобильных дорог федерального значения и, как следствие, с их ненадлежащим эксплуатационным состоянием. Из общей протяженности федеральных автомобильных дорог (50 тыс. км) только 39% (около 19,5 тыс. км) соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, а более четверти

(13,5 тыс. км) обслуживают движение в режиме перегрузки.

Одним из необходимых условий приведения эксплуатационного состояния автомобильных дорог в соответствие с требованиями нормативных документов является переход на финансирование расходов по ремонту и содержанию по утвержденным Правительством Российской Федерации нормативам денежных затрат. В 2011 г. принято решение о создании дорожных фондов, позволяющих при среднесрочном и долгосрочном планировании развития автомобильных дорог общего пользования иметь стабильное финансовое обеспечение всех направлений дорожной деятельности. Федеральным законом об автомобильных дорогах и дорожной деятельности предусмотрен переход к 100%-ному обеспечению данных расходов из федерального бюджета к 2014 г. Постановлением Правительства Российской Федерации № 1206 утверждены Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. Этими Правилами предусмотрены направления расходов, среди которых приоритетное — обустройство автомобильных дорог в целях повышения безопасности дорожного движения.

В рамках совершенствования системы внутриотраслевого контроля в соответствии с Правилами организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения приказом Минтранса России утвержден Порядок проведения оценки уровня содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Наиболее эффективны-

ми мероприятиями, влияющими на уменьшение количества ДТП на аварийно-опасных участках, являются строительство пешеходных переходов в разных уровнях, устройство линий электроосвещения, установка осевого дорожного ограждения, препятствующего выезду транспортных средств на встречную полосу движения, наличие круглогодичной дорожной разметки.

Только за последние четыре года на автомобильных дорогах федерального значения было отремонтировано почти 20 тыс. км дорог и 57 пог. км мостов и путепроводов, установлено и заменено 2 860 км дорожного ограждения, 345 тыс. дорожных знаков, 710 тыс. направляющих устройств, выполнено устройство более 1,5 тыс. км линий искусственного освещения, построено более 60 пешеходных переходов в разных уровнях и установлено свыше 70 светофорных объектов. За последние два года введено в эксплуатацию 609 км дорог и 12,5 пог. км искусственных сооружений. В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» за четыре последних года было установлено 158 линий искусственного освещения. В итоге только за 2011 г. количество наиболее опасных участков уменьшилось почти на 20%.

До 2018 г. на федеральных автомобильных дорогах планируется осуществить установку около 2,5 тыс. км дорожного ограждения, 70 тыс. штук дорожных знаков, более 1 млн направляющих устройств, 3,3 тыс. км линий искусственного освещения, 156 пешеходных переходов в разных уровнях и 138 светофоров, а также 347 км пешеходного ограждения.

Ссылаясь на отечественный и зарубежный опыт, докладчик отметил, что ощутимые результаты обеспечения безопасных условий движения могут быть достигнуты путем реализации мероприятий по внедрению более эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения, включая инновационные, которым Минтранс России уделяет особое внимание. В первую очередь это автономные осветительные системы на солнечных батареях для освещения наиболее опасных участков дорог. В 2011 г. установлено 75 таких объектов, в 2012 г. запланировано уже 311. Также это дорожные световозвращатели и светодиодные индикаторы на солнечных батареях, активный дорожный знак «пешеходный переход», работающий на автономном источнике питания, противоослепляющие экраны, светодиодные светофоры, железобетонные парапетные ограждения высокой удерживающей способности. Применение инновационных технологий позволит обеспечить ликвидацию очагов аварийности и добиться снижения финансовых затрат на содержание средств регулирования.

В заключение М. Ю. Соколов подчеркнул, что только при тесном взаимодействии федеральных, региональных и местных органов государственной власти, исполнительной власти и депутатского корпуса, бизнеса и науки возможно построение безопасной дорожной среды для водителей, пассажиров и пешеходов.

В. Федоров, учащийся школы № 163 Центрального района Санкт-Петербурга, участник программы «Юный автомобилист», заметил, что сегодня подростки увлечены компью-



терными играми, среди которых не последнее место занимают виртуальные гонки на машинах, где побеждает самый стремительный гонщик. И большинство подростков мечтают «гонять» на настоящих автомобилях. При этом исчезает грань между игрой и действительностью, стирается чувство ответственности даже за свою собственную жизнь на реальной дороге.

Далее В. Федоров рассказал о программах центра детского технического творчества. Начальная програм-



ма «Школьник, дорога, автомобиль» ориентирована на правила дорожного движения для пешеходов и на действия в опасных дорожных ситуациях. Следующая программа — «Юный автомобилист» — предполагает изучение правил дорожного движения в качестве пассажира и даже водителя, а также обучение оказанию первой медицинской помощи.

В. Федоров отметил, что необходимо пройти путь от игры и увлечения автомобилями до высококультурного участника дорожного движения, чтобы уважительное отношение пешеходов и водителей стало нормой жизни.

Говоря об услышанных на конгрессе страшных цифрах, отражающих количество детей, которые гибнут на дорогах, получают серьезные травмы и становятся инвалидами, В. Федоров обещал рассказать об этом своим одноклассникам.

По его мнению, перед каждой школой и детским учреждением для безопасности детей должны быть установлены «лежачие полицейские». Также от имени своих друзей он обратился с просьбой о строительстве специальных дорожек для велосипедистов, таких как в Дании, позволяющих ездить и в дождь, и в снег.

Как отметил заместитель министра внутренних дел Азербайджанской Республики **О. И. Залов**, безопасность дорожного движения является важной составной частью правопорядка в обществе и должна рассматриваться как один из приоритетных вопросов. Значительный рост уровня автомобилизации и вместе с ним увеличение числа дорожно-транспортных происшествий, просчеты в решении существующих проблем ощутимо отражаются на складывающейся ситуа-



ции — растет число жертв, наносится ущерб экономике.

В Азербайджанской Республике, как сообщил докладчик, данная проблема рассматривается комплексно, в рамках соответствующего правового поля. С учетом положений международных документов, в особенности Венской конвенции о дорожном движении, нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения приведена в соответствие с международными стандартами и продолжает совершен-



ствоваться. Идет последовательная работа по внедрению современных технических средств и автоматизированных систем повышения качества и безопасности дорог, пассажирских и грузовых перевозок, улучшению потенциала транспортной инфраструктуры, усилению контроля за участниками дорожного движения.

Дорожное движение в Азербайджанской Республике интенсивно развивается. Количество транспортных средств за последние семь лет увеличилось в 2,4 раза. Построено и реконструировано около 4 тыс. км дорог первой и второй категории, а также дорог местного значения с асфальтобетонным покрытием. Ежегодно в Азербайджане на инфраструктурные проекты, в том числе предполагающие строительство и ремонт автомобильных дорог, выделяются значительные средства. Только за период 2005–2011 гг. на дорожную инфраструктуру было потрачено более 7 млрд долл. Построено множество мостов, подземных и надземных пешеходных переходов. Особое внимание уделяется проведению наземных ремонтных работ, состоянию системы освещения улиц, разделительных полос на магистральных дорогах. Устанавливаются новые светодиодные светофоры и дорожные знаки.

Положительно, по оценке О. И. Залова, зарекомендовало себя введение в эксплуатацию автоматизированной системы управления дорожным движением в Баку и других крупных городах страны. Только в столице установлено около 2 тыс. видеокамер, с помощью которых в реальном времени можно получить видеоизображение дорожной ситуа-

ции в наиболее оживленных местах, на перекрестках основных транспортных артерий.

В целях усовершенствования транспортной системы, повышения уровня транспортных услуг, регулирования движения общественного транспорта и оптимизации маршрутов движения в 2010 г. был создан бакинский Центр интеллектуального управления транспортом. С помощью данного центра можно отслеживать движение транспорта в столице, управлять движением более 2 тыс. маршрутных автобусов.

На дорогах страны повсеместно применяются стационарные и передвижные радары, фиксирующие скорость движения методом фотографирования. Значительно повышена и роль государственной дорожной полиции, сотрудники которой последовательно переоснащаются новейшими техническими средствами контроля. Начиная с 2005 г. парк патрульных автомобилей и мотоциклов дорожной полиции в основном представлен моделями, оснащенными бортовыми компьютерами и видеорегистраторами.

Организация и проведение практических мероприятий обуславливают определенные позитивные изменения. В последние годы наметилась тенденция снижения риска аварийности, уровня смертности, травматизма на дорогах, в том числе детского. Тесное взаимодействие полиции с медицинскими службами, Министерством по чрезвычайным ситуациям позволяет максимально сократить сроки прибытия на место происшествия, своевременно оказывать помощь пострадавшим, снижать тяжесть последствий ДТП.

В центре внимания Министерства внутренних дел Азербайджанской Республики находится правовая работа среди молодежи, подростков и детей. Распространяются многочисленные пособия по изучению правил дорожного движения в общеобразовательных школах. Совместно с работниками Министерства образования проводятся различные конкурсы на тему безопасности дорожного движения. Сотрудники дорожной полиции регулярно в прямом эфире популярных телеканалов подробно информируют население о ситуации на дорогах, состоянии дорожного движения, дорожно-транспортных происшествиях и нарушителях. В рамках «горячей линии» даются практические рекомендации водителям. Особое место отводится агитационно-воспитательной работе среди населения — ежедневно транслируется множество видеороликов, анимационных фильмов по указанной теме.

Вместе с тем, как отметил докладчик, проблема остается, и предпринимаются попытки ее комплексного решения, поиска наиболее эффективных механизмов. Продолжается работа над новыми программами по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, усовершенствованию транспортной системы в республике. Одновременно государственная дорожная полиция на основе анализа тенденции увеличения числа ДТП регулярно выступает с инициативой об ужесточении административной ответственности нарушителей.

В завершение своего выступления О. И. Залов выразил уверенность в том, что объединенные усилия международных, государственных,

общественных структур будут способствовать оздоровлению дорожной ситуации, предупреждению ДТП, свободному перемещению пассажиров, упрочению и развитию экономических и культурных связей.

Генеральный директор ОАО «КамАЗ» С. А. Когогин, подчеркнув, что главным в дорожных ситуациях является человеческая жизнь, остановился на некоторых экономических аспектах дорожно-транспортных происшествий. По оценке Всемирного банка, потери от аварий за 2011 г. составили 2,5% российского ВВП — 1 трлн 360 млрд руб. В 2012 г. прогнозируется уже 1,5 трлн руб. потерь.

Основная причина таких потерь — состояние дорожной сети. И дело даже не в том, что дорожная сеть недостаточно развивается, просто темпы развития дорожной инфраструктуры в разы отстают от темпов автомобилизации страны. Ограничить желание людей приобретать легковые автомобили невозможно, налицо и растущие потребности экономики в коммерческом транспорте.

Сегодня главный перевозчик Российской Федерации — это железная дорога, а средняя скорость перемещения вагона составляет 9 км/ч. То есть железнодорожный транспорт перестал отвечать требованиям экономики вследствие большой перегрузки.

Автомобилестроители, понимая сложившуюся ситуацию, работают над совершенствованием автомобилей. Современный автомобиль оснащен множеством специальных устройств, которые помогают водителю на дороге. Это и тормозные системы, и стабилизаторы курсовой устойчивости, и радары, предотвращающие столкновение.



С. А. Когогин рассказал о разработке и создании таких электронных устройств, в частности компанией «WABCO». Так, небольшой электронный прибор, стоимостью около 600 евро, позволит сэкономить 1% топлива, и в течение полутора лет его установка окупится. Однако опробование на тренажере показало, что неподготовленный водитель, допуская множество ошибок, не способен выйти на заданный уровень расхода топлива. То есть возникает проблема подготовки водителей. Сегодня для

автопроизводителей одной из главных проблем становится то, что за руль автомобиля садится человек, который не умеет им пользоваться.

В связи с этим, как сообщил докладчик, было проведено тестирование уровня подготовки современных водителей на контингенте поступивших на армейскую службу солдат. Оказалось, что по пятибалльной шкале средняя оценка немного превышает 2 балла.

Попытки разобраться в сложившейся ситуации выявили следующее. Учебные школы, которые готовят водителей, имеют на подготовку одного курсанта 13 тыс. 482 руб., при этом программой предусмотрено 60 час. практики езды на автомобиле. То есть простая арифметика показывает несоответствие обозначенного финансирования и необходимых затрат, что в итоге сказывается на подготовке водителей.

В автомобильной корпорации «КамАЗ» стали заниматься разработкой собственных программ обучения. И когда с теми же солдатами в сервисном центре были проведены занятия на тренажерах, то за две недели средняя оценка превысила 4 балла. Следовательно, по мнению С. А. Когогина, сегодня тех, кто хочет получить права, не нужно учить шесть месяцев; при правильной постановке учебного процесса нормального водителя можно подготовить за две недели.

Следующим этапом стал подбор исполнителей заказов на разработку тренажеров. Была выбрана компания «Эйдос». С точки зрения докладчика, продемонстрированный на конгрессе тренажер обладает максимальной эффективностью в подготовке водителей.



Таким образом, констатировал С. А. Когогин, в системе ДОСААФ нужно менять технологию обучения — необходимо ввести в стандарты подготовки водителей новые требования, в том числе элементы тренажерной подготовки. Это позволит сократить пробеговые испытания и лучше готовить водителей. Кроме того, предлагаемая методика позволяет добиться прозрачности: проходящий на обучение курсант получает жетон с магнитной лентой и весь процесс обучения контролируется. В итоге у него уже не остается шансов плохо сдать экзамены и необоснованно получить права.

Генеральный директор Фонда Международной автомобильной федерации Д. Уорд отметил, что он был участником четырех конгрессов, посвященных безопасности на дорогах. Затем докладчик обратился к теме Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Д. Уорд подчеркнул, что ежегодно на дорогах планеты фиксируется 50 млн травм, 1,3 млн смертей. К 2030 г., по прогнозу, дорожные аварии станут пятой основной причиной смертности в мире, достигнув показателя 2,4 млн человек ежегодно. Цель Десятилетия действий — стабилизировать, а затем снизить уровень смертности на дорогах. Это потребует 50%-ного снижения прогнозируемого уровня смертности к 2020 г., что позволит спасти 5 млн жизней, предотвратить 50 млн травм и сэкономить 3 млрд долл. социальных издержек.

Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения привело к активизации сотрудничества в данной сфере. Глобальный план осуществления Десятилетия



действий касается нескольких основных аспектов, среди которых безопасные дороги, безопасные автомобили и безопасное поведение на дорогах.

Д. Уорд положительно оценил действия Российской Федерации, в частности, позволившие уменьшить количество смертей на российских дорогах, и отметил, что именно по инициативе России в 2009 г. в Москве состоялась Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. На этой конференции говорилось и об эко-



номической стороне вопроса. Подсчитанный ущерб составляет более 500 млрд долл. США, из них приблизительно 100 млрд долл. приходится на развивающиеся экономики. Это огромные средства, которые можно было бы потратить на цели развития. Следовательно, необходимо безотлагательно начать совместную выработку системных мер по обеспечению безопасности дорожного движения, наладить и координировать международное сотрудничество.

В настоящее время человечество переживает беспрецедентный рост использования населением транспортных средств, и количество машин еще будет увеличиваться. Потребовалось 100 лет, чтобы достичь отметку в 1 млрд транспортных средств на планете, но за ближайшие 10 лет будет достигнута цифра в 2 млрд, что окажет серьезное влияние на безопасность дорожного движения и сбалансированную мобильность населения. В 2020 г. годовой объем продаж автомобилей, согласно прогнозам, составит 120 млн единиц, с долей развивающихся стран в 61%.

Д. Уорд подчеркнул важность потенциала «Большой двадцатки», играющей значительную роль в автомобильной промышленности. На «Большую двадцатку» приходится около 80% использования транспортных средств, а также 25% смертей в результате ДТП. Поэтому страны «Большой двадцатки» должны принимать активное участие в реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Докладчик упомянул важный международный саммит, проведенный в июне 2012 г. в Рио-де-Жанейро. На

нем была принята декларация, в которой впервые признается важность обеспечения безопасности дорожного движения как составляющей устойчивого развития. И это результат инициативы со стороны Российской Федерации.

В 2015 г. истекает срок действующих Целей развития тысячелетия. Ожидается, что одной из новых целей развития после 2015 г. будет обеспечение безопасности и устойчивого развития транспорта. Это следующая тема для обсуждения в рамках международного сообщества, которое начнется на Генеральной Ассамблее ООН в Нью-Йорке в сентябре 2013 г.

Также в сентябре 2013 г. в Санкт-Петербурге состоится саммит «Большой двадцатки», который станет глобальной площадкой для обсуждения проблем в области экономического развития и даст своевременный импульс включению в повестку дня целей устойчивого развития и безопасности транспорта. С учетом быстро растущего автопарка и доминирующей роли «Большой двадцатки» в мире она должна быть заинтересована в данном обсуждении. Хотелось бы, как отметил докладчик, чтобы слова превращались в дела.

Д. Уорд выразил удовлетворение тем, что ему довелось взаимодействовать с практиками этого дела, в частности с г-ном Кирьяновым. В последние 10 лет растет внимание к вопросам безопасности на дорогах, достигаются определенные результаты, объявлено Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Директор Научно-исследовательского института неотложной детской хирургии и травматологии, президент



Национальной медицинской палаты **Л. М. Рошаль** в начале своего выступления высказался против сокращения штатов сотрудников полиции, но вместе с тем он поддержал ужесточение наказаний, которое должно вестись параллельно с воспитательной работой. Необходимо, чтобы сотрудник, обнаруживший пьяного водителя, желающего откупиться, понимал, что тоже будет за это отвечать. Однако нужно соблюсти следующие условия — достаточная заработная плата и социальная защита сотрудников полиции.

Необходимо понимать, что автомобиль — это орудие убийства и самоубийства. И каждый, кто приходит получать права, должен осознать серьезность этого факта. Печальная статистика такова, что если сложить всех убитых в России из оружия и всех погибших, включая детей, при терактах (Беслан, «Норд-Ост»), то число смертей при ДТП все равно будет в несколько раз больше.

Как известно, безопасности на дорогах способствуют хорошие дороги, хорошие машины, воспитанные дети,

трезвые и ответственные водители. В качестве ответа на вопрос: «Где их взять?», докладчик привел пример работы с конкретной школой, учащиеся которой не имеют повреждений при ДТП. Но таких школ немного. По мнению Л. М. Рошала, задача министерства образования — распространять такой опыт. В связи с этим он предложил внести в итоговое решение конгресса пункт о введении во всех школах страны соответствующего стандарта и внедрении передового опыта.

Докладчик напомнил, что основной возраст травмированных детей — 5–15 лет. Среди них много детей-пешеходов. Следовательно, надо усилить работу директоров школ по профилактике таких травм, причем министерству образования необходимо делать это системно.

Сейчас увеличилось число травм у детей-пассажиров, но это тоже управляемая ситуация. Проблема здесь заключается в качестве детских кресел. Проведенное исследование показало, что в России иногда продаются несертифицированные кресла, которые в

Европе запрещены. Поэтому необходимо усилить контроль за качеством удерживающих устройств; кроме того, нужно следить за тем, где сидит ребенок и как он зафиксирован.

Еще одна проблема — это дети-водители. Л. М. Рошаль сообщил о законодательной инициативе, касающейся регистрации малой техники и сдачи молодыми водителями экзаменов. В последние годы наблюдается увеличение смертности и тяжести повреждений при мопедных травмах, а ведь еще есть скутеры. Вместе с тем было время, когда даже на велосипедах имелись номера.

Необходимо подумать и об ответственности родителей, которые покупают детям такие «игрушки» и потом ни за что не отвечают. Через НИИ неотложной детской хирургии и травматологии ежегодно проходит около 6–7 тыс. детей с изолированными и сочетанными травмами, наиболее тяжелые из них — с травмами вследствие дорожно-транспортных происшествий. И сегодня проблемой является не только численность умерших детей, но и количество ставших инвалидами. Это очень тяжелая группа детей, которым иногда никто не может помочь.

Говоря об оказании первой медицинской помощи, в том числе детям, Л. М. Рошаль подчеркнул необходимость не формального, а серьезного обучения водителей, поскольку они первыми оказываются на местах трагедий. По мнению докладчика, тот, кто не овладел хотя бы навыками первой помощи, получать права не должен. Нужно, чтобы водители поняли, насколько это важно. Не только ты должен оказывать помощь, но и тебе в случае необхо-

димости могут ее оказать. Поэтому необходимы базы, классы, манекены, кадры и финансовые средства. Нельзя давать лицензии школам, которые не имеют таких сертифицированных классов. Следует ввести определенный стандарт. Данное направление можно развивать на основе частно-государственного партнерства. Л. М. Рошаль призвал также внести это предложение в решение конгресса. Почти те же требования, по мнению докладчика, нужно предъявлять и к линейным машинам, которые вторыми оказываются на местах происшествий.

Как подчеркнул Л. М. Рошаль, коэффициент полезного действия информации о том, сколько человек погибло за сутки, невысок. Нужно сделать акцент на истоках трагедии, на том, почему это произошло, и делать это надо постоянно.

Российская Федерация — страна огромная, ее не сравнить с Европой, где основные показатели в 3–4 раза лучше. Для улучшения ситуации в России важно, в частности, время прибытия карет «скорой помощи» или вертолетов, так же как и доставка пострадавших в оснащенные больницы. Докладчик отметил, что сегодня в здравоохранении сложилось катастрофическое положение с кадрами. Из-за низкой заработной платы специалисты уходят, в том числе и из «скорой помощи». Если в ближайшее время не исправить ситуацию, то в здравоохранении может наступить коллапс. На этом фоне непонятны предложения Министерства финансов уменьшить долю финансирования здравоохранения с 3,4% ВВП до 2,8% — одного из самых низких в мире.



Л. М. Рошаль подчеркнул, что является сторонником оказания помощи детям в специализированных стационарах. На крыше хирургического корпуса возглавляемого им НИИ имеется вертолетная площадка. При институте есть специализированная бригада «скорой помощи», с которой выезжают анестезиолог и травматолог. Но в огромной России таких центров мало, значит, необходимо создавать условия, повышать знания и умения врачей по всей стране.

За один-два года осуществить такие меры нельзя, это длинный и тяжелый путь, требующий соответствующего финансирования и упорства. Л. М. Рошаль выразил надежду, что новая государственная программа повышения безопасности дорожного движения до 2020 г. будет взвешенной и учитывающей все прошлые достижения и просчеты.

Как заметил **В. И. Лысаков**, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, председатель координационного совета межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора», проблема пьянства на дорогах является крайне острой. Вызовы времени, ожидания общества требуют от законодателей, от государственной власти более четких, быстрых и бескомпромиссных решений.

Практика показывает, что существует группа водителей, представляющая общественную опасность. Это водители, постоянно нарушающие правила дорожного движения. Именно они в большинстве случаев становятся виновниками ДТП с тяже-



лейшими последствиями. Поэтому, заметил докладчик, надо подумать, как таких водителей остановить на пути к трагедии. Нередко у них имеются целые пачки штрафных квитанций, причем штрафы могут быть и не оплачены.

Конечно, любой человек может оступиться — отвлечься и нарушить разметку или скоростной режим, но заплатив штраф и получив такой урок, он становится более внимательным на дороге, более критичным по отношению к себе. Однако есть води-



тели, которые за год совершают по 10, 15, 20, 50 правонарушений. Понятно, что их поведение совершенно неадекватно, что они не остановятся в том числе и перед применением спиртных напитков перед тем, как сесть за руль. Именно к этой группе злостных нарушителей принадлежат виновники страшных, резонансных ДТП на дорогах России.

Пришла пора подумать о том, чтобы взыскивать с таких нарушителей не просто большие штрафы, а штрафы, которые будут иметь геометрическую прогрессию в зависимости от количества нарушений ПДД. Потому что те санкции, которые предусмотрены законодательством к водителям, повторно севшим за руль в состоянии опьянения (административный арест до 15 суток, причем до этого они уже были лишены водительского удостоверения), не оказывают должного воздействия.

В. И. Лысаков выразил удивление в связи с тем, что внедрение в законодательство и в практику административного ареста за повторное управление в состоянии опьянения вызвало сильное сопротивление и считалось нарушением прав личности. Общество не было готово к тому, чтобы приоритет жизни поставить над приоритетом прав личности. Однако даже такая революционная на тот момент мера, как административный арест, сейчас не является действенной.

Появляется все больше автомобилистов, и соответственно растет группа водителей, которые, будучи лишены прав, продолжают ездить без них, а также в нетрезвом состоянии. Причем никакие предлагаемые меры, в том числе постановка на медицинский учет, на них не действуют. Эти

автомобилисты продолжают ездить без водительского удостоверения, что нередко заканчивается очередной трагедией. Поэтому такие меры административной ответственности, как административный арест до 15 суток и заочное увеличение срока лишения права на управление транспортным средством, по мнению докладчика, в настоящее время совершенно неэффективны. Есть «чемпионы», которые лишены водительского удостоверения на 30, 50, 80 лет вперед. Даже пожизненное лишение прав не исправит ситуацию, поэтому, по мнению докладчика, пришло время предусмотреть и уголовную ответственность за такие деяния.

Как подчеркнул В. И. Лысаков, когда под колесами пьяного водителя погибают один или несколько человек, это не может рассматриваться как случайное, непредумышленное убийство. Это — преднамеренное убийство или как минимум покушение на него. Надо менять понятийный аппарат, критерии, законодательную базу, с тем чтобы действительно предусматривалась жесткая уголовная ответственность для человека, севшего за руль в состоянии опьянения — наркотического или алкогольного.

В качестве наказания для водителей, совершающих эти деяния, могут быть предусмотрены обязательные работы в большом объеме. Это одна из форм ответственности, которая позволит на определенное время изолировать от общества социально опасного человека. Рассматривается также вопрос о конфискации имущества. Автомобиль — источник повышенной опасности, и вполне логично, с точки зрения докладчика, у водителя, управляющего автомобилем в

состоянии опьянения, данный источник повышенной опасности изъять. Высказывания некоторых правоведов и правозащитников о том, что тем самым ущемляется право собственности, по мнению докладчика, некорректны — право на жизнь должно стоять выше права собственности. В случае если такой водитель ездит по доверенности, консолидированную ответственность должен нести тот человек, который доверяет свой автомобиль лицу, ведущему асоциальный образ жизни.

Последняя проблема, на которую обратил внимание В. И. Лысаков, связана с необходимостью вернуться к определению критериев состояния опьянения. В настоящее время в законодательной базе такие критерии отсутствуют. Поэтому нередко любое количество алкоголя в крови, которое может быть не связано с употреблением спиртных напитков, является основанием для судебных органов лишить водителя прав. В Европе, например в Норвегии и Швеции, существуют жесткие нормы — 0,2 промилле. Но это не разрешение выпить. Произошла подмена понятий, и многие в России восприняли 0,3 промилле, допустимые некоторое время назад, как разрешение употребить немного спиртного. Как подчеркнул докладчик, в России необходим «сухой закон», но он должен учитывать все нюансы.

Директор Департамента по вопросам транспорта, водных ресурсов и информационно-коммуникационных технологий Всемирного банка **Х. Л. Иригойен** поделился опытом построения стратегии, предусматривающей развитие безопасного транспорта. Это первая программа в рамках



Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Дорожно-транспортные происшествия — основная причина смертности среди молодежи до 29 лет, являющаяся важнейшей проблемой для всего международного сообщества, и в первую очередь для стран, где наблюдается рост автомобилизации. В 2004 г. были впервые опубликованы «Сводки с дорожных фронтов». Данное периодическое издание содержит статистический материал по состоя-



нию дорожного движения, дорожной безопасности в разных странах.

В 2008 г. при участии Всемирного банка был создан специальный механизм обеспечения дорожной безопасности. Значительной вехой стала Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, прошедшая в 2009 г. в Москве. Как отметил докладчик, Россия сохраняет лидирующие позиции, координируя данный вопрос в рамках мирового сообщества.

В настоящее время существуют механизмы для выхода на обозначенные рубежи уменьшения смертности на дорогах. Залогом успеха является политическая воля на самом высоком уровне. Страны теряют до 2% ВВП вследствие дорожно-транспортных происшествий. Политика должна быть долгосрочной, последовательной, комплексной, касающейся и качества транспорта, и медицинского обслуживания. Необходимо настойчиво работать с факторами риска, такими как превышение скорости, опасные участки дорог и др. Это предполагает в том числе новые законы, что не везде легко осуществимо. Однако, как показывает опыт, следование этому направлению дает немедленные результаты.

Кроме того, нужны долгосрочные инвестиции, «инвестиции для жизни». Также требуются новые конструкции дорог, более совершенное освещение, изоляция проезжей и пешеходной частей, выделение транзитных коридоров для тяжелого транспорта, оснащение всех автомобилей средствами безопасности, мониторинг состояния транспорта и дорог, внедрение электронных средств и автоматических систем контроля

и т. д. Значительному сокращению количества ДТП в городах, решению вопросов ликвидации пробок, обеспечения топливом и др. способствует, например, развитие общественного транспорта.

Докладчик обратил внимание на то, что должно быть устойчивое финансирование приоритетных программ обеспечения дорожной безопасности. Существуют разные модели: и бюджетные ассигнования, и налоговые поступления. Предпосылкой успеха является национальная стратегия. Необходимо финансировать все структуры, занимающиеся решением этих вопросов.

Обеспечение безопасности на дорогах во многих странах рассматривается в качестве национальной цели и получает необходимое финансирование. Странам следует наращивать потенциал различных структур, разных уровней власти, в том числе в плане сбора данных и стандартизации информации, касающейся этой проблемы. Кроме того, необходим эффективный мониторинг результатов мероприятий по повышению безопасности дорог.

В заключение Х. Л. Иригойен привел пример Австралии, где с 1970 г. по 2010 г. на 132% увеличились объемы дорожного движения. Стране удалось справиться с данной проблемой благодаря реализации стратегии, предусматривающей обеспечение безопасности на дорогах, отлаженной системе работы «скорой помощи», жесткому правоприменению законодательных актов, а также задействованному в полном объеме институциональному потенциалу.

Как заверил докладчик, Всемирный банк готов взаимодействовать со

странами, наращивая потенциал различных правительственных структур для повышения безопасности на дорогах.

Министр внутренних дел Латвийской Республики **Р. Козловскис**, поприветствовав участников заседания от имени Правительства Латвийской Республики, рассказал об опыте Латвии, соответствующем политике Европейского Союза в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Как отметил докладчик, Латвия — сравнительно небольшое государство, население которого составляет около 2 млн человек. При этом количество водителей по отношению к общему количеству жителей составляет более 30%, достигая примерно 650 тыс. человек. Вместе с тем число зарегистрированных единиц авто- и мототранспорта заметно выше — около 800 тыс. При общей длине дорог в стране, достигающей 100 тыс. км, эти показатели свидетельствуют о достаточно высокой интенсивности движения на дорогах, которая продолжает расти. Географическое расположение Латвии, а также ее быстрорастущая экономика обуславливают увеличение транзитного транспорта, в основном грузового и в летний период легкового.

Обеспечение общественного порядка и охраны безопасности входит в перечень основных функций Министерства внутренних дел Латвийской Республики, за исполнение которых на практике отвечает государственная полиция. Согласно закону она является главным органом, который несет ответственность за безопасность на дорогах, регулирует передвижение транспортных средств



и пешеходов, контролирует состояние дорог, а также техническое состояние транспортных средств организаций, обеспечивающих дорожное движение.

Консультативным органом, оказывающим содействие в разработке единой политики в области безопасности на дорогах, является Европейский совет по безопасности дорожного движения. Он состоит из руководящих должностных лиц ответственных министерств, руководителей компетентных госпредприятий и служб

внутренних дел, а также из представителей самоуправления.

На основании задач, поставленных европейской концепцией безопасности дорожного движения, которая также изложена в «Белой книге» транспортной политики Евросоюза, в Латвии утверждена программа безопасности дорожного движения на 2007–2013 гг. В соответствии с этой программой поставлена цель — к 2013 г. уменьшить количество погибших в ДТП по сравнению с 2001 г. на 70%. На сегодняшний день, как отметил Р. Козловскис, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях уменьшилось более чем в два раза. Уже к концу 2011 г. уровень снижения составил почти 68%.

Для достижения поставленной цели было реализовано множество мероприятий, в том числе усовершенствование нормативных актов и проведение их правового регулирования. Существенных результатов удалось добиться после введения системы учета штрафных очков в 2004 г., а также ужесточения мер наказания за нарушение правил дорожного движения. Был введен административный арест и увеличены денежные штрафы.

В 2007 г. Сеймом Латвии были приняты законодательные акты, необходимые для внедрения системы использования фоторадаров. С их помощью кроме фиксации скоростных параметров движения авто- и мототранспорта существует возможность определить наличие страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а также прохождения технического осмотра. В случае фиксации нарушения штраф высылается владельцу почтой. Устанавливаются фоторадары, как

правило, в тех местах, где зафиксировано наибольшее количество ДТП в течение двух последних лет.

Практика использования фоторадаров побудила автоводителей внимательнее следить за допустимой скоростью движения своего транспорта. Так, к примеру, в 2012 г. по сравнению с 2011 г. количество водителей, нарушивших скоростной режим, уменьшилось на 10%. Применение фоторадаров на латвийских дорогах также выявило тенденции значительного улучшения статистики человеческих жертв. Ведь в большинстве случаев ДТП происходят именно вследствие превышения допустимой скорости.

Показатель уменьшения на 68% к концу 2011 г. по сравнению с 2001 г. числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на территории Латвии отражает самое стремительное падение уровня смертности на дорогах Евросоюза. Средний европейский результат не превышает 43%.

Тем не менее, несмотря на уже достигнутые высокие результаты, в июле 2010 г. Европейской комиссией была принята программа безопасности дорожного движения на 2011–2020 гг., согласно которой количество погибших на европейских дорогах в течение 10 лет начиная с 2011 г. необходимо уменьшить вдвое.

В соответствии с изложенным принято решение впредь особое внимание уделять разъяснению правил дорожного движения, при этом используя все удобные способы контакта с населением, в том числе средства массовой информации, проводя беседы с будущими потенциальными автоводителями в учебных заведениях, школах и детсадах, а также привлекая служителей церкви. Кроме того, не-



обходимо применение новых инженерно-технических решений в развитии инфраструктуры дорог, а также усовершенствование контроля участников дорожного движения, с использованием для этого технических средств и возможностей служебного персонала.

Как заключил докладчик, опыт Латвии в области обеспечения безопасности на дорогах показывает, что, несмотря на положительные результаты в борьбе с грубыми нарушениями правил дорожного движения, предстоит дальнейшая большая работа.

Заместитель министра Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий **А. П. Чуприян** сообщил, что за 2011 г. МЧС России свыше 155 тыс. раз реагировало на дорожно-транспортные происшествия; это на 21% больше по сравнению с 2010 г. Если пять лет назад МЧС привлекалось в связи с дорожно-транспортными происшествиями 10–20 раз в сутки, в настоящее время приходится реагировать 500–600 раз в сутки. В 2011 г. сотрудники МЧС деблокировали, т. е. извлекли, более 24 тыс. пострадавших.

Один из ключевых акцентов деятельности МЧС России — формирование культуры безопасности жизнедеятельности, в том числе безопасного поведения на улицах и дорогах. Большое внимание уделяется таким процессам, как подготовка школьников. В 2010 г. министерством совместно с общеобразовательными учреждениями Москвы создана городская экспериментальная площадка «Разработка системы формирования



транспортной культуры обучающихся как фактор успешной профилактики детского дорожно-транспортного травматизма».

Кроме того, МЧС является партнером федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Благодаря этой программе появилась целая сеть учебных центров, куда приходят и школьники, и студенты, и курсанты, и спасатели. В одном из таких центров, расположенном в Ногинске Московской области, за два



года прошли обучение более 3 тыс. человек.

А. П. Чуприян высказал пожелание, чтобы рамки такого обучения расширились, так как важно не просто сориентировать детей или подготовить спасателей, чрезвычайно важно, например, обучить водителей, перевозящих опасный груз, не только правилам дорожного движения, но и правилам выживания на дорогах, тем более с учетом той ответственности, которую они несут. В основном же, когда говорится о дорожно-транспортных происшествиях, подразумевается легковой транспорт. В действительности, как заметил докладчик, очень сложно подготовить специалистов и отработать технологию реагирования тогда, когда происходит столкновение различного транспорта с железнодорожным, при перевозке грузов, тем более опасных, или при перевозке пассажиров автобусами и т. д. Желательно, чтобы различные министерства и ведомства, в том числе и Минтранс, знали о существовании таких учебных центров и о возможности проведения обучения в этой области.

МЧС разрабатывает разные технологии доставки пострадавших в лечебные учреждения, в частности появилась авиационная составляющая, которой полностью обеспечена трасса Москва — Санкт-Петербург. Как отметил докладчик, ежегодно проводятся соревнования профессионалов МЧС на территории Всероссийского выставочного центра. Посещают их и сотрудники ГИБДД.

В завершение А. П. Чуприян обратился к сенаторам с просьбой способствовать исправлению ситуации, когда сотрудники МЧС, приезжая на

место происшествия раньше кареты «скорой помощи», согласно действующему законодательству не имеют права оказать медицинскую помощь.

Президент Фонда «Форд Мотор Компани» Д. Велла, отметив важность обсуждения вопросов безопасности на дорогах, рассказал о возглавляемой им благотворительной организации, которая финансируется из доходов «Форд Мотор Компани».

Компания «Форд», существующая уже более 100 лет и «поставившая Америку на колеса», является крупнейшим производителем автомобильного транспорта, вторым национальным и пятым мировым автопроизводителем. Компания имеет 90 заводов и предприятий по всему миру. В России первый автомобиль был продан в 1907 г. С того времени «Форд Мотор Компани» постоянно присутствует в российской экономике. Так, в 1929 г. компания «Форд» начала строительство Горьковского автозавода, который до сих пор работает и выдает продукцию.

После распада Советского Союза «Форд Мотор Компани» развернула производственное строительство по всей России, став первой иностранной компанией, которая открыла здесь производство. В 2012 г. вместе с партнером «Соллерс» «Форд Мотор Компани» впервые запущено совместное производство по изготовлению запасных частей для автомобилей «форд» — крупнейшей иностранной марки в Российской Федерации.

Как отметил докладчик, автомобилизация в России идет очень быстро. Следовательно, нужны инвестиции, которые, в частности, поступают от компании «Форд». В Ленинградской области строятся четыре завода, где



будут трудиться тысячи российских граждан. Выпускаются новые автомобили — «форд фокус», «форд мондео», «форд эксплорер»; это транспортные средства, произведенные с использованием передовых инженерных решений и оснащенные современными системами безопасности.

Д. Велла отметил, что буквально в течение нескольких дней он понял, насколько велика в России напряженность на дорогах. Российские граждане, почувствовав вкус свободы на дорогах, столкнулись с соответствующими социальными и медицинскими последствиями. «Форд Соллерс» вместе с Министерством иностранных дел Российской Федерации и с участием «Форд Мотор Компани» приступил к формированию нового отношения к поведению на дороге в условиях растущей автомобилизации в рамках общей кампании по улучшению безопасности на дорогах.

Как заявил докладчик, бизнес, который только гонится за прибылью, обречен на неудачу. В 1936 г. Г. Форд основал благотворительный фонд, который поддерживает целый ряд

инициатив, вкладывает средства в обучение, в безопасность, в дороги и т. д. Фонд гордится своими достижениями, в том числе в вопросах безопасности автомобилей, став инициатором разработки всевозможных электронных устройств по устойчивости автомобиля, новых конструкций корпуса машины, ремней безопасности, подушек безопасности и т. д.

Д. Велла рассказал о существующей в Соединенных Штатах Америки программе фонда, которая называется «Води и живи». Основная адресная аудитория программы — подростки. Они умеют водить машину, точнее, «крутить руль», но не умеют ориентироваться в сложных ситуациях, результатом чего оказываются огромные потери жизней. С этим мириться нельзя. Фондом подготовлен целый ряд методических пособий по обучению молодежи безопасному стилю вождения, культуре безопасности. Программа была запущена 10 лет назад, и за эти годы смертность среди молодежи сократилась вдвое.

С 2012 г. программа по обучению безопасному вождению вышла за пре-



дела США, и сейчас фонд работает над вопросом построения и распространения этой программы в России. Каждый год на дорогу выходят новые водители, и даже опытному водителю не повредит дополнительное обучение.

В заключение докладчик подчеркнул, что необходимо вывести разговор на высокую политическую трибуну и делать все, чтобы таких программ было много. Только делясь опытом и обмениваясь предложениями, можно добиться результата.

Заместитель министра образования и науки Российской Федерации **И. М. Реморенко** в своем выступлении остановился на двух основных моментах. Первое — то, что уже делается и приносит результаты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и соответствующего образования детей. Второе — проблемы, над которыми еще предстоит работать, в том числе совместными усилиями.

В данном контексте дети подразделяются на три группы: дети-пешеходы, дети-водители и дети-пассажиры. Это разные группы и разные ситуации. За последние годы наблюдается уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий и гибели в них детей первой группы — детей-пешеходов. Удастся улучшить такие составляющие, как правила дорожного движения и следование им со стороны детей-пешеходов.

Во-первых, вводятся новые образовательные стандарты и новые программы, которые ориентированы не только на то, чтобы изучить и запомнить определенные правила, но и на постоянное воспроизводство ситуации их применения в конкретных жизненных условиях. Это особенно



важно, потому что, в отличие от таких предметов, как физика, химия, биология, правила дорожного движения представляют собой знания, которые применяются не когда-нибудь при выборе профиля обучения, а непосредственно в жизни.

Разработан курс «Обеспечение безопасности жизнедеятельности», издаются новые учебники, в которых разбираются задачи, связанные с конкретными ситуациями на дорогах. Самое главное, что, решая такие задачи, дети воспринимают себя и в

качестве других участников дорожного движения. Это очень важно: таким образом формируется понимание того, что можно ожидать от других в процессе дорожного движения. Невозможно изучить и воспроизвести в школьной практике все ситуации, но можно научиться моделировать разные обстоятельства.

Во-вторых, проводятся различные конкурсы, многие из которых стали традиционными и хорошо себя зарекомендовали. Это конкурс «Безопасное колесо», конкурс среди образовательных учреждений «Дорога без опасностей», конкурс «Юные инспектора дорожного движения», в котором дети соревнуются друг с другом, существенным образом улучшая свои результаты. В последние годы стали появляться интересные программы со стороны бизнеса и общественности, например, конкурс на лучшее оформление школьных рюкзаков световозвращающими элементами организации «3М Россия».

В-третьих, используются так называемые деятельностные формы. Это прежде всего детские автогородки, которых в Российской Федерации, с учетом общего количества школ, не так много. Данное направление, по мнению докладчика, надо развивать. В качестве образца создано 16 таких автогородков, которые для регионов должны стать моделью, позволяющей ориентироваться при организации подобной работы в школах.

Касаясь второго момента — существующих проблем, И. М. Реморенко назвал крайне сложной ситуацию с детьми-водителями, имея в виду не только водителей скутеров, но и даже велосипедистов. Здесь, по мнению докладчика, требуются действительно

серьезные меры. Это не значит, что всех нужно учить водить скутеры, но для детей, которые ими пользуются, подобные программы можно было бы предусмотреть.

Важным аспектом является использование современного оборудования. В последнее время наблюдается такая тенденция: те инструктора, которые давно учат вождению и которые раньше относились к разного рода тренажерам со скепсисом, стали положительно о них отзываться. Это связано с тем, что современные тренажеры отличаются чрезвычайно высоким уровнем моделирования реальных ситуаций на дорогах. Кроме того, они обеспечивают обратную связь: можно определить те ситуации, которых больше всего боится водитель, и воспроизвести их на тренажере.

В заключение докладчик подчеркнул, что если родители и взрослые все время показывают детям негативный пример — нарушают правила дорожного движения, переходят дорогу в неположенном месте, то все школьные программы и образовательные усилия становятся бесполезными. Поэтому просвещение взрослых остается серьезной проблемой.

Председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности **В. А. Тюльпанов** вспомнил о том, что некоторое время назад министр внутренних дел Эстонской Республики был оштрафован за превышение скорости, и задался вопросом: «Возможно ли такое в России?» Подобный вопрос, по мнению докладчика, смешон, потому что не только министры, которые передвигаются на машинах со спецсигналами, но и

многотысячная армия чиновников нарушают правила дорожного движения, рассчитывая на действенность своих документов. Более того, многие из тех, кто начинает свою карьеру водителя, прежде всего заботятся о том, чтобы у них были «хорошие» номера и документы, позволяющие избежать ответственности за ДТП.

По данным статистики, в России каждый год в результате ДТП погибают 28 тыс. человек, а 270 тыс. становятся инвалидами. Что такое 270 тыс. человек? Это примерно население такого города, как Петрозаводск. И главная проблема здесь — даже не пьянство на дорогах, а нарушение скоростного режима. По мнению В. А. Тюльпанова, если принимается решение о введении уголовного наказания за пьянство за рулем, то и за нарушение скоростного режима следует ввести более жесткое административное наказание, вплоть до административного ареста.

Говоря о ДТП с участием детей, докладчик сообщил, что в Санкт-Петербурге находится единственный в России детский хоспис. Там детям пытаются облегчить последние дни их существования. Две трети из них — те, кто побывал в дорожно-транспортных происшествиях. В. А. Тюльпанов назвал печальной статистику по Санкт-Петербургу, касающуюся ДТП с участием детей: в январе — августе 2012 г. пострадало 413 ребенка, т. е. больше, чем за тот же период 2011 г.

В Санкт-Петербурге проходит интересный эксперимент. Уже около двух лет на улицах города работает общественный транспорт с необычной, но действенной социальной рекламой. На кузове размещены понятные как детям, так и взрослым знаки



дорожного движения и «смайлики», «обращающиеся» к водителям с такими призывами, как «Водители, вы ведь тоже родители» или «Уступи дорогу, я везу твоих друзей». По мнению докладчика, такой способ оказался эффективным, и «добрые» трамваи и «вежливые» троллейбусы не только стали визитной карточкой Санкт-Петербурга, но и способствовали уменьшению количества ДТП с общественным транспортом. Уважение на дороге — залог безопасности, и надо общими усилиями добиться того,



чтобы уважительное и безопасное поведение на дорогах стало нормой.

Заместитель министра образования Республики Беларусь **В. А. Будкевич** подчеркнул, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения остро стоит во всем мире. Огромный ущерб, который наносит государствам дорожно-транспортный травматизм, позволяет отнести его к основным угрозам современности. Прогноз динамики автоаварий в мире, произведенный международными экспертами, свидетельствует о том, что, если не предпринять необходимых мер, смертность и инвалидность к 2020 г. возрастут на 67%.

Концептуально действующие в Беларуси подходы к обеспечению безопасности дорожного движения в полной мере соответствуют мировым стандартам и позволяют адекватно реагировать на изменение дорожно-транспортной обстановки. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения контролируются на уровне Президента и Правительства Республики Беларусь. В республике приняты и реализуются нормативные правовые акты, необходимые для решения задач по обеспечению должного уровня дорожной безопасности; создана и эффективно действует Постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь.

Министерством образования построена система обучения безопасному поведению на дорогах, начиная от детей дошкольного возраста и заканчивая учащимися учреждений профессионально-технического и среднего специального образования. В. А. Будкевич подчеркнул, что дан-



ная работа осуществляется в тесном взаимодействии с Управлением государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь. В этой работе стороны определили для себя своеобразный неформальный лозунг — «Не вместо, а вместе».

В учреждениях дошкольного образования оборудованы специальные площадки по обучению детей правилам дорожного движения, в группах — уголки правил дорожного движения с дидактическими мате-



риалами и играми, для реализации программы «Пралеска» разработаны конспекты занятий, викторин, праздников по данной тематике, используется наглядная агитация, ведется пропаганда световозвращающей продукции.

Для учащихся 2–9-х классов учреждений общего среднего образования проводятся факультативные занятия «Основы безопасности жизнедеятельности». В настоящее время этот факультатив ничем не отличается от учебного предмета. Объем курса определен учебным типовым планом для всех типов общеобразовательных учреждений, имеются утвержденная учебная программа, учебные пособия для учащихся по всем классам, методические пособия для учителей, электронные средства обучения, курс изучается всеми учащимися класса, а не отдельными группами, осуществляется оценка результатов деятельности учащихся на содержательно-оценочной основе, проводятся зачеты с фиксацией в классных журналах, публикуются инструктивно-методические письма о преподавании факультатива к началу учебного года, как и по всем учебным предметам.

В новой редакции учебной программы «Основы безопасности жизнедеятельности» по сравнению с 2008 г. на 15 часов увеличено время изучения раздела «Правила дорожного движения». В течение года проводятся зачеты по всем содержательным линиям учебной программы курса. Кроме того, перед зимними и летними каникулами проводятся дополнительные зачеты по разделу «Правила дорожного движения». Для занятий с учащимися 2–9-х классов изданы учебные и учебно-методические по-

собия, разработаны электронные средства обучения, имеются методические пособия для учителей.

Совместно с Управлением государственной автомобильной инспекции МВД разработан и реализуется план учебно-воспитательных и профилактических занятий для воспитанников дошкольных учреждений и учащихся 1–11-х классов учреждений общего среднего образования. В соответствии с планом ежемесячно в учреждениях дошкольного и общего среднего образования сотрудники ГАИ вместе с педагогами проводят практические занятия по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Также совместно с Управлением ГАИ МВД утверждены Рекомендации по оформлению уголка безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях.

В рамках внеклассной работы с участием Управления ГАИ проводятся ежегодный Республиканский слет-конкурс отрядов юных инспекторов дорожного движения, Республиканский творческий конкурс для детей и подростков «Соблюдаем законы дорог!», Неделя безопасности движения, а также творческий конкурс «Безопасный переход», организованный газетой «Переходный возраст». В последние годы сложилась традиция включать в программу проведения Дня знаний 1 сентября информацию по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма; на праздник приглашаются сотрудники подразделений ГАИ.

Управлениями образования облисполкомов, Комитетом по образованию Минского городского исполнительного комитета совместно с региональными подразделениями

ГАИ проводится целенаправленная работа по обеспечению безопасности пешеходных переходов вблизи учебных заведений. Во всех регионах республики в учреждениях общего среднего образования, которые расположены вблизи нерегулируемых пешеходных переходов, созданы мобильные группы, оказывающие помощь группам учащихся при переходе через проезжую часть. В состав мобильных групп входят сотрудники ГАИ, педагоги, родители, учащиеся старших классов, члены отрядов юных инспекторов движения и общественной организации «Белорусский республиканский союз молодежи». Участники групп обеспечены световозвращающими жилетами повышенной видимости и макетами дорожного знака «Движение без остановки запрещено».

Деятельность мобильных групп осуществляется в период наиболее интенсивного движения учащихся к учреждениям образования: в течение 30 минут до начала и после окончания учебных занятий. Системно данная работа проводится отрядами «стопменов». Министерством образования разработаны, согласованы с МВД и утверждены методические рекомендации по организации таких отрядов. Во всех регионах мероприятия по обеспечению безопасности пешеходных переходов вблизи учебных заведений широко освещаются в СМИ.

В Республике Беларусь с 1 июля 2010 г. введены специальные требования к автобусам для перевозки детей, они содержатся в новом Государственном стандарте «Автобусы для перевозки детей. Общие технические требования», разработанном Белорусским государственным институтом стан-

дартизации и сертификации совместно с МВД, Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством образования. Этот документ устанавливает общие технические требования к автобусам, предназначенным для перевозки детей в возрасте от шести до 18 лет по автомобильным дорогам общего пользования, в том числе цветографическим схемам наружных поверхностей автобусов, наличию и расположению надписей, опознавательных знаков и специальным световым сигналам.

В целях обучения учащихся учреждений профессионального и среднего специального образования безопасному поведению на дорогах, уменьшения среди них случаев дорожно-транспортного травматизма начиная с 2006/2007 учебного года предусмотрено обязательное изучение учебного предмета «Правила дорожного движения» в объеме восьми часов по программе, утвержденной Министерством образования.

Вместе с тем, как отметил докладчик, несмотря на проделанную работу по снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма, данная проблема не разрешена полностью. Под колесами автомобилей продолжают гибнуть дети, и хотя наблюдается определенная положительная динамика, но статистика дорожно-транспортных происшествий с участием детей продолжает оставаться тревожной. Поэтому работа по обеспечению безопасности дорожного движения, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма будет продолжена.

Заместитель директора Московского научно-исследовательского института педиатрии и детской хирургии



В. М. Розин отметил очевидность гуманитарных, социальных, экономических, медицинских последствий детского дорожно-транспортного травматизма, сказывающихся на мобилизационном, трудовом, репродуктивном потенциале России с ее и так не вполне благоприятной демографической характеристикой, предложил признать, что, несмотря на сформированную в обществе вследствие печально известных событий последнего времени депрессивную атмосферу, со сдержанным оптимизмом можно констатировать не просто некие изменения цифр, а достаточно устойчивую тенденцию.

Так, можно констатировать, что федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения позиционируется как один из приоритетных национальных проектов. На это до известной степени ориентирована программа модернизации, определенный результат дали и законодательские усилия, по крайней мере в части изменения уровня административной ответственности нарушителей. Однако очень медленно

меняется в лучшую сторону так называемый индекс тяжести медицинских последствий детского дорожно-транспортного травматизма. Это интегральный показатель, который включает в себя все: от организации дорожного движения до оказания специализированной медицинской помощи пострадавшему ребенку.

На известный российский вопрос «что делать?» совместными усилиями постарался ответить достаточно большой коллектив аналитиков оперативных служб, медицинских специалистов всех уровней — представителей МВД, МЧС, Минздравсоцразвития.

Прежде всего удалось определить, что основной центр тяжести приходится на федеральные автомобильные дороги. Независимо от географических, климатических, экономических характеристик региона ситуация на федеральных автомобильных дорогах в два — четыре раза тяжелее, чем в субъекте федерации в целом.

Для разрешения этой проблемы, по мнению докладчика, есть универсальный ключ, который, по сути, сопряжен с двумя позициями. Во-

первых, к лечебно-эвакуационному обеспечению пострадавших следует привлечь службу медицины катастроф на регулярной основе, а не от случая к случаю, когда происходит какая-либо резонансная трагедия. Во-вторых, должно быть реализовано то, что называется доктриной неотложной специализированной помощи. Сегодня существуют две модели — московская и свердловская, детерминированные в зависимости от медико-тактических характеристик региона. В результате работы с этими моделями были получены индикаторы, которые позволяют прогнозировать по крайней мере фиксированные показатели, обозначенные в докладе Всемирной организации здравоохранения.

Как отметил докладчик, есть сезонные и временные закономерности формирования потока пострадавших. Основная тяжесть медицинских последствий приходится на каникулярный период, на вторую половину дня, на субботу и воскресенье, т. е. в целом на тот период, когда медицинские организации работают в ослабленном режиме: остается дежурная бригада, не в полном объеме функционируют диагностические и вспомогательные службы и т. д. Разрешение данной проблемы сегодня требует определенной политической воли. Необходимо понимать, когда система здравоохранения должна работать в усиленном режиме, так же как все остальные оперативные службы. Важно выстроить иерархическую систему обеспечения пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии.

По оценке В. М. Розина, за время реализации федеральной целевой программы проведена успешная ра-

бота с так называемыми трассовыми больницами. Однако остается открытым вопрос о том, что сегодня является высшим уровнем в педиатрическом звене здравоохранения. Казалось бы, ответ очевиден: 35% объема специализированной медицинской помощи сейчас оказывается в детских больницах субъектов Российской Федерации — республиканских, областных, краевых и окружных. Но далеко не в каждой из этих больниц есть необходимый набор структурных подразделений, специалисты, которые ориентированы на оказание urgentной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, а это на 80% дети с множественными сочетанными травмами. Кроме того, весьма ограничены возможности эвакуации, несмотря на то что первое санитарное задание на вылет в стране было дано в 1925 г.

В качестве актуальных проблем докладчик также назвал нераспространение высокотехнологичной медицинской помощи на неотложные состояния, отсутствие механизма извлечения средств ОСАГО на компенсацию прямых затрат медицинских организаций, формирование единого информационного пространства, позволяющего проследить причинно-следственную связь между инвалидностью ребенка, устанавливаемой по ограничениям жизнедеятельности, и самим фактом дорожно-транспортного травматизма.

Ф. Вури, генеральный директор компании «Test & Training International», поделился опытом применения второго этапа обучения начинающих водителей в Австрии.

По данным 2003 г., количество начинающих водителей в возрасте от



18 до 24 лет среди населения Австрии составило 8,6%, а доля этой возрастной группы в ДТП со смертельным исходом — 26,2%. Такое процентное соотношение стало главной причиной принятия на государственном уровне целенаправленных мер для снижения аварийности этой категории водителей.

Разработка решения данной задачи была поручена специалистам Федерального министерства транспорта, инноваций и технологий, автомобильных клубов, ассоциации

автошкол и так называемого кураториума (наблюдательного совета) по безопасности дорожного движения Австрии.

Предпосылками и основными условиями для реализации данного процесса стало привлечение к работе указанных организаций, создание централизованного реестра водительских удостоверений с тем, чтобы избежать дополнительных государственных затрат на местах; содействие осознанию проблемы с целью гарантировать поддержку нововведения среди населения; принятие во внимание международного опыта; адаптация процесса обучения вождению к новым условиям; внедрение системы на территории всей страны за счет создания общенациональной инфраструктуры, а также по возможности или по ситуации создание инфраструктуры коммерческих организаций с тем, чтобы представить это как бизнес-идею, бизнес-модель.

Касаясь содержания второго этапа обучения водителей, Ф. Вурц пояснил, что после того как человек получает водительское удостоверение, в течение двух — четырех месяцев он должен совершить одну поездку по городу с инструктором; в течение трех — девяти месяцев после получения удостоверения проводится обязательный тренинг по безопасному вождению, а затем психологическая беседа в группе; в течение шести — двенадцати месяцев должна состояться вторая поездка по городу с инструктором, которая также затем обсуждается.

Главными шагами при внедрении второго этапа обучения были распределение функций и задач среди

задействованных организаций, маркетинг, анализ рынка посредством создания и реализации пилотного проекта, в котором приняло участие более 10 тыс. человек. Далее велась разработка стандартов и документации для исполнительных институтов относительно инфраструктуры, квалификации инструкторов, содержания программ обучения; проверка возможностей для внедрения этой системы. Затем шло создание специальной комиссии для обеспечения контроля за качеством действий и давалась итоговая оценка принятых мер.

Главными преимуществами такого подхода, как отметил докладчик, являются повышение безопасности дорожного движения, уменьшение количества аварий и, следовательно, снижение ущерба экономике страны, устойчивое повышение культуры вождения, предложение для инвесторов интересной бизнес-модели за счет формирования многофункциональных центров обучения, создание квалифицированных рабочих мест и более высокое позиционирование проблем безопасности дорожного движения посредством практического обучения молодых водителей.



**КРАТКИЙ ОБЗОР
ЗАСЕДАНИЙ
«КРУГЛЫХ СТОЛОВ»**



ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Модераторы:

- С. М. Киричук** — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера;
- Л. М. Липсиц** — директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Во вступительном слове **С. М. Киричук** отметил, что в целом тематика «круглого стола» нашла отражение в выступлении министра транспорта Российской Федерации на пленарном заседании конгресса. Однако задача участников «круглого стола» состоит в том, чтобы отразить необходимость комплексного развития всех компонентов дорожного движения в городах: планирования, градостроительной политики, дорожного хозяйства, автомобилизации населения, системы предупреждения травматизма среди пешеходов, особенно детей и т. п. Совершенствование организации дорожного движения не может ограничиваться ужесточением ответственности за нарушения, и важно совместными усилиями выработать предложения, которые специалисты в областях проектирования, градостроительства, дорожного движения и т. д. могли бы реализовать на практике.

Научный руководитель ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» **В. В. Донченко** в докладе «О развитии проекта федерального закона “Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”» отметил, что проблема перегруженности улично-дорожной сети — проблема сложная, комплексная, не разрешаемая только в рамках организации дорожного движения.

Министерству транспорта в 2010 г. Правительством была передана функция разработки государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

Основой решения транспортных проблем в городах должно являться

совершенствование транспортного планирования на основе оценки, прогнозирования транспортного спроса. При этом приоритет следует отдать мерам по улучшению работы общественного транспорта, повышению качества его услуг, развитию немоторизованных видов передвижения, стимулированию или регулированию транспортного спроса как методу повышения пропускной способности существующей улично-дорожной сети.

Поскольку основной проблемой, с которой сталкиваются на практике те, кто занимается организацией дорожного движения, является отсутствие нормативно-правовой базы, было принято решение разработать силами Министерства транспорта проект федерального закона «Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В. В. Донченко обратил внимание на следующие положения данного законопроекта.

Первое. Выделение организации дорожного движения в качестве самостоятельного вида деятельности с соответствующим установлением ответственности за ее осуществление, определением источников финансирования и системой необходимого контроля и отчетности.

Второе. Увязка мер по организации дорожного движения с мерами по регулированию и ограничению транспортного спроса, его рациональному распределению между видами транспорта.

Третье. Введение механизма транспортной экспертизы проектов капитального строительства как источников генерации спроса.

Четвертое. Территориальный и сетевой подход к решению транспортных проблем.

И, наконец, пятое — принятие управленческих решений на основе долгосрочного прогнозирования баланса между транспортным спросом и пропускной способностью инфраструктуры.

Предметом регулирования законопроекта, по образному сравнению докладчика, стали не правила «взаимоотношений между игроками на футбольном поле», а правила «организации чемпионата мира по футболу», «строительства стадионов», т. е. взаимоотношения не в горизонтальной плоскости, регулируемые правилами дорожного движения, а между органами власти и теми, кто пользуется улично-дорожной сетью.

Законопроект в первую очередь предполагает создание единого понятийного аппарата для обеспечения правового регулирования в соответствующей сфере, а также установление ответственности органов власти и органов местного самоуправления перед гражданами и обществом за обеспечение организации безопасного и бесперебойного дорожного движения.

Проект федерального закона предусматривает следующее:

— установление требований к порядку взаимодействия субъектов организации и управления дорожным движением при реализации мероприятий по организации движения;

— установление требований к видам, содержанию и процедурам согласования и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения;

— создание правовых основ для введения постоянных ограничений, в том числе и фискальных, на движение, остановку и стоянку автотранспортных средств на автомобильных дорогах с целью регулирования транспортного спроса;

— установление порядка финансирования мероприятий по организации дорожного движения;

— установление принципов аудита организации дорожного движения;

— утверждение требований к характеристикам состояния технических средств организации дорожного движения, порядку и процедурам подтверждения их соответствия.

Законопроект регулирует распределение полномочий и ответственности в сфере организации дорожного движения между органами власти различного уровня, начиная с Правительства, а также субъектами градостроительной, дорожной и транспортной деятельности.

Предлагается схема проектной документации в сфере организации дорожного движения, увязанной с градостроительной документацией «по вертикали» и «по горизонтали». Представлены определенные требования к тому, какая документация должна разрабатываться для городов, населенных пунктов, территорий с различным количеством населения.

Поскольку реализация решений в сфере организации дорожного движения требует согласования с другими законодательными актами, в частности с Градостроительным кодексом, законами «О безопасности дорожного движения», «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении

изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», законопроектом предлагается целый ряд изменений и дополнений в действующее законодательство.

Докладчик сообщил, что на данный момент разработана восьмая редакция законопроекта. Создана межведомственная рабочая группа по внесению в документ необходимых изменений и дополнений. В. В. Донченко выразил надежду, что в ближайшее время согласования внутри Министерства транспорта будут закончены и законопроект будет рассмотрен официально на межведомственное согласование.

В докладе начальника отдела Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации **С. А. Рыжова** «Анализ аварийности как важнейший элемент планирования» было отмечено, что Госавтоинспекция является на сегодняшний день структурой, которая обладает самым полным объемом информации о дорожно-транспортных происшествиях, причинах и условиях их совершения.

«Вертикальная» система прохождения данной информации с местного до федерального уровня создавалась на протяжении ряда лет.

Информация включает в себя описание места совершения дорожно-транспортного происшествия (конкретный участок федеральной или другой дороги, в населенных пунктах — номер дома и т. д.), вид происшествия (столкновение, наезд и т. д.), дорожные условия, сведения о транспортных средствах, о лицах, которые пострадали в данном ДТП, о степени полученных ими травм.

С. А. Рыжов отметил, что в структуре Госавтоинспекции был создан Аналитический центр безопасности дорожного движения, и одной из его задач стало совершенствование подхода к сбору информации. В результате деятельности центра расширен перечень показателей, характеризующих причины и условия совершения ДТП, и объектов на месте их совершения (регулируемые или нерегулируемые пешеходные переходы, перекрестки равнозначных или неравнозначных дорог, состояние проезжей части и т. д.). Введена дополнительная характеристика личности участника ДТП, прежде всего это социальный статус, уровень образования и т. д.

Правонарушения, которые допустили участники ДТП, разделены на отдельные категории, с тем чтобы выяснить, какие именно правонарушения непосредственно связаны с механизмом возникновения дорожно-транспортного происшествия. Соответственно, расширен блок информации, поступающей в МВД и затрагивающей вопросы технической неисправности транспортных средств участников дорожно-транспортных происшествий. Совместно с Росавтодором ГИБДД подготовила перечень неудовлетворительных дорожных условий, недостатков в эксплуатации и содержании дорог, фиксируемых на месте совершения ДТП.

Важной задачей является правильная обработка и практическое использование полученных данных. Для этого специалисты аналитического центра работают с программным обеспечением, позволяющим классифицировать всю информацию по отдельным направлениям. Благодаря данному методу, в частности,

стали «прозрачны» до некоторой степени федеральные автомобильные дороги: об аварийных участках теперь известно с точностью до километра, идет целенаправленная работа по устранению так называемых узких мест.

Как указал докладчик, система имела один минус: недостаточно высокая актуальность получаемой информации. Данная проблема была решена: внедрена система передачи оперативной информации (не такой детальной, сроки давности не более трех часов) с места любого дорожно-транспортного происшествия. С ее помощью специалисты получают четкую картинку конкретного ДТП со всеми причинами его совершения и берут под контроль их устранение. Госавтоинспекция уделяет повышенное внимание контролю за эффективностью применения на российских дорогах комплексов видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

При рассмотрении причин и условий возникновения аварийных ситуаций можно увидеть явные огрехи в организации дорожного движения, в том числе с точки зрения установки технических средств его регулирования. Особую тревогу вызывают нерегулируемые пешеходные переходы на дорогах, где движение осуществляется в две—три полосы в одну сторону. В этих местах очень часто совершаются наезды на пешеходов, особенно если переход не освещен или в данный момент отсутствовало исправное освещение.

С. А. Рыжов обратил внимание собравшихся на тенденцию обострения ситуации с детским дорожно-транспортным травматизмом. Было уста-

новлено, что каждый второй погибший ребенок-пассажир перевозился без специального детского удерживающего устройства. По итогам девяти месяцев 2012 г. можно сделать вывод, что положение в этой сфере улучшилось, что стало возможным благодаря целенаправленной работе всех профильных ведомств.

Докладчик сообщил, что Госавтоинспекция России в целях повышения безопасности пешеходов и пассажиров подготовила предложения по внесению изменений в нормативы и стандарты применения технических средств организации дорожного движения. Данные предложения были выдвинуты на основе данных о дорожно-транспортных происшествиях, имеющихся в Аналитическом центре.

С. А. Рыжов подчеркнул, что система сбора и анализа информации о дорожно-транспортных происшествиях, действующая в ГИБДД, носит открытый характер. В рамках ее эксплуатации Госавтоинспекция взаимодействует с Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта и с Министерством по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, прежде всего его ситуационным центром. По отдельным направлениям между ведомствами идет прямой обмен информацией, в чем заинтересованы все органы власти. В первую очередь это касается органов субъектов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения и дорожного хозяйства.

Руководитель государственного казенного учреждения города Москвы «Центр организации дорожного

движения Правительства Москвы» **И. Г. Королев** и заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Т. А. Малашенкова** представили доклад «Роль ИТС (интеллектуальных транспортных систем) в повышении безопасности дорожного движения».

Как отметил И. Г. Королев, интеллектуальная транспортная система в Москве представляет собой совокупность трех основных систем: системы управления дорожным движением (АСУДД), системы фотовидеофиксации и системы диспетчеризации подвижного состава наземного пассажирского транспорта. Основное влияние на повышение безопасности движения оказывает система фотовидеофиксации. Совместно с ГИБДД города определяются очаги аварийности, устанавливаются стационарные комплексы, кроме того, действуют мобильные комплексы — передвижные, переносные и т. д.

На сегодняшний день удалось достичь определенного успеха: как показывает статистика, на всей территории Москвы количество ДТП с пострадавшими уменьшилось на 12%. Это означает, что запланированные показатели снижения аварийности удалось превзойти.

И. Г. Королев привел пример Зеленоградского административного округа, удаленного от центра Москвы «небольшого города». Улично-дорожная сеть Зеленограда достаточно компактна, и в сжатые сроки удалось практически на 70% «закрыть» город с точки зрения систем фотовидеофиксации. Уменьшение количества ДТП с последствиями на сегодняшний день составило не менее 40%, а чис-

ло погибших по сравнению с девятью месяцами в 2011 г. за неполный 2012 г. вышло на нулевой показатель. Эти цифры, как отметил докладчик, комментариев не требуют и подтверждают то, что власти Москвы движутся в правильном направлении.

В настоящее время планируется внедрение фиксации новых составов нарушений: проезда на красный свет, выезда на встречную полосу. До конца 2012 г. самые проблемные перекрестки в городе также будут в этом плане «закрыты».

В городе проводится серьезная работа по оснащению пешеходных переходов, в первую очередь нерегулируемых, различными техническими средствами. Так, в 2011 г. проходили испытания несколько вариантов автономных светящихся дорожных знаков «пешеходный переход». В результате удалось найти технические решения, которые устраивают все стороны: власти Москвы, Госавтоинспекцию и, что особенно важно, жителей. Вопросы внедрения современных инновационных технологий по повышению безопасности движения на пешеходных переходах вначале обсуждаются в Интернете, что привлекает достаточно большое количество граждан.

И. Г. Королев рассказал о планах в 2013 г. полностью «закрыть» город с помощью внедрения систем видеофиксации, установки периферийного оборудования, обустройства всех нерегулируемых пешеходных переходов техническими средствами, которые повышают безопасность. Докладчик особо отметил, что в Москве не везде возможно применять какое-то одно стандартное решение, так как ширина дорог колеблется от одной полосы

до шести. Соответственно, для того чтобы установить то или иное техническое средство, нужно провести достаточно большой объем инженерных изысканий, и строительных работ.

Как отметил докладчик, многие специалисты опасались, что внедрение в Москве реверсивного движения, сопутствующий демонтаж разделительных ограждений вызовут резкий рост аварийности. В связи с этим участки с реверсивным движением сразу оборудовались средствами фотовидеофиксации. Однако на сегодняшний день можно утверждать, что на участках с реверсивным движением аварийность не только не выросла, но и как по всей Москве произошло ее снижение.

Т. А. Малашенкова подчеркнула, что опыт Москвы интересен с позиции развития интеллектуальной транспортной системы. Предпосылкой ее создания явилось то, что протяженность инфраструктуры в Москве очень большая, и на сегодняшний день значительное количество объектов, удаленных друг от друга, требуют постоянного присутствия персонала. То есть в автобусных парках налажен контроль за работой городского наземного пассажирского транспорта.

Докладчик напомнила, что постановление о создании интеллектуальной транспортной системы было подписано в 2011 г. мэром Москвы С. С. Собяниным. При создании общегородского центра управления дорожным движением в городе основными задачами ставились контроль и анализ дорожно-транспортной ситуации, управление транспортными потоками, контроль движения наземного пассажирского транспорта и

управление им, а также управление парковочным пространством, информирование участников дорожного движения, взаимодействие со средствами массовой информации и Интернетом.

Основная цель производимой работы — интеграция всех систем организации дорожного движения. Организовано сотрудничество с ситуационным центром ГИБДД по Москве для обеспечения специальных мероприятий, в том числе ликвидации последствий ДТП и организации беспрепятственного проезда специального транспорта при возникновении чрезвычайных ситуаций, контроля и управления нарядами ДПС, организации оперативного розыска транспортных средств, осуществления операции «Перехват».

Ожидается, что к 2013 г. будут установлены более 6700 детекторов транспортных средств, что позволит осуществлять мониторинг параметров транспортных потоков в рамках улично-дорожной сети в реальном времени. Также до конца 2013 г. планируется установить 300 табло в целях информирования участников дорожного движения о реально складывающейся дорожно-транспортной обстановке по пути следования, около 1700 управляемых светофорных объектов, т. е. есть возможность создать участки активного и координированного управления светофорными объектами для повышения пропускной способности на улично-дорожной сети.

Успешно действуют мобильные системы фотовидеофиксации «Паркон», в память которых заложена проверка определенных маршрутов. По данным маршрутам курсируют автомобили Центра организации дорожного дви-

жения с установленным «Парконом» и непосредственно занимаются выявлением нарушений правил дорожного движения, в том числе связанных с неправильной парковкой, нарушением скоростного режима и т. д.

Взаимодействие всех профильных структурных подразделений для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, заторов на дорогах, в частности из-за въезда грузового транспорта на территорию Москвы, предусмотрено государственной программой города Москвы «Безопасный город» на 2012–2016 годы. Как отметила Т. А. Малашенкова, к 2013 г. данная интеграционная система должна заработать в режиме реального времени, что позволит поддерживать транспортную безопасность города на достойном уровне.

Первый заместитель председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» **И. А. Урманов** выступил с докладом «Безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах Государственной компании “Российские автомобильные дороги”». Как отметил И. А. Урманов, при создании государственной компании «Автодор» перед ней были поставлены следующие задачи: создание и развитие национальной сети магистральных автомобильных дорог, внедрение инноваций на всех этапах жизненного цикла автодорог от проектирования до строительства и эксплуатации, привлечение внебюджетного финансирования дорожных проектов и внедрение новых инструментов управления и развития дорожной сети.

Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О Государственной компании “Российские автомобиль-

ные дороги” и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к деятельности компании отнесено обеспечение необходимого уровня комфортности, безопасности, скорости, организация дорожного движения, в том числе управление транспортными потоками. В Программе деятельности компании на период 2010–2019 гг., утвержденной Правительством Российской Федерации, одна из главных задач сформулирована следующим образом: повышение качества услуг, в том числе за счет улучшения технических характеристик дорог, увеличения их пропускной способности, а также за счет повышения уровня безопасности движения и качества сервисного обслуживания на дорогах. Основной способ повышения безопасности дорожного движения руководителем компании видится в создании новых современных автомагистралей. В соответствии с Программой деятельности всего за период с 2012 г. по 2019 г. общая протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог первой категории составит 1923 км.

В состав дорожной сети, подведомственной государственной компании, входят федеральные автомобильные дороги М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», строящиеся скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва — Санкт-Петербург», Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области, дороги, строящиеся в рамках формирования международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай»: Санкт-Петербург — Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань —

Оренбург — граница с Республикой Казахстан.

И. А. Урманов отдельно выделил проект реконструкции автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке 933–1024 км в Ростовской области с последующей эксплуатацией на платной основе протяженностью 92 км. В проекте произведена сравнительная оценка безопасности организационных, технических и экономических аспектов применения в России европейских норм проектирования автомобильных дорог (прежде всего имеется в виду Федеративная Республика Германия). В результате анализа российских норм и норм ФРГ разработаны специальные технические условия, в соответствии с которыми приняты основные проектные решения по реконструируемому участку по германским нормам. Проект неоднократно проходил общественные слушания, в его обсуждении приняли участие все заинтересованные стороны, в том числе и сами участники дорожного движения. Реализация проекта начнется на территории Ростовской области в 2013 г.

Помимо строительства и реконструкции «Автодор» осуществляет и иные мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения. Так, в 2011 г. построено шесть пешеходных переходов разного уровня, до конца 2012 г. будет введено в эксплуатацию еще восемь. Сорок пять наземных нерегулируемых пешеходных переходов оборудованы автономными сигнальными системами с использованием светодиодной подсветки. Пятьдесят две автобусные остановки и столько же наземных нерегулируемых пешеходных переходов оборудованы комп-

лексами автономного уличного освещения.

Выполняются работы по обустройству наземных пешеходных переходов знаками на желто-зеленом флуоресцентном фоне, привлекающими внимание водителей, а также по устройству цветных покрытий противоскольжения в зоне наземных пешеходных переходов и остановочных площадок маршрутного транспорта. Как показала практика, при подобном оборудовании нерегулируемых пешеходных переходов водитель заблаговременно, независимо от того, видит ли он сотрудника ДПС или уже переходящего дорогу пешехода, сбрасывает скорость, переключаясь на режим управляемого торможения. Как результат за полтора года эксплуатации указанных систем не наблюдалось ни одного дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом на пешеходов.

Внедряется автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД). Одной из ее подсистем является подсистема выявления инцидентов. Эта подсистема предназначена для обеспечения безопасности дорожного движения, выявления и квалификации инцидентов, факторов, негативно влияющих на безопасность дорожного движения, пропускную способность дороги и параметры транспортного потока посредством анализа в реальном времени параметров транспортного потока и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

В части оказания своевременной помощи и соблюдения принципа «золотого часа» на участке М-4 «Дон» 48–71 км вводится служба аварийного комиссара, который реагирует на

происходящие инциденты с целью минимизации и ликвидации их последствий в кратчайшие сроки. Служба будет организована таким образом, чтобы время прибытия аварийного комиссара на место ДТП составило не более 10 минут с момента его совершения.

И. А. Урманов указал, что компанией «Российские автомобильные дороги» совместно с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральным дорожным агентством и Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации планируется размещение на автомобильных дорогах компании автоматизированных систем весогабаритного контроля транспортных средств при движении на скорости более 150 км/ч с возможностью фотовидеофиксации нарушений и передачи информации в соответствующие службы для принятия мер.

В настоящее время автомобильные дороги проектируются и строятся в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02–85 «Автомобильные дороги», согласно которому расчетная скорость для автомобильных дорог категории 1-А «автомагистраль» составляет 150 км/ч, категории 1-Б «скоростная дорога» — 120 км/ч. При этом правилами дорожного движения вне населенных пунктов разрешается движение на автомагистралях со скоростью не более 110 км/ч, а на остальных дорогах — не более 90 км/ч.

С учетом того, что скорость движения является одним из ключевых показателей качества услуг, оказываемых пользователям автомобильных дорог, а также в целях увеличения

пропускной способности, с августа 2011 г. на платном участке 416–464 км трассы М-4 «Дон» максимально разрешенная скорость увеличена до 110 км/ч. Анализ аварийности данного участка показывает, что количество дорожно-транспортных происшествий, приведенных к одному километру автомобильной дороги, в два раза ниже аналогичного показателя для всей автомобильной дороги «Дон».

Совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации подготовлены предложения по повышению скоростного режима на других участках автомобильных дорог. Всего в 2012 г. в режим автомагистрали будет переведено 157 км дорог компании. Кроме этого, подготовлены предложения по увеличению максимально разрешенной скорости для автомобильных дорог категории 1-А «автомагистраль» до 130 км/ч, для автомобильных дорог категории 1-Б «скоростная дорога» — до 110 км/ч, а также по поэтапному увеличению количества участков автомобильных дорог компании «Автодор», на которых возможно изменение установленного скоростного режима в соответствии с предлагаемыми принципами.

И. А. Урманов обратил внимание на основные проблемы, с которыми сталкиваются специалисты компании «Российские автомобильные дороги», работая над повышением безопасности дорожного движения. Так, нуждается в совершенствовании система учета и анализа дорожно-транспортных происшествий. Существующая система учета не содержит информацию о количестве време-

ни, проводимом водителем за рулем. В отличие от городского движения, где продолжительность поездки редко превышает несколько часов, для транзитного движения время в пути является ключевым фактором обеспечения безопасности. Также необходимо знать, на какой полосе дороги произошло ДТП. Для скоростных автомобильных дорог, где транспортные потоки разделены, эта информация принципиально важна.

При анализе ДТП применяется принцип сравнения с аналогичным периодом прошлого года, при этом не принимаются во внимание рост интенсивности дорожного движения (на некоторых участках дорог компании «Автодор» он составил в 2012 г. до 30%), и изменение состава транспортного потока.

Очевидна недостаточность нормативной базы по применению новых современных средств технического регулирования. Отсутствует ГОСТ по знакам переменной информации, динамическим табло, новым видам горизонтальной и вертикальной разметки. Необходимо внести изменения в ГОСТ 30414-96 «Весы для взвешивания транспортных средств в движении. Общие технические требования», ГОСТ Р 8.603-2003 «Весы для взвешивания автотранспортных средств в движении. Методика поверки», а также в Правила дорожного движения и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

В рамках научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги» создана подгруппа обеспечения безопасности дорожного движения, в которой будут формироваться стан-

дарты организаций по указанным направлениям и готовиться предложения по внесению изменений в общероссийскую нормативную базу. Руководство «Автодора» считает целесообразным, чтобы в состав научно-технического совета вошли представители ГИБДД.

Генеральный директор Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга» **Р. А. Тертерян** в докладе «Государственная информационная система “Транспортная модель Санкт-Петербурга” как инструмент транспортного планирования» указал, что в Санкт-Петербурге, как и в любом другом мегаполисе мира, транспортная ситуация достаточно сложная. Основной причиной проблем является отставание темпов развития транспортной инфраструктуры от всевозрастающего спроса на транспортные услуги. В связи с этим очень важным является правильное транспортное планирование, т. е. планирование развития транспортной инфраструктуры с целью оптимизации финансовых вложений, обеспечения достойного уровня транспортного обслуживания жителей и гостей города, а также приемлемого уровня безопасности дорожного движения.

Основная проблема транспортного планирования в российских городах — недостаток актуализированной информации о текущем и прогнозном спросе и возможностях транспортной системы, несоответствие параметров транспортной инфраструктуры будущему спросу. Все это приобретает особое значение на этапе предварительного градостроительного пла-

нирования, когда закладываются земельные ресурсы, обозначаются красные линии, что в принципе дает возможность реализовывать локальные мероприятия по организации дорожного движения. В настоящее время в Санкт-Петербурге просто не хватает пространства для оптимизации работы на локальных участках улично-дорожной сети (УДС).

Кроме того, негативное влияние оказывают недостаточно эффективное планирование бюджетных средств и низкая координация отраслевых планов оперативной деятельности. **Р. А. Тертерян** отметил, что летний период в Санкт-Петербурге, когда происходит массовый ремонт дорог, является достаточно трудным испытанием для партнера Центра транспортного планирования — Дирекции по организации дорожного движения Санкт-Петербурга, которая прилагает все силы, чтобы обеспечить приемлемые условия для движения в рамках УДС.

Для решения указанных проблем в 2011 г. Правительство Санкт-Петербурга приняло постановление «О создании государственной информационной системы Санкт-Петербурга “Транспортная модель Санкт-Петербурга”». В числе целей этой системы — создание базы для сбора исходной информации от 13 субъектов исполнительной власти Санкт-Петербурга для формирования многоуровневого хранилища данных, которым будут пользоваться все органы управления, участвующие в процессе организации дорожного движения.

В настоящее время разрабатывается система электронного взаимодействия, включающая сервисы, которые

позволяют специалистам получать информацию при реализации своих полномочий в части, например, выдачи разрешений на закрытие или ограничение движения, а также на строительство того или иного объекта на определенном участке улично-дорожной сети. Государственная информационная система «Транспортная модель Санкт-Петербурга (ГИС)» стимулирует принятие управленческих решений, поскольку содержит модуль расчета перспективных транспортных потоков, а также анализа различных вариантов сценариев развития УДС. Кроме того, ГИС может рассматриваться и как инструмент планирования инвестиций.

Одна из важнейших функций государственной информационной системы — мониторинг наличия резервов пропускной способности УДС. Это крайне важно, поскольку для Санкт-Петербурга характерна достаточно сложная планировочная структура дорожной сети. Множество искусственных и природных объектов «разрывают» связность УДС, однако необходимо сохранить эту связность и обеспечить приемлемые условия движения.

Как отметил **Р. А. Тертерян**, система функционирует следующим образом. Должностные лица, принимающие решения, формулируют запросы в государственную информационную систему. Эти запросы обрабатываются экспертами — операторами ГИС, и их задача — превратить запрос в конкретную инженерную задачу и переслать ее в систему, которая автоматически либо полуавтоматическим способом формирует сценарий на базе многоуровневого хранилища данных и по обратной связи передает необ-

ходимую информацию. Дальше либо эта информация целиком напрямую передается запрашивающему органу, либо на ее основе готовится докладная записка (аналитическая справка) и передается лицу, принимающему решение.

Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга взаимодействует с ГИБДД: получает от них информацию о дорожно-транспортных происшествиях и обрабатывает ее средствами ГИС на предмет установления корреляции плотности ДТП и тяжести их последствий в зависимости от времени суток, времени года, интенсивности движения транспорта по всем участкам улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Как указал **Р. А. Тертерян**, специалисты Центра транспортного планирования приступили к актуализации графа улично-дорожной сети, осуществляя переход от осевого графа, когда дорога представлена осевой линией, к плоскостному графу, когда учитываются уже все маневры и направления движения по полосам. К концу 2012 г. эту работу планируется завершить, и тогда появится возможность, используя инструменты макроанализа, добиваться результатов при оценке локальных мероприятий, например обустройства искусственных дорожных неровностей.

Доклад «Использование современных технологий и инновационных методик в процессе обеспечения безопасности дорожного движения на примере Фрунзенского района Санкт-Петербурга» представил заместитель главы администрации Фрунзенского района Санкт-Петербурга **П. Н. Кузнецов**. Докладчик отметил, что в 2012 г. Фрунзенский район стал в городе экс-

периментальной площадкой, где начали устанавливаться дополнительную подсветку на нерегулируемых пешеходных переходах. В марте 2012 г. на пяти пешеходных переходах района были установлены новые дорожные знаки, освещенные специальной светодиодной подсветкой. Благодаря световой динамической индикации из светодиодов и дополнительному флуоресцентному эффекту, желтой окантовке такие знаки хорошо видны и пешеходам, и водителям в любое время суток.

В апреле 2012 г. во Фрунзенском районе появился первый в Санкт-Петербурге нерегулируемый пешеходный переход, оснащенный инновационной системой светового сигнализирования — автономным импульсным индикатором для дорожных знаков. Новое оборудование установлено на одном из самых опасных нерегулируемых пешеходных переходов района. Особенно важно, что система была создана за счет компании-разработчика и является экспериментальной. Автономные импульсные индикаторы предназначены для установки на стойках дорожных знаков с целью заблаговременного привлечения внимания водителей в условиях недостаточной видимости, а также темного времени суток. Система работает в любых погодных условиях, имеет полностью автономное энергоснабжение, а ее дистанция оповещения достигает 800 м.

В настоящее время осуществляется строительство надземных пешеходных переходов на пересечении проспекта Славы и улицы Будапештской, а также на пересечении проспекта Славы и улицы Белградской. Кроме того, запланированы строительство

надземного пешеходного перехода у станции метро «Международная», проектирование и строительство надземных пешеходных переходов на пересечении Софийской улицы и Дунайского проспекта, а также Софийской улицы и улицы Димитрова, на пересечении Дунайского проспекта и улицы Бухарестской.

В рамках адресной инвестиционной программы осуществляется строительство автоматизированной системы управления дорожным движением на Софийской улице. Реализация данного мероприятия включает в себя работы по реконструкции и строительству светофорных объектов с установкой видеодетекторов транспорта, способных определить очередь транспорта и принимать решения о сокращении времени ожидания на перекрестке.

Особенно актуальна, подчеркнул П. Н. Кузнецов, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Во Фрунзенском районе это комплексная системная работа, включающая в себя как традиционные, проверенные временем формы, так и постоянно внедряемые инновации.

В настоящее время в школах Фрунзенского района проводится активная работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Так, инновационной стала игровая программа «Я — пешеход», ведется подготовка юных инспекторов движения. Проводятся акции с привлечением средств массовой информации, в частности «Письмо водителю» (школьники пишут обращения к водителям, оформляют их в виде листовок и вручают на нерегулируемых пешеходных переходах), а также

различные агитпробеги. В рамках российского профилактического мероприятия «Внимание — дети!» осуществляется разработка безопасного маршрута движения школьников начальных классов «дом — школа — дом» с обозначением опасных мест. Схема безопасного маршрута вычерчивается индивидуально в дневниках каждого школьника. Также для них проводятся пешеходные экскурсии по микрорайону совместно с инспекторами ГИБДД.

Особое внимание администрация Фрунзенского района уделяет обеспечению учащихся световозвращающими элементами, так называемыми фликерами. Инновационным стал методический комплекс «Стань заметнее», разработанный специалистами центра детского (юношеского) технического творчества «Мотор». В состав комплекса входят три комплекта материалов, адресованных учащимся разного возраста. В школах используются интерактивные приставки, которые являются недорогой заменой интерактивной доски: крепятся к обычной маркерной доске, делая ее интерактивной.

В ходе работы над проектом создается картотека подвижных игр по правилам дорожного движения. Совместно с волонтерами из общественных организаций для школьников района регулярно проводятся акции, направленные на изучение правил дорожного движения, в рамках акций школьникам раздаются буклеты, посвященные правилам дорожного движения, а также специальные световозвращатели.

Докладчик подчеркнул, что в результате регулярной работы с детьми по профилактике дорожно-транс-

портного травматизма в районе отмечается сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине детей. За девять месяцев 2012 г. фактов гибели детей в ДТП зафиксировано не было.

Руководитель Научно-проектного объединения транспорта и дорог ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы» **И. А. Бахирев** представил доклад «Транспортные проблемы городских агломераций». Как отметил И. А. Бахирев, сегодня нельзя рассматривать проблемы больших городов, не оперируя таким понятием, как городская агломерация. Оно становится очень актуальным для транспортного планирования, поскольку жизнь города не ограничена административными границами.

Транспортные проблемы крупных городов отличаются, по мнению И. А. Бахирева, следующие негативные тенденции: рост затрат времени на поездки, снижение комфорта перевозок, а также надежности работы транспортной системы, недостаточный уровень безопасности дорожного движения и ухудшение экологической ситуации.

Обращаясь к ситуации в московском регионе, докладчик отметил, что зона с неудовлетворительными условиями дорожного движения распространяется уже далеко за административные границы города Москвы на территорию Московской области. Сегодня по городу поездка в общественном транспорте в среднем составляет 65–80 минут, а из Москвы в Московскую область и наоборот — от 80 до 120 минут. То есть люди, которые едут на работу, теряют в поездке один-два часа.

Касаясь вопроса увеличения доли перегруженных транспортных коммуникаций, И. А. Бахирев привел следующие цифры: 80% уличной дорожной сети в часы пик исчерпали пропускную способность, 41% линий московского метрополитена также работают в условиях перегрузки. Некомфортные условия перевозок пассажиров, снижение скорости движения, особенно на общественном транспорте — все это приводит к тому, что люди, выбирая маршруты движения, меняют общественный транспорт на личные автомобили. Для любого крупного российского города динамика объемов пассажирских перевозок примерно одинакова: даже заложенные по генплану показатели по увеличению объемов перевозок на общественном транспорте фактически не выполняются, происходит рост объема перевозок на транспорте индивидуальном.

И. А. Бахирев подчеркнул, что транспортные проблемы агломераций тесно связаны с проблемой расселения населения относительно мест приложения труда. И сегодня основные места приложения труда сосредотачиваются в центральной части городов.

Для московского региона были приведены следующие цифры: практически 40% мест приложения труда в Москве находится в центральной части города, при этом около 60% рабочих мест занято москвичами, 25 — жителями Московской области, а оставшиеся 15% — жителями других регионов. В Московской области ситуация другая: приблизительно 30% трудоспособного населения не обеспечены рабочими местами, и из-за этого воз-

никает «каскадное» движение населения, когда жители из других регионов едут на работу в города Московской области, а из Московской области — в Москву. Все это приводит к тому, что транспортные коммуникации серьезно перегружаются.

Исследования, проведенные специалистами в Московском регионе, позволили выявить две зоны транспортных связей — активных и устойчивых. «Красная» зона активных транспортных связей охватывает ту часть территории Московской области, откуда более 40% трудоспособного населения едут на работу в Москву. «Синяя» зона устойчивых транспортных связей — откуда едут работать в Москву более 20% населения области. По мнению И. А. Бахирева и его коллег, именно «синяя» зона и является границей Московской городской агломерации.

Как подчеркнул докладчик, в настоящее время схемы территориального планирования, генеральные планы крупных городов должны разрабатываться именно с учетом территории городских агломераций, что очень важно и с позиции транспортного планирования. Это условие необходимо закрепить законодательно. Кроме того, надо вернуть в Градостроительный кодекс Российской Федерации обязательную разработку комплексной транспортной схемы для крупнейших российских городов, так как без этого осуществлять нормальное транспортное планирование практически невозможно. Еще один важный момент — разработка комплексной транспортной схемы должна включать подготовку комплексной схемы организации дорожного движения.

Декан инженерно-строительного факультета Тихоокеанского государственного университета **И. Н. Пугачев** в докладе «Формирование системного подхода к процессу транспортного планирования и организации дорожного движения в городе» отметил, что создание информационной модели развития дорожно-транспортного комплекса в городах разрешает целый комплекс проблем, прежде всего для органов местного самоуправления, в расположении которых оказывается полная, достоверная, актуальная статистическая и аналитическая информация о состоянии и перспективах развития дорожно-транспортного комплекса.

С учетом этого повышается эффективность принятия решений в любой отрасли городского хозяйства, и, соответственно, усиливается взаимодействие федеральных и региональных органов государственной власти, учреждений, организаций, которые задействованы в обеспечении функционирования дорожно-транспортного комплекса.

Говоря об устойчивом управлении дорожно-транспортным комплексом, И. Н. Пугачев подчеркнул важность создания единого информационного пространства, обеспечения прозрачности и эффективности контроля бюджетных расходов, повышения качества транспортного обслуживания населения.

И самое главное — это формирование интеллектуальной системы управления дорожно-транспортным комплексом. Когда информационные системы, навигационно-связные технологии открыли новые принципы управления транспортным потоком, коммуникационный разрыв между

объектом контроля и управляющим менеджером, практически независимо от расстояния до объекта мониторинга, был сведен к минимуму, что привело к существенному повышению эффективности логистики и эксплуатации машин и механизмов. Информационная система получает данные с движущихся объектов, позволяет проводить комплексный анализ параметров движения в аспектах технологической и социальной безопасности, качества процесса перевозки, оптимизации маршрутов. Кроме этого, имеются возможности оптимизации процесса эксплуатации самих транспортных средств, контроля соблюдения режимов обслуживания и вождения.

Докладчик указал на три основных класса интеллектуальных транспортных систем.

Системы первого класса позволяют проводить мониторинг, что дает возможность отслеживания объекта на карте местности с построением маршрута и простейшими аналитическими выкладками. Данные системы действуют сегодня практически во всех городах.

Следующий класс включает системы, основанные на диспетчеризации управления, в которые входят сервисы контроля и совместимости, загрузка геопространственных данных, онлайн-мониторинг состояния объекта, ведение комплексной отчетности.

И третий класс — это интеллектуальные транспортные системы, интегрированные с системами организации движения, учета дорожного трафика, информирования участников движения. Появляются элементы автоматического принятия решений, такие как построение оптимальных

маршрутов с учетом пробок, организация автоматического движения в колонне, управление светофорами и объектами в зависимости от графа загрузки улиц и т. д. Происходит дальнейшая интеграция интеллектуальных транспортных систем и систем геоинформационных, добавляются сервисы послойной картографии с комплексными данными. Все это позволяет проводить сквозной ситуационный анализ и выполнять математические алгоритмы прогнозирования развития ситуации на дорогах.

Целостная интеллектуальная система управления городом может содержать приведенные к общему формату данные по дорожно-транспортному комплексу. Для него формируется интеллектуальная система управления, содержащая специальные сервисы. Такая система должна учитывать все аспекты деятельности отрасли и требует проектирования уже на начальном этапе.

В настоящее время, по мнению И. Н. Пугачева, наблюдается некий антагонизм между заказчиком и непосредственным исполнителем интеллектуальной транспортной системы (ИТС). Заказчик — городские, муниципальные власти — требует, чтобы ИТС содержала определенные отчетные параметры, по которым можно было бы оценить, как развивается транспортная среда. Исполнитель же склонен навязывать заказчику тот программный продукт, продвижением которого он на сегодняшний день занимается. Таким образом, даже крупные производители предлагают достаточно «сырые» программные продукты, и поэтому нужно быть очень внимательными и планировать всю деятельность на начальном этапе.

В заключение И. Н. Пугачев выразил убежденность в том, что создание и развитие интеллектуальных систем управления в городах позволит качественно изменить процесс организации управления, наладить бесперебойную и безопасную работу транспорта и обеспечить лучшие условия для транспортного планирования и организации движения, для инфраструктурного развития.

Исполнительный директор Санкт-Петербургского института транспортных систем **Е. Г. Ногова** в докладе «Компоненты современной стратегии развития транспортных систем городов как фактор повышения безопасности дорожного движения» отметила, что в настоящее время становится очевидной необходимость сбалансированного развития улично-дорожной сети и общественного транспорта. Безусловно, приоритетное внимание следует уделять общественному транспорту, начиная с финансирования и заканчивая обеспечением средствами организации дорожного движения, автоматизированными системами управления дорожным движением, составляющими основу любой интеллектуальной транспортной системы.

Уровень развития транспорта напрямую влияет на безопасность движения, и вопросы, связанные с капитальными вложениями в интеллектуальные транспортные системы, с разработкой стратегий развития городов имеют первостепенное значение.

Как подчеркнула докладчик, многочисленные исследования свидетельствуют о том, что от соотношения использования индивидуального и общественного транспорта напря-

мую зависит дорожная обстановка в городах, в том числе и безопасность движения. Так, например, уменьшение доли использования индивидуального транспорта до 25% приводит к значительному снижению количества и продолжительности дорожных заторов.

Увеличение доли использования общественного транспорта является также значимым фактором повышения безопасности дорожного движения. Так, 5%-ный сдвиг в сторону использования общественного транспорта ведет к уменьшению количества ДТП на 20%. Развитие немоторизованных видов передвижения, организация пешеходных пространств и ограничение движения индивидуального автомобильного транспорта в прилегающих к ним зонах также ведут к значительному снижению числа ДТП. Говоря об интеллектуальной транспортной системе, основой которой является автоматизированная система управления дорожным движением, Е. Г. Ногова отметила, что обеспечение координации работы светофоров, нормального режима их функционирования также ведет к снижению количества ДТП, в том числе с тяжелыми последствиями.

Все эти направления так или иначе требуют дальнейшей разработки и внедрения интеллектуальных транспортных систем, а также соответствующего нормативно-правового регулирования. Как подчеркнула докладчик, развитие улично-дорожной сети и системы общественного транспорта требует значительных финансовых затрат. И с точки зрения эффективности вложений наиболее оптимальным направлением явля-

ется именно разработка интеллектуальных транспортных систем, в частности развитие автоматизированных систем управления дорожным движением.

По мнению Е. Г. Ноговой, существующие в настоящее время проблемы характерны для всех дорожно-транспортных систем страны. Это и недостаточный уровень охвата территории, и отсутствие интеграции между составляющими транспортных систем. Управление движением на федеральных трассах никак не согласовано с управлением движением в городах. Кроме того, огромной проблемой является технологическая отсталость.

Год назад была разработана Программа развития автоматизированной системы управления дорожным движением Санкт-Петербурга на 2012–2015 годы. В рамках данной программы 100% перекрестков было подключено к системе «Спектр». Однако связи между автоматизированными системами управления дорожным движением, которые существуют в городе, по-прежнему нет, хотя мероприятия по их интеграции в программе предусмотрены. Как отметила докладчик, отечественные системы работают только в режиме календарной автоматики.

Системы управления дорожным движением в российских городах находятся на уровне 1950-х, в лучшем случае конца 1960-х гг. Для того, чтобы использовать современные системы адаптивного и ситуационного управления, необходимо выбрать вариант, оптимальный с точки зрения эффективности, соотношения «цена — качество». Многие системы предъявляют повышенные требова-

ния к детектированию, системам связи. Можно отказаться от некоторых функций, что позволит существенно сэкономить финансовые средства.

Анализ современных систем управления дорожным движением Европы и США показывает, что данные системы в основном ориентированы на методы ситуационного управления, которые позволяют существенно сэкономить именно на детектировании и системах связи. Еще один значимый аспект — широчайшее, даже в ущерб координации, применение методов приоритетного пропуска общественного транспорта.

Как отметила докладчик, сложная адаптивная система предполагает использование 15–16 детекторов на один перекресток, а система с ситуационным управлением — двух-трех. В настоящее время в большинстве крупных российских городов развитие автоматизированных систем управления дорожным движением приводит к неоправданно высоким затратам. Например, часто проект строительства светофорного объекта выливается в проект полной реконструкции перекрестка. В связи с этим необходимо разработать соответствующий регламент применения интеллектуальных транспортных систем с тем, чтобы оптимизировать затраты и максимально повысить эффективность.

Доцент, проректор по развитию и дополнительному образованию, заведующий кафедрой транспортных систем автомобильно-транспортного факультета Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета **А. И. Солодкий** в докладе «Роль и место транспортного моделирования в системе

транспортного планирования и организации дорожного движения» отметил, что развитие транспортной инфраструктуры требует значительных финансовых вложений. Каждое решение в данной сфере должно приниматься максимально взвешенно, поскольку неэффективное функционирование транспортной отрасли наносит колоссальный ущерб и экономике, и качеству жизни людей. Поэтому необходимо обеспечивать эффективность решений, касающихся функционирования транспортного комплекса. Во всем мире применяется метод транспортного моделирования. Моделирование может осуществляться в различных масштабах, соответствующих как охвату территории, так и классу решаемых задач.

Транспортное моделирование включает целый комплекс взаимосвязанных моделей. На международном уровне прорабатываются вопросы создания межгосударственных транспортных коридоров, формирования различных территориальных схем развития и т. д. На городском уровне в силу специфики городской среды моделирование предполагает как разработку генеральных планов и комплексных транспортных схем, так и решение конкретных отраслевых задач, вплоть до микромоделирования, в ходе которого решаются специфические локальные задачи, касающиеся функционирования отдельных перекрестков. **А. И. Солодкий** подчеркнул, что территориальное планирование и организация дорожного движения должны быть тесно взаимосвязаны. Только в этом случае транспортная система будет работать эффективно.

Ключевым является также вопрос информационного обеспечения. По

мнению докладчика, любая модель, какой бы сложной она ни была, — всего лишь инструмент, и, если этот инструмент станет действовать на основе некорректной информации, не отражающей реальную действительность, или, тем более, некорректного прогнозирования, результаты окажутся неэффективными и средства налогоплательщиков будут потрачены впустую. Было бы целесообразно обратиться к Министерству транспорта Российской Федерации с предложением о разработке методических документов, касающихся транспортного моделирования. Необходимо также нормативное обеспечение, регламентирующее основные требования в сфере информационного обмена.

Как отметил **А. И. Солодкий**, нужно, чтобы транспортное моделирование стало неотъемлемой частью нормативных документов в сфере территориального планирования и проектирования. Часто при строительстве и реконструкции отдельных городских объектов дорожной инфраструктуры принимаются решения, которые ухудшают ситуацию в сфере безопасности движения. В процессе моделирования используются программные комплексы, позволяющие оценивать безопасность движения. Нельзя допускать, чтобы проектирование объекта осуществлялось без предварительного моделирования, объективной оценки таких параметров, как функциональность, пропускная способность, безопасность движения, аварийность.

Таким образом, как подчеркнул докладчик, необходимы комплексный подход к транспортному моделированию, разработка методических и

нормативных документов в данной сфере. Транспортное моделирование должно стать неотъемлемой составляющей территориального планирования и проектирования.

Член президиума межрегиональной общественной организации «Координационный совет по организации дорожного движения» **Е. В. Литвин** выступил с докладом «Подготовка специалистов и совершенствование образования в области транспортного планирования». В числе главных стратегических проблем в сфере транспортного планирования и организации дорожного движения докладчик назвал финансирование и обеспечение квалифицированными кадрами.

Разработанный по поручению Министерства транспорта Российской Федерации проект федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предполагает совершенствование системы транспортного планирования путем обязательной разработки таких документов, как комплексные транспортные схемы, комплексные схемы организации дорожного движения.

В течение переходного периода вступления данного закона в действие предполагается разработать документы в сфере транспортного планирования для всех субъектов Российской Федерации, большинства муниципальных образований и населенных пунктов. Как показывает предварительный анализ, в случае, если переходный период будет длиться в течение пяти лет, для разработки такого объема документации требуется одновременно задействовать

более 7 тыс. специалистов в области территориального и транспортного планирования, организации дорожного движения.

Учитывая ситуацию, сложившуюся в настоящее время в сфере образования, подготовка грамотных специалистов в данной области представляется затруднительной. Как отметил докладчик, необходимый объем документации будет обеспечен за пять лет, в случае, если вести набор по 30 студентов в год в 44 вузах страны, в которых сегодня осуществляется подготовка специалистов в сфере организации и безопасности движения. В дальнейшем будет наблюдаться переизбыток выпускников данного профиля. В данном случае речь, скорее всего, должна идти о подготовке магистров по специальности «строительство» со специализацией в сфере транспортного планирования.

По экспертным оценкам, в настоящее время в государственных и частных проектных и научных институтах занято не более 3 тыс. специалистов, способных разрабатывать комплексные документы транспортного планирования. При этом более 30% из них находятся в предпенсионном и пенсионном возрасте. Практически полное отсутствие заказов и финансирования работ в сфере транспортного планирования в последние 10 лет не позволило создать необходимый кадровый резерв специалистов в возрасте от 30 до 40 лет, которые смогли бы принять участие в разработке крупных проектов в качестве ведущих специалистов и главных инженеров. Создаваемая ситуация прекрасно иллюстрирует анализ рынка труда: по данным кадровых агентств,

соотношение вакансий и резюме по позициям в рассматриваемой сфере составляет от трех до пяти вакансий на одно резюме.

Российская система образования, по мнению Е. В. Литвина, существует в абсолютном отрыве от потребностей народного хозяйства, рынка труда. Закрываются кафедры организации дорожного движения, в перечне образовательных стандартов такая специальность в настоящее время отсутствует, есть только специализация в рамках изучения технологии управления на транспорте. Аналогичная картина наблюдается в сфере территориального планирования. И это притом, что ни в СССР, ни в Российской Федерации никогда не существовало комплексной специальности в рассматриваемой сфере по примеру, например, Германии.

В ФРГ транспортный инженер обязан пройти несколько стадий образовательного процесса. Общий срок профессионального становления инженера при этом составляет в среднем 10 лет, эксперта — от 15 лет. Грамотный транспортный инженер должен быть не только техническим специалистом в сфере транспортных систем и организации дорожного движения, но и градостроителем, логистиком, социальным психологом, экономистом, социологом.

Безусловно, данная задача должна решаться не только в рамках системы высшего образования. Необходимо развитие системы последующего дополнительного образования, соответствующих центров повышения квалификации. Немаловажным фактором является также развитие научно-практической деятельности вузов в рассматриваемой сфере.

Необходимо ставить вопрос об обязательных отчислениях из бюджета соответствующих саморегулируемых организаций в сфере проектирования и строительства в целях повышения качества и эффективности образовательного процесса по примеру отчислений страховых компаний на реализацию мероприятий по предупреждению аварийности на дорогах.

В заключение докладчик перечислил ряд конкретных мероприятий, реализация которых, по его мнению, позволит повысить уровень подготовки специалистов в сфере транспортного планирования.

Первое. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации необходимо обеспечить разработку образовательного стандарта подготовки магистров по специальности «строительство» со специализацией в сфере транспортного планирования.

Второе. Министерство транспорта Российской Федерации должно сформировать государственный заказ на подготовку специалистов в сфере транспортного планирования с учетом разработки проекта федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Третье. Министерству образования и науки следует рассмотреть возможность организации стажировок за рубежом преподавателей кафедр, осуществляющих подготовку специалистов в сфере транспортного планирования, а также приглашения профессорского состава из ведущих вузов Европы и Америки в рамках со-

ответствующих программ развития системы образования.

Четвертое. Министерству регионального развития Российской Федерации нужно рассмотреть возможность внесения изменений в законодательные и нормативные акты Российской Федерации, которые регламентируют деятельность саморегулируемых организаций в сфере проектирования и строительства, предусматривающих обязательное финансирование, разумеется, на конкурсной основе, мероприятий по повышению уровня инженерного образования в Российской Федерации, а также установить долю данных отчислений в бюджете саморегулируемых организаций.

Представитель общественности Зеленоградского административного округа города Москвы **К. А. Антонович** выступил с докладом «Взаимодействие органов исполнительной власти, Госавтоинспекции и общественности — залог эффективной работы по обеспечению безопасности на дорогах. Формирование дорожного комплекса на примере Зеленоградского административного округа Москвы».

Как отметил докладчик, население Зеленоградского административного округа Москвы составляет 220 тыс. человек, уровень автомобилизации — самый высокий в стране — более 400 автомобилей на тысячу человек. Общественностью Зеленограда была поставлена цель максимально снизить количество погибших на дорогах. В 2011 г. был зафиксирован катастрофический рост смертности в результате ДТП. По мнению К. А. Антоновича, данное обстоятельство было напрямую связано с полным

отсутствием на дорогах инспекторов ГИБДД. Это привело к безнаказанности и, соответственно, резкому росту смертности на дорогах в результате грубых нарушений правил дорожного движения.

Стала очевидна необходимость серьезных изменений в сфере организации дорожного движения. Прежде всего было решено освободить инспекторов от управления светофорами. В сотрудничестве с Центром организации дорожного движения Правительства Москвы общественность Зеленограда добилась перепрограммирования светофоров в целях адаптации к меняющейся дорожной обстановке.

Представители общественности вошли в состав Окружной комиссии по безопасности и организации дорожного движения Зеленограда и содействуют координации деятельности различных органов власти в данной сфере. Центр организации дорожного движения Правительства Москвы также оказал поддержку, выделив технические средства в рамках проекта «Создание интеллектуальной транспортной системы города Москвы (ИТС Москвы)». После внедрения первых элементов ИТС резко снизилось количество ДТП с пострадавшими, снизилась смертность на дорогах, в том числе детская.

Исследование общественного мнения, проведенное по заказу Правительства Москвы, показало, что Зеленоград находится на первом месте в том, что касается участия общественности в деятельности по улучшению организации дорожного движения и обеспечению безопасности на дорогах.

Вице-президент компании «ТНК-ВР» **Е. Н. Компасенко** в докладе «Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения. Вклад бизнес-сообщества» отметила, что транспортная безопасность является одним из важнейших направлений деятельности компании «ТНК-ВР».

Компания применяет концепцию единой рабочей силы, в соответствии с которой и непосредственные сотрудники, и подрядчики, оказывающие сервисные услуги, обязаны соблюдать единые требования в области охраны труда, промышленной безопасности и защиты окружающей среды. Сотрудники компании и подрядных организаций в равной степени несут ответственность за обеспечение безопасности.

Все компании топливно-энергетического комплекса так или иначе занимаются вопросами обеспечения безопасности дорожного движения. В августе 2012 г. компания «ТНК-ВР» выступила инициатором и организатором Форума по вопросам транспортной безопасности с участием представителей компаний ТЭК и основных подрядчиков, оказывающих услуги в сфере транспортного сервиса.

В ходе данного мероприятия рассматривались различные проблемы, однако основное внимание уделялось вопросам организации оснащения транспортных средств бортовыми системами мониторинга, с помощью которых можно отслеживать местонахождение транспортного средства, скорость, с которой оно движется, его остановки, возможные аварийные ситуации. Обсуждались также вопросы организации обучения водителей, в

частности обучение защитному вождению. Все водители, работающие в компаниях ТЭКа, проходят дополнительный спецкурс в целях недопущения и предотвращения аварийных ситуаций на дороге.

В настоящее время эксперты компаний ТЭК России по вопросам транспортной безопасности выдвигают различные предложения по совершенствованию законодательства в данной сфере. В составе экспертной группы представители компаний ТЭК рассматривают вопросы, касающиеся порядка обмена информацией о состоянии дел в области транспортной безопасности и результатах расследования ДТП. В финальной стадии находятся переговоры о заключении соглашения с Национальным центром управления в кризисных ситуациях.

В заключение докладчик предложила законодательным органам России рассмотреть возможность актуализации 20-часовой программы ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций и выразила готовность к дальнейшему обсуждению вопросов, касающихся повышения ее эффективности.

Генеральный директор ООО «Технический центр по обеспечению безопасности дорожного движения» **Д. В. Сычиков** выступил с докладом «Комплексный подход к внедрению систем контроля и управления дорожным движением». Как отметил докладчик, в большинстве городов осуществляется деятельность по созданию центров организации управления дорожным движением. В 2009 г. в Пермском крае был создан Краевой центр управления дорожным движением, который объединил в себе три подсистемы: автоматизированную

систему управления дорожным движением адаптивного типа на основе разработок ЗАО «РИПАС» (Санкт-Петербург), сеть комплексов фото-видеофиксации — универсальных программно-технических измерительных комплексов «Одиссей» и информационную автоматизированную систему «Безопасный город».

Комплексное внедрение этих систем имеет ряд преимуществ. Во-первых, на этапе проектирования существенно экономятся бюджетные средства. Во-вторых, существует единая информационная транспортная среда. Все создатели подобных систем во всех городах сталкиваются с тем, что значительную часть составляют вложения в систему передачи данных. В-третьих, — централизованное управление и обслуживание позволяет существенно снизить затраты на эксплуатацию и обслуживание, а также повысить эффективность работы оборудования.

Основу автоматизированной системы управления дорожным движением «Спектр» составляет система так называемых интеллектуальных перекрестков. Внедрение данной системы в Перми было начато в 2005 г. В настоящее время система покрывает примерно две трети территории города и включает в себя 55 точек видеонаблюдения, 69 перекрестков, инфракрасные датчики. До внедрения системы была проведена электронная паспортизация всех улиц города. В настоящее время только два города России имеют электронные паспорта улиц — Пермь и Тюмень.

Комплексы видеофиксации — пермская разработка, использующаяся в ряде регионов России. Преимущество данных комплексов

заключается в их универсальности. Они позволяют отслеживать различные виды нарушений, в том числе нарушения правил движения по выделенным полосам, правил парковки, стоянки, перестроения. Использование комплексов видеофиксации позволило сократить инспекторский состав. Многие опасались всплеска аварийности в связи с отсутствием инспекторов на дорогах, однако в местах установки комплексов видеофиксации было отмечено снижение количества ДТП.

Д. В. Сычиков отметил, что при использовании системы видеофиксации и одновременной реализации адаптивных алгоритмов автоматической системы управления дорожным движением падение фиксации нарушений ПДД составляет примерно 40%. Система видеофиксации контролирует работу системы управления дорожным движением, а та, в свою очередь, способствует повышению безопасности на дорогах. Таким образом, комплексное внедрение и одновременное использование обеих систем не провоцирует водителя на нарушения ПДД, а, напротив, способствует их соблюдению.

В заключение докладчик отметил, что, реализуя подобные проекты в городах, постоянно приходится сталкиваться с несовершенством нормативно-правовой базы, а также нехваткой квалифицированных кадров. Поскольку данные системы внедряются не только в Перми, но и в других городах, данным вопросам следует уделять приоритетное внимание.

Ведущий технический специалист компании «3М Россия» **И. В. Пашков** представил доклад «Новейшие технологии управления дорожным

движением». Докладчик сообщил, что компания «3М Россия» является филиалом компании «3М» — мирового лидера в области изготовления средств обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, световозвращающие пленки были изобретены более 70 лет назад специалистами компании.

Далее И. В. Пашков коснулся вопроса использования дорожной разметки. Так, с середины осени и до конца весны разметка на большинстве российских дорог либо полностью отсутствует, либо выглядит ненадлежащим образом. К сожалению, далеко не все традиционные разметочные материалы способны сохранять свои первоначальные свойства в ходе эксплуатации. Причин этому много: и низкое качество самих разметочных материалов, и воздействие шипованной резины, и высокая интенсивность движения, и многое другое.

Кроме того, после строительства и реконструкции, в ходе которой осуществлялась замена верхнего слоя асфальта, дороги, как правило, открываются без разметки, поскольку необходимо до трех-четырех недель для того, чтобы асфальт выстоялся. Только после этого можно наносить разметку с использованием традиционных материалов. Таким образом, какое-то время водители ездят без разметки и вынуждены, рискуя своей безопасностью, самостоятельно определять середину дороги, местонахождение пешеходного перехода и т. д. Между тем в такой стране, как Соединенные Штаты Америки, запрещается открывать дорогу, на которую не нанесена разметка для движения.

Одним из решений этой проблемы, по крайней мере в зоне пешеходных переходов и осевых линий, могло бы стать использование полимерных лент. Полимерные ленты втапливаются в асфальтобетон, и сразу после этого дорога с готовой разметкой может быть открыта для движения. Срок службы такой разметки — от одного сезона до двух-трех лет в зависимости от интенсивности движения. Докладчик предложил расширить применение полимерных лент в городах, прежде всего на осевых линиях и пешеходных переходах.

Второй момент, на который обратил внимание И. В. Пашков, — управление скоростью. Очевидно, что скорость транспортных средств напрямую связана с безопасностью дорожного движения: чем выше скорость, тем тяжелее последствия ДТП. Соответственно, управление скоростью — один из ключевых элементов обеспечения безопасности дорожного движения.

Докладчик рассказал о результатах применения так называемых знаков обратной связи с водителем, использование которых могло бы стать одним из решений проблемы управления скоростью в городах. Современные знаки обратной связи с водителем не только отображают скорость транспортного средства, но и фиксируют данные, что позволяет специализированным службам проводить соответствующие исследования.

Как отметил И. В. Пашков, использование данных знаков способствует перераспределению скоростей в направлении их снижения. Между тем снижение скорости даже на несколько километров в час может привести к уменьшению тяжести последствий

ДТП и существенному улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения.

Докладчик предложил расширить сферу применения знаков обратной связи с водителем и использовать их, по крайней мере, вблизи социально значимых объектов, таких как школы и больницы.

Директор по развитию ООО «РДР-С» **В. А. Румянцев** выступил с докладом «Внедрение новых видов технических средств организации дорожного движения. Социальная реклама». Технические средства организации дорожного движения — это дорожные знаки, «лежачие полицейские», средства ограждения и т. д.

Как отметил В. А. Румянцев, к традиционным техническим средствам организации дорожного движения, которые широко используются в настоящее время, относятся знаки с флуоресцентной окантовкой, делители, искусственные неровности, световозвращатели.

Докладчик также рассказал о новой разработке своей компании — изделии под названием «Пешеходный переход». Это резинотехническое изделие дублирует дорожную разметку, возвышаясь над проезжей частью на 6 см, что позволяет ограничить скорость транспортных средств непосредственно в том месте, где пешеход переходит дорогу. Данное изделие может использоваться в качестве дополнения к существующим техническим средствам организации дорожного движения, таким как оградительные столбики, светодиодные дорожные знаки, шумовые полосы, «лежачие полицейские». В настоящее время применяются современные технологии, в частности датчики движения,

реагирующие на пешеходов, подходящих непосредственно к дорожному знаку, лазерные линии.

Однако, как отметил докладчик, помимо совершенствования технического оснащения автомобильных дорог, необходимо уделять внимание разработке проектов в сфере социальной рекламы. В настоящее время гибель одного взрослого человека в результате ДТП обходится бюджету страны в 5 млн руб., гибель ребенка — примерно в 6 млн руб. При этом затраты на оснащение участка двухполосной дороги комплексом технических средств организации дорожного движения составляют до 800 тыс. руб., участка четырехполосной дороги — до 1,5 млн руб. Таким образом, наименее затратным средством предотвращения ДТП является реализация различных социальных проектов в данной сфере, нацеленных на пропаганду безопасного поведения на дороге, и прежде всего профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Генеральный директор фирмы «Умный свет» **П. Г. Осьмуха** в докладе «Инновации в дорожной инфраструктуре. Современное освещение дорог как один из аспектов обеспечения безопасности на дорогах» отметил, что автоматизированные интеллектуальные системы мониторинга, регулирования, управления дорожным движением, безусловно, необходимы, однако их внедрение требует значительных временных затрат и координации систем на различных уровнях.

Говоря об организации дорожного движения, нельзя не упомянуть об освещении, поскольку глаза — это основное средство получения информа-

ции за рулем. Большая часть России располагается в широтах с короткой продолжительностью светового дня, особенно в период с сентября по март. По статистике, около 53% ДТП происходит в темное или сумеречное время суток. Основной пик приходится на временной промежуток с 18 до 22 часов, при этом наиболее высокий уровень травматизма и смертности отмечается с 23 до 5 часов.

Таким образом, обеспечение качественного и надежного освещения дорог и дорожной инфраструктуры можно считать одним из ключевых вопросов организации дорожного движения и одним из важнейших факторов обеспечения безопасности на дорогах.

К сожалению, по мнению **П. Г. Осьмухи**, сегодня при проектировании, возведении, реконструкции дорог устанавливается морально и технически устаревшее световое оборудование, используются такие источники света, как лампы ДРЛ, ДНаТ, металлогалогенные лампы. Их основные недостатки — низкий индекс цветопередачи, очень высокое потребление энергии, ненадежность и неустойчивость к перепадам напряжения.

Сегодня существует альтернативное инновационное решение — светодиодное освещение. К его безусловным достоинствам следует отнести экологичность (светодиодные источники света не требуют утилизации), экономичность (энергопотребление в три — пять раз ниже по сравнению со стандартными источниками света), технологичность (широкий спектр возможностей для моделирования света), экономическую целесообразность (несмотря на достаточно высокую стоимость световых приборов их

использование быстро окупается, так как меняется мощность трансформаторов, толщина сечения кабеля. Таким образом реализация проекта дорожного освещения фактически обходится дешевле), комфортность (на сегодняшний день показатели светодиодного освещения максимально приближены по цветопередаче и температуре к дневному свету), надежность (гарантия дается на пять лет, расчетный срок эксплуатации составляет 15 лет).

Докладчик предложил внести изменения в СНиПы с целью приведения их в соответствие с Федеральным законом № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Директор ООО «Ставрополь-экспертиза» **А. В. Русинов**, выступивший с докладом «Совершенствование правил дорожного движения и организация дорожного движения», обратил внимание на один из пунктов Правил дорожного движения, который касается взаимодействия водителей и пешеходов.

Согласно статистике еще несколько лет назад на пешеходных переходах происходило только 15% наездов автомобилей на пешеходов. Остальные наезды происходили вне пешеходных переходов, т. е. чаще всего были связаны с нарушением пешеходами правил дорожного движения. Сначала были внесены изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а затем введены новые правила проезда водителями пешеходных переходов.

Однако, по мнению докладчика, очевидно, что данные правила

создавались без учета мнения экспертов в области автомобильного транспорта. Речь прежде всего идет о пункте 14.1 Правил дорожного движения, который гласит: «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода».

Правила дорожного движения имеют две составляющие: техническую и юридическую. В данном случае учтена только юридическая составляющая. Между тем, автомобиль — это транспортное средство, которое, в отличие от пешехода, не может остановиться за короткое время. Даже при движении со скоростью 60 км/ч автомобилю на сухом асфальте для остановки требуется 42 м. При любых других условиях это расстояние существенно увеличивается, даже в случае соблюдения водителем ограничений по скорости движения.

По мнению **А. В. Русинова**, необходимо внести изменения в пункт 14.1 Правил дорожного движения, поскольку, согласно статистике, в настоящее время происходит резкое увеличение количества наездов на пешеходных переходах (с 15 до 25%). Это происходит неслучайно и не потому, что водители стали еще более безответственными, а из-за фактической невыполнимости пункта 14.1 Правил дорожного движения.

Как подчеркнул докладчик, необходимо помнить, что пешеход, в отличие от автомобиля, может остановиться практически мгновенно. Поэтому ответственность за без-

опасность пешеходов следует возлагать не только на автомобилистов. Человек, переходящий дорогу, также должен быть сознательным и ответственным участником дорожного движения.

Директор Межрегионального союза защиты автомобилистов Сибири **В. Н. Косенко** в своем выступлении рассказал о системе, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

Основной задачей в ходе разработки данного проекта явилось создание комплексной системы, повышающей уровень безопасности на пассажирском транспорте. Идея возникла в связи с недовольством со стороны пассажиров, ГИБДД, участников дорожного движения культурой поведения водителей пассажирского транспорта, большим количеством аварий и жертв.

Организация, в которой состоит докладчик, объединяет разнопрофильные компании и специалистов, имеющих опыт разработки и внедрения комплексных межведомственных систем в области сохранности автотранспорта. В результате анализа целевого предназначения систем, присутствующих на рынке, выяснилось, что существует экономический и организационный мониторинг, но мониторинг безопасности отсутствует. Все системы нацелены на фиксацию ДТП, а проект, который

представляет **В. Н. Косенко**, — на их предотвращение.

Как отметил докладчик, решения в данной области, как правило, принимаются в короткий период и требуют существенных затрат. Данный проект является долгосрочным и направлен на системную профилактическую работу, цель которой — снижение вероятности совершения ДТП до минимума.

Система представляет собой электронный комплекс, контролирующий действия работников транспортных компаний — от медицинского осмотра водителей и технического осмотра транспортных средств до посадки и высадки пассажиров и соблюдения водителем правил дорожного движения. Основной целью является обеспечение системного контроля за движением городского транспорта, оценка загрузки и даже целесообразности отдельных маршрутов.

В целом система предназначена для улучшения организационной работы по обеспечению эффективного функционирования городского транспорта. Она может быть внедрена на федеральном уровне, поскольку все ее компоненты были успешно опробованы в городе Новосибирске. Однако, к сожалению, властные структуры Новосибирской области не проявляют заинтересованности в реализации данного проекта.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ: ОТ ПРОФИЛАКТИКИ ДО ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ

Модераторы:

- З. Ф. Драгункина** — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию, культуре и информационной политике;
- Л. М. Рошаль** — директор НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, доктор медицинских наук, профессор;
- И. М. Реморенко** — заместитель Министра образования и науки Российской Федерации.

Открывая заседание «круглого стола», **З. Ф. Драгункина** сообщила, что в его работе принимают участие члены Совета Федерации, представители Министерства внутренних дел, Министерства науки и образования и одиннадцати субъектов Российской Федерации, а также научных, общественных, коммерческих и некоммерческих организаций, образовательных учреждений, средств массовой информации.

По мнению докладчика, тематика «круглого стола» всецело согласуется с утвержденной Указом Президента 1 июня 2012 года, в Международный день защиты детей, Национальной стратегией действий в интересах детей на 2012–2017 годы.

В настоящее время под руководством Министерства образования и науки Российской Федерации завершается разработка Плана первоочередных мероприятий до 2014 года по реализации важнейших положений данной стратегии. В ближайшее время этот документ будет внесен на рассмотрение в Правительство.

Т. Зелякова, ученица девятого естественно-научного класса Лицея № 387 им. Н. В. Белоусова Кировского района Санкт-Петербурга, рассказала о деятельности юных инспекторов дорожного движения. Отряд, который представляет **Т. Зелякова**, называется «СИГНАЛ», что расшифровывается как «старание, интерес, грамотность, находчивость, активность, логика». Именно этих принципов отряд старается придерживаться в своей работе.

Изучать правила дорожного движения ребята начали с первого класса школы. Вместе с учительницей **Т. Н. Киямовой** они разучивали песни, ставили спектакли, посвященные правилам дорожного движения, еще серьезно не задумываясь над такой глобальной проблемой, как безопасность детей на дорогах. Однако, набираясь опыта и становясь старше, учащиеся стали уделять этому вопросу все больше внимания.

В настоящее время совместно с инспекторами ГИБДД отряд участвует в профилактических рейдах, а также проводит такие акции, как «Планета

ЮИДД», «ЮИДД с заботой о ветеранах». Ребята выступают на родительских собраниях с такими темами, как «Ремень безопасности», «Вежливый водитель», «Дети на дорогах». За успешную работу отдел ГИБДД организовал для отряда экскурсию в экспертно-криминалистический центр, где учащиеся познакомились с повседневной работой правоохранительных органов, и некоторые начали задумываться о выборе будущей профессии в органах внутренних дел, в том числе в ГИБДД.

Отряд участвует в различных слетах, смотрах, фестивалях. Недавно он стал победителем районного смотра отрядов ЮИДД. Т. Зелякова обратилась с просьбой к участникам «круглого стола», прежде всего к представителям Министерства внутренних дел и Министерства образования и науки, организовать всероссийские соревнования отрядов ЮИДД.

А. В. Куринный, депутат Законодательного собрания Ульяновской области, сообщил, что является также руководителем травмоцентра первого уровня Ульяновской области — учреждения, которое занимается оказанием помощи пострадавшим в ДТП, в основном подросткам в возрасте от 15 до 18 лет. Находящаяся рядом детская областная больница также выполняет функции травмоцентра первого уровня.

В своем докладе А. В. Куринный остановился на медицинской составляющей, имеющей особенно важное значение для оказания экстренной помощи пострадавшим в ДТП.

В 2010 г. в Ульяновской области был организован травмоцентр первого уровня на базе двух больниц — Ульяновской городской клинической

больницы скорой медицинской помощи и Ульяновской областной больницы № 2. Благодаря этому появилась возможность принимать около 800 человек, получивших травмы в результате ДТП, в год, удалось значительно снизить летальность и улучшить результаты лечения.

Как отметил докладчик, в Ульяновской области наиболее серьезные ДТП происходят на так называемых курортных трассах, в пригородных районах. В этих районах гибнет значительно больше людей, чем в районах, которые в соответствии с федеральной программой снабжены реанимобилями класса «С». Необходимо продолжить реализацию программы с тем, чтобы все без исключения районы, в том числе наиболее проблемные, были оснащены реанимобилями класса «С».

Другая важная проблема — это, безусловно, подготовка кадров. В настоящее время очень сложно добиться того, чтобы во всех реанимобилях работали специалисты-реаниматологи. В большинстве районов области на «скорой помощи» работают фельдшеры. И уровень подготовки, который они имеют в соответствии с образовательными стандартами, не позволяет им выполнять ряд важнейших жизненно необходимых процедур, таких, например, как интубация трахеи, купирование клапанного пневмоторакса. По мнению А. В. Куринного, крайне необходимо внести соответствующие изменения в образовательные программы подготовки фельдшеров.

Докладчик отметил, что в отдаленных районах, в случае аварии, первым на место прибывает инспектор ДПС, который вызывает «скорую

помощь». Минут через 10 прибывает «скорая помощь», ее сотрудники вместе с инспектором безуспешно пытаются открыть разбитую машину. Затем, еще через 15–20 минут, прибывает бригада МЧС. Совместными усилиями за 40–50 минут они вскрывают машину и извлекают оттуда пострадавшего, уже практически упустив «золотой час», в течение которого помощь наиболее эффективна и дает наилучшие результаты. Поэтому сегодня водителей машин «скорой помощи» необходимо учить элементарным навыкам работы в чрезвычайных ситуациях либо организовывать работу таким образом, чтобы на место прибывали сразу все три службы, что в условиях отдаленных районов сделать очень сложно.

Еще один важный пункт, который, по мнению А. В. Куринного, необходимо включить в программу обеспечения безопасности дорожного движения — это централизованное обеспечение санитарной авиацией. Самый отдаленный район Ульяновской области находится в шести часах езды от центра. Безусловно, при таких условиях крайне необходимы вертолеты, способные совершать посадку на дорожное полотно и забирать пациентов непосредственно с места происшествия. Это поможет спасти множество жизней.

Также необходимо продолжить работу по совершенствованию оказания медицинской помощи. Прежде всего следует обеспечить санитарной авиацией те регионы, которые по различным причинам не могут этого сделать самостоятельно.

Кроме того, безусловно, необходимо внести изменения в федераль-

ное законодательство, касающиеся ужесточения наказания за езду в нетрезвом состоянии, а также введения обязательных удостоверений для водителей скутеров.

И. С. Павлов, заместитель руководителя Департамента образования города Москвы, в своем выступлении отметил, что профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в системе департамента осуществляется в тесном сотрудничестве с органами МВД, ГИБДД и МЧС.

Первое направление работы — обучение в рамках базовых стандартов дошкольного, а также начального, среднего и старшего школьного образования.

Второе направление — организация и проведение различных внешкольных мероприятий во время школьных каникул. Также ведется работа по углубленной подготовке начальников выездных лагерей и других специалистов, работающих с детьми в каникулярный период.

Третье направление — методическое сопровождение данной работы, разработка комплексных методических материалов.

Четвертое направление — разработка и реализация пилотных проектов, связанных с открытием экспериментальных площадок, внедрением инновационных форм деятельности при активном участии детей.

Пятое направление — развитие автогородков и автоплощадок. В Москве данная работа осуществляется достаточно активно.

Шестое направление — курсы повышения квалификации для преподавателей, занимающихся работой в данной области. Для этого Московским институтом открытого образо-

вания реализуется отдельный пакет программ.

Седьмое направление — обеспечение безопасности перевозок, развитие системы школьных автобусов.

Однако, несмотря на то, что проводится серьезная профилактическая работа, по-прежнему существует ряд серьезных проблем. Так, в силу транспортной ситуации в Москве, большого количества заторов на дорогах, в случае чрезвычайной ситуации соответствующие службы не могут вовремя приехать на место происшествия.

В связи с этим И. С. Павлов предложил рассмотреть возможность введения так называемого стандарта помощи, включающего ряд обязательных навыков, которыми должны владеть все подразделения, участвующие в спасении пострадавших. Не только бригады скорой медицинской помощи, но и сотрудники полиции и МЧС должны владеть набором стандартных навыков оказания первой помощи.

Докладчик также отметил, что на сегодняшний день по статистике в дорожно-транспортные происшествия попадают в основном дети младшего и среднего школьного возраста. По мнению И. С. Павлова, необходимо ввести законодательную норму, исключающую возможность обвинения ребенка в ДТП. В случае, если ребенок пострадал, он не может быть признан виновным в дорожно-транспортном происшествии и вся ответственность должна возлагаться на водителя.

Докладчик также предложил ужесточить наказание за нарушение правил дорожного движения, а также на общенациональном уровне развернуть активную информационную кампанию, направленную на воспитание

культуры поведения водителей, пешеходов и пассажиров. Как дети, так и взрослые должны осознать, что, находясь в каждой из этих трех позиций, необходимо соблюдать правила, нарушение которых может привести к тяжелым последствиям.

Начальник отдела пропаганды безопасности дорожного движения и взаимодействия со средствами массовой информации Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации **М. Г. Белугин** в своем выступлении отметил, что в числе факторов, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, наиболее значимыми являются дорожные условия, в первую очередь наличие достаточного количества пешеходных переходов и их правильное обустройство. Особенно остро данная проблема обозначилась в начале учебного года. Совместно с Министерством образования и науки было проведено обследование образовательных учреждений. Выяснилось, что полторы тысячи из них имеют различные недостатки. Например, вблизи 162 учреждений отсутствуют дорожные знаки, обозначающие пешеходный переход. Вблизи 289 отсутствует дорожная разметка, 663 имеют недостатки, связанные с ненадлежащим оборудованием подъездных путей. Госавтоинспекция проводит работу по профилактике детского травматизма, в том числе и путем проверок всех дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних с целью выявления их основных причин. В 30% случаев значимым сопутствующим фактором

являются ненадлежащие дорожные условия.

В связи с этим были подготовлены соответствующие предложения и разработан типовой проект паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения. Проект направлен в Министерство образования и науки Российской Федерации. Как отметил докладчик, очевидно, что ни Госавтоинспекция, ни руководящие органы в сфере образования, ни образовательные учреждения не смогут решить этот вопрос самостоятельно. Необходимо участие органов исполнительной власти, в первую очередь муниципалитетов, местных администраций.

В паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения должны содержаться необходимые требования к организации дорожного движения вблизи образовательного учреждения. Прежде всего в паспорт следует включить план-схему района, в котором расположено образовательное учреждение. На плане необходимо обозначить пути движения транспортных средств, а также пути, по которым следуют дети, направляясь в школу. Должна быть разработана схема организации дорожного движения в непосредственной близости от образовательного учреждения, включая размещение соответствующих технических средств и расположение парковочных мест. Разработка схем движения групп детей помогла бы педагогам проводить практические занятия, посвященные правилам дорожного движения.

Одним из немаловажных вопросов является также обеспечение перевозок детей специальным транспортом. В случае если такое средство пере-

движения, как школьный автобус, отсутствует, в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения необходимо обозначать те автотранспортные предприятия, которые имеют специальные лицензии на перевозку детей, и рекомендовать организации, услугами которых можно воспользоваться.

Другой важный вопрос, который должен быть обязательно отражен в паспорте, — маршрут движения транспортных средств, осуществляющих перевозки детей. Следует знать, по какому маршруту они передвигаются, как нужно оборудовать остановки, какие существуют ограничения в движении. Это необходимо для того, чтобы проводить правильный инструктаж водительского состава, осуществляющего данные перевозки.

Как подчеркнул **М. Г. Белугин**, паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения нужен в первую очередь для того, чтобы помочь директорам школ отслеживать те или иные нарушения вблизи образовательных учреждений и при поддержке сотрудников Госавтоинспекции вовремя заявлять о данных нарушениях в муниципалитеты и требовать их устранения.

В. Н. Иванова, председатель Всероссийского педагогического общества, в своем выступлении отметила, что паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения должен быть обязательно дополнен паспортом безопасности дорожного маршрута в случае, если в школе используется школьный автобус. В ряде регионов такие паспорта разрабатываются и утверждаются.

Далее докладчик коснулась ситуации со школьными автобусами

в целом. Как отметила В. Н. Иванова, в рамках национального проекта «Образование» сельские школы были обеспечены школьными автобусами для подвозки детей практически 100%-но. Вместе с тем возникли серьезные проблемы, связанные прежде всего с техническим состоянием школьных автобусов, обеспечением ремонтной базы, освидетельствованием и зарплатой водителей.

По мнению В. Н. Ивановой, необходимо внести изменения в законодательство. Согласно действующему законодательству вопросы содержания школьных автобусов относятся к сфере деятельности учредителя. Муниципальные школы учреждаются муниципальными образованиями, и, следовательно, муниципальные образования должны проводить соответствующую работу. Однако в различных регионах ситуация складывается по-разному. Например, в Калужской области создано региональное учреждение, государственная организация, которая занимается ремонтом и обслуживанием автобусов, контролирует водителей и т. д. Докладчик считает, что вопросами технического обслуживания школьных автобусов, проведения инвентаризации, проверки водителей должны заниматься не директора школ и не муниципальные служащие, а профессионалы в данной области. В. Н. Иванова предложила, чтобы этот вопрос решался не на уровне муниципальных образований, а на уровне субъектов федерации.

В заключение докладчик высказала идею, согласно которой в управляющие советы школ должны входить представители органов ГИБДД. В настоящее время осуществляются реформы, связанные с созданием ав-

тономных образовательных учреждений, и развитие самоуправления в школах показывает, насколько эффективен этот механизм. И управляющие советы, и родительские комитеты должны взять под контроль вопросы обеспечения школьными автобусами и помогать в реализации данной программы.

Р. А. Кешишян, заместитель главного врача по лечебной работе НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, в своем выступлении указал на необходимость наличия координирующего центра, в котором ставились бы первоочередные задачи, связанные с лечением дорожно-транспортной травмы у детей. С точки зрения докладчика, таким центром может быть многопрофильный детский специализированный стационар. У обычных больниц нет сил и средств для подобной работы, поскольку их главная задача — оказание неотложной медицинской помощи тяжелым больным. Планированием деятельности в данной сфере должны заниматься научно-исследовательские учреждения, научно-практические центры, одним из которых является НИИ неотложной детской хирургии и травматологии.

Как отметил Р. А. Кешишян, специализированный детский центр необходимо оснастить по последнему слову техники с тем, чтобы иметь возможность оказывать эффективную помощь детям. Докладчик также обратил внимание на то, что в некоторых учреждениях существуют так называемые противошоковые палаты, которые являются частью структуры отделений реанимации. В НИИ неотложной детской хирургии и травматологии противошо-

ковая палата выведена за пределы основного здания. Это позволяет в более оперативном режиме доставлять детей в такую палату, где после стабилизации состояния проводятся исследования с использованием методов визуальной оценки травмы. В таком учреждении в течение 20–30 минут бригада врачей спокойно и осознанно принимает решение о дальнейшем лечении пострадавшего ребенка, и он доставляется либо прямо в операционную, в случае, если выявлены все повреждения, которые необходимо оперировать по экстренным показаниям, либо направляется в отделение реанимации.

Р. А. Кешишян также отметил, что для того, чтобы оказывать помощь больным с тяжелой сочетанной травмой, необходимо усиление бригад детских стационаров. В НИИ неотложной детской хирургии и травматологии помимо общего хирурга и травматолога постоянно дежурят два нейрохирурга, три реаниматолога-анестезиолога, ответственный администратор и два хирурга в приемном отделении. Все они являются высококвалифицированными специалистами. И так должно быть в каждом детском стационаре. Кроме того, как подчеркнул докладчик, в любом учреждении подобного типа необходимо иметь не только соответствующее оснащение, но и выездную бригаду, способную оказывать помощь пострадавшим на месте.

Р. А. Кешишян напомнил, что существует реабилитация медицинская, социальная и школьная. В число задач координирующего центра должны входить тесное сотрудничество с образовательными учреждениями, создание фильмов и программ

по обучению оказанию первой медицинской помощи.

Подобному центру непременно следует участвовать и в конструктивных разработках, таких, например, как разработка так называемых сидячих кресел для детей. Только медики могут оценить влияние их конструктивных особенностей на безопасность пассажиров.

Президент Ассоциации предприятий индустрии детских товаров, член Координационного совета при Президенте Российской Федерации по реализации Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы **А. В. Цицулина** в своем выступлении отметила важность использования в ходе освоения образовательных программ интерактивных игровых центров и игровых пособий по безопасности дорожного движения. Также необходимо вовлекать в процесс обучения детей дошкольного возраста, поскольку именно в раннем детском возрасте формируются базовые представления и навыки.

Докладчик высказала предложение об обязательном использовании в дошкольных учреждениях комплектов специальной одежды в качестве средств индивидуальной защиты. Кроме того, А. В. Цицулина отметила необходимость закрепления на законодательном уровне обязанности водителей проходить специальное тестирование с целью подтверждения права на вождение транспортных средств, в которых будут перевозиться дети.

В настоящее время осуществляется разработка федерального закона, направленного на улучшение социальной инфраструктуры детства.

В связи с этим докладчик предложила расширить понятийный аппарат, в том числе включить в закон такое понятие, как паспорт дорожной безопасности.

И. В. Бордик, заместитель руководителя структурного подразделения Московского городского психолого-педагогического университета, посвятил свое выступление вопросам организации экстренной психологической помощи детям, пострадавшим в чрезвычайных ситуациях. Как отметил докладчик, человек, особенно ребенок, пострадавший в дорожно-транспортном происшествии, получает не только физические увечья, но и психологическую травму. Возникают острые состояния, сопровождаемые различными стрессовыми реакциями на чрезвычайную ситуацию. Это прежде всего проявления тремора, истерические реакции, а также немотивированная двигательная активность, в результате которой люди получают дополнительные травмы и увечья. Причем таким реакциям подвержены даже специалисты по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях.

Как правило, на место ДТП первыми приезжают сотрудники ДПС, затем — в лучшем случае — бригады экстренной медицинской помощи. Спасатели прибывают на место ДТП тогда, когда они вовремя оповещены и находятся рядом. Приблизить к месту ДТП оказание экстренной психологической помощи как медицинской составляющей можно только одним способом — обучив экипажи дорожно-патрульной службы и бригады экстренной неотложной медицинской помощи элементам оказания психологической помощи.

По мнению докладчика, следует обратиться к Правительству Российской Федерации и Совету Федерации с предложением о выделении целевых средств на подготовку соответствующих специалистов. В Московском городском психолого-педагогическом университете разработали программы подготовки. Сотрудники университета готовы обучать специалистов из других регионов. Причем обучение будут осуществлять не теоретики, а люди с большим практическим опытом, более 10 лет проработавшие в системе психологической помощи МЧС.

О. Н. Резвова, первый заместитель директора предприятия «ФЭСТ», в своем выступлении рассказала о результатах мониторинга рынка детских удерживающих устройств в России, проведенного Росстандартом по инициативе Костромской областной общественной организации поддержки материнства и детства.

Сначала был проведен мониторинг рынка детских удерживающих устройств. Затем орган, уполномоченный проводить государственный контроль и надзор за рынком детских удерживающих устройств, провел повторный мониторинг в отношении 20 субъектов хозяйственной деятельности. В результате был выявлен ряд нарушений обязательных требований.

Требования к детским устройствам определены Постановлением Правительства Российской Федерации (разработан технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств») и международными правилами ЕЭК ООН. Технические требования прописаны в регламенте, и поэтому детские удерживающие

устройства подлежат обязательной сертификации.

В ходе проведенных мероприятий были выявлены такие нарушения, как несоответствие уровня защиты ребенка показателям безопасности, выработанным в результате динамических испытаний, отсутствие сертификата соответствия, недостоверность информации, содержащейся в инструкции по эксплуатации, неполная маркировка изделий, отсутствие перевода поясняющих правил применения детских устройств импортного производства с иностранного языка на русский.

Докладчик обратила внимание на то, что Росстандарт провел проверку не только в отношении продавцов и изготовителей удерживающих устройств, но и в отношении органов сертификации, выдающих сертификаты соответствия. По результатам проверки есть основания утверждать, что сертификаты соответствия выдаются без проведения динамических испытаний. Необходимо обязать аккредитованные центры сертификации размещать протоколы испытаний детских удерживающих устройств на своих сайтах, поскольку в настоящее время данная информация недоступна. Также необходимо обязать Росстандарт размещать информацию о результатах проводимых проверок предприятий, реализующих детские удерживающие устройства, на официальном сайте, с тем чтобы данная информация была доступна для людей. Очевидно, что использование устройств, не прошедших испытания, небезопасно.

А. С. Сватовская, ведущий редактор ООО «Умная Маша» группы

компаний «Смешарики», рассказала о проекте, который осуществляется группой компаний «Смешарики» совместно с Национальным детским фондом. Проект называется «Смешуроки на дороге». Всего снято 32 небольших видеоролика, в которых детям рассказывается о правилах дорожного движения, в том числе о правилах поведения в конкретных ситуациях. Также выпускаются книги, пазлы, видеоигры — огромный спектр продукции, в частности, и по заказу ГИБДД.

Как отметила докладчик, одна из важнейших задач — не только развлекать детей, но и образовывать их, рассказывая о правилах дорожного движения. Кроме выпуска книг и наружной социальной рекламы планируется создавать и видеорекламу с использованием субтитров с тем, чтобы ее могли смотреть дети с ограниченными возможностями. Также есть предложения о разработке мультимедийных приложений для мобильных устройств.

К сожалению, по словам А. С. Сватовской, «Смешарики» нередко воспринимаются исключительно как развлекательный проект, хотя на самом деле он 100%-но узнаваем для своей целевой аудитории — детей от трех до 12 лет. Проект любят дети, его создателям доверяют родители, поскольку «Смешарики» — это мир без насилия, то место, куда спокойно можно привести своего ребенка. За 10 лет существования у компании накопился огромный опыт создания видеокниг, другой познавательной продукции. Докладчик высказала желание, чтобы этот опыт использовался для ознакомления детей с правилами дорожного движения.

Руководитель Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института **Д. А. Загарин** в своем выступлении отметил, что детские удерживающие устройства были разработаны в США и разработчики проделали большой путь от изобретения конструкций, увеличивающих удобство размещения ребенка, до исследования и учета проблем безопасности.

В России такие исследования не проводятся, но европейский опыт показывает, что основная проблема заключается в следующем: несмотря на изобретение детских удерживающих устройств, к сожалению, немногие родители относятся к данным устройствам серьезно и правильно их применяют. Как отметил докладчик, в 90% случаев дети гибнут в автомобильных катастрофах из-за неправильного использования детских удерживающих устройств либо из-за неприменения их вообще.

В результате мероприятий по мониторингу, проведенных Росстандартом, выяснилось, что 95% детских удерживающих устройств не соответствуют стандартам качества и даже могут усугубить тяжесть последствий в случае дорожно-транспортного происшествия. На рынке присутствует большое количество дешевой и недоброкачественной продукции из Индонезии, Китая, Тайваня. Более того, в средствах массовой информации рекламируют упрощенные удерживающие системы, рассказывая об их дешевизне и прочих преимуществах. Однако детское удерживающее устройство надлежащего качества — это в первую очередь цельная конструкция, разработка которой является результатом серьезных опытов и,

в том числе, изучения статистики по травматизму.

Как подчеркнул **Д. А. Загарин**, государство несет ответственность за жизнь и благополучие своих граждан, особенно детей. Поэтому следует организовать бесплатную раздачу для нуждающихся граждан качественных детских удерживающих устройств.

О. А. Гармаш, начальник отдела экстренной консультативной медицинской помощи и медицинской эвакуации штаба Всероссийского центра медицины катастроф «Защита», в начале своего выступления напомнила, что в Федеральном законе № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» есть статья 31, которая называется «Первая помощь». В этой статье указано, что первую помощь до прибытия медицинских специалистов на место происшествия обязаны оказывать специалисты МЧС и дорожно-постовой службы, которые не допускаются к работе без прохождения специального обучения.

Обучение организовано на базе территориальных центров медицины катастроф, разработаны соответствующие программы, в качестве преподавателей работают специально подготовленные кадры. Обучение проходят и организованные группы, и частные лица, в том числе водители, т. е. все те, кто может быть задействован в чрезвычайных ситуациях.

Говоря о проблемах оказания экстренной помощи детям, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, докладчик обратила внимание на то, что при всей их важности это лишь небольшая составляющая оказания экстренной медицинской помощи детям в целом, и в

первую очередь тем детям, которые находятся в лечебных учреждениях, где специалисты не имеют возможности оказать медицинскую помощь в полном объеме. То есть речь идет об экстренной консультативной медицинской помощи. Как отметила докладчик, данной области здравоохранения в настоящее время не уделяется достаточно внимания.

На сегодняшний день экстренную консультативную медицинскую помощь в субъектах Российской Федерации детям оказывают различные структуры медицинских учреждений, которые между собой практически не связаны. Во многих субъектах Российской Федерации некоторые возрастные группы детей по сути лишены медицинского надзора. Из-за несогласованности, отсутствия координирующего органа довольно часто вызовы заканчиваются обращением во взрослые отделения санитарной авиации, так называемые отделения экстренной консультативной медицинской помощи, где, как правило, нет ни специально подготовленных педиатров, ни соответствующего транспорта.

Если рассматривать проблему с чисто финансовой точки зрения, становится очевидно, что оснащение, к примеру, достаточным количеством неонатальных реанимобилей или современным медицинским оборудованием нескольких медицинских учреждений, оказывающих помощь детям, требует значительных затрат.

Из-за отсутствия современной нормативно-правовой базы за несколько лет значительно уменьшилось количество реанимационно-консультативных центров. Процесс организации реанимационно-кон-

сультативных центров, безусловно играющих очень важную роль в оказании экстренной помощи детям, в их доставке в специализированные учреждения, стартовал в начале 1990-х гг., но не был завершен, не была разработана соответствующая нормативная база. Поскольку эти структурные подразделения не имеют права оказывать платные услуги, некоторые руководители на местах принимают решения об их закрытии.

При этом вызовы к детям для оказания экстренной консультативной медицинской помощи составляют около 30% в целом по стране, а, например, в южных регионах эта цифра гораздо выше. Число вызовов выросло за год в два раза. Проблема оказания экстренной консультативной помощи взрослым также вызывает серьезную тревогу. Однако во взрослых отделениях объемы помощи возросли в два раза за пять лет, а в детских — в два раза за год.

Из-за отсутствия должного внимания со стороны руководства страны к данному направлению оказания экстренной помощи детям отсутствует и система подготовки и задействования специалистов-педиатров в структуре Всероссийского центра медицины катастроф. В результате в большинстве чрезвычайных ситуаций участие педиатров не предусмотрено и правовая база для их привлечения отсутствует.

В настоящее время по поручению Правительства Министерством здравоохранения Российской Федерации совместно со специалистами Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» разрабатывается система развития санитарной авиации в Российской Федерации. Как отметил

докладчик, это очень важный шаг, который позволит решить проблему, связанную с необходимостью ускорения процесса оказания экстренной медицинской помощи как взрослым, так и детям.

Планируется оснастить вертолетами различных классов все субъекты Российской Федерации. На базе территориальных центров медицины катастроф организуются центры санитарной авиации. Реализация программы рассчитана на несколько лет, однако организовать оказание экстренной помощи детям с применением санитарной авиации сложно из-за отсутствия развитой правовой базы.

Также планируется организовывать учебные центры в составе межрегиональных центров медицины катастроф, осуществлять подготовку специалистов, обучать их навыкам оказания экстренной помощи на борту воздушного судна с тем, чтобы спасать жизни пострадавших, находящихся в тяжелом состоянии, в ходе медицинской эвакуации.

Докладчик отметила, что экстренная консультативная помощь как составляющая медицинской деятельности в настоящее время не обозначена ни в одном из действующих нормативных правовых документов. В связи с этим О. А. Гармаш предложила внести соответствующие изменения и включить экстренную консультативную медицинскую помощь в качестве одной из форм оказания медицинской помощи в статью 32 Федерального закона № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». Это позволит усовершенствовать порядок оказания экстренной консультативной медицинской помо-

щи, в том числе экстренной консультативной помощи детям.

И. С. Лебедь, заведующая детским садом № 10 «Теремок» города Таганрога Ростовской области, в своем выступлении сообщила о разработке региональной программы «Приключения Светофора». Цель программы — повысить активность педагогических коллективов, активизировать работу дошкольных образовательных учреждений. Деятельность осуществляется в форме путешествий, бесед, собраний, специализированных занятий.

Также существует проект для детей дошкольного возраста «Виртуальный Таганрог». Проектом предусмотрена разработка виртуальных перекрестков. При помощи данного программного макета дети получают возможность изучать ПДД, не подвергая свою жизнь опасности. Педагоги в безопасной обстановке могут помочь детям изучить проезжую часть, проработать безопасный маршрут домой, показать зоны, опасные для пешеходов и водителей. Обучающие видеоматериалы дают возможность наглядно продемонстрировать дошкольникам правильный и неправильный переход через дорогу. Также была разработана обучающая игра «Говорящие дорожные знаки».

Докладчик отметила, что в ходе родительских собраний педагоги рассказывают о проводимых мероприятиях. На одно из собраний были приглашены медсестра и психолог, и, к сожалению, они не смогли наглядно и в доступной форме продемонстрировать навыки оказания первой медицинской и психологической помощи при ДТП.

Таким образом, необходимо совершенствовать подготовку педагогов, психологов и среднего медицинского персонала с тем, чтобы они могли обучать навыкам оказания первой медицинской и психологической помощи.

Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России, член Координационного совета при Президенте Российской Федерации по реализации Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы **О. А. Никонова** в своем выступлении рассказала о роли общественных организаций в воспитании и обучении участников дорожного движения.

Докладчик напомнила, что юношеские автомобильные школы создавались как центры профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, а также профориентации, профессиональной подготовки молодежи и подростков к первой профессии в жизни — профессии водителя.

Как подчеркнула О. А. Никонова, основная проблема сегодня — это отсутствие законодательной базы в сфере воспитания и обучения подрастающего поколения. В данном направлении работает множество организаций, однако единая стратегия действий отсутствует.

Докладчик предложила внести изменение в законодательство о безопасности дорожного движения. Юношеские автомобильные школы нужно сохранить как ядро, объединяющее различные структуры в сфере обучения, воспитания и получения первоначальных навыков профессии. Также необходимо, чтобы Министерство образования и науки Российской Федерации выработало четкие профес-

сиональные стандарты подготовки водителей.

Докладчик также отметила, что в системе юношеских автошкол действуют мобильные передвижные автогородки. О. А. Никонова предложила использовать их на отдаленных территориях для работы с детьми и подростками. В настоящее время техника, необходимая для обучения маленьких детей правилам дорожного движения, закупается в Германии. Нужно наладить отечественное производство миниавтомобилей для детей, так как это крайне важно для практического освоения правил поведения на дороге. Кроме того, следует разработать типовой устав юношеских автошкол, включающий детальную программу занятий с детьми от семи до 18 лет.

В заключение докладчик коснулась проблемы реабилитации детей после ДТП. В юношеские автошколы часто обращаются родители с просьбой оказать психологическую поддержку детям, попавшим в дорожно-транспортное происшествие. Благодаря совместным усилиям, специальным занятиям удастся вернуть этих детей к нормальному ритму жизни. О. А. Никонова предложила на базе региональных детских учебных центров ЮАШ в сотрудничестве с медицинскими учреждениями разработать специальные методики реабилитации детей после ДТП.

Руководитель структурного подразделения по безопасности средней общеобразовательной школы № 864 города Москвы **В. А. Раичев** в своем выступлении рассказал о том, что в 2008 г. в Москве была разработана городская экспериментальная программа под названием «Региональная

модель обеспечения безопасности детей на дорогах», включающая в себя комплекс мер, а также организационную структуру взаимодействия в сфере обеспечения безопасности детей на дорогах. Одним из направлений данной программы являлся проект «Инструктор безопасности».

Целью этого проекта было содействие формированию чувства ответственности за свою жизнь у детей и подростков, овладению практическими навыками безопасности в ходе образовательного процесса, правильному поведению детей на дорогах, а также в других аспектах повседневной жизни.

Педагогический коллектив школы № 864 стремится привлечь учеников и их родителей к решению проблем безопасности. Необходимость активного участия родителей в воспитательном процессе обусловлена тем, что, нарушая правила дорожного движения, дети нередко копируют поведение взрослых, однако ребенок в отличие от взрослого не способен оценить тот риск, которому он себя подвергает.

Задачей проекта является подготовка учеников — инструкторов по безопасности, ассистентов учителей ОБЖ, а также экспертов из числа педагогов и родителей. Как отметил докладчик, инструктор по безопасности — это сознательный гражданин, который дорожит не только своей жизнью, но и жизнью окружающих его людей. Большое значение имеет система образовательных тренингов, игр, соревнований и конкурсов, проводимых инструкторами по безопасности, с участием родителей, студентов, сотрудников ГИБДД и МЧС, представителей органов здравоохранения.

Как показывает практика, активные формы обучения являются более эффективными в учебно-воспитательном процессе, чем традиционные формы. Именно поэтому при изучении правил дорожного движения необходимо применять игровые методы. Во время игры у ребенка активно задействуется двигательная, образная и словесно-логическая память, в то время как традиционные формы обучения стимулируют развитие только словесно-логической памяти. В средней и старшей школе учебный процесс также не обходится без игровых методов. Традиционными стали проводимые старшеклассниками для младших товарищей викторины, так называемые минутки безопасности, программы «Сто к одному», «Поле чудес», ролевые и командные игры. Дух соревнования способствует более эффективному достижению поставленной цели.

В ходе реализации проекта создаются ученические, студенческо-ученические, детско-взрослые проектные группы и объединения в сфере автодорожной безопасности. Необходимо учитывать, что проектные группы изначально отличаются по уровню знаний и мастерства, поэтому задача экспертов — правильно сформировать группы для достижения поставленной цели.

В заключение В. А. Раичев отметил положительные моменты данного проекта. Для детей это изучение правил дорожного движения в игровой форме, для родителей — обеспечение безопасности детей на дорогах, для школы — эффективная методика обучения.

К достоинствам проекта следует также отнести непрерывность изуче-

ния правил дорожного движения, а также активное взаимодействие с органами внутренних дел, с медицинскими учреждениями, в том числе с НИИ неотложной детской хирургии и травматологии, в проведении различных мероприятий.

Докладчик также предложил ввести в школьную программу такую дисциплину, как правила дорожного движения, поскольку в настоящее время ОБЖ изучается только в 8-, 10- и 11-м классах, и в рамках данной дисциплины изучение правил дорожного движения не предусмотрено.

Начальник административно-организационного отдела Местной администрации муниципального образования «Озеро Долгое» Санкт-Петербурга **С. Н. Ходырева** в своем выступлении рассказала о деятельности муниципального образования «Озеро Долгое» в сфере обучения детей правилам дорожного движения.

Основной акцент в программе сделан на обучение детей дошкольного возраста. По мнению докладчика, чем раньше ребенку в игровой форме будет прививаться культура поведения на дороге, определенные практические навыки, тем больше вероятность того, что удастся вырастить сознательного гражданина, соблюдающего правила дорожного движения.

С. Н. Ходырева также высказала предложение о создании всероссийского информационного ресурса в виде специального сайта для обмена опытом и продвижения товаров, необходимых для обеспечения безопасности на дорогах, а также различных обучающих программ по изучению правил дорожного движения.

В. М. Янковская, заведующая детским садом № 62 Приморского района Санкт-Петербурга, рассказала о программе обучения детей дошкольного возраста правилам дорожного движения.

В детском саду № 62 осуществляется активная работа с использованием различных игровых обучающих программ, целью которой является привитие детям практических навыков правильного поведения на дороге. Как отметила В. М. Янковская, данная деятельность уже привела к значительному снижению числа негативных случаев с участием детей.

А. М. Чистякова, представитель компании «ЗМ Россия» в Северо-Западном федеральном округе, в своем выступлении отметила, что в настоящее время в стране отсутствуют стандарты качества пошива детской спортивной одежды, а также стандарты изготовления съемных световозвращающих устройств — так называемых катафотов. Докладчик предложила использовать существующие в Европе стандарты и адаптировать их к российским условиям. Отсутствует также сертификация светоотражающих устройств, и поэтому на рынке представлена абсолютно разная по качеству продукция. Несмотря на то что многие готовы покупать такую продукцию, в большинстве городов нет магазинов, в которых ее можно приобрести.

В Правилах дорожного движения существует пункт 4.1, согласно которому пешеходам рекомендуется использовать световозвращающие элементы в темное время суток. Опыт Республики Беларусь показал, что как только использование световозвращающих элементов из рекомен-

дации превратилось в обязанность, ситуация на дорогах изменилась в лучшую сторону. А. М. Чистякова отметила, что в России Правила дорожного движения не будут соблюдаться в полной мере, если не будут внесены существенные изменения в Административный кодекс, касающиеся ужесточения санкций за их несоблюдение. К сожалению, нормы, носящие исключительно рекомендательный характер, как правило, не соблюдаются.

В заключение докладчик предложила реализовать программу по оснащению школьных автобусов контурной маркировкой, повышающей их видимость и являющейся пассивным средством безопасности, а также обязать все дошкольные и школьные учреждения иметь комплекты сигнальных жилетов для использования в случае передвижения организованных групп детей.

Т. А. Алексеева, главный редактор «STOP-газеты» и газеты «Добрая дорога детства», в своем выступлении отметила, что в редакции этих газет ежедневно приходят письма от читателей — родителей и педагогов. В этих письмах они выражают возмущение и разочарование тем, что водители, виновные в ДТП с участием детей, не несут должной ответственности. Безусловно, очень важно научить ребенка правилам дорожного движения, однако не следует забывать, что 80% детей — жертв ДТП погибают по вине водителей. В 2011 г. 741 ребенок из 944, или 78,5%, погиб по вине водителей. За семь месяцев 2012 г. по вине водителей произошло 79,28% ДТП с участием детей, что на 10% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Тем не менее в программах подготовки водителей полностью отсутствует раздел, посвященный безопасности детей, их психологическим особенностям, тому, как избежать наезда на ребенка, правилам безопасной перевозки детей. Поэтому, по мнению докладчика, очень важно сделать обязательным для будущих водителей изучение правил и норм, касающихся профилактики ДТП с участием детей, с учетом детской психологии и ожидаемых стандартов поведения.

Как отметила Т. А. Алексеева, главное, чему обучают ребенка, — это необходимость использования пешеходного перехода. Однако статистика свидетельствует о том, что увеличивается число случаев нарушений водителями правил пересечения наземных пешеходных переходов и, как следствие, — травмирования и гибели на них детей. В 2011 г. было совершено 2303 наезда на детей на пешеходных переходах. За семь месяцев 2012 г. положение ухудшилось: был совершен 1171 наезд, что на 4% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В настоящее время Государственная Дума рассматривает вопрос об ужесточении наказания за езду в нетрезвом состоянии. Однако, подчеркнула докладчик, не только пьяные водители являются виновниками ДТП с участием детей. Нередко получается так, что водитель, травмировавший ребенка, легко уходит от ответственности, а ребенок и его родители оказываются лишены какой бы то ни было моральной и материальной компенсации.

Назрела необходимость усиления ответственности за наезд на ребенка. С этой целью прежде всего необхо-

димо повысить ответственность водителя за лечение и реабилитацию пострадавшего ребенка. В настоящее время суды в основном назначают компенсацию, исходя не из затрат на лечение, а исключительно из доходов водителя.

Н. В. Дубровина, заместитель директора по учебно-воспитательной работе средней общеобразовательной школы № 20 города Ангарска Иркутской области, в своем выступлении отметила, что чаще всего занятия, посвященные изучению правил дорожного движения, ведут учителя, многие из которых даже не имеют права на вождение транспортного средства. Они не являются специалистами в данной области и не способны научить детей практическим навыкам поведения на дороге, оказания первой помощи и т. д.

В связи с этим докладчик высказала предложение о введении в учебную программу педагогических вузов обязательного курса правил дорожного движения, оказания доврачебной помощи. Необходимо, чтобы педагогические вузы осуществляли подготовку не только учителей русского языка, физики, математики и прочих общеобразовательных предметов, но и специалистов в области правил дорожного движения. Для педагогов, работающих в школе, также следует организовать курсы повышения квалификации, с тем чтобы они могли преподавать данную дисциплину на уровне, соответствующем современным требованиям.

Кроме того, Н. В. Дубровина указала на необходимость контроля знания учащимися правил дорожного движения. Она предложила ввести соответствующий экзамен наподобие ЕГЭ.

В случае его успешной сдачи ученикам следует выдавать сертификаты, подтверждающие право на управление каким-либо транспортным средством — велосипедом, скутером и т. д.

Докладчик также коснулась вопроса о необходимости организационной и материальной поддержки общественных объединений юных инспекторов дорожного движения, а также более широкого использования средств массовой информации для популяризации проектов, направленных на обеспечение соблюдения правил дорожного движения и профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

Следует также рассмотреть вопрос о более весомом материальном стимулировании педагогов, занимающихся дополнительным образованием детей.

П. А. Пегин, декан Тихоокеанского государственного университета, в своем выступлении отметил, что население Хабаровска составляет 600 тыс. человек, 50 тыс. из которых — дети. Ежегодно происходит примерно 106 ДТП с участием подростков, в которых в среднем трое из них погибают, а 111 получают увечья. По официальной статистке, около 40% аварий в Хабаровске происходит по вине детей.

Тихоокеанский государственный университет принимает участие в различных мероприятиях по обучению подростков безопасному поведению на дороге. Была предложена концепция обучения безопасному поведению на дороге в течение всей жизни.

По мнению докладчика, подобная программа должна включать в себя три этапа — дошкольный, школьный

и смешанный. При этом обучение безопасному поведению на дороге в течение всей жизни необходимо сегментировать в зависимости от возраста, пола, психологии и физиологии подростка, а также учебного заведения и формы обучения. Внедрять данную концепцию предлагается путем разработки специализированных учебных программ, учебно-методических материалов, организации специализированных мероприятий.

В рамках Всероссийского дня науки предлагается провести мероприятие «Наука безопасности движения», целевой аудиторией которого являются в первую очередь подростки. В течение дня планируется проведение мастер-классов по оказанию первой медицинской помощи с привлечением соответствующих специалистов и использованием специальных учебных материалов. Также планируется отработка навыков управления велосипедом с символической выдачей водительских удостоверений работниками ГИБДД. Знание правил дорожного движения будет проверяться посредством компьютерного тестирования.

В заключение П. А. Пегин предложил разработать и утвердить государственную целевую программу обучения безопасному поведению на дороге в течение всей жизни.

Уполномоченный по правам ребенка в Хабаровском крае С. Л. Жукова в своем выступлении отметила, что учебные заведения, детско-юношеские автомобильные школы проводят большую работу, однако этого недостаточно.

По словам докладчика, региональные власти должны помнить, что в настоящее время уполномоченные

по правам ребенка есть во всех субъектах Российской Федерации и они готовы включиться в работу, взяв на себя координацию деятельности, направленной на обучение детей навыкам безопасного поведения на дороге. Для этого есть желание, силы и средства, и руководители ряда регионов прислушиваются к соответствующим рекомендациям. Однако, несмотря на ряд положительных результатов, данная деятельность по-прежнему носит рекомендательный, а не обязательный характер.

Докладчик высказала предложение об обязательной сертификации школ на предмет обеспечения дорожной безопасности. Должен существовать обязательный документ, предписывающий муниципальным образованиям вводить в эксплуатацию учебные заведения.

Что касается образовательных стандартов, то, по мнению Л. С. Жуковой, родители могут помочь добиться принятия в качестве дополнения к основному стандарту обучающихся программ по безопасности дорожного движения. Кроме того, следует рекомендовать Министерству образования и науки утвердить эти программы в качестве обязательных как в средней школе, так и в дошкольных учреждениях, поскольку навыки безопасного поведения на дороге следует прививать с самого раннего возраста.

В. М. Розин, заместитель директора Московского НИИ педиатрии и детской хирургии, главный детский специалист-хирург Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, в своем выступлении коснулся проблемы обеспечения безопасности детей на дороге.

Докладчик напомнил, что каждый день большое количество школьников гибнут и получают травмы на пешеходных переходах, поэтому, по мнению В. М. Розина, альтернативы школьным автобусам на сегодняшний день нет. Ни автогородки, ни оборудованные должным образом пешеходные переходы вблизи образовательных учреждений не разрешат проблему обеспечения безопасности детей. А в России школьные автобусы являются важным средством обеспечения не только транспортной, но и общей безопасности, защиты детей от возможных криминальных посягательств.

Докладчик также отметил, что решать вопрос, касающийся оборудования автомобилей специальными детскими креслами, следует в административном порядке. По мнению В. М. Розина, все рассуждения об их дороговизне безответственны и неразумны, поскольку стоимость самого дорожного кресла существенно ниже стоимости дня пребывания тяжело пострадавшего ребенка в отделении реанимации.

Вместе с тем необходимо понимать, что снижение риска смертельного исхода не означает, что полностью будет решена и проблема инвалидности. Как отметил докладчик, в настоящее время в системе отечественного здравоохранения наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в сфере организации восстановительного лечения. Даже в номенклатуре наименований структурных подразделений учреждений здравоохранения понятие «отделение восстановительного лечения» отсутствует. Те больные, у которых есть финансовая возможность,

вынуждены лечиться в Германии, Швейцарии, Израиле. А в России отделения восстановительного лечения закрываются настолько быстро, что их даже не успевают восстановить на коммерческой основе.

В заключение В. М. Розин подчеркнул, что деятельность, направленную на обеспечение безопасности на дорогах, следует начинать не с запретов, а с подготовки соответствующих программ обучения и качественных нормативных правовых актов. Только в этом случае принимаемые меры вызовут доверие в обществе.

Президент автономной некоммерческой организации «Движение без опасности» **Н. В. Агре** в своем кратком выступлении поддержала предложение об ужесточении ответственности за неиспользование специальных детских кресел в автомобилях.

Директор Дома детского творчества «Союз» (Санкт-Петербург) **Е. П. Ширикова** отметила, что в Санкт-Петербурге профилактика детского дорожно-транспортного травматизма организована лучше, чем в других регионах страны. Сотрудники Дома детского творчества «Союз» занимаются этим вопросом уже 20 лет. В 2003 г. в Выборгском районе был построен первый и единственный в районе детский велогородок, уникальный по своим размерам и материально-технической базе.

Помимо практических занятий на базе велогородка проводятся и теоретические занятия в классах, оснащенных самым современным оборудованием. Осуществляется также системная работа с детьми с ограниченными возможностями. Проводятся различные мероприятия с ис-

пользованием обучающих программ, разрабатываются методические пособия для педагогов ОБЖ.

Докладчик предложила использовать результаты детского творчества в социальной рекламе, а также поддержала идею строительства автовелородков в регионах.

М. А. Плотникова, координатор программ Глобального партнерства дорожной безопасности, в своем выступлении отметила важность информационной составляющей в том, что касается обеспечения безопасности на дорогах и соблюдения правил дорожного движения.

По мнению докладчика, сегодня безопасность дорожного движения становится отдельной наукой, изучением которой должно заниматься общество.

М. А. Плотникова предложила вниманию аудитории серию книг под названием «Управление скоростью. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов». В этих книгах содержится уже разработанная теория безопасности. Три из пяти книг, посвященные управлению скоростью, детским удерживающим устройствам, а также такой проблеме, как вождение в нетрезвом состоянии, переведены на русский язык.

Как считает докладчик, эти книги являются важной составляющей теории безопасности дорожного движения и их целесообразно использовать.

В заключение **М. А. Плотникова** напомнила о значимой роли Красного Креста в развитии взаимоотношений государственных структур и гражданского общества. Безусловно,

данная организация должна использовать свое влияние для продвижения идей, связанных с обеспечением дорожной безопасности и профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма.

Исполнительный директор Союза детских юношеских автомобильных школ Всероссийского общества автомобилистов (ВОА) **Ю. В. Кулагин** в своем докладе* проинформировал, что Всероссийское общество автомобилистов (ВОА) — самая крупная общественная организация России, работающая в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Свое начало ВОА ведет с образованного в 1903 г. Императорского Российского автомобильного общества (ИРАО), которое перестало существовать в послереволюционные годы. Воссоздано общество по совместной инициативе ГАИ и Минтранса в 1973 г.

Основная цель ВОА — снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Следуя этой цели, общество ведет активную просветительскую работу по профилактике и предупреждению ДТП среди широких масс автомобилистов.

Одной из главных своих задач на современном этапе общество считает непосредственное вовлечение российских граждан в деятельность по сокращению дорожно-транспортного травматизма, воспитание грамотных, культурных участников дорожного движения. Для этого проводятся различного рода мероприятия. Наиболее приоритетным, стратегически важным направлением является работа с детьми и молодежью.

С этой целью в 2006 г. при Всероссийском обществе автомобилистов был образован Союз детских юношеских автомобильных школ (ДЮАШ), который объединил в своих рядах ДЮАШ, секции, клубы региональных отделений общества.

Целью Союза ДЮАШ является вовлечение в него максимально возможного количества детей и молодежи, объединение их в своих рядах для обучения основам дорожной безопасности. В настоящее время Союз ДЮАШ является второй по величине детской организацией после ЮИД, работающей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Союз ДЮАШ ВОА объединил в своих рядах 43 структурных подразделения (ДЮАШ, секции, клубы). Географически Союз представлен более чем 40 российскими регионами, и их количество продолжает увеличиваться.

Ежегодно в целях повышения мотивации и стимулирования изучения Правил дорожного движения и Основ безопасности дорожного движения, а также взаимного обмена опытом работы по подготовке грамотных участников дорожного движения, Центральный совет ВОА совместно с ГИБДД России проводят среди ДЮАШ ВОА открытые соревнования по автомобильному многоборью. Дважды в год Союз ДЮАШ организует и проводит семинары, на которых демонстрируются новые технологии и методы обучения детей ПДД, перенимается передовой опыт работы региональных ДЮАШ.

Самой крупной и динамично развивающейся организацией в настоящее время является Негосударственное учреждение дополнительного образования «Детская юношеская ав-

томобильная школа» Республики Татарстан. Это учреждение было создано по инициативе ГАИ и ВОА Татарстана в 2003 г.

Уникальность ДЮАШ Татарстана заключается в следующем.

1. Обучение осуществляется непосредственно в автоклассах, функционирующих на базе общеобразовательных школ республики.

2. В создании ДЮАШ были заинтересованы все министерства и ведомства, которые функционально занимаются проблемами детского дорожно-транспортного травматизма, профессиональной ориентацией и занятостью детей и молодежи.

3. Непосредственными учредителями НУДО «ДЮАШ» в Татарстане являются:

— Министерство внутренних дел по Республике Татарстан;

— Министерство образования и науки Республики Татарстан;

— Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан;

— Министерство по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан;

— Управление ГИБДД МВД по Республике Татарстан;

— Научный центр безопасности жизнедеятельности детей (НЦБЖД);

— Татарстанская республиканская организация общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов».

4. Цель НУДО «ДЮАШ» — сокращение дорожных происшествий с участием детей и подростков, привитие подрастающему поколению здорового образа жизни.

Сегодня успешно работают 32 филиала в городах и районных центрах

* Доклад представлен в письменном виде.

республики, 131 автокласс в общеобразовательных школах.

В Татарстане разработана концепция подготовки грамотного участника дорожного движения, основу которой составляют семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения в транспортной среде, охватывающих все возрастные группы населения. НУДО «ДЮАШ» отведена роль последней ступени подготовки детей и молодежи в этом направлении.

Первая ступень — дошкольный возраст. На этом этапе подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется посредством профилактических мероприятий в детских садах и в семье. Ребенок учится уверенно ориентироваться в микрорайоне проживания и приобретает навыки безопасного поведения на улице.

Вторая ступень — младший школьный возраст. Подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в школах и отрядах ЮИД. Дети изучают Правила дорожного движения, приобретают навыки ориентации и безопасного поведения в реальных (незнакомых) условиях.

Третья ступень — средний возраст. Дети более интенсивно привлекаются к занятиям во внеурочное время (отряды ЮИД, карт-клубы). Ребята продолжают изучать Правила дорожного движения, постигают азы управления велосипедом и автомобилем, осваивают навыки их технического обслуживания.

Четвертая ступень — старший школьный возраст. На этом этапе подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в школах, в профильных клас-

сах, в системе начального, среднего профессионального образования. С этой целью с 2002 г. в Республике Татарстан успешно работает Детская юношеская автомобильная школа (ДЮАШ). Здесь ребята углубленно изучают Правила дорожного движения, осваивают приемы оказания первой помощи, приобретают навыки практического вождения автомобиля и по окончании ДЮАШ сдают в ГИБДД квалификационные экзамены на право управления транспортными средствами.

Пятая ступень — привлечение молодежи к работе в сфере обеспечения дорожной безопасности. Основная задача НУДО «ДЮАШ» — привлечение к работе всех учеников выпускных классов общеобразовательных школ.

Одним из перспективных направлений подготовки грамотных участников дорожного движения является инновационный метод изучения ПДД. Уже более двух лет в рамках проекта «Всероссийская автошкола» в режиме онлайн проводятся трансляции интерактивных видеоуроков по изучению ПДД. Техническое решение «Телевебинар», использованное в этом проекте, позволяет присутствовать на прямых эфирах даже ученикам, проживающим в отдаленных уголках страны, где отсутствует скоростной Интернет. При этом ученики могут в режиме реального времени задавать вопросы преподавателю и получать на них ответы. Также есть возможность воспользоваться архивом лекций по ПДД.

Этот метод используется и в качестве инструмента инклюзивного изучения ПДД детьми с ограниченными возможностями здоровья.

С. Ф. Багненко, В. В. Стожаров, А. А. Закарян, Н. В. Разумный и А. В. Филиппов, сотрудники Санкт-Петербургского научно-исследовательского института скорой помощи им. И. И. Джанелидзе, посвятили свой доклад* современным организационным технологиям оказания медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

В Российской Федерации показатель смертности при ДТП составляет 19,6 на 100 тыс. населения, что более чем в два раза превышает аналогичные показатели развитых стран мира. Указанные обстоятельства определяют важность работы по совершенствованию системы организации оказания медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях в России.

Как подчеркнули докладчики, одной из основных причин смерти лиц трудоспособного возраста в Российской Федерации является дорожно-транспортный травматизм. При этом пострадавшие от травм, сопровождающихся шоком, составляют наибольшую долю (44,7%) от числа всех госпитализированных вследствие ДТП, а погибшие — абсолютное большинство (83,6%). Поэтому в целях снижения смертности вследствие дорожно-транспортных происшествий организация медицинской помощи должна быть сосредоточена, в первую очередь, на группе пострадавших с травмами, сопровождающимися шоком.

Сотрудниками Санкт-Петербургского НИИ скорой помощи

им. И. И. Джанелидзе были научно обоснованы следующие организационные технологии оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП:

— использование на догоспитальном этапе специализированных бригад скорой медицинской помощи;

— концентрация пострадавших в травмоцентрах различного уровня.

Применение указанных организационных технологий легло в основу Порядка оказания медицинской помощи пострадавшим с сочетанными, множественными и изолированными травмами, сопровождающимися шоком, утвержденного Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 15 декабря 2009 г. № 991н.

В соответствии с указанным Порядком травмоцентром первого уровня является структурное подразделение медицинской организации, обеспечивающее организацию и оказание всего спектра медицинской помощи на госпитальном этапе пострадавшим с травмами, сопровождающимися шоком, их осложнениями и последствиями. Травмоцентр первого уровня может быть сформирован в структуре республиканской (краевой, областной) больницы, больницы скорой медицинской помощи или другой многопрофильной больницы.

Травмоцентр второго уровня создается в центральной районной больнице, городской многопрофильной больнице или больнице скорой медицинской помощи, на которую в установленном порядке возложены функции по оказанию стационарной

* Доклад представлен в письменном виде.

медицинской помощи пострадавшим с травмами, сопровождающимся шоком.

Травмоцентр третьего уровня формируется в структуре центральной районной больницы, имеющей в своем составе реанимационные койки, хирургические койки, отделение скорой медицинской помощи, оснащенное автомобилем скорой медицинской помощи класса «С». На травмоцентр третьего уровня возложены функции по оказанию скорой медицинской помощи на догоспитальном этапе и, в определенных случаях, стационарной медицинской помощи пострадавшим с травмами, сопровождающимися шоком.

Перечисленные организационные технологии были использованы при разработке и внедрении плана мероприятий по совершенствованию медицинской помощи пострадавшим вследствие ДТП в Российской Федерации. Данные мероприятия проводились в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», национального проекта «Здоровье» и модернизации здравоохранения Российской Федерации в 2011–2012 гг.

Итогом реализации указанных мероприятий стало создание в 69 субъектах Российской Федерации системы оказания медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях. В рамках

проведенных мероприятий травмоцентры были оснащены современным медицинским оборудованием и реанимобилями. Кроме того, медицинские работники травмоцентров прошли углубленное обучение методам оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

Главным результатом реализации мероприятий по совершенствованию организации оказания медицинской помощи пострадавшим вследствие дорожно-транспортных происшествий стало снижение смертности среди пострадавших при ДТП в Российской Федерации с 23,7 на 100 тыс. населения в 2005 г. до 19,6 на 100 тыс. населения в 2011 г.

Завершая заседание «круглого стола», **Л. М. Рошаль** отметил, что, к сожалению, многие предложения и рекомендации, высказываемые на различных конгрессах, конференциях, «круглых столах», остаются нереализованными. По мнению докладчика, необходимо более конструктивно подходить к выработке рекомендаций и добиться того, чтобы наиболее важные из них находили воплощение в конкретных действиях.

Серьезное внимание следует уделять разработке и реализации законодательных предложений. Необходимо также подумать о том, каким образом можно использовать накопленный положительный опыт для выработки единой программы действий в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЧЕРЕЗ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Модераторы:

- В. А. Тюльпанов** — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности;
- С. В. Жанказиев** — заведующий кафедрой организации и безопасности движения факультета управления Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ);
- А. И. Леонтьев** — руководитель телеканала «Авто плюс».

В. А. Тюльпанов во вступительном слове отметил, что во многих школах Советского Союза существовал такой предмет, как автодело, в рамках которого учащиеся старших классов получали серьезные теоретические знания и практические навыки, касающиеся правил дорожного движения и управления транспортными средствами. У многих школьников по окончании обучения уже были водительские права. За два года обучения автоделу закладывалась серьезная база, которая, безусловно, отсутствует в современных автошколах.

В связи с этим докладчик предложил поставить перед Министерством образования и науки вопрос о введении в современных школах уроков автодела, поскольку в настоящее время большинство молодых людей хотели бы получить права и школа должна предоставлять им эту возможность.

С. В. Жанказиев в своем выступлении отметил, что одним из научных

направлений, которыми занимается в настоящее время МАДИ, является изучение психологических особенностей людей, влияющих на возможность управлять транспортным средством. По словам докладчика, сегодня обучение правилам дорожного движения с целью получения водительских удостоверений не предусматривает процедур, позволяющих дифференцировать людей в соответствии с их базовым психофизиологическим состоянием и определять, насколько они способны участвовать в транспортном процессе. И как следствие, в ходе дорожного движения возникает огромное количество конфликтных, часто приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, ситуаций. Правилами дорожного движения данная сфера никак не регулируется. В связи с этим возникает вопрос о том, можно ли изучить поведенческие особенности людей, учитывая их психофизиологические ограни-

чения или психофизиологические константы, для того чтобы, изучив, во-первых, насколько это возможно, изменить систему подготовки водителей и, во-вторых, выработать систему управления дорожным движением, способствующую уменьшению конфликтных ситуаций на дорогах.

Докладчик занимается исследованиями в данной сфере в течение последних семи-восьми лет. В результате проведенных исследований был несколько изменен взгляд на инженерную составляющую систем дорожного движения, ставших частью такого понятия, как интеллектуальные транспортные системы. В настоящее время во всем мире именно с интеллектуальными транспортными системами связывается обеспечение активной безопасности транспортных средств. Со временем в это понятие будет включено и обеспечение автопроизводителями пассивной безопасности. Сегодня под интеллектуальными транспортными системами подразумеваются различные системы информационного взаимодействия (автоматическое взаимодействие между автомобилем и инфраструктурой; взаимодействие между автомобилями; взаимодействие внутри инфраструктуры с целью управления). Таким образом, речь идет о форматах взаимодействия автомобиль — автомобиль, автомобиль — инфраструктура, инфраструктура — автомобиль.

Существует большое количество систем, входящих в перечень технологий ИТС. Развитие технологий в данной сфере происходит очень быстро и активно. Так, например, система «City Safety», которая используется в автомобилях «вольво», как инженерное

решение была готова еще пять — семь лет назад, а юридически стала доступна в России только с 2011 г.

В настоящее время отсутствуют разрешения на использование приблизительно 20–25 технологий, таких, например, как технология мониторинга состояния водителя, технология адаптированного применения различных управляющих воздействий на текущее состояние водителя, технология мониторинга дорожной обстановки в зависимости от состояния дороги и выработка управляющих воздействий на водителя. По словам докладчика, чем больше технологий появляется, тем более возрастают требования к базовой квалификации водителя. И далеко не все водители способны психологически встроиться в это информационное пространство. В связи с этим возникает вопрос, надо ли включать интеллектуальные транспортные системы в систему подготовки водителей, особенно если речь идет о социально значимых видах перевозок.

Если выделить в системе задач, которые формируются в рамках понятия «интеллектуальная транспортная система», задачи, связанные с обеспечением безопасности, то станет очевидно, что их не так много и они достаточно легко формируются как с юридической точки зрения, так и с точки зрения инженерных составляющих. Однако эти задачи не реализуются из-за отсутствия полноценного пользователя. В развитых странах существует та же проблема, однако, в отличие от России, там освоение данных систем начинается с дошкольного возраста.

Существует и другая важная проблема. При проектировании интел-

лектуальных транспортных систем, в которых есть задачи, связанные с безопасностью, отсутствует четкое государственное регулирование, нормативно-правовое обеспечение, помогающее определить порядок мероприятий, связанных с инициированием проектирования интеллектуальных транспортных систем. Из-за этого имеет место неправильная система отношений, при которой потенциальный подрядчик предлагает заказчику достаточно ограниченную технологию и, используя личный и отчасти административный ресурс, требует сделать ее универсальной и обязательной к использованию.

В результате на сегодняшний день как минимум три устройства обязательны к установке на автомобили, выполняющие коммерческие перевозки. При этом известно, что данные системы не используются. Это касается и системы экстренного реагирования при автоавариях «ЭРА ГЛОНАСС», поскольку отсутствует какая-либо федеральная программа развития ее инфраструктуры. Речь пока идет только о бортовой составляющей. Это касается и навигационно-связного блока, который ставится на автомобили для того, чтобы интегрировать их в диспетчерскую систему, и тахографов, которые также обязательны к применению на автомобилях, выполняющих коммерческие перевозки.

Как отметил докладчик, разработка инженерной составляющей данных систем не является проблемой. Гораздо сложнее сделать их полезными в реальных условиях. Существует ряд особенностей, которые пока не позволяют полноценно и эффективно внедрять интеллектуальные транс-

портные системы в том объеме, в котором это происходит за рубежом.

По мнению С. В. Жанказиева, для эффективного управления дорожным движением в современных условиях необходимо иметь возможность применять программы имитационного моделирования транспортных потоков с тем, чтобы минимизировать количество потенциально опасных участков, а значит, и дорожно-транспортных происшествий, правильно выстраивать фазы координации светофорных объектов, систему информирования участников дорожного движения. Однако такая программа имитационного моделирования может быть эффективна только в том случае, если транспортный поток гармонизирован и бесконфликтен сам по себе.

В России данные программы не работают, поскольку, к сожалению, на 100% улично-дорожной сети российских городов транспортный поток негармонизирован и несбалансирован. По мнению докладчика, причиной этого обстоятельства является психологический аспект, выражающийся в сильной зависимости от лидера-провокатора. Таким образом, неуравновешенный человек, представляющий собой неустойчивый и опасный психотип, может реально влиять на ситуацию на дороге. Совершенно иная ситуация складывается в европейских странах. Например, в Швеции участники дорожного движения абсолютно никак не реагируют на лидера-провокатора, и это является общенациональной позицией. В Германии предпринимаются определенные меры, поскольку учитывается социальная опасность такого человека. В России существует целый ряд про-

блем, не позволяющих эффективно применять инженерные транспортные системы. Это и зависимость от лидера-провокатора, и частое игнорирование дорожных знаков, и нелогичное восприятие текстовой информации, связанное с так называемым неплановым типом мышления.

Как отметил докладчик, весь набор психологических и психофизиологических особенностей, который входит в понятие «психотип», свидетельствует, что российские участники дорожного движения принципиально отличаются от участников дорожного движения других стран тем, что для них характерно более сложное мышление в ходе принятия решения. Это сложные вопросы психологии, касающиеся перехода информации из подсознания в сознание, стимулирующих факторов этого перехода, взаимодействия с внешней информацией и внешней транспортной средой. Для того чтобы система управления дорожным движением была эффективной и безопасной, необходимо учитывать психологические модели поведения, характерные для той или иной страны.

По мнению С. В. Жанказиева, в России довольно сложная и разнообразная психологическая структура общества. Поэтому требования к инженерной части интеллектуальных транспортных систем, управляющих дорожным движением и обеспечивающих безопасность, должны быть беспрецедентно высокими.

Начальник управления надзорной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России **А. В. Борисов** выступил с докладом «Комплексный подход к совершен-

ствованию системы предоставления права на управление транспортными средствами». Докладчик отметил, что на пленарном заседании достаточно много внимания уделялось проблемам, которые беспокоят в настоящее время общество в целом, а также профессионалов в сфере подготовки водителей транспортных средств.

Современная система регулирования общественных отношений ориентирована на снижение административных барьеров и установление единых правил и норм, соблюдение которых должно в равной степени обеспечиваться всеми участниками — как государственными органами, так и субъектами предпринимательской деятельности и гражданами. В связи с этим предстоит большая работа по совершенствованию порядка оказания услуг в сфере подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами. В 2009–2010 гг. были внедрены новые программы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий. В 2011 г. количество обращений в Госавтоинспекцию с целью получения соответствующего водительского удостоверения превысило 7,4 млн.

При этом анализ статистики показывает, что по-прежнему 85% дорожно-транспортных происшествий совершается по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Несмотря на ежегодное сокращение числа лиц, получающих право на управление транспортными средствами, свыше 15% таких ДТП совершается водителями со стажем управления до трех лет. Именно воздействие на данную категорию водителей являлось одним

из основных направлений завершающейся в 2012 г. федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Причиной каждого пятого происшествия явилось несоответствие скорости конкретным условиям дорожного движения, каждого седьмого — несоблюдение очередности проезда. Как подчеркнул докладчик, очевидно, что ни в одной школе не учат превышать скорость или нарушать правила проезда перекрестков. Тем не менее анализ статистических показателей дает основания полагать, что в настоящий момент мы не имеем в лице водителя, впервые допущенного к участию в дорожном движении, человека со сформировавшимися стереотипами законопослушного поведения и достаточными навыками.

Несмотря на применение механизма лицензирования образовательной деятельности, рынок услуг по подготовке водителей неоднороден и не обеспечивает создания необходимых условий для профессионального и качественного обучения. Зачастую граждане, желающие получить водительское удостоверение, стараются затратить на это минимально возможное время и деньги. Тогда как в развитых странах человек, желающий обучиться вождению, не экономит на качестве образовательных услуг, поскольку понимает, что от этого зависит его безопасность в будущем.

В расчете на количество выданных водительских удостоверений показатели аварийности по вине начинающих водителей, ненадлежащим образом подготовившихся к сдаче экзаменов, почти вдвое превышают аналогичные показатели аварийности по

вине водителей, прошедших обучение в автошколах.

В 2011 г. вступили в силу законодательные изменения, касающиеся как лицензирования образовательной деятельности, так и полномочий в данной сфере органов внутренних дел. Процедура лицензирования была упрощена, лицензия стала бессрочной. Органы внутренних дел больше не участвуют в данном процессе. Вместе с тем очевидно, что либерализация допуска на рынок образовательных услуг по подготовке водителей при отсутствии четких критериев оценки качества обеспечения учебного процесса не способствует повышению безопасности дорожного движения, т. е. получению обществом того конечного продукта, на который оно рассчитывает.

В связи с этим, по мнению докладчика, требуется скорейшее создание современной нормативно-правовой базы в сфере подготовки водителей, определяющей критерии оценки качества обучения, требования к инструкторско-преподавательскому составу, учебно-материальной базе, экзаменаторам, условия обеспечения учебного процесса. Необходимо также определить допустимые формы и методы обучения управлению транспортными средствами, исключаящие так называемую самостоятельную подготовку в сфере отработки практических навыков вождения.

Постоянный рост парка и ассортимента выпускаемой автомобильной техники требует также дифференцированного подхода к организации подготовки водителей в зависимости от видов, технических характеристик и назначения транспортных средств. В связи с этим, с учетом

принятых Россией международных обязательств, необходимо ускорить внесение изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», вводящих подкатегории, дающие возможность принимать квалификационные экзамены на автомобилях с автоматической трансмиссией, а также обеспечить более широкий допуск граждан, имеющих ограниченные физические возможности, к получению водительского удостоверения.

Также необходимо добиться, чтобы профессиональная деятельность начинающих водителей активно сопровождалась элементами дополнительного обучения в виде стажировок, обучающих семинаров и курсов повышения профессионального мастерства. Для повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов целесообразно организовать профессиональное обучение водителей транспортных средств категорий «С» и «D» по программам начального профессионального образования. Следует завершить разработку и принять профессиональные стандарты водителей транспортных средств соответствующих категорий, которые могли бы стать основой для дальнейшей модернизации существующих программ подготовки и повышения квалификации.

Прохождение профессиональной подготовки и переподготовки водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на коммерческой основе, целесообразно, по мнению докладчика, завершить обязательной итоговой аттестацией, с выдачей документа, подтверждающего профессиональную компетенцию для осуществления соответствующе-

го вида перевозок (таксомоторных, перевозок пассажиров на регулярных маршрутах, перевозок опасных грузов и т. д.).

В дополнение к сказанному А. В. Борисов отметил негативную тенденцию увеличения аварийности среди водителей таких транспортных средств, как мопеды. Докладчик обратил внимание на то, что количество дорожно-транспортных происшествий с участием этих транспортных средств с 2007 г. увеличилось в три раза. Если в 2007 г. доля данных транспортных средств в общей массе аварийности составляла 1,3%, то к 2011 г. она увеличилась до 4,8%.

Данная проблема в полной мере осознается законодательными органами власти регионов, которые неоднократно выступали с законодательными инициативами. Некоторые из них нашли отражение в проекте закона «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения”». Принятие указанного закона потребует соответствующего пересмотра правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, а также принятия иных актов Правительства, устанавливающих порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств.

Кроме того, срочного нормативно-го закрепления требует ряд вопросов, касающихся медицинского обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время в Российской Федерации отсутствует нормативный правовой акт, определяющий периодичность и порядок проведения обязательных медицинских освидетельствований кандидатов в водители и водителей транспортных средств, а

также перечень медицинских противопоказаний, при которых запрещается управлять транспортными средствами. Соответствующие положения ранее содержались в Приказе Министерства здравоохранения СССР от 29 сентября 1989 г. «О совершенствовании системы медицинских осмотров трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств», однако в апреле 2011 г. данный приказ был отменен. Новый нормативный акт пока отсутствует. Часть положений зафиксирована в законопроекте, который также внесен на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

В заключение докладчик предложил внести в проект рекомендаций «круглого стола» поручение федеральным органам исполнительной власти разработать и внести предложения, касающиеся установления требований к учебным организациям, готовящим водителей транспортных средств, совершенствования профессиональной подготовки и переподготовки водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на коммерческой основе, организации профессионального обучения водителей транспортных средств категорий «С» и «D» по программам начального профессионального образования, введения механизма сертификации профессиональной подготовки водителей по отдельным видам перевозок, а также разработки и утверждения профессиональных стандартов водителей транспортных средств различных категорий.

Начальник отдела профессионального образования Административного департамента Министерства

транспорта Российской Федерации **М. В. Солдатов** выступил с докладом «Проблемы подготовки профессиональных водителей». В начале своего выступления докладчик отметил, что одной из важнейших задач сегодня является повышение качества подготовки водителей, однако в настоящее время отсутствует четкая программа действий в данном направлении. С одной стороны, принимаются такие документы, как Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 18 июня 2010 г. № 636 «Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий». С другой стороны, в новом Положении о лицензировании образовательной деятельности исключена норма о необходимости предоставления заключения Государственной инспекции безопасности дорожного движения о состоянии учебно-материальной базы, соискателе и лицензии. Таким образом, деятельность по подготовке водителей фактически остается безнадзорной.

Данный вопрос неоднократно обсуждался на заседаниях различных рабочих групп и «круглых столов». В ходе одного из заседаний поступило предложение о необходимости разработки и утверждения Положения об образовательном учреждении профессиональной подготовки. В настоящее время действует Типовое положение об образовательном учреждении дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов, однако оно не распространяется на подготовку водителей.

Как отметил докладчик, с 1988 г. фактически отсутствует само поня-

тие «водитель-профессионал». В связи с этим ряд экспертов высказывают предложение о включении подготовки водителей в разряд начального профессионального образования, что, безусловно, повлечет за собой увеличение сроков обучения, но в то же время будет способствовать повышению качества и даст возможность включить в учебный курс как международные, так и отечественные методики и тем самым значительно повысить уровень подготовки водителей-профессионалов.

Подобная практика уже применяется при подготовке водителей троллейбусов и трамваев. Например, подготовка водителей троллейбусов может осуществляться как в рамках профессиональной подготовки по профессии 11462 «водитель троллейбуса», так и в рамках начального профессионального образования по профессии 190627.01 «водитель городского электротранспорта». Соответствующий федеральный государственный образовательный стандарт утвержден Приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 6 апреля 2010 г. № 268.

Вместе с тем, как отметил докладчик, необходимо учитывать и ряд негативных аспектов данного эксперимента. Что касается подготовки водителей троллейбусов и трамваев, то, как сообщил М. В. Солдатов, предприятия данных видов транспорта предпочитают готовить водительские кадры не в образовательных учреждениях по программам начального профессионального образования, а на предприятиях и в организациях, имеющих соответствующую лицензию на осуществление профессиональной подготовки. При этом им приходится

руководствоваться устаревшими программами обучения.

В связи с этим докладчик предложил отразить в рекомендациях «круглого стола» вопрос об утверждении новых примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств категорий «трамвай» и «троллейбус». Это потребует совместных усилий Министерства образования и науки, МВД России и Минтранса России, так как в соответствии с действующей редакцией Федерального закона «О безопасности дорожного движения» типовые программы подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. В пункте 10 Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений указано, что подготовка водителей транспортных средств осуществляется на основе Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий, утвержденных Министерством образования и науки Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации и федеральным органом управления Государственной инспекции. Таким образом, перед Министерством образования и науки следует поставить вопрос, почему, утвердив программы подготовки водителей транспортных средств категорий «А», «В» и «С», оно не включило в них такие важные виды транспорта, как троллейбус и трамвай. По словам М. В. Солдатов,

Минтранс готов активно включиться в данную работу.

Кроме того, докладчик сообщил, что Минтранс России направил в Министерство труда проект плана разработки профессиональных стандартов на 2012–2014 гг., в котором указаны конкретные сроки внесения профессиональных стандартов на утверждение в Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации.

Докладчик также остановился на таком немаловажном аспекте обеспечения безопасности дорожного движения, как изучение школьниками правил дорожного движения на профессиональном уровне. По мнению М. В. Солдатов, целесообразно рассмотреть возможность в ходе получения среднего полного образования ввести в 11-м классе отдельный предмет, посвященный изучению правил дорожного движения. Причем итогом изучения данного предмета должна стать возможность сдачи учащимися теоретического экзамена в подразделении ГИБДД, результаты которого будут действовать в течение всего следующего года. Это позволит выпускникам школ и образовательных учреждений, готовящих водителей, посещать только практические занятия, что существенно снизит стоимость обучения и будет являться хорошим стимулом для изучения всеми школьниками правил дорожного движения. Безусловно, реализация данного предложения потребует внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации. В связи с этим докладчик предложил не вносить данное предложение в рекомендации «круглого стола», а проработать его отдельно и в полном объеме рассмотреть дан-

ную инициативу в ходе работы пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

В заключение М. В. Солдатов подчеркнул чрезвычайную актуальность тематики «круглого стола» и выразил надежду, что его работа не только позволит ознакомиться с новыми методиками обучения водителей, в том числе зарубежными, оценить уровень влияния педагогических кадров автошкол на качество подготовки водителей транспортных средств, обсудить комплексные подходы к совершенствованию системы предоставления права на управление транспортным средством, но и в итоге будет способствовать повышению уровня безопасности на дорогах.

Генеральный директор компании «Test & Training International Planning and Service GmbH» (Вена, Австрия) **Ф. Вурц** выступил с докладом «Вторая фаза обучения вождению. Опыт Австрии. Положительные результаты». В своем выступлении докладчик рассказал о втором этапе обучения водителей в Австрии, который был введен 1 января 2003 г. По мнению Ф. Вурца, на сегодняшний день можно с уверенностью сказать, что в области безопасности дорожного движения действительно достигнуты большие успехи. После введения второго этапа обучения начинающих водителей в Австрии произошло уменьшение количества ДТП приблизительно на 28%.

Успешной реализации данного проекта способствовал ряд факторов.

Первое — это детальный анализ проблем начинающих водителей, который позволил разработать для них специальную программу. Важными

факторами являлись также сотрудничество с зарубежными партнерами, имевшими как положительный, так и отрицательный опыт в данной области, планирование, создание и использование многофункциональных центров по обучению правилам дорожной безопасности. В этих центрах проводятся тренинги не только для начинающих водителей, но и для других целевых групп, например для профессиональных водителей всех категорий транспортных средств (автобусы, грузовики, автомобили полиции, скорой помощи и др.). Также существуют тренинги для водителей — злостных нарушителей правил дорожного движения. Кроме того, наряду с тренингами на территории данных центров проводятся различные презентации и общественные мероприятия.

К ключевым факторам успеха в реализации проекта докладчик также отнес возможность расширения уже имеющихся центров за счет создания новых площадок (как экзаменационных, так и площадок, которые могут использоваться для тренингов). В конечном счете в результате расширения данные центры становятся авторитетными учебными заведениями для подготовки и переподготовки водителей.

Для России важно, что в данных центрах можно проводить занятия по повышению квалификации водителей грузового транспорта с тем, чтобы она соответствовала стандартам ЕС. Необходимыми направлениями являются также стандартизация учебных пособий, повышение квалификации инструкторов и тренеров, сотрудничество с государственными институтами и негосударственными

ми общественными организациями. И, безусловно, крайне важно обеспечить контроль качества обучения.

На основе данных по количеству ДТП в России докладчик осуществил прогнозирование дальнейшего развития ситуации в случае принятия мер, аналогичных тем, которые были введены в Австрии. По мнению Ф. Вурца, можно с уверенностью утверждать, что данные меры быстро приведут к значительному уменьшению общего количества ДТП.

Другой положительный момент — значительное снижение ущерба народному хозяйству страны, что подтверждает отчет федерального министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии за 2008 г. Кроме того, предпринятые меры получили признание и высокую оценку населения. В частности, были отмечены многочисленные положительные отзывы участников тренингов.

Важнейшим результатом данных тренингов является повышение самосознания водителей и, следовательно, улучшение их поведения на дороге благодаря практическим тренингам, близким к реальным условиям. Значимым фактором является осведомленность о влиянии скорости на дорожную обстановку и о связанных с этим рисках.

Как отметил докладчик, для внедрения данной системы необходимо назначить руководителей проекта, затем создать рабочую группу, четко определить цели, разработать соответствующие программы и обеспечить поддержку международного экспертного сообщества. Далее следует разработать пилотный проект и обеспечить его реализацию с тем, чтобы

можно было оценить эффективность принятых мер. После этого можно осуществлять внедрение самой системы и затем давать итоговую оценку эффективности.

Советник Президента Российского союза автостраховщиков по вопросам безопасности дорожного движения **А. Ю. Якимов** выступил с докладом «Совершенствование системы подготовки водителей автотранспортных средств на основе оптимального определения категорий (видов) водителей». По мнению докладчика, когда речь идет о совершенствовании системы подготовки водителей, очень важно проанализировать объект управления, т. е. совокупность категорий водителей, а также, используя системный подход, определить механизм перехода из одной категории в другую.

В настоящее время водительские категории являются производными от категорий транспортных средств, которыми водители имеют право управлять, т. е. «А», «В», «С», «D», «E». Подготовка водителей осуществляется на основе Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий, утвержденных Министерством образования и науки. Предусмотрено выделение категорий «А», «В», «С», «D», «E», однако механизм перехода от «В» к «С», от «С» к «D» и т. д. отсутствует. Нет также четкого разделения водителей на любителей, т. е. не имеющих права на работу по найму, и профессионалов, имеющих такое право.

В рамках профессиональной перевозочной деятельности существуют специализации по видам перевозок, требующие специальной подготовки. Так, например, Министерством

транспорта утверждены Учебно-тематический план и программы курсов специальной подготовки водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России утверждена программа «Профессиональная подготовка водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки».

В настоящее время фактически отсутствует такая категория, как начинающий водитель. Формально она предусмотрена, но фактически введен всего лишь опознавательный знак «Начинающий водитель».

Как отметил докладчик, в СССР подготовке профессиональных водителей уделялось значительно больше внимания. Существовало много различий между категориями водителей и, соответственно, программами их подготовки. Подготовка осуществлялась в разных учебных заведениях, каждая программа предусматривала отдельные формы и сроки обучения. Сроки подготовки профессиональных водителей, разумеется, были значительно более продолжительными, чем сроки подготовки водителей индивидуального автомобильного транспорта.

При этом система позволяла осуществлять переход из одной категории в другую. Например, к переподготовке на право управления транспортными средствами категории «В» допускались водители категорий «С» и «D» и индивидуального автомобильного транспорта. Таким образом, водители-любители, которые имели право управлять индивидуальным автомобилем категории «В», могли пройти переподготовку и

получить право на управление автотранспортными средствами категорий «В» или «С». Имелись различия и в осуществлении экзаменационной деятельности, и в реквизитах водительских удостоверений.

Профессиональные водители автомобильного транспорта делились на классы, что предусматривалось соответствующими нормативными правовыми актами. Классы соответствовали уровням профессионального мастерства. Начинающие водители также были выделены в отдельную категорию. Для них предусматривалось ограничение скорости и использование специального опознавательного знака. Однако системы перехода из статуса начинающего водителя в статус водителя не существовало.

Как отметил докладчик, международными документами в сфере безопасности дорожного движения предусмотрена возможность введения в дополнение к основным водительским категориям различных подкатегорий, что соответствует практике многих европейских стран. В этих странах установлены более жесткие требования к начинающим и профессиональным водителям, что касается, в частности, и разрешенных количественных показателей наличия алкоголя в крови. В отношении начинающих водителей действуют ограничение скорости движения, запрет на вождение в ночное время. Во многих странах реализуется системный подход к переводу начинающего водителя в статус полноценного водителя. Там нарушение начинающим водителем правил дорожного движения влечет за собой увеличение периода действия ограничений, а прохождение специальных учебных

курсов позволяет сократить этот период. Кроме того, в отдельную категорию выделяются водители, имеющие право управлять транспортными средствами с автоматической трансмиссией.

На состоявшемся в конце сентября 2012 г. заседании Общественного совета при МВД России были высказаны и поддержаны предложения об установлении определенных ограничений в отношении начинающих водителей. Речь шла о запретах на движение со скоростью более 70 км/ч, управление в ночное время, перевозку более одного пассажира. Кроме того, было высказано мнение о целесообразности введения понятия «профессиональный водитель».

По мнению А. Ю. Якимова, целесообразно с учетом отечественного и международного опыта осуществить более детальную дифференциацию различных категорий водителей и предусмотреть механизм перевода из одной категории в другую, который, безусловно, должен предусматривать дополнительную подготовку или переподготовку путем обучения в соответствующих специализированных учебных заведениях с обязательной аттестацией.

Директор учебного центра «Формас» **Г. Б. Громоковский** выступил с докладом «Двухступенчатая система подготовки водителей. Преимущества и перспективы применения». Докладчик отметил, что начинающий водитель, прошедший обучение и подтвердивший на квалификационных экзаменах умение управлять транспортным средством, как правило, не владеет стабильными навыками безопасного управления автомобилем в различных дорожных

условиях. Такие навыки ему предстоит формировать самостоятельно в ходе приобретения практического опыта, не имея при этом фактически никаких ограничений в пользовании транспортным средством, являющимся источником повышенной опасности. Очевидно, что в условиях интенсивного движения путь проб и ошибок, предлагаемый для совершенствования водительского мастерства, никак не может привести к снижению аварийности и уменьшению количества пострадавших на дорогах. Для изменения сложившейся ситуации необходимо использовать накопленный зарубежный опыт и искать новые пути более эффективного обучения приемам безопасного управления транспортным средством.

В настоящее время в России законодатели пытаются добиться снижения аварийности путем усиления ответственности за различные нарушения правил дорожного движения. Поначалу это приводит к определенным положительным результатам, однако в дальнейшем водители перестают замечать изменения, произошедшие в штрафных санкциях. Так, например, в законодательство были внесены важные изменения, касающиеся повышения ответственности за невыполнение правила дорожного движения об остановке перед стоплинией. Также в 10 раз были повышены штрафы за выезд на перекресток при образовавшемся заторе. Однако в настоящее время эти требования по-прежнему не выполняются, поскольку отсутствует серьезный контроль.

Докладчик отметил, что сегодня общество ждет от законодательной и исполнительной власти эффективных решений, которые помогут суще-

ственно изменить подходы к системе подготовки начинающих водителей, а также переподготовки водителей со стажем. Прежде всего, по мнению Г. Б. Громоковского, необходимо изменить требования к специалистам, осуществляющим практическое обучение вождению. Специалист в данной области должен не только отлично знать правила дорожного движения и способы безопасного управления транспортными средствами, но и владеть навыками межличностного общения, обладать знаниями в области психологии, уметь устанавливать контакт с различными учащимися, обучать, слушать, оценивать и принимать решения. Таким образом, необходимо выработать принципиально новую, гораздо более функциональную систему подготовки.

Специалистов следует готовить по специальным программам, позволяющим осваивать существующие методические приемы обучения и знакомиться с новыми педагогическими подходами. Подготовленный специалист должен подтвердить свое право на обучение других, т. е. сдать квалификационный экзамен, причем не руководству учебного заведения, а независимой группе экспертов, контролирующей данную деятельность. Документ об окончании соответствующего учебного заведения фактически должен являться лицензией на этот вид деятельности. Только таким способом можно серьезно изменить качество подготовки водителей. Необходимо возложить ответственность за обучение на конкретного человека. И данный специалист должен в полной мере осознавать, что низкое качество обучения приведет к потере им лицензии и запрету на профессию.

В настоящее время далеко не все автошколы выполняют лицензионные требования. И чаще всего лишенный лицензии владелец автошколы через какое-то время снова получает лицензию, открывает учебное заведение и продолжает работать, нанимая преподавателей довольно низкой квалификации.

Уже много лет ставится вопрос о необходимости внесения изменений в Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Постановлением Правительства Российской Федерации № 1396 определено, что в России экзамены принимаются на машинах с механической коробкой передач. Однако сегодня появилось огромное количество людей, которые пользуются автоматической коробкой. Машины с такой коробкой отличаются простотой в управлении, особенно в сложных условиях плотного движения. Данные автомобили не требуют от ученика отработки сложных навыков пользования педалью сцепления и механической коробкой переключения передач. Однако в учебных организациях эти машины применяются крайне редко, и преподаватели вынуждены тратить много времени на отработку навыков, которые большинству начинающих водителей на практике просто не нужны. Такое положение дел объясняется тем, что в соответствии с упомянутым Постановлением Правительства водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «В» выдается после сдачи экзамена на машине с механической коробкой переключения передач.

Г. Б. Громоковский отметил, что уровень подготовленности начинаю-

щего водителя в сегодняшних условиях во многом зависит от того, в каком месте и в какое время года он проходил обучение. Если это происходило в крупном населенном пункте, то начинающий водитель будет увереннее себя чувствовать при движении в плотном потоке, но у него возникнут трудности вне населенных пунктов, особенно в темное время суток. Навыками торможения будет лучше владеть начинающий водитель, обучавшийся в зимний период. И ни один из тех, кто только что получил водительское удостоверение, не владеет навыками управления на скоростных дорогах, а также в жилых зонах и на дворовых территориях, так как учебная езда в этих местах запрещена.

Таким образом, начинающий водитель, сдавший квалификационные экзамены и получивший водительское удостоверение, фактически еще не закончил свое обучение и должен долгое время самостоятельно приспосабливаться к различным дорожным условиям. Попав в сложную дорожную ситуацию, например в условиях повышенной интенсивности движения на скоростной дороге или ночью в условиях плохой видимости, такой водитель может совершить ошибку, которая в свою очередь может привести к серьезным последствиям.

Поэтому во многих странах мира с развитой автомобилизацией начинающим водителям со стажем менее двух лет выдаются временные водительские удостоверения. В этот период им запрещается движение со скоростью более 70 км/ч, а также устанавливается ограничение на движение ночью и на перевозку пассажиров. Так, например, в Германии подобное ограничение вводится несмотря на

то, что программой подготовки водителей предусматривается обязательное прохождение каждым учащимся специального десятичасового курса, включающего обучение вождению на дорогах, расположенных вне населенных пунктов, на автомагистралях и в темное время суток.

Введение временных водительских удостоверений является сегодня необходимым, но не достаточным условием для повышения безопасности на дорогах. Начинающему водителю необходимо оказывать помощь в совершенствовании приемов управления. Во многих странах порядок оказания этой помощи определен законодательно. В некоторых странах курс совершенствования водительского мастерства проходят все начинающие водители, в других — только те, кто совершал нарушения. В случае отказа от прохождения установленной программы приостанавливается действие временного удостоверения.

В любом случае, по мнению докладчика, активную работу с начинающими водителями в целях снижения уровня аварийности можно наладить только при условии принятия решений законодательного характера.

Опыт работы, полученный Г. Б. Громоковским в некоторых автошколах Москвы в рамках экспериментальной программы «Защитный стиль поведения водителей», показывает, что введение второго уровня подготовки необходимо осуществлять в два этапа. На первом этапе всем начинающим водителям необходимо предоставить информацию о том, какие принципы поведения следует самостоятельно развивать, чтобы не подвергать опасности себя и других участников движения.

Практика показала, что даже за два занятия можно помочь водителю составить программу действий по недопущению ошибок или по крайней мере быстрому их исправлению.

Если в практической деятельности начинающий водитель все же совершит одно или несколько нарушений, то ему нужно пройти обязательное практическое тестирование. На втором этапе преподаватель автошколы поможет вскрыть причины возникновения ошибок и даст рекомендации по их устранению.

Президент Межрегиональной ассоциации автошкол **Т. В. Шутылева** выступила с докладом «Подготовка безопасного водителя — общественно-социальная задача. Люди. Технологии. Законодательная база». Докладчик сообщила о том, что завершила свою работу 15-я международная практическая конференция «Автошкола-2012», на которой специалисты из 64 регионов России, а также из-за рубежа в течение нескольких дней подробно обсуждали проблемы подготовки водителей и допуска их к управлению транспортными средствами. Т. В. Шутылева остановилась на тех выводах, которые были сделаны в ходе конференции.

По мнению докладчика, отечественная система подготовки водителей в настоящее время находится в глубоком кризисе, поскольку, с одной стороны, существует 8 тыс. образовательных учреждений, которые занимаются данной деятельностью, около 100 тыс. специалистов, работающих в этой области, от 2 до 2,5 млн новичков, ежегодно выпускаемых на дороги. Однако, с другой стороны, существует масса нерешенных проблем.

Первая, самая главная проблема — это, безусловно, отсутствие адекватной нормативно-правовой базы. Некоторых необходимых документов нет, другие находятся в стадии разработки уже в течение нескольких лет.

Отсутствуют также единый профессиональный стандарт, типовые положения о порядке подготовки водителей, об образовательном учреждении, которое может заниматься такой подготовкой. Программы, по которым осуществляется обучение, нуждаются в значительной переработке. Нет системы подготовки как преподавателей, так и экзаменаторов.

После того как в 2010 г. Приказом Министерства образования и науки № 636 были утверждены новые Примерные программы подготовки водителей транспортных средств различных категорий, программы переподготовки не были исправлены и не были приведены в соответствие с новыми программами подготовки. В итоге сложилась парадоксальная ситуация, при которой два вида программ не соответствуют друг другу, и лицензионные органы зачастую отказывают автошколам в получении лицензии на программы переподготовки.

Также с введением в действие Приказа № 636 фактически перестали существовать какие-либо нормативные требования к педагогическому персоналу, к преподавателям и к инструкторам автошкол. Существует единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих, который был утвержден Минздравсоцразвития в 2011 г. В данном справочнике содержатся квалификационные требования к мастеру производственного

обучения, в соответствии с которыми он должен иметь высшее или среднее профессиональное образование. Никаких требований, касающихся наличия водительского удостоверения и необходимого стажа, нет. Таким образом, возникает абсурдная ситуация, поскольку в ходе проверок требуется предъявить диплом, притом что мастер может не иметь ни стажа, ни опыта работы. В ходе конференции прозвучало предложение о введении отдельной квалификации — мастер производственного обучения вожде-нию.

Докладчик также обратила внимание на то, что закон «О безопасности дорожного движения» (новая редакция) третий год находится на рассмотрении в Государственной Думе. Подобная ситуация, безусловно, не может не способствовать дальнейшему росту уровня аварийности на дорогах. Общественные организации стараются принимать активное участие в обсуждении данного законопроекта. В Государственной Думе создана рабочая группа по подготовке к вынесению на второе чтение, куда вошли несколько представителей Межрегиональной ассоциации автошкол.

В ходе дискуссии наиболее активно обсуждались такие вопросы, как самоподготовка водителей и введение категории «М». Как свидетельствуют данные всероссийского опроса, следует не только ввести категорию «М», но и обязательно осуществлять соответствующее обучение. Утверждение, что водители любых других категорий могут управлять транспортными средствами категории «М», является сомнительным. Такое транспортное средство, как мопед, имеет свои технические особенности, отличаю-

щие его от автомобиля. Поэтому необходимы специальные обучающие программы, особенно учитывая то обстоятельство, что данными транспортными средствами часто пользуются несовершеннолетние. Что касается самоподготовки водителей, то все эксперты пришли к единому мнению о том, что данная форма не позволяет целиком освоить программу обучения.

Заканчивая свое выступление, докладчик отметила, что в процессе работы конференции были выработаны конкретные предложения, которые необходимо в ближайшее время реализовать. С июля 2012 г. сформирован и действует Всероссийский экспертный совет по организации и координации основных направлений реформирования системы подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами. В состав совета вошли представители общественных объединений, федеральных профильных министерств, научного сообщества, средств массовой информации. Т. В. Шутылева выразила надежду, что с помощью данного инструмента межведомственного взаимодействия удастся выработать долгосрочную концепцию реформирования, включающую перечень конкретных мер и сроки реализации.

Директор Центра высшего водительского мастерства Э. С. Цыганков выступил с докладом «Профессионально-прикладная подготовка мотоциклистов. Контраварийная подготовка спецподразделений МВД РФ». Докладчик рассказал об инновационных технологиях подготовки мотоциклистов — сотрудников спецслужб, в частности мотоциклистов ФСО, ДПС, ФСБ и Министерства обороны.

Как отметил Э. С. Цыганков, ни в автошколах, ни в других учебных организациях нет программы, которая позволила бы на профессиональном уровне приобретать навыки взаимодействия между участниками движения, перестроений, обгонов и т. д. В результате анализа программы подготовки пилотажных групп была разработана уникальная программа, имеющая целью научить мотоциклистов выполнять сложные служебные задачи.

Программа включает в себя целый комплекс физических упражнений, направленных на улучшение координации движений, отработку навыков владения собственным телом в экстремальных ситуациях, таких как падение, столкновение и т. д.

Существуют также специальные упражнения на воде: задержка дыхания, плавание под водой, прыжки с вышки и т. д. Данные упражнения имеют целью не только физическую, но и психологическую подготовку мотоциклистов. По мнению докладчика, эти упражнения вполне доступны даже для начальной подготовки, но имеют также важнейшее значение для совершенствования профессионального мастерства.

Возможность для массового внедрения данных технологий на всей территории России в настоящее время отсутствует. Для этого необходимо прежде всего подготовить достаточное количество квалифицированных преподавателей, которые смогут, во-первых, наглядно продемонстрировать соответствующие навыки и, во-вторых, обучать группу в составе 12–24 человек.

Директор организации «За безопасность дорожного движения», ди-

ректор частной автошколы WESTA города Хамм (Германия) **В. Коос** выступил с докладом «Безопасного водителя может подготовить только профессиональный инструктор-педагог». Докладчик отметил, что программа теоретической подготовки водителя категории «В» достаточно объемна. Она рассчитана на 75 часов, 14 из которых отводится на изучение знаков дорожного движения и 14 — на изучение технических характеристик автомобиля. И лишь небольшое число уроков посвящено правилам поведения неопытного водителя на пешеходном переходе, при проезде перекрестков и т. д. **В. Коос** отметил, что вся теоретическая подготовка нацелена прежде всего на успешную сдачу экзамена. Вопросы, входящие в экзаменационные билеты, сформированы в расчете на формальный и быстрый ответ. Вопросы, требующие анализа ситуации и предполагающие различные варианты ответа, практически отсутствуют.

Что касается практического обучения, то, по мнению докладчика, инструктор, не прошедший подготовку в течение как минимум шести месяцев, не может быть грамотным преподавателем и не в состоянии научить правильному поведению в условиях дорожного движения.

Практическое обучение должно осуществляться в реальных, даже экстремальных условиях. Необходимо отрабатывать навыки езды в темное время суток, на автомобилях вне населенных пунктов. В противном случае оказывается, что начинающий водитель, получивший удостоверение, по сути, не способен эффективно действовать в реальной

дорожной ситуации. Обязательно должен существовать общенациональный реестр, в который вносятся данные обо всех водительских удостоверениях и всех нарушениях. Это поможет решить многие проблемы. Например, если все несовершеннолетние, которые пользуются скутерами без водительского удостоверения, будут заноситься в реестр, то это позволит ограничивать возможность получения ими прав на управление автомобилем.

Как отметил докладчик, в европейских странах для того, чтобы получить право на управление мотороллером, электрическим двухколесным транспортным средством, квадрициклом и т. д., необходимо пройти полный курс теоретического и практического обучения.

Директор Отраслевого научно-методического центра **В. В. Максимычев** выступил с докладом «Влияние уровня педагогических кадров автошкол на качество подготовки водителей транспортных средств». Докладчик отметил, что за последние годы систему подготовки водителей неоднократно реформировали. Менялись программы подготовки, вводились новые требования к автошколам, была изменена система лицензирования. Однако к преподавателям, мастерам производственного обучения, к программе их подготовки и системе итоговой аттестации требования не предъявлялись вообще.

Как подчеркнул **В. В. Максимычев**, в настоящее время инструктор по вождению — это, как правило, человек с трехлетним стажем, имеющий документ на право обучения, который сегодня можно купить за три-четыре тысячи рублей в течение одного дня.

Автомобиль является источником повышенной опасности, а управлять им учат недостаточно подготовленные люди. Многие инструкторы недостаточно хорошо знают правила дорожного движения и плохо владеют навыками безопасного управления автомобилем.

В. В. Максимычев рассмотрел опыт Евросоюза в данной области, в частности такой страны, как Германия. В 1971 г. в Германии насчитывалось более 19 тыс. человек, погибших в ДТП. В связи с этим в стране был принят ряд мер, направленных на снижение аварийности. Были изменены требования к системам безопасности в автомобилях, обустройству дорог. И, самое главное, была изменена система подготовки водителей. В результате к концу 1989 г. количество погибших уменьшилось до 8 тыс. человек.

Следующий пик аварийности с тяжелыми последствиями пришелся на эпоху объединения Германии, когда в статистику были включены погибшие из ее восточной части. Все преподаватели автошкол Восточной Германии прошли переподготовку в объеме 140 часов и сдали экзамены, однако не все получили право работать в автошколах. К 2005 г. число погибших уменьшилось до 5 тыс., а по итогам 2011 г. в ДТП погибли 3 700 человек на 88 млн жителей Германии.

Обязательным квалификационным требованием, предъявляемым к инструктору-преподавателю в Германии, является наличие водительского удостоверения не только категории «В», но и категорий «А», «С» и «СЕ». Это связано с тем, что инструктор-преподаватель должен уметь объяснить своим ученикам особенности

управления не только легковым автомобилем, но и мотоциклом, грузовым автомобилем с прицепом. Кроме того, к работе преподавателя не допускается человек, имеющий судимость или совершивший грубое нарушение правил дорожного движения.

В Германии данная деятельность является серьезной профессией, а в России мастер или преподаватель может иметь удостоверение только категории «В», а также может быть неоднократно лишен водительского удостоверения в прошлом.

Программы подготовки в России и Германии значительно различаются по объему. С 2012 г. в Германии объем подготовки, с учетом практики, увеличивается до 1200 часов. К самостоятельной работе в качестве инструктора-преподавателя человек допускается только после прохождения практики в автошколе.

В настоящее время водители в России сдают экзамен на право управления транспортным средством в органах ГИБДД, а экзамен на право обучения вождению — в том учебном центре, где они планируют работать. И в последнем случае, как правило, экзамен успешно сдается с первого раза, пересдач практически не бывает. В Германии оценка качества знаний производится комиссией, в которую входят юристы, механики, педагоги и представители надзорных органов. С первого раза экзамен сдают 40% кандидатов, в результате пересдачи — около 30%. Около 30% не допускаются к педагогической деятельности. Стоимость подготовки составляет более 4,5 тыс. евро.

По мнению докладчика, в России необходимо изменить систему приема экзаменов. Сегодня в соответствии с

действующим законодательством экзамен в ГИБДД можно сдавать бесконечное число раз и, самое главное, бесплатно. Результатом обучения в автошколе является свидетельство об ее окончании, дающее право сдавать экзамен в ГИБДД. Далее после нескольких попыток права выдаются, иначе количество приходящих на экзамен каждый день превысит все мыслимые пределы.

Чтобы изменить эту ситуацию, экзамен должен стать платным. Тогда, в целях экономии, кандидаты в водители будут предъявлять к автошколе, в которой они учатся, соответствующие требования с тем, чтобы их допускали к сдаче экзамена в ГИБДД только при условии хорошей подготовки. Плата за прием экзаменов позволит ученикам требовать от автошкол качественного обучения, а также поможет пополнить бюджет страны и направить полученные средства на повышение уровня безопасности дорожного движения.

Главный специалист отдела реализации международных соглашений Федерального бюджетного учреждения «Росавтотранс» **Н. Г. Виблий** выступил с докладом «Система подготовки и повышения квалификации водителей-профессионалов в Российской Федерации». Докладчик отметил, что в большинстве европейских стран профессиональные коммерческие перевозки являются поднадзорными. В России физические лица, особенно водители грузовиков, в настоящее время фактически безнадзорны. Это, безусловно, способствует росту тяжелой аварийности с большим количеством погибших и пострадавших на дорогах. В связи с этим остро встает вопрос професси-

ональной подготовки данных водителей. В настоящий момент в России она фактически отсутствует. Водителей-профессионалов, по сути, не существует.

В результате анализа ДТП, связанных с перевозкой опасных грузов, выяснилось, что из девяти видов дорожно-транспортных происшествий наиболее распространенным является опрокидывание автомобиля. При этом часто причиной подобных аварий становятся не внешние обстоятельства, такие, например, как столкновение, а неумение водителя управлять транспортным средством, т. е. отсутствие профессиональных навыков.

В Европейском Союзе существуют нормативные документы, определяющие требования ко всем странам-членам, касающиеся подготовки водителей-профессионалов. Россия, не являясь членом ЕС, пока игнорирует данные предписания. По мнению докладчика, необходимо использовать европейский опыт, поскольку страны Евросоюза занимаются данным вопросом уже много лет и принятые ими меры доказали свою эффективность. Количество погибших и пострадавших значительно уменьшилось в течение небольшого периода времени, что способствовало обеспечению безопасности на дорогах.

В. В. Черных, заместитель директора по инновационным продуктам ОАО «ТФК «КамАЗ»», выступил с докладом «Концепция развития системы подготовки (переподготовки) водителей «КамАЗов». Данную проблему следует рассматривать именно с точки зрения безопасной эксплуатации автомобильной техники.

КамАЗ является основным поставщиком Министерства обороны, соответственно, компанию не может не волновать вопрос обеспечения надлежащей эксплуатации ее продукции и, следовательно, подготовки кадров.

Цены на топливо неуклонно растут, и ситуация, скорее всего, не изменится в лучшую сторону. В этих условиях качественная подготовка водителей, особенно управляющих большегрузными автомобилями, становится проблемой национального масштаба.

В соответствии с нормативными документами ЕС водители-профессионалы должны раз в пять лет проходить 35-часовой курс переобучения, включающий пять разделов (правила экономичной безопасной езды, оказание первой помощи на дорогах, грамотная транспортировка грузов, основы законодательства перевозок). Первый раздел (правила экономичной безопасной езды) является обязательным для всех программ переподготовки.

По мнению докладчика, в российских условиях целесообразно использовать тренажерную подготовку, с тем чтобы минимизировать затраты на энергоносители. Компании удалось разработать достаточно эффективный тренажер, который на 85% имитирует реальный автомобиль. С помощью данного тренажера можно отрабатывать определенные навыки, моделировать критические ситуации и помогать водителям адаптироваться в различных условиях.

Кроме того, вводится контроль за процессом обучения. Курсанту, желающему получить права, в автошколе выдается специальная идентификационная карточка, с которой

он проходит все этапы тренажерной подготовки. Информация затем поступает в единую базу данных. Таким образом, можно проследить результаты обучения каждого курсанта. Следующий этап обучения — управление реальным автомобилем. Посредством той же карточки система фиксирует все процессы обучения и отслеживает, сколько часов курсант проехал на автомобиле. Последний этап — экзамен и фиксация его результатов. Информация сохраняется в единой базе данных, доступ к которой могут получить заинтересованные лица, в частности предприятия, нанимающие на работу водителей, занимающиеся коммерческими перевозками, ГИБДД, другие правоохранительные органы, осуществляющие, к примеру, расследования ДТП со смертельными исходами. База данных позволит проверить, какую подготовку получил водитель, а также законность получения им прав.

Данная система позволит также контролировать водителя, его поведение на дороге. Неадекватное поведение на дороге может быть зафиксировано системой, и она ограничит возможности транспортного средства, с тем чтобы водитель не смог совершить рискованные действия.

Как отметил **В. В. Черных**, таким образом можно установить наблюдение над всеми недисциплинированными водителями и вместо лишения прав или привлечения к уголовной ответственности просто поставить их действия под контроль. Водителей, по вине которых неоднократно происходили ДТП, следует обязать установить эту систему на автомобили.

Докладчик обратил внимание на то, что субсидия по линии ДОСААФ,

которая выделяется на подготовку водителя категории «С», составляет 13–14 тыс. руб. Этого явно недостаточно для 60 часов тренировок на учебном автомобиле в реальных условиях, поскольку затраты на топливо составляют около 30 тыс. руб.

В. В. Черных предложил на государственном уровне разработать стандарт качества учебных тренажеров, с тем чтобы обучение на тренажерах ничем не отличалось от обучения на реальных автомобилях. Это позволит экономить значительные материальные ресурсы, повысить безопасность самого процесса обучения и в конечном счете подготовить достаточное количество квалифицированных водителей.

Генеральный директор ООО «Актив-Безопасность» **С. Ю. Моисеев** выступил с докладом «Столкновение непредсказуемости и неготовности: можно ли предвидеть поведение детей на дорогах и как помочь этому научиться водителям и родителям?». В учебном центре, который возглавляет докладчик, уже более 10 лет проводятся занятия для корпоративных клиентов, идет обучение как профессиональных, так и непрофессиональных водителей, у которых имеется в распоряжении служебный транспорт. В центре работает команда высокопрофессиональных тренеров численностью более 40 человек. Деятельность осуществляется на всей территории России, а также в Казахстане и Украине. Специалисты центра ежегодно проходят переподготовку и повышение квалификации. Программа обучения ориентирована на все виды колесной техники (автобусы, грузовики, легковые автомобили и т. д.).

По мнению докладчика, статистические данные указывают на то, что в ближайшее время следует ожидать дальнейшего роста количества ДТП, в том числе с участием детей. Большая часть детей (47%) погибает, находясь в роли пешеходов, 41% — будучи пассажирами в автомобилях, остальные — управляя различными транспортными средствами. Таким образом, работать следует во всех направлениях, принимая меры по обеспечению безопасности и пешеходов, и пассажиров, и водителей.

Дети имеют психофизиологические особенности, определяющие их поведение на дороге, которые должны учитывать водители во избежание аварии. Эти особенности проявляются у детей на всех стадиях дорожных ситуаций и влияют на их способность наблюдать, распознавать опасность, реагировать на нее и принимать решения.

Основной особенностью реагирования на опасность является замедленная реакция. По сравнению с реакцией взрослого человека реакция ребенка на опасную ситуацию медленнее в три-четыре раза. Только с возраста 10–11 лет дети научаются точно оценивать дистанцию, расстояние, отделяющее их от приближающегося автомобиля.

Кроме того, дети до определенного возраста, несмотря на обучение, которое проводится в детских садах и школах, далеко не в полном объеме знают правила дорожного движения, не умеют распознавать дорожные знаки, не представляют себе всех особенностей автомобильной техники и связанных с этим опасностей. Так, например, далеко не каждый ребенок знает, что реальный авто-

мобиль, в отличие от игрушечного, мгновенно остановить невозможно. Поэтому многие дети переоценивают свою безопасность в различных ситуациях.

Действия ребенка после оценки ситуации и принятия решения гораздо более непредсказуемы, чем у взрослого. Дети медленно реагируют, однако двигаются очень быстро, иногда совершенно неожиданно меняя направление движения.

Другая сложность для водителей заключается в том, что детей трудно заметить. Дети небольшого роста часто скрываются за припаркованными или движущимися автомобилями. Данная рискованная ситуация усугубляется детской импульсивностью, нелогичностью действий, неопытностью и отвлекаемостью. Для решения проблемы детского дорожно-транспортного травматизма необходим комплексный подход. Следует не только проводить соответствующие мероприятия, но и оценивать их эффективность.

Как отметил С. Ю. Моисеев, часто полученные теоретические знания не трансформируются в практические навыки. Поэтому все разрабатываемые методики должны перепроверяться на предмет их практической эффективности.

Ключевым фактором обеспечения безопасности является наличие у водителей достаточного количества времени и пространства для спокойной и правильной реакции на дорожную ситуацию. Поэтому в учебном центре, который представляет докладчик, пропагандируется так называемый защитный стиль вождения, предполагающий предварительное планирование водителем движения по дороге,

с тем чтобы обеспечить запас времени с помощью различных технических приемов.

Защитный стиль вождения помогает избежать аварии, в том числе и с участием детей. Данный стиль позволяет исключить попадание в опасную ситуацию, несмотря на наличие внешних факторов, таких как непредсказуемое поведение других водителей и пешеходов, сложные условия движения и т. д. Все это заранее принимается во внимание и учитывается при планировании.

Как отметил С. Ю. Моисеев, опытные водители с готовностью принимают этот стиль вождения в случае, если в ходе занятий с ними устанавливается конструктивный диалог, помогающий понять очевидную практическую пользу данной методики. Обучение в обязательном порядке включает практические занятия на дорогах общего пользования. В ходе занятия водитель, находясь в реальной ситуации, вслух излагает свои наблюдения и план, которому он должен следовать для защиты себя и окружающих.

Существует ряд дополнительных методик, таких как эксперименты на автодромах, индивидуальное обучение, залы безопасности, где представлены различные макеты, которые можно использовать в процессе обучения.

Стандартная программа включает в себя также интерактивные, теоретические семинары, помогающие составить подробный психологический «портрет» каждого водителя, выявить существующие проблемы и определить, в каком направлении следует двигаться обучающемуся для овладения навыками безопасного вождения.

Докладчик подчеркнул, что защитный стиль вождения в случае, если водитель овладел им в ходе специального обучения, является эффективным инструментом снижения уровня дорожно-транспортного травматизма, обеспечения безопасности на дорогах как детей, так и взрослых. И не только пешеходов, но и пассажиров, поскольку на занятиях большое внимание уделяется пассивной безопасности. Таким образом было достигнуто снижение аварийности до 50%. Однако внедрять этот эффективный инструмент следует разумно, со множеством ограничений, поскольку необходимым условием его успешного применения является высокая квалификация преподавательского состава.

Член совета Некоммерческого партнерства содействия развитию объединения «Московские областные автошколы» **В. А. Виноградов** выступил с докладом «Повышение требовательности к автошколам и повышение ответственности автошкол за качество подготовки водителей». Докладчик отметил, что в последнее время много говорится о низком качестве подготовки водителей, плохой работе автошкол. С данным обстоятельством принято связывать и рост числа ДТП. Однако на самом деле прямая взаимосвязь между качеством подготовки водителей и количеством смертей на дорогах отсутствует.

Если обратиться к опыту развитых стран, принимавших меры по снижению смертности и аварийности на дорогах, то выяснится, что совершенствование системы подготовки водителей не являлось ключевой мерой.

В. А. Виноградов подчеркнул, что в основном причиной ДТП, тем более с тяжелыми последствиями, является

сознательное нарушение правил дорожного движения, а не их незнание или неумение ездить на автомобиле. В данном случае речь идет о психологии, менталитете, культуре поведения, этике, т. е. о том, что невозможно постигнуть в автошколе за два месяца.

Это не означает, что следует отказаться от усиления ответственности автошкол за качество обучения, однако ставить в прямую зависимость уровень смертности на дорогах и качество подготовки водителей не только неверно, но и опасно. Руководствуясь подобными представлениями, государство предъявляет неоправданно жесткие требования автошколам, тем самым провоцируя чиновников, в том числе и представителей органов ГИБДД, на неправомерные действия под предлогом борьбы за снижение уровня аварийности и смертности на дорогах.

Докладчик задался вопросом: «Если автошколы настолько плохи, то почему количество поступивших в эти учебные заведения и окончивших их практически совпадает с числом получивших водительские удостоверения?»

Как отметил В. А. Виноградов, к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения следует подходить комплексно. Что касается повышения требований к качеству подготовки водителей, то необходимо понимать, что автошкола не может нести ответственность за ДТП, совершенные ее учеником. Это неразумно и с юридической точки зрения, и с точки зрения здравого смысла.

Безусловно, это не значит, что за качеством подготовки не нужно следить. Однако существует принципи-

альная разница между подготовкой водителей и подготовкой специалистов в вузах. В вузах есть возможность осуществлять постоянный государственный контроль процесса подготовки специалистов, поскольку процесс обучения длится достаточно долго и включает в себя множество компонентов. И государство способно контролировать наличие этих компонентов, а значит, качество обучения и его результаты. В автошколах это сделать невозможно, поскольку обучение длится в среднем два месяца и количество выпускников огромно. Контролировать автошколы так же досконально, как контролируются высшие учебные заведения, на предмет соблюдения всех параметров подготовки невозможно, тем более в такой большой стране, как Россия. Поэтому в автошколах следует контролировать не процесс обучения, а его результат.

По мнению докладчика, необходимо совершенствовать процесс сдачи и приема экзамена на право управления транспортным средством в направлении повышения объективности.

Генеральный директор ООО «Эйдос» **Р. Т. Гайнутдинов** выступил с докладом «Инновационные технологии тренажерной подготовки водителей». Докладчик сообщил, что проект создания динамического тренажера «КамАЗ» как базовый элемент инновационной образовательной программы подготовки водителей кадров, в том числе для Министерства обороны, стартовал в 2010 г. в Республике Татарстан. Проект реализовывался при поддержке ОАО «КамАЗ», специалисты которого оказывали консультационную помощь, а также ГИБДД МВД Республики Татарстан.

В процессе работы над проектом стало очевидно, что для потенциальных заказчиков, будь то военные или гражданские потребители, необходимо создать несколько модификаций, соответствующих различным финансовым возможностям, но при этом имеющих высокие качественные характеристики, соответствующие реальному автомобилю.

В 2012 г. были выполнены заказы МЧС, РЖД, ряда образовательных учреждений.

Осознавая необходимость внедрения данных тренажерных комплексов в процесс обучения водительских кадров в масштабах всей России, компания, возглавляемая докладчиком, и ОАО «КамАЗ» стали стратегическими партнерами в сфере производства, продвижения и сервисного обслуживания данной продукции, создав совершенно новую систему подготовки с использованием уникальных технических, программных и образовательных технологий.

С ОАО «КамАЗ» подписано соглашение о совместном производстве автотренажеров на территории завода ОАО «КамАЗ».

По мнению Р. Т. Гайнутдинова, широкое использование данных тренажерных комплексов поможет воспитать квалифицированные водительские кадры и в перспективе изменить к лучшему ту драматическую ситуацию, которая сложилась в настоящее время на дорогах.

Исполнительный директор межрегиональной общественной организации «Транспортное образование нации» **А. А. Сальников** выступил с докладом «Статистический анализ аварийности молодых водителей как инструмент объективной оценки работы

системы их допуска к управлению транспортными средствами». Как отметил докладчик, более 80% дорожно-транспортных происшествий происходит по вине человека, и именно данной проблеме уделяется меньше всего внимания. Существует опыт использования программно-целевых методов управления при реализации программ повышения безопасности дорожного движения. В связи с этим А. А. Сальников предложил разработать отдельную целевую программу, направленную на уменьшение негативного влияния человеческого фактора на общий уровень аварийности.

Главная задача — глубокий научный анализ и использование международного опыта в области уменьшения роли человеческого фактора в дорожно-транспортных происшествиях. По мнению докладчика, в России система подготовки водителей, по сути, разрушена и ее необходимо воссоздавать заново. Однако, к сожалению, в настоящее время нет возможности это сделать. Как правило, подготовкой и тестированием водителей занимаются отдельные органы, работающие по принципу саморегулируемой организации или частно-государственного партнерства. Автошколы попали в правовой вакуум, поэтому решить многие важные вопросы невозможно.

Как подчеркнул докладчик, одной из основных проблем в сфере подготовки водителей и, самое главное, допуска к управлению транспортным средством является отсутствие действенных критериев снижения уровня аварийности. Фактически автошкола оценивается по проценту сдачи, а принимающий экзамен — по выполнению им регламента. Но сам

регламент не позволяет должным образом оценить готовность водителя. Система итогового тестирования, по сути, отсутствует, поскольку на проведение одного практического экзамена в среднем по стране отводится около трех минут, тогда как в Европейском Союзе экзамен для водителей категории «В» длится не менее 45 минут, а категории «А» — не менее 60 минут.

Докладчик предложил принять за критерий качества подготовки водителей количество аварий с участием выпускников автошкол. Как отметил А. А. Сальников, существуют методы статистического анализа, позволяющие определить отклонения в системе работы автошкол с почти 100%-ной точностью (99,7%). Таким образом, автошколу, предоставляющую образовательные услуги низкого качества и недостаточно ответственно подходящую к приему экзаменов, можно выявить и привлечь к ответственности.

Необходимо выработать соответствующую систему противодействия средствам массовой информации, формирующим представление о дорожном движении как о своеобразной зоне риска, способствующим распространению правового нигилизма среди водителей, а также активизировать деятельность по созданию социальной рекламы, направленной на повышение безопасности дорожного движения, формирование уважительного отношения его участников друг к другу.

Также следует ликвидировать существующий правовой вакуум с тем, чтобы выработать систему профессиональной оценки качества подготовки. Для повышения качества

подготовки в автошколах требуется внедрение современных форм и методов обучения, основанных на широком применении обеспечивающих учебный процесс специальных тренажеров. Однако следует учитывать и тот факт, что большинство автошкол не могут себе позволить приобрести учебные тренажеры из-за их высокой стоимости.

В заключение докладчик еще раз указал на необходимость выработки четких критериев оценки качества подготовки. Только в этом случае можно будет обоснованно рассуждать о повышении или понижении качества обучения в автошколах и выработать программу действий в соответствии со сложившейся ситуацией.

Преподаватель ПДД ГОУ НБПО ПУ № 80 **Р. П. Закревский** представил доклад «Организация и технология урока по правилам дорожного движения как основа обучения и воспитания». Для качественного выполнения учебной программы подготовки водителей автомобилей основным подходом, по мнению докладчика, является принцип сознательного изучения правил дорожного движения, основ законодательства по безопасности движения и правил оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшему в ДТП. При изучении нового материала, включающего большое количество новых понятий и терминов, требуется создание благоприятной атмосферы на уроке, т. е. атмосферы комфортного и свободно общения учителя и обучаемых.

Успешное проведение урока зависит при этом от тщательной его подготовки. Предварительный этап подготовки включает в себя ознакомление

с темой урока и определение формы его ведения, перечень используемых наглядных пособий и технических средств. Заключительный этап подготовки состоит в конкретизации программного материала в соответствии с планом урока или его сценарием.

Эффективное усвоение материала возможно только в том случае, если учитель осознает, что части урока связаны между собой, а отработка практических навыков осуществляется после усвоения теоретической составляющей. Поэтому не все уроки являются однотипными. Так, на одном уроке могут быть предусмотрены изложение материала и постановка вопросов с целью закрепления знаний; на другом — моделирование нестандартных ситуаций и самостоятельное решение тестовых задач. Наиболее распространенным типом урока является комбинированный урок. Основными элементами такого урока оказываются повторение и проверка знаний обучаемых, выявление прочности усвоения материала, задания для самостоятельной работы по закреплению нового материала, подведение итогов урока с выставлением оценок за работу отдельным учащимся.

Каждый урок имеет свои цели и задачи. Основными задачами являются формирование профессиональных знаний правил дорожного движения; содействие развитию познавательной активности, обеспечивающей взаимосвязь между теорией и практикой, прочному усвоению материала через использование мультимедийных средств обучения; содействие развитию культуры вождения через знание правил дорожного движения, осоз-

* Доклад представлен в письменном виде.

вание необходимости культурного поведения водителя на дороге; формирование чувства постоянной ответственности за собственную жизнь и жизнь участников движения.

В ходе урока следует сосредоточиться на важности изучаемой темы, постоянно поддерживая необходимость повышенного внимания водителя при выборе скорости движения, мест остановки или стоянки, в начальной фазе обгона или опережения. Как подчеркнул докладчик, необходимо помнить о том, что автомобиль является источником повышенной опасности для водителя, для пассажиров и для окружающих. Таким образом, чувство ответственности должно быть определяющим качеством водителя.

Необходимо также развивать у обучающихся человеческие качества, рассказывая о качествах, которыми должен обладать водитель. Вежливость за рулем начинается там, где заканчиваются официальные правила и действует неписаные, такие как взаимное уважение, умение уступать дорогу, действовать разумно и неагрессивно в сложных ситуациях. Вежливый водитель своим примером воспитывает окружающих.

Неотъемлемым качеством хорошего водителя является умение предвидеть возможное изменение ситуации на дороге. А для этого требуется сочетание наблюдательности, интуиции и точного расчета. Умение предвидеть ситуацию — один из важнейших элементов водительского мастерства.

Основные причины ДТП — невнимательность, недостаточная осмотрительность и пренебрежение дорожной разметкой при выполнении различных маневров.

В качестве важного элемента урока выступает также закрепление нового материала с целью помочь обучающимся запомнить основные определения и понятия, научиться применять их в сложных дорожных ситуациях. Обучающиеся приводят примеры реальных дорожных ситуаций, проводится их разбор. Затем учащиеся получают возможность задать вопросы преподавателю и выступающим. Это позволяет вовлечь большое количество учащихся в работу и способствует активному развитию логического мышления.

Далее следуют выводы и подведение итогов урока.

Преподаватель отмечает учащихся, принимавших активное участие в обсуждении разнообразных вопросов по применению ПДД в конкретной дорожной обстановке, выдает домашнее задание, суть которого состоит в анализе различных опасных дорожных ситуаций. Это позволяет успешнее усвоить новый материал, активизировать познавательный процесс, сформировать опыт мыслительной деятельности в различных дорожных ситуациях, не допуская нарушений правил дорожного движения, установить связь между теоретическими знаниями и практическими навыками. Преподаватель должен стараться научить обучающихся мыслить на уроке, работать самостоятельно, развивать интерес к изучаемой теме, способствовать осознанию ее важности. Особое внимание следует уделять развитию навыков взаимопомощи, необходимых при движении в плотном потоке на многополосных дорогах.

Важным элементом обучения и воспитания является формирова-

ние убежденности в том, что отступление от правил дорожного движения — предпосылка ДТП. Мастерство управления автомобилем можно рассматривать только как комплекс теоретических и практических знаний и навыков, позволяющих грамотно принимать решения и искусно водить автомобиль.

Мастерское вождение предполагает наличие таких качеств, как повышенное внимание, трудолюбие, критическое отношение к себе. Благодаря этим качествам достигается умение ездить спокойно и уверенно, при этом соблюдая ПДД и не позволяя вовлекать себя в конфликтные ситуации. Мастерское вождение — это еще и способность рассматривать других участников движения в качестве партнеров, а не конкурентов или помех для движения. Поэтому на уроке значительная часть времени уделяется пониманию динамики ситуации, т. е. скорости, дистанции, интервалу, ускорению, и предвидению возможного развития ситуации независимо от сложности дорожной обстановки. Хорошим подспорьем является то, что обучаемые совершенствуют свои теоретические знания и корректируют свое поведение в ходе практических уроков вождения. Именно в ходе практических занятий почти каждый обучающийся осознает важность и необходимость знания правил дорожного движения.

Как отметил докладчик, сложность процесса обучения и воспитания состоит в его динамичности и изменчивости. Положительный результат достигается в том случае, если на каждом уроке педагогу удается собрать воедино необходимые знания, умения, навыки, а также сделать мо-

рально-этическую составляющую неотъемлемой частью учебного процесса.

А. И. Леонтьев в заключительном слове отметил, что в России, в отличие от развитых европейских стран, в ходе обучения совершенно не уделяется внимание воспитанию сознательного и осмысленного отношения к управлению транспортным средством. Как подчеркнул докладчик, водитель должен четко понимать, что автомобиль — это предмет, передвигающийся в пространстве, на который воздействуют законы физики, и если эти законы выходят за рамки дозволенного, то автомобиль становится неуправляемым. К сожалению, ни в одной из российских автошкол, за исключением небольшого количества школ повышения водительского мастерства и контраварийной подготовки, не прививаются подобные представления.

Кроме того, необходимо учитывать, что автомобильная техника постоянно совершенствуется. Например, когда в 1979 г. была внедрена антиблокировочная система торможения (ABS), в течение шести лет после этого в США регистрировался рост дорожно-транспортных происшествий, связанных с неправильным расчетом тормозного пути (42%). Это происходило потому, что системе ABS первого поколения ставили на машины, не обучая водителей ею пользоваться. Современный автомобиль оснащен в среднем тремя-четырьмя электронными системами, которые являются так называемыми помощниками. До недавнего времени считалось, что вождение автомобиля не требует резких движений. Однако современная электронная система

стабилизации, используемая, например, в автомобилях «вольво», которая работает на основе восьми компьютеров и автоматически считывает параметры поворота руля, педали газа, угла поворота колес, рассчитана исключительно на резкие движения. Технические характеристики современного автомобиля вынуждают менять и методику обучения, и само восприятие транспортного средства. В связи с этим встает вопрос о необходимости подготовки инструкторов, владеющих соответствующими навыками.

Как подчеркнул докладчик, очень важно, чтобы инструктор мог объяснить ученику, что современный автомобиль включает в себя определенное количество электронных систем, которые неопытный водитель не всегда может контролировать.

По мнению А. И. Леонтьева, именно разрыв между современным техническим состоянием автотранспорта и знаниями в данной области большинства инструкторов является причиной, определяющей то плачевное состояние, в котором находится система преподавания в данной сфере.

ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ

Модератор:

Б. И. Шпигель — первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству, правовым и судебным вопросам, развитию гражданского общества.

Открывая заседание «круглого стола», **Б. И. Шпигель** подчеркнул, что пропаганда правил безопасности и воспитание культуры поведения участников дорожного движения являются одним из важнейших направлений работы институтов гражданского общества. Общеизвестно, что дорожно-транспортный травматизм напрямую зависит от культуры поведения на дорогах. В целях привития участникам дорожного движения навыков законопослушного поведения, а также снижения аварийности на дорогах страны в последнее время налажено системное планомерное взаимодействие представителей институтов гражданского общества с Госавтоинспекцией. Все большее число коммерческих структур, общественных организаций занимаются этой очень важной, актуальной для российского общества проблемой.

Представители общественных организаций участвуют в пропагандистских мероприятиях и акциях, проводимых МВД России, органами управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации. Средства массовой информации ак-

тивно освещают подобные мероприятия.

В соответствии со статьей 8 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, в целях объединения коллективных усилий членов этих организаций для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, в соответствии с их уставами имеют право в установленном законами порядке вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению различных мероприятий, проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру, представлять интересы своих членов в суде.

По мнению Б. И. Шпигеля, указанные общественные объединения следует причислить к социально ориентированным некоммерческим организациям, с тем чтобы они в со-

ответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2010 г. № 40 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу поддержки социально ориентированных некоммерческих организаций» получали государственную поддержку.

В Российской Федерации реализуется национальная стратегия повышения безопасности дорожного движения. С 2006 г. осуществляются мероприятия в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», целью которой являлось в том числе сокращение к 2012 г. числа жертв автоаварий в 1,5 раза по сравнению с показателями 2004 г. Разработана федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». Кроме того, Российская Федерация является участником ряда международных соглашений в дорожной сфере.

По данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, за первую половину 2012 г. выросло число погибших и пострадавших в ДТП. Зафиксирована 85 721 авария, что на 7,2% больше, чем за аналогичный период 2011 г. Погиб 10 781 человек (рост — 4,2%), и 109 640 человек были ранены (рост — 8,9%).

К наиболее значимым направлениям обеспечения безопасности дорожного движения, по мнению Б. И. Шпигеля, следует отнести прежде всего соблюдение правил дорожного движения, повышение уровня безопасности транспортных средств, создание безопасной дорожной среды и т. д.

В Российской Федерации практически отсутствуют нормы, стимулирующие деятельность институтов гражданского общества и средств массовой информации по предупреждению аварийности и обеспечению безопасности дорожного движения. Между тем Всемирная организация здравоохранения также обратила внимание на то, что роль неправительственных организаций и гражданского общества в процессе обеспечения безопасности дорожного движения и привлечения внимания общественности к проблемам исполнения соответствующего законодательства является крайне важной. Речь идет прежде всего о проведении общественных кампаний по пропаганде безопасности на дорогах, соблюдении соответствующего законодательства, формировании в обществе представления о том, что установленные правила имеют под собой солидную основу и ведут к обеспечению реальной безопасности на дорогах.

Представляется, что без активного взаимодействия органов государственной власти и некоммерческих организаций сложно будет работать над совершенствованием законодательства, над внедрением новых технологий обеспечения безопасности, так как человеческий фактор играет огромную роль при использовании всех этих нововведений.

Докладчик отметил, что важнейшей функцией региональных общественных палат и общественных советов является выстраивание обратной связи между специализированными службами, отвечающими за безопасность граждан, и самими гражданами. Заслуживает поддержки такая форма обратной связи, как

практикуемые в Общественной палате Российской Федерации специализированные «горячие линии». Одна из них проводилась в 2011 г. для выяснения ситуации с безопасностью на дорогах в связи с увеличением штрафных санкций. В ходе «горячих линий» собирались мнения рядовых автомобилистов относительно готовности к введению на дорогах систем видео- и фотонаблюдения. Б. И. Шпигель подчеркнул, что практически во всех субъектах Российской Федерации общественность поддерживает концепцию максимально возможного разделения автомобильного и пешеходного потоков за счет строительства подземных переходов, парковок, оборудования проездов, дополнительных дорожных полос.

Одним из важнейших направлений деятельности гражданских активистов общества является общественная экспертиза законопроектов и программ в области безопасности. В частности, члены Общественной палаты совместно с парламентариями активно обсуждают концепцию федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.». В результате проведения общественной экспертизы данного документа выяснилось, что за последние 20 лет в ряде регионов транспортные маршруты складывались стихийно, без учета возникших новых транспортных потоков. Вследствие этого транспорт используется неэффективно, его наполняемость пассажирами достаточно высока. В то же время исследований по выявлению наиболее загруженных дорог и временных рамок основных пассажиропотоков не проводится.

Ряд проблем были выявлены в сфере техосмотра транспортных средств. В частности, при аккредитации никто не проверяет наличие технической базы у операторов, нет надзора за пунктами технического обслуживания. В результате некоторые операторы выдают талоны техосмотра, не имея необходимой технической базы. А ведь очень часто аварии на российских дорогах происходят из-за того, что транспортные средства находятся в технически неисправном состоянии. По мнению Б. И. Шпигеля, следует рассмотреть возможность возвращения функций техосмотра государственным органам.

Важным направлением работы институтов гражданского общества является создание системы общественного контроля за деятельностью правоохранительных органов и ГИБДД. Опыт показывает, что именно общественность самым непосредственным образом реагирует на проступки, злоупотребления и незаконные действия сотрудников. Без активного участия гражданского общества в формировании среди граждан нетерпимого отношения к нарушениям законодательства, взаимного уважения друг к другу российскому обществу не удастся выйти на европейский уровень дорожной культуры.

Во всем мире очень весом вклад автомобильных клубов, других добровольных объединений граждан в решение проблем безопасности дорожного движения. Подключение общественных организаций способно положительно влиять на обстановку на дорогах. В России это движение только зарождается, поэтому нужно создавать условия для его развития.

В заключение своего выступления Б. И. Шпигель предложил участникам заседания обсудить следующие вопросы: состояние системы техосмотра, политика страховых компаний, в частности случаи нарушения с их стороны законных прав водителей, усиление роли общественных организаций в наведении порядка на дорогах.

Я. Е. Нилов, председатель Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по делам общественных объединений и религиозных организаций, представил доклад «Агрессивная езда. Неравенство на дорогах — причина страшных ДТП». Парламентарий отметил, что звучащие с различных трибун слова критики в адрес сотрудников ГИБДД — за низкую культуру общения с водителями, незаконные поборы и пр. — во многом справедливы. Однако делать инспекторов дорожного движения ответственными за всё неправильно, поскольку и в отношении них водители позволяют себе агрессию и хамство, забывая о том, в каких тяжелых условиях — физических, экономических, природных — несут службу сотрудники ГИБДД.

Как отметил Я. Е. Нилов, все граждане, которые хотят жить в современной России, отвечающей международным требованиям, стремятся к безопасности и комфорту на дорогах. Однако российские дороги сегодня — это большой стресс и для водителей, и для пешеходов, и для сотрудников ГИБДД. Следовательно, общая задача органов законодательной и исполнительной власти, граждан и общественных организаций — объединиться для того, чтобы положить конец латентной «гражданской войне» на дорогах.

Важная роль в данном вопросе отводится автошколам, где с первых занятий будущим водителям должны внушать, что на дороге все равны, нарушать правила нельзя, а садиться пьяным за руль — страшное преступление, жертвами которого могут стать как сам водитель, так и его близкие, родные, друзья и окружающие.

По мнению докладчика, пока не будет положен конец неравенству на дорогах, заниматься проблемой безопасности бессмысленно. Слишком много появилось людей, полагающих, что их должности, звания, удостоверения, деньги, связи и т. д. позволят им уйти от ответственности, административной или уголовной.

Особую опасность представляет агрессивное вождение. Нужно учитывать, что дорога — это срез жизни общества. Многие позволяют себе нарушать правила, вести себя агрессивно, провоцировать дорожно-транспортные происшествия, ставить своим поведением под угрозу жизнь и безопасность других участников дорожного движения. Как сообщил Я. Е. Нилов, он является автором законопроекта, внесенного на рассмотрение Государственной Думы, о введении административной ответственности за агрессивный метод вождения. Во многих европейских странах, в Соединенных Штатах Америки подобное поведение наказуемо, влечет за собой не только большие штрафы, но и реальные тюремные сроки.

По мнению докладчика, агрессия на дорогах обусловлена целым рядом причин. Прежде всего, это пробки, затем — разные штрафы за одно и то же правонарушение в регионах, притом что все субъекты федерации по Конституции равны. Еще одна

причина агрессии — отсутствие достаточного количества парковочных мест при одновременном распространении незаконно созданных парковок и взимании за них платы. Агрессию также провоцируют «автоподставы» на дорогах, причем методы преступников совершенствуются, а пострадавшие водители, помимо материальных потерь, получают сильнейший стресс. Чрезвычайное раздражение участников дорожного движения вызывают «мигалки», и даже не их количество в целом, а количество незаконных.

Действующие сегодня административная ответственность в виде небольшого штрафа для собственника транспортного средства и административный штраф с последующим лишением права управления транспортным средством для водителя, по мнению Я. Е. Нилова, — мера недействительная, она никого не останавливает. В настоящее время практически каждый глава субъекта федерации или граждане, которые имеют отношение к силовым структурам, незаконно используют уже не только синие, но и красные световые сигналы. За это некоторые законодатели предлагают ввести уголовную ответственность.

Далее докладчик дал критический анализ деятельности страхового бизнеса, занимающегося обязательным страхованием автогражданской ответственности. По официальным статистическим данным за 2012 г., объем финансовых средств, находящихся в распоряжении страховых компаний, значительно увеличился. Но общая сумма выплат по полисам уменьшилась. Это говорит о том, что страховщики просто наживаются на

гражданах и ищут все новые уловки, с тем чтобы уйти от выплаты компенсаций.

В качестве примера Я. Е. Нилов привел практику оформления европротокола, позволяющего не привлекать сотрудников ГИБДД в случае мелкого дорожно-транспортного происшествия. Сегодня страховые компании согласно представленному европротоколу с крайней неохотой осуществляют полагающиеся выплаты. Часть законодателей выступает за увеличение лимита выплат по европротоколу с 25 до 75 тыс. руб., однако Правительство встречает активное противодействие страхового лобби.

Немало проблем связано и с полисом ОСАГО. Сейчас у страховой компании есть право: либо дать деньги, для того чтобы пострадавший сам отремонтировал автомобиль, либо предложить клиенту выбрать форму компенсации в виде ремонта. Внесен законопроект, согласно которому право выбора вида компенсации закрепляется за владельцем транспортного средства.

Кроме того, вызывает нарекание водителей устаревшая — бумажная — форма полиса обязательного страхования гражданской ответственности. Оптимальным решением был бы выпуск полиса в виде пластиковой карты, причем не за счет государства, а силами страховых компаний, и так выпускающих пластиковые карты-полисы по программе КАСКО. Пока данный вопрос обсуждается в Министерстве финансов.

Еще одна важная проблема, связанная с ОСАГО, состоит в следующем: некоторые законодатели полагают, что система страхования должна быть «привязана» не к определенному

транспортному средству, а к водителю, т. е. каждый водитель должен иметь индивидуальный полис обязательного страхования гражданской ответственности. В настоящее время, например, при наличии нескольких транспортных средств необходимо иметь полис на каждое из них, что очень неудобно. На стоимость индивидуального полиса должны влиять только стаж, возраст водителя, его «аварийность» и добропорядочность, но в целом стоимость полиса должна быть гораздо ниже, чем сегодня.

Самая тяжелая проблема в настоящее время — пьянство за рулем. Принципиальная позиция Я. Е. Нилова и его коллег состоит в том, что за введение крайне спорной «нулевой» нормы содержания алкоголя в крови ответственны в том числе средства массовой информации, фактически внушавшие автовладельцам, когда несколько лет назад вводились допустимые промилле, что за рулем можно пить. По мнению докладчика, надо вернуть систему допустимых промилле, но при этом все должны осознать, что нахождение за рулем в состоянии алкогольного опьянения запрещено правилами дорожного движения.

Как отметил Я. Е. Нилов, одними силовыми методами проблему пьянства за рулем не решить. Должна быть организована система пропагандистских, просветительских мероприятий, в том числе со стороны некоммерческих организаций. Содержание разъяснительной работы следует сделать максимально простым: в результате «пьяных» ДТП может пострадать любой человек, его близкие, родные и знакомые. Докладчик напомнил, что внесен законопроект, позволяющий конфисковывать транспортное сред-

ство как орудие совершения административного правонарушения.

Я. Е. Нилов выдвинул идею проведения на постоянной основе рейдов по выявлению пьяных за рулем совместными усилиями ГИБДД, членов Совета Федерации и депутатов Государственной Думы, некоммерческих организаций с обязательным присутствием средств массовой информации. Общая задача всех заинтересованных сторон — проводить системную, комплексную работу по обеспечению порядка на дорогах, в том числе взаимоуважения, взаимопонимания и толерантного отношения друг к другу участников дорожного движения. В данной работе могут участвовать и органы государственной власти, и общественные объединения, и граждане в частном порядке.

К. Э. Добрынин, член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству, правовым и судебным вопросам, развитию гражданского общества, посвятил свое выступление роли пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения. По мнению докладчика, пропаганда может быть внутренней и внешней, а самое главное, она должна быть умной.

Под внутренней пропагандой подразумевается пропаганда, которая направлена непосредственно на сотрудников ГИБДД. По мнению К. Э. Добрынина, абсолютно бессмысленно говорить им о том, что брать взятки нехорошо, сотрудники ГИБДД и так это знают. Поэтому члены Совета Федерации обратились к министру внутренних дел с предложением организовать лекционно-просветительские мероприятия для

сотрудников ГИБДД в местах лишения свободы, причем желательно в колониях строго режима, где отбывают наказание бывшие сотрудники внутренних дел. Это должно дать всему кадровому составу очень яркое представление о рисках коррупции. День, проведенный в научных лекциях на зоне, никто не забудет.

Переходя к вопросу внешней пропаганды, докладчик отметил, что основная проблема с безопасностью на дорогах заключается в парадигме «водитель — пешеход». Именно непонимание, неуважение друг к другу этих двух субъектов вызывает тяжкие последствия в виде резонансных ДТП. Как вариант К. Э. Добрынин посчитал возможным на местах гибели людей устанавливать информационный щит с фотографией водителя, совершившего наезд, и сведениями о тяжести наказания, назначенного виновному лицу судом. Это была бы простая, но эффективная пропагандистская мера.

Далее докладчик рассказал о том, как можно существенно снизить аварийность на нерегулируемых пешеходных переходах. Ряд сенаторов обратились к министру внутренних дел с предложением внести изменения в Правила дорожного движения, которые обязали бы водителя при остановке на нерегулируемом пешеходном переходе включать знак аварийной остановки. Таким образом, безо всяких бюджетных трат на дороге фактически появится светофор, потому что водитель автотранспортного средства, которое движется в этом же направлении, будет вынужден снизить скорость или остановиться.

Директор Глобального партнерства по безопасности дорожного движения

Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца **П. Вентер** представил доклад «Международные общественные объединения как механизм партнерского взаимодействия между государством, обществом и бизнесом». Поблагодарив за предоставленную возможность участвовать в обсуждении, П. Вентер отметил важность объединения усилий по обеспечению безопасности дорожного движения всех заинтересованных сторон на международном уровне, что особенно актуально в свете провозглашения ООН периода 2011–2020 гг. Десятилетием действий по безопасности дорожного движения.

Цель и задача Глобального партнерства по безопасности дорожного движения заключаются в том, чтобы все его стороны не дублировали усилия друг друга, а делились передовым опытом по улучшению ситуации на дорогах. Это поможет эффективнее распределять ресурсы, повысить уровень социальной поддержки различных инициатив, т. е. вовлекать в общую работу все больше населения.

В соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи 64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» решение накопившихся проблем — в многовекторном сотрудничестве и партнерстве, слаженных усилиях правительств, профессиональных ассоциаций, ученых, предпринимателей, некоммерческих и неправительственных организаций, общественных структур, включая общества Красного Креста и Красного Полумесяца.

В рамках Глобального партнерства по безопасности дорожного движения есть возможность осуществлять

эффективную профилактическую работу силами 13 млн добровольцев, действующих в рамках обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

П. Вентер упомянул важнейший документ — Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения. В докладе подчеркивается, что обеспечение безопасности на дорогах — системная, комплексная задача. В ее решении должны принимать участие органы здравоохранения, образования, правопорядка и т. д.

В числе основных направлений деятельности Глобального партнерства — сбор достоверных данных о дорожно-транспортных происшествиях в развивающихся странах. Однако получить эти сведения бывает непросто из-за несогласованности статистического учета пострадавших в ДТП среди различных ведомств.

В Латинской Америке широко используется стратегия активного партнерства, способствующая повышению культуры поведения на дорогах. Соответствующие мероприятия осуществляются не на национальном уровне, а на уровне органов местного самоуправления.

Как на успешные примеры международного взаимодействия П. Вентер указал на программу «Спасите наши жизни», финансируемую Европейским фондом регионального развития и Европейской программой территориального сотрудничества «Центральная Европа», и программу «Безопасность дорожного движения в 10 странах» («RS10»), осуществляемую по линии Всемирной организации здравоохранения. Участниками программы являются Бразилия,

Вьетнам, Египет, Индия, Камбоджа, Кения, Китай, Мексика, Россия, Турция. «RS10» представляет собой уникальный пример партнерства самых разных структур, в той или иной степени связанных с обеспечением безопасности на дорогах: высших учебных заведений, благотворительных организаций, агентств, занимающихся развитием инфраструктуры, трудовой миграцией, общественных некоммерческих организаций и т. д. Докладчик отметил, что Россия является одним из наиболее активных участников этой программы, занимаясь и обучением сотрудников правоохранительных органов, и проведением мероприятий Красного Креста и Красного Полумесяца, и всесторонней защитой общественных интересов.

Тема выступления президента общественной организации «Движение без опасности» **Н. В. Агре** была связана с результатами социологических исследований по безопасности дорожного движения.

Докладчик сообщила, что силами представляемой ею организации и Госавтоинспекции МВД России в 10 регионах России проводится масштабная социальная кампания «Пешеход». По последним данным, треть погибавших в ДТП в России — это именно пешеходы.

Н. В. Агре обратила внимание присутствующих на то, что культура поведения на дорогах — неотъемлемая часть культуры общества как таковой. Человек невежливый, необразованный, пьющий не может быть порядочным участником дорожного движения. В связи с этим идея кампании заключается в том, чтобы представить образ гражданина Российской Федерации — позитивного,

образованного, подтянутого человека, твердо знающего, что пешеходный переход — это самое безопасное место на дороге.

К. В. Абрамов, первый заместитель генерального директора Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), в докладе «Результаты социологических исследований по безопасности дорожного движения» представил некоторые результаты всероссийских опросов населения, проводившихся ВЦИОМ совместно с коллегами за последние два года. Погрешность выборки составила 3,4%. В опросах принимали участие граждане старше 18 лет, дифференцированные по полу, возрасту, типам населенных пунктов проживания, всего были задействованы 152 точки опросов в 40 регионах страны. В ходе исследований планировалось выяснить отношение граждан России к теме безопасности на дорогах, в частности к вопросам безопасности детей и пешеходов.

Прежде всего, выяснилось, что словосочетание «транспортная безопасность» ассоциируется у россиян с соблюдением правил дорожного движения, безаварийной ездой и общей культурой общения. Далее, несмотря на имеющееся представление об автомобиле как предмете комфорта и роскоши, абсолютное большинство опрошенных (больше 80%) считают, что автомобиль является объектом повышенной опасности; 76% опрошенных водителей согласны с этим, 21% скорее не поддерживают данное утверждение.

Докладчик задался вопросом: «Какие же правонарушения на дорогах, по мнению россиян, наиболее грубые и опасные?» Первая «тройка» выгля-

дит следующим образом. Прежде всего, это вождение автомобиля в нетрезвом виде (69% респондентов). Выезд на красный свет светофора — вторая позиция (67%). Третье место занимает выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено (54% опрошенных). К. В. Абрамов отметил, что на последнем месте в «рейтинге опасности» оказалась перевозка детей без использования пассажирских кресел (лишь 3% респондентов подтвердили, что это грубое и опасное правонарушение).

Ответы на вопрос об уровне знаний правил дорожного движения показали, что водители в отличие от других категорий граждан оценивают уровень своих знаний более высоко (выше среднего — 38%, средний — 32% водителей). Большинство же и пассажиров, и пешеходов указали, что они знакомы с правилами в основном на среднем уровне. Оценивая культуру участников дорожного движения, большое количество как среди пассажиров, пешеходов, так и водителей определили ее как скорее низкую (35–37% респондентов).

По мнению докладчика, то, каким образом водители, имеющие детей, ответили на вопрос о наличии в автомобиле детского кресла или другого специального устройства для перевозки детей, внушает осторожный оптимизм. Утвердительно на этот вопрос ответили 59% водителей, притом что год назад этот показатель равнялся 51%. Тем не менее на вопрос «Вам лично хотя бы раз за последние годы приходилось перевозить в автомобиле ребенка без специального автомобильного кресла?» 34% респондентов ответили: «Да, приходилось в качестве водителя». То есть существенный

процент автолюбителей открыто говорят о том, что они перевозят детей без специального кресла, т. е. совершают прямое нарушение Правил дорожного движения.

Условный рейтинг причин противоправного поведения выглядит следующим образом: во-первых, родители не понимают смысла использования специальных детских автокресел; во-вторых, они заявляют о высокой стоимости оборудования; в-третьих, родители за рулем считают, что собственными силами позаботятся о безопасности своих детей. При этом абсолютное большинство опрошенных (71%) осознают, какие последствия могут быть, если водители не используют автокресла для детей.

Больше 70% респондентов заявляют о том, что в последнее время часто наблюдали, как пешеходы пересекают дорогу в неположенных местах. Но самое поразительное, подчеркнул К. В. Абрамов, это ответ на вопрос о виновниках в высокой смертности пешеходов, 52% опрошенных считают таковыми водителей. На самих пешеходов вину возложили 25% респондентов. Любопытно, что 1% опрошенных виновниками назвали сотрудников ГИБДД (это показатель в целом по России, в Москве он выше — 7%).

В числе факторов, оказывающих влияние на безопасность пешеходов на дорогах, самым значительным, по мнению участников опроса в Москве и в целом по России, является низкая культура вождения. Но сами водители, в отличие от пешеходов и пассажиров, склонны менее критично оценивать уровень своего вождения. Так, среди пассажиров и пешеходов доля

тех, кто главной угрозой безопасности посчитал низкую культуру водителей, составила приблизительно 53%, а у водителей такое мнение разделяют 34% опрошенных.

Докладчик отметил, что в ближайшее время российские социологи намерены опубликовать большой доклад, где будут собраны все имеющиеся данные в отношении факторов, влияющих на формирование культуры поведения на дорогах — водителей, пешеходов и других участников дорожного движения. По убеждению К. В. Абрамова, только карательными мерами исправить ситуацию нельзя, должен быть реализован комплекс мер. В частности, огромную роль может сыграть образовательная программа по повышению культуры поведения на дорогах, которая запускается в настоящее время в детских садах и школах.

Заместитель директора Московского бюро Всемирной организации здравоохранения **Т. П. Колпакова** представила промежуточные итоги реализации программы «Безопасность дорожного движения в 10 странах» на территории Российской Федерации. Докладчик указала, что осуществление программы в России началось в 2010 г. Всемирной организацией здравоохранения, Университетом Джонса Хопкинса, Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения и Всемирным банком. В проекте участвуют три пилотных региона: Ивановская, Липецкая области и Республика Марий-Эл.

Для планирования мероприятий программы, общей координации, оценки результатов был создан консультативный совет, заседания которого проводятся два раза в год.

До начала реализации мероприятий программы Университет Джонса Хопкинса проводил оценку существующей ситуации по использованию водителями и пассажирами ремней безопасности. Почему именно это стало «точкой отсчета»? Как свидетельствует Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, именно ремень безопасности является наиболее эффективным средством сохранения человеческих жизней.

Лозунгом по пропаганде использования ремней безопасности, который содержался во всех видеоматериалах и рекламной продукции, стала фраза «Не разделяй линию жизни». Под данным девизом проводились также массовые публичные мероприятия в тесном взаимодействии с органами Госавтоинспекции, что должно было способствовать изменению негативного отношения к полицейским и сотрудникам ГИБДД и представлению их в качестве людей, поощряющих за соблюдение правил дорожного движения.

Второй этап реализации программы был связан с поддержанием соблюдения скоростного режима. Это серьезный фактор риска, оказывающий воздействие на тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, и взять его под контроль оказалось несколько сложнее.

Все этапы кампании, отметила Т. П. Колпакова, отличались тщательной проработкой, включая тестирование ключевых посланий, видеоматериалов на фокус-группах, организацию семинаров для журналистов, поскольку без помощи средств массовой информации невозможно широкое информирование

населения. Результатами реализации программы стали существенное расширение практики использования ремней безопасности и значительное повышение дисциплинированности водителей при соблюдении установленного ограничения скорости.

В заключение Т. П. Колпакова напомнила собравшимся, что в 2009 г. в Москве прошла Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения под девизом «Время действовать». Докладчик и ее коллеги знают, что нужно делать, и стремятся научить это делать других. Статистика смертности на дорогах в России свидетельствует, что каждый час на дорогах гибнут три человека, двое из них — это мужчины трудоспособного возраста. Таким образом, промедление на час стоит трех человеческих жизней.

Э. Макленнан, директор Восточного альянса безопасного и устойчивого транспорта (EASST), ознакомила участников заседания с опытом реализации проектов по повышению безопасности дорожного движения в странах СНГ. Э. Макленнан отметила, что EASST представляет собой партнерство некоммерческих организаций в сфере обеспечения безопасности на дорогах, работающих в государствах Содружества, — Азербайджане, Армении, Беларуси, Кыргызстане, Молдове, России, Украине.

Как подчеркнула докладчик, взаимодействие и обмен опытом крайне важны. Члены EASST, работающие на национальном уровне, делают очень много для того, чтобы снизить уровень смертности и травм на дорогах.

Например, благодаря активной позиции некоммерческих организаций Армении, Молдовы в этих странах

на законодательном уровне закреплена обязательность использования ремней безопасности. В Азербайджане молодежная международная организация «Хаят» ведет работу с молодежью, прежде всего по распространению информации, поскольку во всем мире именно молодые люди чаще всего становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий.

В заключение Э. Макленнан отметила, что у всех участников заседания одна цель — сделать все возможное для уменьшения числа ДТП, и в этом направлении нужно постоянно работать, не удовлетворяясь полученными результатами.

Д. А. Бавдурный, директор Департамента по взаимодействию с федеральными органами власти и мировой юстиции Администрации Ямало-Ненецкого автономного округа, поделился опытом внедрения и использования в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) комплексной интегрированной системы безопасности. Данная система позволяет осуществлять межведомственное взаимодействие исполнительных органов государственной власти автономного округа между собой и с федеральными органами исполнительной власти, а также территориальных органов, органов местного самоуправления, муниципалитетов, предприятий и организаций, которые работают на территории автономного округа, по сбору, накоплению, обработке и извлечению информации в сфере обеспечения безопасности.

Система широко применяется и в сфере дорожного движения, где происходят автоматизация процессов управления силами и средствами, ведения статистики перемещения

граждан и транспортных средств, проверки подлинности документов, идентификации разыскиваемых транспортных средств, внедрение технологии беспроводного доступа к единой базе данных розыска оперативных служб.

Ямало-Ненецкий автономный округ является уникальной, достаточно замкнутой по своей инфраструктуре, территорией. До введения комплексной интегрированной системы безопасности на территории округа эксплуатировались автономные системы видеонаблюдения, которые находились на балансе различных служб, отсутствовала единая автоматизированная система управления мобильными нарядами, патрулями, с использованием навигационного оборудования, и весь процесс управления строился по классическому принципу в соответствии с утвержденными планами единой дислокации.

Д. А. Бавдурный подчеркнул, что комплексная интегрированная система безопасности, установленная в настоящее время в ЯНАО, обладает мощным аналитическим потенциалом и позволяет в считанные секунды получать статистические данные, на подготовку которых ранее уходили месяцы. Тем самым вырабатываются эффективные превентивные меры по борьбе с правонарушениями, в том числе и на автомобильных дорогах. Благодаря функциональности системы видеонаблюдения можно просматривать видеозаписи с одной камеры и более, а также управлять видеоархивом. С использованием беспроводных каналов связи обеспечивается удаленный доступ пользователей к базовым данным с мобильных

планшетных компьютеров. Дополнения в систему заданий по розыску транспортных средств вносятся в виде фотографии транспортного средства либо указания государственного регистрационного знака. Действие комплексной интегрированной системы заключается в мониторинге автомобильных номеров, попадающих в поле зрения камер, и если среди них будут закреплённые за транспортным средством, которое в данный момент числится в угоне, система сообщит об этом сотрудникам правоохранительных органов. То же самое касается и нарушения правил дорожного движения.

Вследствие применения современных технических средств лица, совершившие преступления и правонарушения, не смогут беспрепятственно въезжать на территорию ЯНАО, перемещаться по ней и выезжать с нее. По имеющимся данным, внедрение данной системы уже приводит к постепенному снижению уровня аварийности и смертности на дорогах автономного округа.

По мнению Д. А. Бавдурного, когда проект будет реализован в полном объеме, он сможет стать хорошим ориентиром для других регионов России.

Н. Ю. Арзуманян, директор по связям с общественностью и рекламе компании «Michelin» — производителя автомобильных шин, представила доклад «Прогресс и корпоративно-социальная ответственность “Michelin” в области безопасности дорожного движения для детей школьного возраста».

Докладчик отметила, что роль автомобильных шин в обеспечении безопасности дорожного движения

сложно переоценить. Какой бы ни была мощность двигателя, какой бы ни был автомобиль модели, марки, единственное, что связывает его с дорогой, — четыре шины. Специалисты компании «Michelin» это хорошо понимают и поэтому очень большое внимание уделяют различным акциям образовательного характера.

Одна из акций была рассчитана на сотрудников компании и называлась «Тариф автомобильный: звонок ценой в жизнь». Целью данной акции было разъяснить автовладельцам правила использования мобильных телефонов за рулем, в частности необходимость применения специальной гарнитуры.

Компания «Michelin» провела целый ряд образовательных мероприятий для школьников младшего и среднего звена («Школа безопасности “Michelin”»), в которых за четыре года приняли участие более 50 тыс. детей. В рамках данного проекта была издана книга известного детского писателя А. А. Усачева «Правила дорожного движения для будущих водителей и их родителей» для распространения среди учащихся 1–4-х классов, организован конкурс творческих работ школьников и т. д.

Компания активно сотрудничает с ГИБДД и внимательно анализирует статистические данные по итогам проведенных мероприятий. Н. Ю. Арзуманян сообщила, что динамика в целом позитивная, т. е. количество ДТП с участием детей в городах и регионах, где были организованы акции «Michelin», уменьшается.

А. Л. Холодов, председатель Координационного совета регионального отделения по Санкт-Петербургу и Ленинградской области Межрегиональной общественной организации

автомобилистов «Свобода выбора», привел самые показательные примеры участия общественных организаций в повышении безопасности дорожного движения.

Осенью 2011 г. организация «Свобода выбора» провела акцию по привлечению внимания власти и общественности к проблеме нерегулируемых пешеходных переходов на самых опасных участках автомобильных дорог с четырьмя и более полосами движения. Рядом с пешеходными переходами активисты прикрепили таблички, похожие на траурные, предупреждающие о будущих жертвах, и возложили к ним цветы. Такая нестандартная, «на грани», акция сразу же привлекла внимание: губернатор Санкт-Петербурга провел совещание, в городской бюджет была внесена поправка на 25 млн руб., благодаря чему на улицах города появились шумовые полосы, специальные светофоры, обозначающие нерегулируемый переход, в виде мигающих знаков.

Широкий резонанс получила кампания, касающаяся деятельности сотрудников Госавтоинспекции, — «Ловушки ГИБДД». Общественные активисты выявляют случаи, когда вместо предупреждения административных правонарушений на сложных участках сотрудники ГИБДД устраивают «облавы» на нарушителей, порой невольных. В этом общественников поддерживает Министерство внутренних дел, конкретно в Санкт-Петербурге — Дирекция по организации дорожного движения.

Велика, по мнению А. Л. Холодова, роль общественных организаций в подготовке законопроектов и подзаконных нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения. Благодаря совместной деятельности гражданских активистов и депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в рамках рабочей группы по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения удастся выработать решения, продиктованные, за редким исключением, разумом, а не эмоциями. Неудачным опытом стала законодательная инициатива об ужесточении наказания — до 15 лет лишения свободы — для пьяных водителей, совершивших ДТП, в котором есть пострадавшие. Если данная инициатива будет принята, водители начнут в массовом порядке скрываться с места происшествия.

В качестве успешного примера докладчик привел совместную с МВД работу над административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Обсуждалось огромное количество поправок, в итоге общественность осталась удовлетворена документом. В частности, регламент подтвердил право водителя делать видеозапись общения с инспектором ГИБДД. Еще одним важным результатом стала повсеместная установка водителями видеорегистраторов, что, безусловно, является самодисциплинирующим моментом. А. Л. Холодов выразил надежду, что это будет способствовать уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий.

А. А. Добродеев, заведующий сектором Синодального отдела Московско-

го Патриархата по взаимодействию с Вооруженными силами и правоохранительными учреждениями, выступил с докладом «Духовная безопасность на дорогах». А. А. Добродеев отметил, что представляемый им Синодальный отдел тесно сотрудничает с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

По мнению докладчика, церковь обязательно надо привлекать для решения вопросов обеспечения безопасности на дорогах. Это необходимо для того, чтобы взглянуть на проблемы дорожного движения с духовных позиций Святого Писания. Как известно, движение — это жизнь. И всем хотелось бы, чтобы жизнь была прекрасной, отношения между людьми — гармоничными. Но такие идеальные представления «ломают» пресловутый человеческий фактор.

Церковь оценивает то, что творится на российских дорогах, как совокупный грех всех участников дорожного движения. Казалось бы, ремонтируются и строятся новые прекрасные дороги, по ним ездят шикарные автомобили. Но водители, пассажиры, пешеходы ведут себя агрессивно, неразумно, бескультурно по отношению друг к другу. Не отстают от них и некоторые сотрудники правоохранительных органов, служебный долг которых — обеспечивать соблюдение утвержденных правил поведения на дорогах. Невозможно повысить культуру дорожного движения, если его участники не могут мыслить такими духовными категориями, как долг, ответственность, созидание.

Хотя А. А. Добродеев выразил согласие, что основными причинами ДТП являются превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, вместе с

тем он подчеркнул отрицательный пропагандистский эффект придорожной рекламы, порой бездумной и пошлой, подсознательно настраивающей водителей на агрессивную езду.

По мнению докладчика, необходимо вменить компаниям — производителям алкоголя и рекламным организациям обязанность за свой счет устанавливать вдоль дорог информационные щиты, посвященные страшным последствиям употребления алкоголя за рулем. Кроме того, нужно заставить производителей размещать на бутылках со спиртным надпись: «Убийца на дорогах», по аналогии с предупреждениями Минздрава на пачках с сигаретами.

Как отметил А. А. Добродеев, с точки зрения церкви, состояние агрессии, напряжения, в котором постоянно пребывает человек, называется «духовной нечистотой». А церковь традиционно призывает к духовной чистоте. Известен позитивный международный опыт: в Великобритании есть институт полицейских капелланов, проводящих работу по духовно-нравственному воспитанию личного состава правоохранительных органов; в Греции буквально на каждом километре автомобильных дорог стоят часовни, где можно остановиться, помолиться, попросить Бога о помощи. В Русской православной церкви получила распространение традиция освящать автомобиль (своеобразную «колесницу»), другие транспортные средства, включая лодки и самолеты. Есть специальный чин — молебен перед путешествием, есть молитва водителя. Специальные иконы в дорогу даются для того, чтобы люди могли принять духовную силу и активно ею пользоваться ради безопасности са-

мих себя и окружающих. По мнению А. А. Добродеева, подобную практику следует культивировать силами всего гражданского общества.

Й. Гус, президент Международной организации по предотвращению дорожных происшествий, в докладе «Роль негосударственных организаций и гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения» подчеркнул, что дорожно-транспортные происшествия — не только шокирующая статистика, это прежде всего чувства и эмоции: физические страдания, горе, боль безвозвратной потери близких людей. Таким образом, уровень безопасности на дорогах значительно влияет на качество жизни людей. При этом в их силах переломить ситуацию, поскольку опасность на дорогах не является природным катаклизмом или обстоятельством непреодолимой силы. Нужна общая стратегия действий, которая будет описывать, как предотвращать ДТП.

Участниками «общей команды» должны быть, с одной стороны, руководители государств, правительства, парламентарии, с другой — региональные и муниципальные власти, полиция, научное сообщество, средства массовой информации, общественные и религиозные организации и др. Роль координатора общих усилий под девизом «Много игроков — одна миссия» в большинстве стран играют министерство транспорта и министерство внутренних дел.

Один из самых важных партнеров, по мнению Й. Гуса, — это гражданское общество и общественные организации. Дело в том, что свыше 90% ДТП в мире обусловлены человеческим фактором, следовательно,

надо сосредоточиться на мотивах опасного поведения участников дорожного движения. Общественные организации должны уметь лоббировать свои интересы, чтобы заручиться поддержкой правительственных структур, работать с молодежью, с представителями делового сообщества. И, конечно, для общественных организаций очень важно вовлекать в свою деятельность как можно большее число граждан, организовывать волонтерскую помощь в различных сферах обеспечения безопасности на дорогах.

Ключевым направлением деятельности гражданских активистов является просветительская работа среди младших школьников и их родителей. Наибольшую эффективность имеют кампании по повышению безопасности дорожного движения, осуществляемые совместно с правоохранительными органами, а также с привлечением волонтеров. Школьное патрулирование, национальные дни или неделя безопасности на дорогах, разъяснительные акции среди велосипедистов — во многих подобных проектах активное участие принимают микрорайоны, районы, поселения, учебные заведения и т. д.

Й. Гус познакомил собравшихся с инновационным программным продуктом, разработанным Международной организацией по предотвращению дорожных происшествий с целью усиления роли негосударственных некоммерческих организаций. Данная программа может быть использована на компьютерах самой разной конфигурации — айфонах, ноутбуках, планшетах и т. д. Ее действие заключается в том, что каждый желающий может ввести в систему отчет о

небезопасных участках дорог и другие сведения, а также предложить свое решение проблемы. Программа также показывает пользователю, кто еще из активистов занимается сходными вопросами, помогая тем самым наладить взаимодействие. Общественные организации могут систематизировать информацию от пользователей программы и использовать ее для планирования очередных пропагандистских и просветительских акций, а также в качестве инструмента влияния на органы власти.

Й. Гус подчеркнул, что разработанный программный продукт выгоден для всех заинтересованных сторон. Властные структуры получают возможность использовать интегрированные данные, полагаться на помощь граждан. Гражданское общество и общественные организации будут партнерами органов государственной власти. Граждане, точно зная, что их голос услышан, станут более активно брать на себя ответственность за повышение безопасности на дорогах и как непосредственные участники дорожного движения, и как волонтеры в рамках отдельных акций.

В докладе **Р. Р. Хайруллина**, регионального представителя Федерации автовладельцев России по Республике Татарстан, речь шла о проекте «Гражданский патруль» как общественном инструменте повышения безопасности на дороге. С содержательной точки зрения проект является наглядным подтверждением того, что добросовестный водитель своим примером должен показывать другим участникам дорожного движения, как надо правильно вести себя на дороге.

С технической точки зрения в проекте «Гражданский патруль» задей-

ствованы автомобили, на которые нанесена специальная цветографическая схема и которые оборудованы четырьмя видеорегистраторами, алкотестером, бензотестером и радиостанцией. Видеорегистраторы обеспечивают круговой обзор, благодаря им патрульная команда фиксирует нарушения правил дорожного движения и передает данные об особо грубых из них в ГИБДД. С ГИБДД Татарстана уже достигнута договоренность об обработке представленных материалов и привлечении к ответственности нерадивых водителей, независимо от того, кто за рулем — обычный гражданин, сотрудник ГИБДД, полицейский, чиновник и т. д.

Р. Р. Хайруллин отметил, что многие граждане хотели бы участвовать в проекте «Гражданский патруль». Однако, по мнению докладчика, необходимо обеспечить этим лицам определенную защиту, возможно анонимность, на законодательном уровне.

Председатель межрегионального общественного движения «Союз пешеходов» **В. С. Соколов** в докладе «Общественная программа по пропаганде безопасного поведения на дорогах пешеходов и водителей» отметил, что движение «Союз пешеходов» было создано в 2010 г. и за прошедший период сформулировало основные проблемы обеспечения безопасности пешеходов, а также предложило пути решения этих проблем, которые основаны на европейском опыте. Указанные предложения высказывались на многочисленных конференциях, кроме того, члены общественного движения участвовали в общественной дискуссии «Право пешехода», организованной на сайте ГИБДД.

В. С. Соколов представил анализ того, что из намеченного удалось реализовать. В частности, были введены штрафы за стоянку на пешеходном переходе и ближе пяти метров перед ним. Кроме того, ГИБДД предложила кардинально изменить стандарты по безопасности пешеходных переходов (установка искусственных дорожных преград перед пешеходными переходами — «лежачих полицейских», освещение пешеходного перехода и т. д.), поддержала инициативу относительно обязательного ношения светоотражателей пешеходами в темное время суток.

Пока не удалось осуществить планы по оборудованию пешеходных переходов камерами видеофиксации нарушений, повышению уровня «зебр» над проезжей частью (сейчас только в Санкт-Петербурге действует такой проект, позволяющий даже на многополосных дорогах, где не разрешается установка «лежачих полицейских», заставить водителя снизить скорость), оснащению пешеходных переходов на немагистральных дорогах «лежачими полицейскими» (это необходимо, потому что дает пешеходу шанс выжить при столкновении).

Общественное движение «Союз пешеходов» также считает необходимым изменить систему подготовки водителей, в том числе ввести тестирование на психологическую пригодность к управлению транспортным средством, как это принято в западных странах, и тестирование на наркотики; предусмотреть, чтобы 15% средств, аккумулированных в дорожных фондах, обязательно направлялись на мероприятия по безопасности дорожного движения; ужесточить уголовную

ответственность пьяных водителей за ДТП с пострадавшими (лишать их права управления автомобилем пожизненно).

Как подчеркнул докладчик, только законодательными и административными методами решить проблемы на дорогах невозможно, поэтому была разработана Общественная программа по пропаганде безопасного поведения на дороге пешеходов и водителей. Общая цель программы — обеспечение безопасного передвижения по дорогам. Ее предлагается достичь реализацией на практике принципа неотвратимости наказания за неисполнение закона на дорогах, что должно обеспечить государство, и изменением агрессивного стереотипа поведения, неприязненных взаимоотношений участников дорожного движения, чего можно достичь в первую очередь положительным примером других участников дорожного движения, а также убеждением, обучением, информированием и воспитанием.

Главная цель программы — спасти жизни 6 тыс. пешеходов уже к 2015 г. Инициаторами проекта выступили две общественные организации: «Союз пешеходов» и «Свобода выбора». Затем к ним присоединились Ассоциация «Национальный совет такси», Оренбургская общественная организация по ОБДД, Московский городской автомотоклуб и др. Партнерами программы являются ГИБДД, Федеральное дорожное агентство, муниципальные и региональные органы исполнительной власти.

Особенность Общественной программы заключается в том, что она не имеет бюджета и сроков исполнения,

т. е. выполняется постоянно, пока не будут достигнуты заявленные цели.

В рамках программы выделено пять стартовых направлений.

Первое направление. По официальной статистике за 2011 г., 70% погибших пешеходов были сбиты в темное время суток, поэтому предлагается включение в правила дорожного движения требования об обязательном ношении пешеходами светоотражателей.

Второе направление. В 2011 г. 25% наездов на пешеходов произошли на пешеходных переходах, 90% — из-за не пропуска пешеходов водителями. В связи с этим нужно добиваться снижения скорости транспортными средствами при приближении к «зебре» не только при помощи «лежачих полицейских», но и общественными методами воздействия. Главный метод такого воздействия — это личный пример участников программы, активы общественных организаций.

Третье направление. Ежегодно 10% пострадавших пешеходов сбиваются по причине внезапного выхода на проезжую часть из-за припаркованных или движущихся автомобилей, сооружений, деревьев. Поэтому необходимо ужесточить ответственность водителей за неправильную парковку, а пешеходам следует соблюдать правила пересечения дорог в целях собственной безопасности.

Четвертое направление. Более 400 детей ежегодно гибнет под колесами автомобилей, часть из них — по причине плохого примера, подаваемого взрослыми. То есть плохой пример повышает для детей риск быть в дальнейшем сбитыми. Авторы Общественной программы полагают важным напоминание методами

наружной рекламы и средств массовой информации об обязанности родителей служить положительным примером для детей, а также гражданской обязанности всех пешеходов останавливать детей при попытке опасного пересечения дорог, а водителей — быть особенно внимательными к детям на дороге.

Пятое направление программы обусловлено тем, что более 40% водителей превышают разрешенную скорость. При этом вероятность летального исхода для пешеходов при столкновении с автомобилем, движущимся со скоростью 40 км/ч, составляет 20%, 60 км/ч — 82, а со скоростью 100 км/ч — 100%. Следовательно, методами наружной рекламы и средств массовой информации нужно осуществлять пропаганду необходимости для водителей соблюдать скоростной режим в сочетании с мерами по ужесточению их ответственности за превышение разрешенной скорости.

В докладе «Условия труда водителя как фактор безопасности на дорогах» **Н. Д. Силкин**, заместитель председателя Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства, подчеркнул, что 70% аварий на дорогах происходит из-за человеческого фактора. Средства массовой информации, общественные организации уделяют внимание в основном автолюбителям, а огромная масса профессиональных водителей, работающих по найму и имеющих совершенно иную специфику управления транспортным средством, остается «за кадром». Причем российский законодатель «приложил руку» к тому, что условия труда данной категории участников

дорожного движения отнюдь не самые лучшие.

Так, практически все водители городских автобусов работают с колоссальной нагрузкой. В результате внесения изменений в Трудовой кодекс сверхурочные часы работы стали допускаться не в исключительных случаях, а по договоренности работодателя и водителя. И поскольку средняя заработная плата водителя в крупных городах составляет около 20 тыс. руб., он, чтобы прокормить семью, всегда согласится работать сверхурочно до тех пор, пока из-за хронической усталости не произойдет трагедия.

Как отметил докладчик, самые страшные аварии на автомагистралях происходят с участием большегрузного транспорта. Причина опять же имеет социальный характер: в России на подавляющем большинстве магистралей отсутствуют нормальные условия для отдыха водителей. Они ночуют около поста ГАИ в кабине, разогревают пищу на своей горелке, боятся стать жертвой криминальных элементов, соответственно недосыпают и при этом, в состоянии постоянного стресса, обязаны выполнить план.

Н. Д. Силкин упомянул и ситуацию с маршрутными такси, в отношении которых часто употребляется фраза: «Десять минут страха — и ты на месте». Законодатель отменил лицензирование данного вида транспорта (на сегодняшний день не более 5% соответствующих транспортных предприятий работают цивилизованно). Как следствие, владелец предприятия устанавливает водителю жесточайший план, обрекая того на фактическое рабство. Ни о каком професси-

онализме и безопасности движения речь уже не идет.

Подводя итоги, докладчик еще раз подчеркнул, что необходимо усилить внимание средств массовой информации, органов законодательной власти, общественных организаций к проблемам профессиональных водителей.

Т. Л. Линева, председатель Правления Санкт-Петербургского отделения Российского Красного Креста, отмечая роль Российского Красного Креста в поддержке усилий Правительства Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения, поддержала энтузиазм своего коллеги П. Вентера относительно программы «Безопасность дорожного движения в 10 странах» («RS10»), реализуемой по линии Всемирной организации здравоохранения за счет гранта фонда «Philanthropies Bloomberg». Партнерами российской стороны по данной программе являются Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Международный исследовательский центр травматизма при Университете Джонса Хопкинса и Всемирный банк. Ответственным органом от России является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел.

Общая цель «RS10» в Российской Федерации заключается в оказании поддержки Правительству в решении национальных задач по предотвращению смертности и серьезных травм на дорогах страны. Деятельность в рамках проекта будет сосредоточена на расширении практики использо-

вания ремней безопасности, а также на мероприятиях по ограничению скоростного режима. В реализации программы участвует и Российский Красный Крест (РКК): он организовал обучение навыкам оказания первой помощи сотрудников ГИБДД в ряде российских регионов. РКК также намерен использовать потенциал гуманитарной дипломатии для совершенствования структуры законодательства по безопасности дорожного движения, пробелы в котором создают неоправданные риски фатальных случаев и серьезных травм для участников дорожного движения. Возможности РКК, как подчеркнула Т. Л. Линева, огромны: он имеет десятки региональных отделений, примерно 500 тыс. волонтеров.

Докладчик остановилась на конкретных примерах деятельности региональных отделений Российского Красного Креста по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Это — проведение семинаров и тренингов по подготовке квалифицированного состава тренеров и инструкторов региональных отделений по программе «Первая помощь — дорожно-транспортное происшествие»; обучение навыкам оказания первой помощи на базе учебно-методических центров в отделениях РКК; участие в международных, межрегиональных, региональных соревнованиях на наиболее полное знание правил дорожного движения, самое квалифицированное оказание первой помощи и т. д.; пропаганда безвозмездного донорства крови под девизом «Не оставляй кровь на дороге, оставь ее в банке крови!»; проведение дней первой помощи в образовательных учреждениях; раздача волонтерами информаци-

онных материалов; информирование населения через СМИ; организация и проведение ежегодных чемпионатов по оказанию первой помощи и др.

Т. Л. Линева внесла ряд предложений в проект Итоговой декларации конгресса. Во-первых, она отметила необходимость обязательно включать представителей общественных организаций в состав общественных советов при ГИБДД. Во-вторых, докладчик подчеркнула, что особое внимание следует уделить обеспечению безопасности на дороге лиц с ограниченными физическими возможностями, в частности заняться установкой звуковых светофоров для слабовидящих, оборудованием специальных парковочных мест для инвалидов и т. п.

К. Х. Врански, руководитель проекта «Красивый Петербург», в докладе «Гражданское общество и электронные технологии для обеспечения безопасности дорожного движения» отметил, что задача проекта «Красивый Петербург» (созданного усилиями волонтеров) состоит в том, чтобы заинтересовать граждан с активной жизненной позицией возможностью внести свой вклад в благоустройство дорожного и коммунального хозяйства.

Общеизвестно, что ямы на дорогах, отсутствие пешеходных переходов, неработающие светофоры и т. д. приводят к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. В рамках проекта «Красивый Петербург» предложена простая схема: гражданин фотографирует какое-то нарушение, заходит на сайт проекта и размещает свой снимок. Соответственно, у органов власти есть 30 дней, чтобы отреагировать на имеющуюся проб-

лему. За месяц работы сайта было размещено 2 тыс. обращений граждан, а в целом за три месяца в рамках проекта «Красивый Петербург» было направлено 4 тыс. обращений.

По мнению К. Х. Врански, когда гражданские активисты, волонтеры работают совместно с органами власти по конкретным направлениям, удается наладить обратную связь между властью и обществом.

В. М. Солдунов, председатель Санкт-Петербургского городского и Ленинградского областного отделений Всероссийского общества автомобилистов (ВОА), рассказал о работе возглавляемых им отделений ВОА по обеспечению безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Докладчик отметил, что Санкт-Петербургское городское и Ленинградское областные отделения Всероссийского общества автомобилистов объединяют 180 тыс. членов и являются крупнейшими общественными организациями региона.

По мнению В. М. Солдунова, сегодня именно общественные инициативы играют серьезную роль в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Всероссийское общество автомобилистов занимается воспитанием будущих участников дорожного движения, начиная с самого юного возраста: ВОА в числе первых занималось организацией тематических площадок «Маленький пешеход» в детских садах.

Также по инициативе ВОА читается специальный лекционный курс и осуществляется преподавание правил

дорожного движения в школах. Этим занимается целый штат сотрудников совместно с ГИБДД и городским Комитетом по образованию. Работа среди учащихся по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, по контролю знаний проводится в том числе в форме соревнований.

Всероссийское общество автомобилистов представлено в 75 регионах Российской Федерации, и победители региональных этапов принимают участие во Всероссийских соревнованиях, которые организуются каждый год (в 2012 г. они проходили в г. Анапа). В целом школьники показывают прекрасные результаты. В. М. Солдунов привел интересный пример: в Санкт-Петербурге проводилось параллельное тестирование на знание ПДД профессиональных водителей такси и школьников. Ни один из таксистов не дал правильных ответов на минимально необходимое количество вопросов, т. е. данные водители на дорогах, по сути, оказываются вне закона. А дети ответили на 20 экзаменационных вопросов примерно за 12 секунд. Таким образом, подготовка со стороны ВОА будущих автомобилистов осуществляется на очень серьезном уровне.

Информационный директор радиостанции «Авторadio» **В. Е. Пичугин** отметил, что «Авторadio» также выполняет функции общественной организации, продвигая идеи безопасности на дороге. С момента основания радиостанция сотрудничает с ГИБДД, поскольку именно Госавтоинспекция была идеологом ее создания. В эфире «Авторadio» проводятся всевозможные конкурсы, мероприятия, которые позволяют подчеркнуть

важность соблюдения правил дорожного движения.

В 2013 г. по случаю двадцатилетия планируется провести большую акцию силами автомобилистов на пространстве от Камчатки до Калининграда. Как заявил В. Е. Пичугин, за эти годы «Авторadio» превратилось в радиостанцию общенационального значения с аудиторией 25 млн человек, занимающую лидирующие позиции по популярности среди автомобилистов. Радиостанция вещает круглосуточно, в том числе во всех странах ближнего зарубежья.

Как отметил заместитель председателя Комитета Законодательного Собрания Краснодарского края по вопросам топливно-энергетического комплекса, транспорта и связи **В. А. Петров***, принципиально важно установить истинные причины разгорающейся на российских дорогах «братоубийственной войны». Учитывая уровень развития гражданского общества, особое значение приобретает способность участников дорожного движения к саморегулированию и самоорганизации.

Как известно, уровень безопасности дорожного движения во многом обуславливается состоянием дорог. Соответственно, должны быть повышены требования к государственным институтам, ответственным за дорожное строительство, нужно строить автомобильные дороги, соответствующие европейским стандартам.

Негативное влияние на состояние дорог оказывает значительное количество большегрузных автотранспортных средств. Несколько десятилетий назад основные грузоперевозки

осуществлялись по железной дороге. В настоящее время, в условиях рыночной экономики, нагрузка на автотранспорт увеличилась, и из-за постоянно курсирующих многотонных грузовиков на дорогах возникает весьма негативное явление — колеиность, имеющая порой многокилометровую протяженность. В условиях даже незначительного гололеда колеиность становится крайне опасной, создающей предпосылки для ДТП. На устранение данного явления требуются немалые средства из бюджета, которые могли бы быть использованы для строительства новых дорог. Как подчеркнул В. А. Петров, при решении указанной проблемы нужно учитывать интересы общества, государства и перевозчиков, а в выработке взаимоприемлемого варианта позитивную роль могли бы сыграть общественные организации.

Н. А. Носова, и. о. генерального директора федерального казенного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в докладе «Некоторые особенности государственно-общественного управления сферой организации безопасности дорожного движения в условиях интенсивной автомобилизации страны»** отметила, что безопасность жизни призвана стать содержательной составляющей развития транспортного комплекса страны, задать принципиально новый, социальный и экологический вектор данного процесса. Нужно обеспечить научное обоснование деятельности по совер-

* Доклад представлен в письменном виде.

** Доклад представлен в письменном виде.

шенствованию дорожно-транспортной отрасли, действенный контроль использования достаточно больших финансовых и материальных средств, выделяемых государством на эти цели.

Повышение эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения предполагает системное использование современных технологий проектирования, технико-экономического обоснования и реализации намеченных проектов, широкое внедрение программно-целевого подхода на федеральном, региональном и местном уровнях в рамках так называемого горизонтального планирования необходимых мероприятий.

Н. А. Носова обратила внимание на то, что в результате реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» удалось сохранить жизнь более 30 тыс. человек (т. е. расчетный показатель был превышен на 15 тыс. человек). Сама программа как федеральный системный норматив, объединив организационно-технические решения с необходимым финансированием, обеспечила достаточно значительное изменение менталитета участников дорожного движения, а также способствовала усилению внимания средств массовой информации и общественности к существующим проблемам.

Принятые меры по развитию правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дорожного движения способствовали тому, что нарушитель правил дорожного движения и действующего законодательства воспринимается

населением как субъект, посягающий на конституционные права граждан страны, прежде всего право на жизнь.

В России, в том числе под прямым воздействием изменений в системе международных отношений, сформировались основы государственно-общественного управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения, усилилась координация в работе органов власти и общественных организаций, возникла устойчивая мотивация к внедрению инновационных методов профилактики аварийности, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время органы исполнительной власти каждого уровня работают по единому плану, в условиях четкого, законодательно установленного разграничения полномочий и ответственности за конечный результат.

Согласно Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» число ДТП к 2020 г. по сравнению с 2010 г. должно сократиться в 1,25 раза. В связи с этим, сохраняя накопленный опыт и вектор развития, необходимо найти дополнительные организационно-технические резервы. В числе мер, которые могут и должны быть реализованы в период 2013–2020 гг., — снижение рисков дорожного движения, создание безопасной среды на дорогах, использование травмобезопасных транспортных средств, совершенствование системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, обеспечение неукоснительного соблюдения правил дорожного движения и соответствующим

щих законодательных норм, неотвратимости наказания за их нарушение, введение принципов экономического управления дорожно-транспортной сферой, повышение эффективности профилактической деятельности на базе передового отечественного и зарубежного опыта.

Таким образом, преемственность федеральной целевой программы на следующий период должна быть обеспечена не только на уровне стратегических целей, но и по каждому направлению деятельности, исходя из принципа неприемлемости наносимого ущерба.

По мнению докладчика, без серьезной переоценки ценностей изменить сложившуюся на российских дорогах ситуацию невозможно. Представляется целесообразным создать банк данных применительно к сфере дорожного движения, обеспечить информационную поддержку управленческим решениям с целью их адекватного восприятия как населением, так и органами исполнительной власти различного уровня.

В условиях высоких темпов автомобилизации страны, когда автопарк за десятилетие увеличивается в среднем минимум на 50%, а в городах практически удваивается, требуются серьезные усилия по обеспечению должной эффективности процессов самообучения нации, вводу в действие многообразных общественных институтов, позволяющих поддерживать баланс между потребностями общества и фактическим состоянием развития инфраструктуры.

Сделать это, как считает Н. А. Носова, можно только путем экономического управления дорожно-транспортной отраслью, четкого

разграничения предметов ведения и полномочий между федеральным центром, региональными и муниципальными органами власти, резкого сокращения объемов ведомственного нормотворчества, четкого и достаточно жесткого нормирования требований к уровням транспортного обслуживания населения в сфере пассажирских и грузовых перевозок, полномасштабного, повсеместного и активного внедрения интеллектуальных транспортных систем и межведомственной диспетчеризации.

Следует также изменить организационные подходы к обучению различных категорий участников дорожного движения на основе формирования так называемого образовательно-воспитательного пространства, напрямую обеспечивающего постоянный рост профессиональных знаний водителей транспортных средств, по вине которых совершается около 80% всех дорожно-транспортных происшествий, пешеходов, нередко полностью игнорирующих правила дорожного движения и действующее законодательство, пассажиров общественного транспорта, порой являющихся виновниками аварий вследствие грубого нарушения общественного порядка.

Необходимо, по мнению докладчика, вернуться к практике социальной реабилитации нарушителей общественной безопасности в сфере дорожного движения, причем все процессы по формированию индивидуального и общественного правосознания должны осуществляться за счет средств таких нарушителей, виновников ДТП и создания аварийной обстановки на дороге.

Требуется перейти от призывов соблюдать установленные нормы к

практике, когда агитационно-пропагандистские мероприятия сочетаются с материальной ответственностью нарушителей правил поведения на дороге или виновников тяжелых последствий дорожно-транспортных происшествий. При создании атмосферы нетерпимости по отношению к недисциплинированной части участников дорожного движения необходима консолидация усилий научной, педагогической, профессиональной общественности, страхового сообщества, профсоюзных организаций, политических партий. Нужно сформировать четкие требования ко всем ветвям власти по применению силы закона в отношении указанных лиц, продвигать инициативы по изменению действующего законодательства на основе широкого и масштабного обсуждения имеющихся проблем в сфере безопасности дорожного движения на различных общественных форумах, в том числе в Интернете.

И. о. начальника Управления Ленинградской области по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Гостехнадзора Ленинградской области) **В. Ф. Хватов** в докладе «Государственные услуги, оказываемые Гостехнадзором Ленинградской области юридическим и физическим лицам с использованием передвижных диагностических лабораторий»^{*} отметил следующее.

На конец августа 2012 г. в Гостехнадзоре Ленинградской области состояло на учете более 29 тыс. единиц различной самоходной техники и прицепов,

из которых 7 тыс. единиц занято в агропромышленном комплексе.

В состав Ленинградской области, занимающей площадь 85 908,8 км², входит 17 муниципальных районов и один городской округ. Ведущие инженеры-инспекторы Гостехнадзора осуществляют деятельность в соответствии с положением о Гостехнадзоре и административными регламентами. В распоряжении специалистов — автомобили марки Chevrolet Niva, укомплектованные стандартным диагностическим оборудованием для проведения государственного технического осмотра (ГТО) надзорной техники.

В июле 2012 г. специалисты Гостехнадзора оборудовали две передвижные диагностические лаборатории (ПДЛ), которые по своему назначению могут оказывать государственные услуги юридическим и физическим лицам по регистрации поднадзорной техники, проведению ГТО с использованием современного диагностического оборудования, замене удостоверений тракториста, приему теоретических экзаменов по безопасности дорожного движения и безопасной эксплуатации самоходной техники.

ПДЛ рассчитаны на использование при проведении рейдов и операций различной направленности: «Карьер», «Лес», «Электропогрузчик», «Квадроцикл», «Снегоход», «Частник», «Трактор», «Технический осмотр» совместно со специалистами Гостехнадзора Санкт-Петербурга, сотрудниками ГИБДД, МЧС, ГИМС, прокуратуры, профильных комитетов администрации области.

В. Ф. Хватов отметил, что за девять месяцев 2012 г. в результате проведенных профилактических мероприятий было выявлено 392 единицы незарегистрированной техники, что на 106 единиц больше, чем за аналогичный период 2011 г.

Гостехнадзором Ленинградской области создана и полностью сформирована электронная информационная база учета поднадзорной техники по программе «Гостехнадзор 3.0». Оперативное использование ПДЛ при наличии мобильного рабочего места и возможности удаленного доступа к электронной базе позволяет проводить установочные разыскные мероприятия при выявлении незарегистрированной самоходной техники.

Особое внимание уделяется проверке готовности техники к весенне-полевому, кормозаготовительным работам, уборке урожая с использованием современного диагностического оборудования, что позволяет снизить потери урожая, удобрений, перерасход горюче-смазочных материалов и в целом уменьшить ущерб окружающей среде.

Функционирование передвижных диагностических лабораторий обеспечивают два государственных инженера-инспектора, рабочие места которых оборудованы современной

компьютерной техникой и оргтехникой для проведения регистрационно-экзаменационных работ. ПДЛ работает по заявкам и графику. При осмотре техники юридических и физических лиц можно одновременно выполнить все необходимые операции: поставить поднадзорную технику на учет (снять с учета) с выдачей государственных знаков (транзитов), провести ГТО с использованием диагностического оборудования, залоговые операции, замену удостоверения тракториста.

Возможно также принять теоретический экзамен по безопасности дорожного движения и безопасной эксплуатации самоходной техники, что часто применяется, когда иностранные граждане, имеющие национальные удостоверения тракториста, обменивают их на российские. Как отметил **В. Ф. Хватов**, вопросы адаптации иностранных граждан для работы на территории Российской Федерации в деятельности Гостехнадзора занимают большое место. В перспективе планируется использование ПДЛ при проведении профессиональных конкурсов, соревнований и фестивалей в целях профилактики травматизма, пропаганды профессий механизаторов и развития спорта и туризма.

^{*} Доклад представлен в письменном виде.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

- | | |
|------------------------|---|
| В. А. Озеров | — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности; |
| В. А. Федоров | — член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности; |
| П. А. Кравченко | — научный руководитель Института безопасности дорожного движения Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета. |

В. А. Озеров во вступительном слове отметил, что обеспечение безопасности дорожного движения — это комплекс мероприятий, которые должно осуществлять то или иное государство, чтобы сократить число погибших и травмированных в ходе дорожно-транспортных происшествий. И одним из ключевых направлений является законодательное обеспечение данных мероприятий.

Докладчик предложил обсудить в ходе заседания «круглого стола» состояние нормативно-правовой базы, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, а также вопросы ее совершенствования.

Важными являются, в частности, такие вопросы, как определение нижнего порога уголовной ответственности в случае дорожно-транспортного происшествия с двумя и более жертвами, возможность примирения сто-

рон после таких происшествий, мера ответственности водителя, ранее уже лишавшегося прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии и второй раз совершившего такое же правонарушение.

Докладчик выразил надежду, что итоговые документы, выработанные по результатам заседания «круглого стола» и конгресса в целом, будут использованы органами законодательной и исполнительной власти как Российской Федерации, так и других государств СНГ. Не случайно в ходе конгресса обсуждался вопрос гармонизации законодательства в рамках Межпарламентской Ассамблеи СНГ и Парламентской Ассамблеи ОДКБ. В Межпарламентской Ассамблее СНГ осуществляется активная деятельность по выработке модельных законов, а также предложений по их совершенствованию с целью гармо-

низации законодательства на территории Содружества Независимых Государств.

В. А. Федоров выразил пожелание, чтобы обсуждение не сводилось исключительно к предложениям о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а коснулось системы законодательства в сфере дорожного движения в целом.

Как отметил докладчик, в некоторых странах СНГ, кроме законов о безопасности, существуют законы, касающиеся других аспектов дорожного движения, например законы о допуске гражданина к управлению транспортным средством и т. д.

Законодательную базу в сфере дорожного движения не следует рассматривать исключительно в качестве инструмента наказания за правонарушения. Она призвана регулировать широкий круг вопросов, касающихся в том числе и организации движения, развития инфраструктуры.

П. А. Кравченко выступил с докладом «Наука в механизме формирования законодательного обеспечения деятельности по предупреждению дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации». Докладчик отметил, что Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», принятый в 1995 г., по существу, до сих пор не реализован.

В настоящее время, чтобы усовершенствовать законодательство в сфере дорожной безопасности, необходимо прежде всего принять в качестве образца наиболее эффективные зарубежные методики, широко использовать опыт развитых стран в данной сфере. Тем более что многие цели и задачи в области обеспечения дорожной

безопасности, поставленные и реализованные за рубежом, полностью совпадают с положениями Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Так, например, статья 2 данного закона определяет обеспечение безопасности дорожного движения как деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. Это целиком и полностью совпадает со шведской концепцией обеспечения нулевой смертности на дорогах.

Однако в настоящее время в стране отсутствует система обеспечения дорожной безопасности, ни в одном документе нет юридического определения термина «государственная система обеспечения безопасности дорожного движения». И если проанализировать Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», то обнаружится большое количество недостатков, что облегчает постановку задачи по его усовершенствованию.

По мнению докладчика, можно утверждать, что цель, поставленная в статье 2 закона, вполне соответствует мировой тенденции, заключающейся в стремлении к гармонизации законодательства в данной сфере. В настоящее время во всех европейских странах принята концепция нулевой смертности, впервые введенная в Швеции в 1997 г. В соответствии с данной концепцией главной целью деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения является сохранение человеческой жизни.

Если не предупреждать причины возникновения ДТП, то они становятся неотъемлемой частью до-

рожной среды и способствуют росту числа тяжелых травм и смертельных исходов. Как отметил докладчик, положения федерального закона, по сути, нарушаются, поскольку причины ДТП не предупреждаются. Только после того, как дорожно-транспортное происшествие уже произошло, делаются попытки выяснить, что же его вызвало.

В соответствии с конституционными нормами государство отвечает за безопасность граждан. Однако не ясно, каким образом эта ответственность им реализуется. В законе «О безопасности дорожного движения» ответственность государства также не определена. По мнению П. А. Кравченко, в данном законе необходимо прописать механизм ответственности любого исполнителя той или иной деятельности в сфере безопасности дорожного движения в случае, если она осуществляется ненадлежащим образом. Ненадлежащее исполнение обязанностей, могущее привести к трагедии, необходимо выявлять еще до того, как его последствия начнут влиять на дорожную обстановку. Законодательная деятельность также должна предусматривать наличие инструмента оценки эффективности этой деятельности.

Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **В. И. Лысаков** выступил с докладом «Об эффективности нормативно-правовой базы безопасности дорожного движения». В своем выступлении докладчик коснулся некоторых аспектов нормативного регулирования в сфере безопасности

дорожного движения, имеющих отношение не только к законодательству, но и к правоприменению.

В последнее время вопросы нормативного регулирования становятся все более актуальными в связи с постоянным увеличением количества автомобилей на российских дорогах и числа лиц, ими управляющих. Это, безусловно, отражается на статистике ДТП, в том числе с тяжкими последствиями. Тенденция к увеличению их числа связана, в частности, с несовершенством законодательства, отсутствием адекватного наказания за многие, в том числе опасные, правонарушения в данной сфере. Несовершенство правовой базы нередко позволяет виновным лицам уходить от заслуженного наказания либо создает предпосылки для включения коррупционной составляющей, поскольку желание некоторых нарушителей уйти от наказания нередко находит понимание со стороны должностных лиц, ответственных за безопасность дорожного движения.

По этим же причинам некоторые из должностных лиц пользуются несовершенством законодательства и низкой правовой культурой водителей, порой провоцируя их на нарушения с целью склонения к незаконному способу ухода от наказания. Нередко этому же способствует отсутствие в законодательстве четких определений некоторых составов правонарушений, что в правоприменительной практике позволяет произвольно и расширительно толковать определенные нормы, назначая участнику дорожного движения незаконное или несправедливое наказание. Существуют законодательные нормы, которые, ввиду своей нецелесообраз-

ности, требуют отмены или серьезной корректировки.

В связи с этим совершенствование системы правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения должно быть направлено на устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также предотвращение произвола в данной области, связанного с возможностью сомнительного толкования применения законодательства, в том числе максимально возможное исключение коррупционной составляющей.

Например, правильным шагом явилось бы сокращение числа документов, которые водитель должен иметь при себе и передавать сотруднику полиции для проверки. В настоящее время осуществляется работа в данном направлении при участии Правительства, заинтересованных министерств и ведомств. МВД готовит соответствующие поправки, существует поручение об исключении из Правил дорожного движения пункта, обязывающего водителя иметь простую рукописную доверенность.

В числе несовершенств законодательства можно назвать отсутствие в Правилах дорожного движения термина «управление транспортным средством». Это дает основания для произвольной и широкой трактовки данного понятия в тех случаях, когда владелец транспортного средства находится рядом с ним или внутри него, но при этом не осуществляет действий, связанных с передвижением, началом движения, изменением скорости, направлением движения. И если у владельца имеются признаки опьянения, он нередко обвиняется в том, что управлял транспортным

средством в состоянии опьянения, что влечет за собой соответствующее наказание. Поступает огромное число жалоб в связи с ситуацией, когда человек только сидел в автомобиле либо находился около него, но тем не менее был привлечен к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Необходимо ввести административную ответственность за заведомо ложный донос о совершении административного правонарушения, по аналогии со статьей 306 Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающей ответственность за заведомо ложный донос о совершении преступления. Данная поправка имела бы важное значение для расследования дел об оставлении места дорожно-транспортного происшествия, поскольку именно на основе показаний «потерпевших» водителей пострадавших транспортных средств, как правило, и рассматриваются такие дела. Различного рода экспертизы, осмотры, исследования, иные действия, направленные на объективное доказание вины и даже самого факта ДТП, практически никогда не производятся. И если даже в конечном счете будет установлено отсутствие дорожно-транспортного происшествия, лицу, заявившему о его наличии, никакая ответственность за такое сообщение не грозит.

По мнению В. И. Лысакова, требуется введение ответственности, возможно даже уголовной, за фальсификацию участником производства по делу об административном правонарушении доказательств по данному делу. К таким лицам можно отнести тех, кто фиксирует правонарушение,

составляет протокол либо рассматривает дело по существу. Эта проблема в последнее время также стала актуальной, поскольку по многим делам данной категории нередко составляются сомнительные с точки зрения законности документы (протоколы, схемы нарушений с несуществующими или вымышленными знаками, разметкой, адресами и фамилиями, протоколы о направлении на медицинское освидетельствование с указанием вымышленных понятий, содержащие лжесвидетельства и т. п.). Необходимо усилить ответственность за дачу свидетелями ложных показаний либо вынесение экспертом заведомо ложного заключения об административном правонарушении. В настоящее время в соответствии со статьей 17.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за это предусмотрен штраф в размере 1000–1500 руб., а отказ свидетеля от дачи показаний либо эксперта от выдачи заключения вообще не наказуем.

Следует также рассмотреть вопрос о введении ответственности судей и иных лиц, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, за вынесение заведомо неправосудного решения или постановления по делу об административном правонарушении. Сегодня такой ответственности не предусмотрено вообще.

Целесообразным является введение нормы об обязательном участии понятых при медицинском освидетельствовании водителей в медицинском учреждении или передвижном пункте медицинского освидетельствования с целью исключения возможных фальсификаций и иных нарушений при проведении данного

мероприятия. В настоящее время при освидетельствовании водителя сотрудниками ГИБДД понятые обязательны, а при освидетельствовании врачом — нет, хотя претензий к медицинским работникам в связи с этим также высказывается немало.

Кроме того, необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении водителю законной возможности для прохождения альтернативного медицинского освидетельствования в спорных случаях. Сегодня суды практически не принимают данные акты в качестве доказательства невиновности. Возможно также установление среднего времени прохождения освидетельствования, например не более двух часов, с тем, чтобы исключить возможность, в случае необъективности судей, ссылаться на значительный промежуток, якобы прошедший между первым и вторым исследованиями, что, по их мнению, влечет за собой естественное отрезвление.

В связи с изложенным требуется законодательное определение критериев опьянения. На сегодняшний день в законодательстве их не существует. Без этих критериев невозможно объективно определять состояние опьянения, тем более при существующих различиях в нормативных актах Минздрава. В большинстве случаев для констатации состояния опьянения достаточно любых положительных показаний соответствующего прибора, исследующего выдыхаемый водителем воздух. Взятие проб иных биологических материалов (крови и мочи) не предусматривается. Однако в отношении тех водителей, которые погибли или пострадали в результате ДТП, заключение о наличии опьянения выносится по результатам хими-

ко-токсикологического исследования крови и мочи при условии наличия этилового спирта в концентрации 0,5 г и более на один литр крови. Необходимо в ближайшее время принять соответствующее решение на законодательном уровне, которое устранило бы данное противоречие.

Как отметил докладчик, есть пьяные водители, а есть водители, признанные пьяными. И эти два понятия далеко не всегда совпадают. Водителей, признанных пьяными, следует оценивать по определенной шкале критериев. Необходимо исключить возможность погрешности прибора. Например, в таких странах, как Норвегия и Швеция, отсутствуют какие-либо послабления в отношении употребления алкоголя за рулем. Однако 0,2 промилле позволяет в два-три раза перекрыть возможные погрешности в измерениях в случае наличия эндогенного алкоголя, адсорбирующегося в ротовой полости при приеме лекарств.

Следует также уточнить законодательную норму об ответственности за умышленное оставление места ДТП с тем, чтобы исключить ситуацию, при которой к ответственности привлекаются лица, оставившие место дорожно-транспортного происшествия, но не скрывающиеся и не преследующие цели остаться неизвестными. В ряде случаев участники ДТП оставляют свои координаты, даже паспортные данные для возможной связи с ними. Необходимо предусмотреть наказание за такое нарушение только для лиц, умышленно оставивших место происшествия с целью избежания ответственности за него.

Справедливо было бы также предусмотреть возможность досрочного

возврата водительского удостоверения после истечения определенной части назначенного срока лишения права управления транспортным средством. Такая возможность ранее была предусмотрена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. Однако действующая с 2002 г. новая редакция кодекса этого не предусматривает, несмотря на то что даже лица, совершившие более общественно опасные деяния, в том числе уголовные преступления, при определенных условиях могут рассчитывать на условно-досрочное освобождение от дальнейшего отбывания наказания.

Следует предусмотреть дальнейшее увеличение размера штрафов в целях борьбы с коррупцией, пополнения бюджета, обеспечения альтернативности и неизбежности наказания.

Необходимо также срочно рассмотреть вопрос о продлении либо ином изменении срока действия временного разрешения на право управления транспортным средством. Законом предусмотрены изъятие водительского удостоверения и выдача временного на срок до вступления в законную силу постановления суда, но не более чем на два месяца. Однако в случае, если в этот срок дело не будет рассмотрено, действие временного разрешения может быть продлено на срок более одного месяца при каждом обращении. При изъятии водительского удостоверения в другом регионе, непоступлении дела по месту жительства в течение двух месяцев продлить временное разрешение становится невозможно, поскольку дело находится в процессе передачи, его не рассматривает ни одно должностное лицо, поэтому никто не вправе прод-

левать временное разрешение. Вследствие этого водитель, в отношении которого отсутствует постановление о лишении его права управления транспортным средством, фактически этого права лишен. Более того, даже если он будет лишен этого права по решению суда, данный срок не будет приплюсован к общему сроку, назначенному судебным постановлением.

Необходимо внести изменения в законодательство в части усиления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, особенно для водителей, ранее уже лишавшихся прав за данное нарушение. Следует рассмотреть вопрос о введении уголовной ответственности за повторное совершение указанного нарушения, а также предусмотреть возможность конфискации предмета правонарушения, т. е. транспортного средства. В связи с этим требуется внесение изменений в законодательство, предусматривающих санкции в случае отказа виновника ДТП с тяжкими последствиями от освидетельствования. В соответствии с Уголовным кодексом, в случае если виновник дорожно-транспортного происшествия с тяжелыми последствиями находился в состоянии опьянения, к сроку наказания добавляется два года. По мнению В. И. Лысакова, этот дополнительный срок должен быть значительно увеличен.

Поскольку совершение ДТП в состоянии опьянения влечет за собой дополнительную ответственность, требуется проведение медицинского освидетельствования. Если водитель от такого освидетельствования отказывается, подтвердить факт его нахождения в состоянии опьянения не-

возможно. Таким образом, водитель будет нести уголовную ответственность на общих основаниях как лицо, совершившее это преступление не в состоянии опьянения.

Необходимо также рассмотреть вопрос о страховании ответственности дорожных служб по аналогии с ОСАГО. По статистике, немалое количество ДТП происходит ввиду ненадлежащего состояния дорог и дорожной инфраструктуры. Между тем возместить вред в таких случаях крайне затруднительно. Строительные организации всеми способами стараются уйти от ответственности. В случае же наличия страховки возмещать ущерб будет страховщик.

С учетом изложенного остро встает вопрос о необходимости принятия Административно-процессуального кодекса. Эта необходимость назрела очень давно, поскольку действующий Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях содержит спорные нормы, определяющие процессуальный порядок производства по делам об административных правонарушениях, и не все необходимые процессуальные процедуры в нем оговорены. Например, им не предусмотрен порядок признания лица потерпевшим от правонарушения, хотя придание этого статуса значительно влияет на его права и возможность их защиты. В уголовном процессе признание потерпевшим производится на основании постановления органа, производящего предварительное расследование, в административном же такой процедуры не предусмотрено.

Необходимо уточнить вопрос, касающийся участия защитника в данном производстве. Поскольку пода-

вляющее большинство дел подобной категории связано с обвинениями, следует предусмотреть по аналогии с уголовным процессом обязательное или бесплатное предоставление защиты, введение реальной составляющей процесса и стороны обвинения. Последнее стало особенно актуальным в свете заявлений о необходимости придания сотрудникам ГИБДД статуса представителей органов, возбуждающих производство по делу. По мнению докладчика, более целесообразно возложить функции обвинения на органы, изначально для этого предназначенные, т. е. на прокуратуру.

Главный нарколог Министерства здравоохранения Российской Федерации **Е. А. Брюн** выступил с докладом «О гармонизации российского законодательства с международными нормами по предельно допустимому содержанию алкоголя в крови водителя».

Как отметил докладчик, основной проблемой при определении содержания алкоголя в крови водителя являются возможные погрешности в показаниях приборов. В связи с этим введение 0,2 промилле в качестве предельно допустимого показателя вполне оправданно и будет соответствовать Венской конвенции о дорожном движении и международному праву.

Е. А. Брюн также обратил внимание на то, что в настоящее время фиксируется более 400 тыс. в год подтвержденных случаев управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и более 500 тыс. случаев в состоянии наркотического опьянения. И те, кто по суду лишен прав, часто продолжают ездить в нетрезвом состоянии, пить и

наркотизироваться. И когда приходит время вновь получать права, многие оказываются в худшем состоянии. По мнению докладчика, все лица, задержанные во время нахождения за рулем в нетрезвом состоянии, должны поступать под наблюдение наркологической службы. Законодательство позволяет суду назначать обязательное обследование, однако делается это крайне редко. Таким образом, необходима законодательная норма прямого действия.

Существует масса проблем, связанных с выдачей медицинских справок, разрешающих управление автомобилем. За определенную плату такую справку можно получить, не проходя обследование. Таким образом, огромное количество водителей, по сути, незаконно получают право на управление транспортным средством. По мнению докладчика, данной проблемой должны заниматься органы прокуратуры совместно с наркологическими службами. Было бы правильно, если бы этим вопросом занимались только государственные органы здравоохранения, поскольку они располагают базой данных по всем наркологическим больным.

Докладчик предложил ввести всеобщее обязательное тестирование при получении медицинской справки. И поскольку это требует значительных затрат, следует рассмотреть вопрос об оплате анализа на содержание в организме наркотических веществ самим кандидатом в водители, как это происходит в развитых европейских странах.

В настоящее время из профилактической работы практически полностью исключены работодатели и профсоюзы, в то время как существу-

ет большое количество опасных производств, а также автопредприятий, особенно частных, заинтересованных в найме квалифицированных сотрудников, годных к работе по состоянию здоровья. Данный вопрос также требует законодательного закрепления.

З. С. Раджабова, член Контрольно-бюджетной комиссии МПА СНГ, член Комитета Маджлиси милли Маджлиси Оли Республики Таджикистан по экономике и коммуникации, выступила с докладом «Гармонизация и совершенствование законодательства Республики Таджикистан в контексте обеспечения безопасности дорожного движения». Докладчик отметила, что дорожно-транспортный травматизм является 11-й по распространенности причиной смерти и находится на девятом месте в статистике заболеваемости во всем мире. Каждый год в результате ДТП в мире погибают 1,2 млн мужчин, женщин и детей. Еще сотни тысяч получают травмы, и многие остаются инвалидами на всю жизнь.

Дети считаются наиболее уязвимой частью населения, поскольку способность справляться с особенностями дорожного движения развивается с возрастом и остается крайне ограниченной в первые 10 лет жизни. Следовательно, для детей существует высокая степень риска в условиях интенсивного и быстрого дорожного движения ограниченной видимости, когда внимание водителей сфокусировано на других машинах и они склонны забывать о пешеходах.

Ежегодно на дорогах Таджикистана происходят сотни дорожно-транспортных происшествий, в результате которых десятки детей погибают, сотни получают ранения и травмы. В республике из общего количества

пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях каждый пятый является ребенком или подростком. Именно поэтому дорожно-транспортный травматизм остается приоритетной проблемой общества, в решении которой должны принимать участие и граждане, и образовательные учреждения, и соответствующие подразделения Министерства внутренних дел.

В дорожно-транспортные происшествия дети попадают по-разному. Однако, по словам докладчика, даже в том случае, когда ребенок выбегает на проезжую часть, не глядя по сторонам, виноваты взрослые, которые не научили его правильному поведению на дороге. И даже если в результате дорожно-транспортного происшествия ребенок остается жив, данное событие весьма негативно воздействует на его психику, поскольку он попадает в крайне стрессовую ситуацию и вынужден терпеть сильную физическую боль.

Помимо этого ДТП с участием детей влекут за собой огромные финансовые затраты не только самих родителей, но и бюджетных учреждений на лечение пострадавших и содержание детей-инвалидов. Высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма ведет к потере экономикой страны значительных финансовых ресурсов.

Высокий уровень аварийности в республике во многом объясняется ростом количества транспорта, а также несоответствием пропускной способности автомобильных дорог, с одной стороны, и несоблюдением участниками дорожного движения элементарных правил — с другой. Правительством Республики Таджи-

кистан ведется планомерная работа по финансированию транспортной отрасли. Так, за последние пять лет с учетом инвестиционных проектов на развитие дорожной сферы было выделено примерно 1 млрд долл. США. Только в 2011 г. на эти цели направлено около 300 млн долл. США.

В столице Республики Таджикистан Душанбе реализуется Концепция развития автомобильных дорог, рассчитанная на 2012–2015 гг. и направленная на улучшение качества дорог и, соответственно, их пропускной способности. В 2012 г. на реконструкцию дорог, в том числе их расширение, выделено более 45 млн долл. США. С 2003 г. действует Правительственная комиссия Республики Таджикистан по обеспечению безопасности дорожного движения, которая является координационным органом, подчиняющимся Правительству. Реализуется также Национальная программа профилактики травматизма и совершенствования медицинской помощи при травмах и их последствиях в Республике Таджикистан на 2010–2015 годы, в которой особое внимание уделено вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

В рамках программы осуществляется комплекс мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в числе которых активное внедрение детских удерживающих устройств. Осуществляются также разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте происшествия и обучение работников служб, участвующих в проведении работ на месте происшествия. Предусмотрено оснащение стационарных постов дорож-

но-патрульной службы ГАИ средствами оказания первичной медицинской помощи. Таким образом, предложения, высказанные в ходе конгресса 2010 г., были учтены при разработке национальной программы.

Парламент Республики Таджикистан также вносит определенный вклад в разработку и совершенствование законодательных актов в сфере транспорта, правовых основ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Таджикистан, наряду с другими странами СНГ, ратифицировал Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения. Это еще один шаг в направлении гармонизации законодательства государств Содружества в данной сфере. Таким образом, принцип неотвратимости наказания за нарушения ПДД вне зависимости от места их совершения будет действовать на территории всех стран — участниц данной Конвенции.

Парламентом приняты и совершенствуются законы «О дорожном движении», «О транспорте», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». В 2012 г. принят новый закон «О транспортной безопасности». В Уголовном кодексе имеется статья 212 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

В Законе Республики Таджикистан «О дорожном движении», в частности в статье 16, отмечается, что «органы образования обеспечивают изучение Правил дорожного движения во всех дошкольных, средних общеобразовательных, высших учебных заведениях, профессионально-технических

училищах, а также подготовку соответствующих специалистов». Согласно закону привитие детям навыков безопасного поведения на дорогах должно начинаться в дошкольных учреждениях с полуторагодового возраста.

Во многих средних общеобразовательных школах ученики 1–7-х классов изучают основы безопасности жизнедеятельности. В рамках данного курса определенные часы отводятся и на изучение правил безопасного поведения на дорогах. На весь курс выделяется около 17 часов в год. Безусловно, для подробного изучения правил безопасного поведения на дорогах этого недостаточно. К тому же, как отметила докладчик, далеко не везде преподавание осуществляется на должном уровне, с привлечением представителей Госавтоинспекции, обеспечением соответствующей учебно-методической литературой, наглядными пособиями. В данном направлении необходимо проводить методическую работу, нацеленную на улучшение ситуации.

Как отметила З. С. Раджабова, мягкость административного законодательства республики ведет к низкой эффективности проводимых профилактических мероприятий и массовому нарушению правил дорожного движения со стороны его участников. Штрафные санкции за отдельные нарушения ПДД, установленные Кодексом Республики Таджикистан об административных правонарушениях, не соответствуют их тяжести. Поэтому за последние пять лет в целях ужесточения мер воздействия на нарушителей правил дорожного движения в Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушени-

ях внесен ряд изменений и дополнений.

С учетом сложившейся ситуации Правительством республики разработан проект нового Кодекса об административных правонарушениях, который в настоящее время находится на рассмотрении в парламенте. Обсуждается вопрос о разработке новой редакции закона «О дорожном движении». Принятый по инициативе Президента республики в 2011 г. закон «Об ответственности родителей за обучение и воспитание детей» также призван способствовать решению данной проблемы. Важно, чтобы родители были примером для детей в соблюдении правил дорожного движения.

Как отметила докладчик, после принятия указанных основополагающих документов возникнет необходимость пересмотра всей нормативно-правовой базы в области дорожного движения, в том числе ведомственной. З. С. Раджабова выразила надежду, что это повысит эффективность работы по обеспечению безопасности на дорогах.

В данную деятельность вовлечены и общественные организации. Так, например, с участием детей в республике проводятся слеты юных инспекторов дорожного движения. За последние пять лет отряд юных инспекторов дорожного движения из Таджикистана принял участие во всех межгосударственных слетах ЮИД, проведенных в Российской Федерации (Краснодарский край — 2009 г., Калининград — 2011 г., Владивосток — 2012 г.) и Республике Казахстан (Актау — 2008 г., Усть-Каменогорск — 2009 г., Шимкент — 2010 г.), показывая хорошие теоретические и практические зна-

ния ПДД и занимая почетные первые и вторые места.

В мае 2012 г. в столице республики в рамках национального плана мероприятий был дан старт проекту «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения», организованному по инициативе ВОЗ и Министерства здравоохранения Республики Таджикистан. Реализация данного мероприятия осуществляется в целях привлечения внимания к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения как одной из важнейших составляющих профилактики дорожно-транспортного травматизма.

В заключение докладчик еще раз подчеркнула, что решение проблемы детского дорожно-транспортного травматизма — это серьезная работа, требующая каждодневного внимания и заботы всего общества, и выразила надежду, что обмен опытом в ходе конгресса, а также выработанные в его рамках рекомендации станут новым шагом на пути ее осуществления.

Начальник УГИБДД МВД по Республике Татарстан **Р. Н. Минниханов** выступил с докладом «Проблемы правоприменительной практики в области безопасности дорожного движения». В начале своего выступления докладчик напомнил, что с 1 июля 2012 г. введена в действие новая редакция статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, регулирующей вопросы задержания транспортных средств, помещения их на спецстоянки и последующего хранения до установления причины задержания. Ключевым в данном случае является термин «причины задержания». Действующее законодательство его,

к сожалению, не раскрывает. Соответственно, вопросы собственности в обществе ставятся выше вопросов безопасности, и институт задержания превращен в профанацию, способствуя лишь кратковременному отстранению водителя от управления транспортным средством. Таким образом, например, водитель, задержанный за езду в нетрезвом состоянии, через какое-то время опять может оказаться за рулем.

Существуют также разночтения в терминах «автоматическая фиксация» и «автоматический режим». Органы судебной власти на сегодняшний день не ответили на вопрос, можно ли автоматически привлекать к ответственности собственника транспортного средства, в том числе в случае, когда правонарушение зафиксировано не прибором Госавтоинспекции, а, например, видеорегистратором, установленным в проезжающей автомашине. Мнения на этот счет высказываются прямо противоположные. Некоторые считают, что автоматическая фиксация важна сама по себе, другие — что это всего лишь одно из средств доказывания.

Как отметил докладчик, система видеофиксации активно внедрялась в течение четырех лет. Однако данное техническое средство далеко не всегда приносит пользу, особенно за пределами городских территорий. По мнению Р. Н. Минниханова, система видеофиксации в настоящее время эффективно работает только в городах. Вне городских территорий наличие приборов видеофиксации легко выявляется и нарушители избегают ответственности.

Кроме того, для обеспечения безопасности пешеходов в городах ско-

рость передвижения должна составлять не более 50 км/ч. Докладчик предложил внести соответствующие изменения в Кодекс об административных правонарушениях.

В рамках внедрения интеллектуальных транспортных систем и введения адаптивной системы управления дорожным движением следует рассмотреть и вопрос о выделении отдельных полос для движения общественного транспорта. В настоящее время данная идея крайне актуальна, особенно для крупных городов.

Докладчик также отметил, что сейчас, к сожалению, в России не существует современной и эффективной системы весового контроля транспортных средств. Сегодня эти функции распределены между различными ведомствами, выдвигаются разные законодательные инициативы, что, безусловно, не способствует нормализации ситуации в данной сфере. По мнению Р. Н. Минниханова, такая деятельность должна осуществляться под эгидой Госавтоинспекции.

Вице-президент — начальник Департамента безопасности движения ОАО «Российские железные дороги» **А. Г. Тишанин** выступил с докладом «Формирование гарантий безопасности на железнодорожных переездах». Докладчик отметил, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения взаимосвязана с обеспечением безопасности железнодорожных переездов, поскольку автодороги очень часто пересекаются с железными дорогами. В общей сложности в России насчитывается 11 114 железнодорожных переездов. При этом только 21% из них имеют шлагбаум и лишь 16% оснащены так называемыми устройствами ограждения переезда.

В таких условиях уровень аварийности остается высоким. Так, в 2011 г. на переездах произошло 228 аварий, 49 человек погибли. В 2012 г. показатель аварийности увеличился на 5%. За восемь месяцев 2012 г. произошло 177 столкновений пассажирских поездов с автотранспортными средствами.

По мнению А. Г. Тишанина, необходимо ужесточать законодательство. В настоящее время штраф за пересечение переезда на запрещающий сигнал светофора составляет 500 руб. Также предусмотрено лишение прав на срок от трех до шести месяцев.

По инициативе ОАО «РЖД» 30 переездов были оборудованы сертифицированными средствами видеонаблюдения, регистрирующими нарушения. Однако пока данные средства не являются легитимным инструментом для доказательств нарушений. Необходимо узаконить использование подобного оборудования и определить ведомство, ответственное за его внедрение.

Как считает докладчик, проблему аварийности на переездах можно решить только с помощью строительства туннелей либо путепроводов. В 2011 г. было построено всего восемь путепроводов, что, безусловно, крайне мало. Для активизации данного процесса необходимо участие общественных организаций, автодорожных предприятий, представителей государственных органов исполнительной власти.

М.-С. Фовэ, региональный советник Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), выступила с докладом «Перспективы совершенствования международных правовых инструментов в области дорожного

движения. Деятельность ЕЭК ООН на региональном и международном уровнях». Докладчик проинформировала, что Европейская экономическая комиссия — одна из пяти региональных комиссий ООН, в которую входят 56 государств-членов, в том числе страны Кавказа и Средней Азии. Данная комиссия была создана вскоре после окончания Второй мировой войны в целях восстановления и последующего развития экономики стран Европы.

Сегодня стоит другая задача, заключающаяся в укреплении экономических связей внутри Европы и в мире в целом. Все решения в области транспорта принимаются Комитетом по внутреннему транспорту. Это основная площадка для сотрудничества в данной области. Главные направления работы — развитие международных перевозок, обеспечение их безопасности, в том числе экологической. Комитет осуществляет деятельность в сфере нормативного регулирования, оказывает техническое содействие, проводит экспертно-аналитическую работу. В состав Комитета входят эксперты, представители хозяйствующих субъектов, неправительственных организаций. Работа ведется на основе консенсуса.

За все время своего существования Комитет принял 57 договорных документов. Как правило, это юридически обязательные документы, состоящие из основного текста и приложений к нему. Резолюции и рекомендации Комитета открыты для присоединения третьих стран, и большое число таких государств являются их участниками. Депозитарием выступает Генеральный секретарь ООН. Чтобы стать участником документа, достаточно

направить заявление депозитарию. Никаких специальных процедур присоединения не предусмотрено.

Обеспечение безопасности на дорогах в европейском регионе требует значительных затрат. От 1,5% до 2,5% ВВП европейских стран уходит на обеспечение дорожной безопасности. В целом уровень смертности в результате ДТП снижается, хотя в отдельных странах он растет. Возможно, тенденция к уменьшению объясняется замедлением экономического роста, в связи с чем население стало меньше пользоваться автодорогами. Однако, как бы то ни было, Европейская экономическая комиссия осуществляет огромный объем работы в области обеспечения дорожной безопасности. Серьезное внимание уделяется инфраструктуре, роли человеческого фактора, становящегося причиной до 80% всех ДТП. Существует даже специальная рабочая группа, занимающаяся данным вопросом. По сути, ЕЭК ООН является мировым лидером в области обеспечения дорожной безопасности.

В числе конвенций, посвященных вопросам обеспечения безопасности на дорогах, докладчик в первую очередь упомянула Венскую конвенцию о дорожном движении, предусматривающую развитие автодорожного транспорта, перевозок и туризма путем введения норм и правил, единых для всех пользователей, а также унификации требований, касающихся выдачи соответствующих документов, прежде всего водительских удостоверений.

Существует также ряд документов, закрепляющих единые технические требования к строительству автодорожной инфраструктуры. В настоя-

шее время сеть автодорог категории «Е» развивается по двум основным направлениям: европейскому и евро-азиатскому, в реализации которого активно участвует Россия. Отдельной проблемой является обеспечение безопасности автотранспорта. Она включает в себя такие аспекты, как обеспечение активной и пассивной безопасности и др. По мнению докладчика, крайне важно унифицировать требования в данной сфере. Этой тематике посвящен представительный форум, который проводится трижды в год. На нем обсуждается широкий круг вопросов, касающихся обеспечения безопасности на автотранспорте.

Также действует ряд межправительственных соглашений, регламентирующих перевозку опасных грузов. Данные соглашения затрагивают такие вопросы, как правила упаковки, маркировки и погрузки, обучение водителей безопасным навыкам обращения с опасными грузами. Действует система взаимопризнания свидетельств, что обеспечивает беспрепятственное перемещение грузов. Все правила и требования полностью согласованы с правилами перевозки другими видами транспорта — воздушным, морским и речным. Безусловно, данные международные соглашения вполне пригодны для формирования национального законодательства.

Помимо этих документов существуют нормы, регулирующие условия труда профессиональных водителей, картотека учета правонарушений, единая система страхования автотранспорта (так называемая зеленая карта), в которую входит 46 государств.

При необходимости, прежде всего в случае нехватки средств, оказывается техническое содействие, ведется мониторинг выполнения конвенций. Проводится разъяснительная работа, обобщается и распространяется передовой опыт, осуществляется сотрудничество с общественными организациями, в том числе молодежными. Как подчеркнула М.-С. Фовэ, обеспечение дорожной безопасности — это целый комплекс решений и мероприятий и, каких бы затрат они не требовали, человеческая жизнь неизмеримо дороже.

В заключение докладчик высказала пожелание, чтобы Россия присоединилась ко Второй глобальной неделе безопасности дорожного движения ООН, проведение которой назначено на 6–12 мая 2013 г.

Начальник управления организационно-профилактической работы и контроля Комитета дорожной полиции МВД Республики Казахстан **А. А. Кениспаев** выступил с докладом «Совершенствование законодательства Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения». Докладчик отметил, что в современных условиях безопасность дорожного движения является одним из важнейших факторов обеспечения социальной стабильности в обществе, определяет качество жизни населения и отражает степень развитости государства. Дорожно-транспортный травматизм в современных масштабах является угрозой национальной безопасности. В наибольшей степени это связано с его негативным влиянием на демографический потенциал. Только за последние 10 лет на дорогах Казахстана в автомобильных авариях по-

гибли более 32 тыс. человек и свыше 166 тыс. получили увечья.

Пик аварийности был зарегистрирован в 2007 г., когда по уровню смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения Казахстан имел самые высокие показатели в европейском регионе ВОЗ. В последующие годы (2008–2011 гг.) в результате принятых мер в республике наблюдалась устойчивая тенденция к уменьшению количества ДТП, числа погибших и травмированных людей. За этот период смертность в дорожных авариях сократилась более чем в 1,6 раза.

Безусловно, решающую роль в снижении аварийности на автомобильном транспорте сыграли меры, направленные на усиление ответственности за нарушение правил дорожного движения. Действующим национальным законодательством за грубые нарушения правил дорожного движения предусмотрено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком до 10 лет и административного ареста до 15 суток. Максимальные штрафы для физических лиц составляют не менее 1 тыс. долл. США, а для юридических лиц доходят до 22 тыс. долл. США.

Однако, по словам докладчика, в настоящее время становится очевидно, что при постоянном росте автомобилизации населения, загруженности автомобильных дорог добиться дальнейшего снижения аварийности только с помощью административных мер не удастся. Об этом свидетельствует и международный опыт, и статистика 2012 г. Необходима модернизация государственной системы обеспечения безопасности дорожного

движения, которая предполагает прежде всего кардинальные изменения в системе нормативно-правового регулирования общественных отношений в данной области.

Как отметил докладчик, за 20 с лишним лет, прошедших после обретения Казахстаном суверенитета, проделана большая работа по созданию нормативно-правовой базы обеспечения безопасности дорожного движения. Положения, составляющие основу государственного регулирования в данной сфере, закреплены в законе «О безопасности дорожного движения», принятом в 1996 г. Вопросы безопасности автомобильных дорог отражены в законе «Об автомобильных дорогах», принятом в 2001 г., безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов — в законе «Об автомобильном транспорте», принятом в 2003 г. В уголовном и административном законодательстве регламентированы вопросы ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения.

Проводится последовательная работа по приведению законодательства в соответствие с международными нормами в сфере дорожного движения. За последние несколько лет в Республике Казахстан подготовлено и принято восемь законов, направленных на ратификацию основополагающих международных договоров и соглашений в данной области, таких как Венская конвенция о дорожном движении, Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах, Соглашение о принятии единых образных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или

использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. В качестве подзаконных актов действуют Правила дорожного движения, Правила пользования автомобильными дорогами на территории Республики Казахстан, Правила проезда автотранспортных средств по территории Республики Казахстан и выдачи разрешительных документов и другие акты Правительства.

Тем не менее, несмотря на большое количество принятых нормативных правовых актов, изучение правоприменительной практики показывает их несогласованность и несовершенство. Поэтому важным направлением работы является подготовка нового основополагающего законодательного акта в сфере дорожного движения, который в полной мере соответствовал бы современным реалиям.

Важность разработки законопроекта обусловливается необходимостью регулирования на законодательном уровне прав и обязанностей участников дорожного движения, консолидации норм права в сфере дорожного движения, улучшения координации деятельности органов исполнительной власти на общегосударственном и местном уровнях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, урегулирования правовых пробелов и введения новых правил поведения, обеспечивающих эффективную организацию дорожного движения и повышение его безопасности, инкор-

порации норм международных договоров, участниками которых является Республика Казахстан. В ближайшее время планируется внести законопроект на рассмотрение в Правительство, а затем в Парламент. Разработчики законопроекта постарались избежать отсылочных норм, в нем в основном содержатся положения прямого действия. Введены новые инструменты обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, предусмотрено введение системы оценки рисков в области дорожной безопасности, ее независимого аудита. Также предполагается введение водительских удостоверений нового образца по семи категориям и шести подкатегориям. Таким образом будет урегулирован вопрос, связанный с эксплуатацией скутеров, мопедов и других подобных им транспортных средств, которые будут подлежать регистрации в органах дорожной полиции.

В целом предполагается, что новый закон станет фундаментом всех законодательных, подзаконных и отраслевых нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Данная система, основанная на принципах и положениях Конституции Республики Казахстан, требованиях международных конвенций и соглашений, будет способствовать обеспечению эффективного, безопасного функционирования дорожно-транспортного комплекса, защите интересов личности, общества и государства в сфере дорожного движения.

В заключение докладчик отметил, что Межпарламентской Ассамблее СНГ следует рассмотреть вопрос о разработке модельного закона «О дорожном движении». У стран Содру-

жества есть опыт взаимного сотрудничества в рамках происходящих интеграционных процессов. Разработан единый Таможенный кодекс, осуществляется унификация требований в сфере безопасности дорожного движения. В свете данных процессов актуальна разработка модельного закона «О дорожном движении».

Директор департамента по чрезвычайным ситуациям Центрального аппарата Российского Красного Креста, координатор Проекта Российского Красного Креста по адвокации безопасности дорожного движения **Л. В. Чибисенкова** выступила с докладом «Адвокативная программа Российского Красного Креста по улучшению российского законодательства в отношении ремней безопасности и детских удерживающих устройств». Докладчик отметила, что Красный Крест берет на себя значительную часть работы в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществляет сотрудничество с государственными организациями и другими партнерами с целью повысить уровень защищенности граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Основной проблемой в сфере дорожной безопасности является растущее количество погибших (в 2011 г. в ДТП погибло 128 тыс. человек) и тяжелораненых. Данная ситуация не только причиняет страдания родным и близким погибших, но и наносит большой экономический ущерб, понижая уровень жизни населения. Российский Красный Крест не может оставаться в стороне и не принять участие в деятельности по уменьшению последствий данного гуманитар-

ного кризиса в условиях повсеместно растущей моторизации.

В марте 2010 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», в которой 2011–2020 гг. объявлены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Параграф 11 Резолюции ООН гласит, что национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца в качестве помощников органов государственной власти обязаны заниматься проблемой обеспечения безопасности дорожного движения во благо всех его участников.

Рамочный план действий Красного Креста и Красного Полумесяца и Декларация о намерениях в области безопасности дорожного движения, принятые на 19-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН и на 31-й Международной конференции Красного Креста и Красного Полумесяца, обозначили важный этап на пути решения проблемы обеспечения дорожной безопасности в мире. К февралю 2012 г. 35 национальных обществ, включая Российский Красный Крест, подписали упомянутую декларацию.

Подписание Российским Красным Крестом Декларации о намерениях в области безопасности дорожного движения стало отправной точкой для начала и продолжения диалога по вопросам безопасности дорожного движения с государственными министерствами и ведомствами, а также бизнес-сообществом и общественными организациями.

При поддержке со стороны Глобального партнерства по безопасности дорожного движения и через участие в программе «Безопасность

дорожного движения в 10 странах» Российский Красный Крест начал осваивать и совершенствовать информационно-пропагандистские методы в области безопасности дорожного движения. 15 июня 2012 г. стартовал проект по адвокации безопасности дорожного движения в рамках программы «Безопасность дорожного движения в 10 странах». Этот аспект программы нацелен на активизацию взаимодействия национальных обществ Красного Креста и национальных правительств в целях устранения пробелов и недостатков национального законодательства в области безопасности дорожного движения, а также усиления влияния на общественное мнение и поведение людей.

Затем Л. В. Чибисенкова коснулась проблемы использования детских удерживающих устройств. Исследования их эффективности, проведенные в разных странах, показали, что при применении этих устройств в случае ДТП более чем на 80% снижается смертность среди пострадавших детей, на 64–80% — число тяжких и на 70% — легких телесных повреждений.

Статистика ГИБДД приводит печальные цифры: в 2011 г. в Российской Федерации в ДТП погибло 944 детей-пассажиры, получили ранения 8 530 детей, ехавших вместе с родителями в транспортных средствах. Подавляющее большинство детей-пассажиров, пострадавших в ДТП, находились в салонах легковых автомобилей. В каждом девятом случае дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пассажиров детские удерживающие устройства не использовались. Дети гибли в ситуациях экс-

тренного торможения, столкновений, наездов, обгонов.

К сожалению, в законодательстве и Правилах дорожного движения не содержится четких требований и определений относительно безопасности детей-пассажиров в салонах автомобилей, а тем более автобусов. Требования к детским автокреслам установлены ЕЭК ООН. Национальный стандарт ГОСТ Р 41.44-2005 носит добровольный характер. Детские удерживающие устройства не входят в Номенклатуру продукции, в отношении которой законодательными актами Российской Федерации предусмотрена обязательная сертификация. Техническая служба по сертификации отсутствует. При этом, по словам докладчика, компактное тканевое устройство для перевозки детей на практике не позволяет надежно фиксировать ребенка.

По мнению Л. В. Чибисенковой, вопрос о наличии детского кресла и его качественных характеристиках должен подниматься при начислении страховых выплат и предъявлении исков в суде. В случае отсутствия детского кресла в выплатах должно быть отказано. В Государственную Думу также внесено предложение об ужесточении наказания за отсутствие автокресла путем увеличения штрафа до 2,5–3 тыс. руб.

Российский Красный Крест занимался исследованиями законодательства Российской Федерации в области регулирования применения ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Известно, как много людей гибнет от неприменения или неправильного применения ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Пробелы в законода-

тельстве, а также недостатки правоприменения в этой сфере очевидны.

Данные исследования, проведенного ГИБДД, свидетельствуют, что детские автокресла имеются только у 50% родителей детей младше 12 лет, причем в столице доля владельцев данного приспособления значительно больше — 71%. Больше трети родителей, участвовавших в общероссийском опросе, даже не планируют его покупать. Родители осознанно рискуют жизнью детей, пренебрегая средствами защиты.

При поддержке общественности Российский Красный Крест намерен формировать общественное мнение и рекомендовать внесение изменений в законодательство в части конкретизации некоторых правил, касающихся использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, и ужесточения наказания за их несоблюдение. Российский Красный Крест рассматривает информационно-пропагандистскую работу в качестве основного направления своей деятельности. Необходимо изменить мотивацию водителей и пассажиров в сторону максимального обеспечения безопасности.

Российский Красный Крест выступает против безнаказанности и правового нигилизма, а также за просвещение общественности и распространение знаний о необходимости и правильном использовании средств безопасности.

И. А. Коровкин, исполнительный директор НП «Объединение автопроизводителей России», представил доклад «Нормативно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в условиях членства России

в ВТО»*. Как отметил докладчик, в настоящее время технический регламент Российской Федерации «О безопасности колесных транспортных средств» и технический регламент ЕврАзЭС «О безопасности колесных транспортных средств», вводимый в действие с 1 января 2015 г. на территории Беларуси, Казахстана и России, практически полностью приведены в соответствие с действующими международными нормами.

Продолжается работа по согласованию и гармонизации требований к системам «ЭРА-ГЛОНАСС» и eCall по техническим параметрам и срокам введения в действие, требований по утилизации и рециклингу колесных транспортных средств, требований к качеству бензина и дизельного топлива, применяемых в России и ЕС. Осуществляется подготовка соглашения между Российской Федерацией и Европейским Союзом по взаимному признанию документов, подтверждающих соответствие колесных транспортных средств и автокомпонентов установленным требованиям безопасности.

Докладчик высказал ряд предложений по развитию нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в условиях членства России в ВТО.

По словам докладчика, необходимы:

— гармонизация терминов и определений с международно признанными и их равнозначное применение в различных законодательных актах, связанных с безопасностью дорожного движения;

— внесение в Федеральный закон «О техническом регулировании» из-

* Доклад представлен в письменном виде.

менений, предусматривающих допуск уполномоченных органов по сертификации к деятельности по подтверждению соответствия в тех случаях, когда это подтверждение обязательно;

— внесение изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» в части упрощения процедур и сокращения временных затрат;

— внесение изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части установления требований о снятии с регистрации

колесных транспортных средств, поступивших в обращение по фальсифицированным документам;

— внесение изменений в статьи 352 и 356 Таможенного кодекса Таможенного союза в части нераспространения их действия на автотранспортные средства, ввозимые для личных нужд, в связи с повышенным риском для жизни и здоровья граждан, имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и окружающей среды при их эксплуатации и запрета выдачи паспортов технических средств без свидетельств об их соответствии требованиям технических регламентов.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

- О. В. Еремеев** — заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике;
- П. Б. Бунин** — президент Российского союза автостраховщиков.

Открывая заседание, **О. В. Еремеев** отметил, что в рамках работы «круглого стола» будет обсужден целый ряд проблем, разбитых на условные блоки. Один из блоков связан с предложениями по созданию экономических стимулов обеспечения безопасности на дорогах. Тема эта широкая, затрагивающая множество вопросов, начиная от повышения штрафных санкций за нарушение ПДД и заканчивая стимулированием внедрения инновационных технологий в сфере организации дорожного движения и повышения конструктивной безопасности транспортных средств.

Также будут представлены различные подходы к оценке экономического ущерба вследствие аварийности на дорогах, рассмотрены различные направления взаимодействия органов государственной власти и негосударственных организаций, в том числе общественных, в сфере планирования мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения. Одним крупным блоком будет рассмотрена тема, связанная с институтом автострахования и его ролью в повышении безопасности на дорогах.

О. В. Еремеев подчеркнул, что Совет Федерации как соорганизатор всех четырех конгрессов в своей деятельности уделяет теме безопасности дорожного движения серьезное внимание. Особое значение имеют рекомендации, которые вырабатываются участниками различных форумов. В частности, в ходе работы «круглого стола» «Вопросы обустройства и содержания улично-дорожной сети, конструкции транспортных средств, а также экологической безопасности» третьего конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (октябрь 2010 г.) была высказана идея о необходимости законодательного закрепления положения о том, что современная транспортная политика может строиться только совместно с градостроительной. Это даст возможность минимизировать отрицательные последствия массовой автомобилизации и ограничения пропускной способности дорог. В настоящее время, указал модератор, существует масса примеров, когда в городах строятся новые микрорайоны, офисные центры и офисные комплексы, не привязанные к дорожной инфраструктуре города как таковой.

Идея участников конгресса 2010 г. принесла свои плоды: в Министерстве транспорта Российской Федерации подготовлен проект федерального закона об организации дорожного движения, основной новеллой которого является обязательный учет транспортных факторов при осуществлении градостроительного планирования. Иными словами, любые решения по строительству капитальных объектов должны приниматься после проработки вопросов о присоединении данных объектов к транспортной инфраструктуре.

Как указал **П. Б. Бунин**, Российский союз автостраховщиков (РСА) является традиционным участником конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». Далее модератор представил краткий анализ развития рынка обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) и деятельности РСА по обеспечению безопасности дорожного движения.

ОСАГО — это ключевой элемент защиты интересов граждан при движении на дорогах. В принципе рынок состоялся, он работает с 2003 г. Только в 2011 г. страховое возмещение получили 2,4 млн человек. На сегодняшний день из 47 млн автомобилей 40 млн застраховано. При этом необходимо учитывать, что часть машин по дорогам не движется.

П. Б. Бунин выразил сожаление, что в России пока недостаточно успешно работает система «европейского протокола», подразумевающая упрощенное оформление ДТП. Действует данная система уже два года, однако количество аварий, оформляемых без привлечения инспекторов ГАИ, составляет около 6%, хотя, по

оценкам страховщиков, можно было бы оформлять до 70%. Причиной этого, по мнению модератора, является недостаточная информированность населения.

Для продвижения системы «европейского протокола» страховое общество предлагает следующее. При условии если автомобиль оснащен средствами технической регистрации (ГЛОНАСС, видеорегиистратор), можно оформлять ОСАГО в пределах соответствующего лимита без привлечения инспекторов дорожно-патрульной службы. Это должно привести к уменьшению пробок на дорогах, возникающих в том числе и из-за того, что водители при мелкой аварии ждут инспектора ГАИ.

В настоящее время ведется работа над автоматизированной информационной системой (АИС) ОСАГО, оператором которой по закону является Российский союз автостраховщиков. С 1 января 2012 г. система должна заработать, она поможет в том числе использовать идею включения в страховой тариф дополнительного коэффициента, связанного с грубой ездой.

Как отметил **П. Б. Бунин**, на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации находится проект закона об ОСАГО. Основные его позиции — это введение «тарифного коридора», расширение числа лиц, которые могут получить возмещение, изменение системы выплат по ущербу жизни (их дифференциация в зависимости от тяжести вреда здоровью), увеличение лимита по «европротоколу» до 50 тыс. руб.

Российский союз автостраховщиков регулярно совместно с ГАИ проводит пропагандистские кампании,

с тем чтобы «достучаться» до российских водителей. **П. Б. Бунин** отметил такие кампании, как «Пассажиры» (акцентировала внимание на безопасности пассажиров автотранспорта), «Дети-пассажиры» (имевшая целью информирование водителей о необходимости использовать автокресла, на профессиональном языке — «детские удерживающие устройства»).

Модератор обратил внимание на проведенную Правительством России реформу техосмотра. Теперь организации, намеревающиеся предоставить услуги по техосмотру, не проходят конкурсных процедур, а на основании документов, поданных в РСА, получают аккредитацию. За короткий период, соответственно, число структур, осуществляющих техосмотр, возросло с 2200 до 3013.

Н. А. Носова, и. о. генерального директора ФКУ «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», представила доклад «Об итогах реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Проблемы и решения». Докладчик отметила, что главным девизом данного конгресса является безопасность жизни, а главным приоритетом развития — качество предоставляемых транспортных услуг. Тем актуальнее становится использование опыта повышения безопасности дорожного движения в рамках повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (ОБДД). За последние годы заложены основы системного применения современных технологий проектирования, конструирования,

техничко-экономических реализаций и внедрения намеченных мероприятий. Все это должно найти свое развитие в предстоящем десятилетии.

К настоящему моменту накоплен достаточно большой опыт подобной работы. В течение шести лет в рамках осуществления федеральной целевой программы были сохранены жизни более чем 30 тыс. человек. Сама программа как федеральный системный норматив, объединив организационно-технические решения с финансированием мероприятий, обеспечила достаточно эффективные изменения менталитета участников дорожного движения.

Анализ эффективности применяемых мер по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что достигнутый результат на 35% связан с действиями федерального центра, на 30–35% — с реализацией мероприятий федеральной целевой программы. В рамках сложившихся технологических подходов резерв не превышает 30%, что явно недостаточно, если рассчитывать период до 2020 г.

Согласно Концепции федеральной целевой программы, принятой распоряжением Правительства России, расчетное число погибших в ДТП должно сократиться в 1,25 раза в 2020 г. по сравнению с 2010 г. Соответственно, преемственность программы на период до 2020 г. необходимо обеспечить не только на уровне стратегических целей, но и по каждому направлению деятельности, исходя из принципа преемлемости наносимого ущерба. При этом следует понимать, что регионы страны имеют разный уровень социально-экономического развития, в частности транспортной

инфраструктуры, а также бюджетного финансирования. Поэтому нужно обеспечить индивидуальный подход к составу и содержанию мероприятий по каждому субъекту Российской Федерации на базе заданий целевых показателей региональных программ. Для этого на новый качественный уровень надо будет вывести роль технико-экономических обоснований как отдельных мероприятий, так и программы в целом. Следует внедрить информационно-аналитические, информационно-управляющие системы поддержки принятия решений, сформировать вертикаль управления по разработке и реализации программ разного уровня.

По мнению Н. А. Носовой, в условиях высоких темпов автомобилизации страны, когда автопарк за десятилетие возрастает минимум на 50%, а в городах практически удваивается, требуются серьезные усилия по обеспечению должной эффективности процесса самообучения нации, ввода в действие многообразных общественных институтов. Основной тенденцией сегодняшнего дня в сфере ОБДД является переход от чисто контрольной деятельности государства за соблюдением конкретных требований безопасности к регулирующим методам. Поэтому в федеральной целевой программе в основу планирования и корректировки были положены три взаимосвязанных, взаимодополняющих, но существенно различающихся подхода к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения: устранение узких мест (мероприятия этой группы направлены на предупреждение ДТП и снижение тяжести их последствий); системный подход к планированию

мероприятий; горизонтальное планирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, формирующее предел образования государственно-общественного управления в этой сфере.

Проведенный экспертный анализ действующей федеральной целевой программы на период 2006–2012 гг. показал: устранение узких мест составило 54,7% всех принимаемых мер, системный подход — 43,7% и горизонтальное планирование — всего 1,6%. Это является вполне естественным, так как программа реализовывалась с высокой результативностью, но, может быть, недостаточно использовался опыт других стран. Докладчик констатировала, что достигнутые результаты по транспортным и социальным рискам в три-четыре раза превышают допустимые объективные показатели. Кроме того, согласно зарубежным экспертным оценкам, только 6% ДТП является неизбежным злом, «данью» техническому прогрессу, все остальное связано с несовершенством управления процессами в данной сфере.

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» одним из основных организационно-правовых принципов деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является внедрение программно-целевого подхода при решении задач профилактики в сфере дорожного движения. Вместе с тем приняты изменения в данный нормативный документ в части разграничения полномочий и ответственности между государственными органами исполнительной власти, что представляет собой принципиально новый орга-

низационно-управленческий подход. В связи с этим для декомпозиции целей региональных целевых программ в качестве основного критерия выравнивания может быть использован уровень социального риска, т. е. число погибших на 100 тыс. человек населения.

Серьезным изменениям подлежит механизм реализации программы на базе накопленного за прошлый период опыта в достижении необходимого уровня партнерства, во взаимодействии всех ветвей власти.

Н. А. Носова отметила, что только по истечении шести лет отладился механизм передачи материально-технических ресурсов, которые были закуплены в рамках программы, в собственность субъектов Российской Федерации, т. е. их доведения до конечного получателя. Кроме того, есть единичные случаи, когда материально-технические ресурсы до настоящего времени не внедрены и не используются по прямому назначению.

В процессе реализации федеральной программы, 82 региональных, свыше 3 тыс. местных целевых программ по безопасности дорожного движения участвуют: 12 субъектов управления на федеральном уровне, более 1 тыс. — в субъектах Российской Федерации и свыше 35 тыс. — на уровне муниципалитетов, которые осуществляют около 130 функций на каждом уровне управления, обеспечивают необходимые информационные потоки.

Использование новых форм и механизмов координации программ различного уровня по обеспечению безопасности дорожного движения, взаимодействия ответственных органов власти представляет собой допол-

нительные организационно-технические ресурсы, призванные повысить эффективность системы управления деятельностью в области ОБДД. К числу таких форм и механизмов нужно прежде всего, по мнению докладчика, отнести единую модель управления программной деятельностью на федеральном, региональном и местном уровнях, практику установления для субъектов Российской Федерации индивидуальных целевых заданий по снижению аварийности, в совокупности обеспечивающих достижение общефедеральной цели. Следует дифференцировать подход к участию субъектов Российской Федерации, муниципалитетов в реализации мероприятий программы, формировании адекватной системы мониторинга оценки результативности, эффективности федеральной и региональных программ; к внедрению и активному использованию механизма участия негосударственных организаций в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Важно обеспечить адресность в поддержке субъектов Российской Федерации федеральным центром и применение актуальной финансовой модели реализации новой программы.

По мнению Н. А. Носовой, необходим ввод более гибкого и эффективного механизма софинансирования, который должен быть отработан практически для каждого мероприятия программы или группы мероприятий и действовать в качестве своеобразного катализатора процессов управления деятельностью, непосредственно связанной с эффективностью использования бюджетных средств. При этом данный механизм

нужно рассматривать как звено синхронизации действий по планированию бюджетов всех уровней в сфере ОБДД, привлечению ресурсов бизнеса и, возможно, отдельных групп населения. Принцип subsidiarity как в сфере ответственности, так и в решении проблем ОБДД в соответствии с мировой практикой должен быть максимально реализован.

По мнению докладчика, таким путем будет обеспечиваться необходимое единство действий органов власти федерального, регионального и местного уровней при проведении мероприятий в области ОБДД, а также адекватность предлагаемых в складывающейся обстановке мер по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Данное обстоятельство должно принципиально отличать программу на следующий период, до 2020 г., так как при таком подходе станет возможным обеспечивать концентрацию финансовых и материальных ресурсов на проведение мероприятий, полностью соответствующих конкретным целям.

Необходимо также изменить организационные подходы к решению проблемы обучения различных категорий участников движения. Как считает Н. А. Носова и ее коллеги, следует вернуться к практике социальной реабилитации нарушений общественной безопасности в сфере дорожного движения, причем за счет средств нарушителей правил дорожного движения, виновников ДТП.

Заместитель генерального директора по экономическому прогнозированию и экспертизе ФГУП «Научно-исследовательский институт стандартизации и унификации»

Н. В. Крепышева в докладе «Оценка социально-экономического ущерба вследствие аварийности на дорогах» отметила сложность методической, организационно-правовой оценки ущерба от ДТП. Успешная, на взгляд докладчика, реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» сопровождалась включением в число участников системы обеспечения безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации органов местного самоуправления. Н. В. Крепышева подчеркнула, что специалисты ее профиля еще при разработке федеральной и региональных программ в качестве важного инструмента их осуществления рассматривали четкую координацию мероприятий, планируемых на федеральном, региональном и местном уровнях.

Коллектив НИИ стандартизации и унификации при проведении научного исследования по оценке социально-экономического ущерба вследствие аварийности на дорогах использовал временную методику Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета, усовершенствованную собственными силами с использованием международного опыта.

На изменения в методике повлияли и передача финансирования правоохранительных органов на федеральный уровень, и активное (с 2007 г.) становление страхового рынка, в котором появились свои показатели и затраты. Кроме того, за период с 2007 г. в органах местного самоуправления сформировалась своя система показателей, что должно учитываться в методике.

Докладчик предложила участникам заседания оценить принципиальные отличия в подготовке статистических данных в области дорожного движения российскими и зарубежными специалистами. В связи с этим одной из рекомендаций «круглого стола» могло бы стать предложение совершенствовать методы статистических исследований с учетом международных тенденций.

Серьезное воздействие на временную методику оказали изменения в законодательстве Российской Федерации. Например, ранее в методике не отражались затраты на содержание дорог и дорожной инфраструктуры, хотя нередко при ДТП страдают именно элементы дорожной инфраструктуры. Кроме того, в методике не учтено, что с июля 2012 г. в соответствии с бюджетным законодательством расходы по организации дорожного движения, обеспечению его безопасности в качестве обязательных расходных полномочий внесены в бюджетное законодательство субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

На сегодняшний день во всех 83 субъектах Российской Федерации сформированы собственные программы в сфере ОБДД. Использование специальной методики оценки ущерба от ДТП позволит координировать и обосновывать перед законодательными органами объемы финансирования указанных программ. Кроме того, в России насчитывается 25 тыс. муниципальных образований, и они также нуждаются в соответствующей методике для обоснования своих собственных программ.

Н. В. Крепышева отметила, что во временной методике разделены

показатели прямого и косвенного ущерба. Более четкая градация данных понятий позволила к прямому ущербу отнести тот ущерб, который подтверждается существующей статистикой. Это обеспечивает высокую достоверность данных и своевременность получения показателей для расчетов прямого ущерба. В научно-исследовательской работе много внимания было уделено косвенному ущербу, и был сделан вывод о том, что на сегодняшний день размытость формулировок данного понятия вызывает необходимость дополнительных исследований, дальнейшего развития статистических методов.

По мнению докладчика, в зарубежных методиках оценки ущерба от ДТП нематериальный ущерб занимает значительное место. Он характеризует снижение качества жизни человека и имеет более чем солидное денежное выражение. В настоящее время в России компенсации за нематериальный ущерб во много раз ниже, чем за рубежом. И это неправильно: уделяя повышенное внимание вопросам компенсации нематериального, морального ущерба, можно представить реальную картину таких последствий дорожно-транспортных происшествий.

В заключение Н. В. Крепышева озвучила ряд предложений к проекту резолюции «круглого стола». По ее мнению, важно отметить необходимость дальнейшего развития статистических исследований в сфере безопасности дорожного движения в целях достижения максимальной достоверности получаемых данных. Кроме того, следует внедрять соответствующие образовательные про-

граммы для органов государственной власти, включенных в систему ОБДД.

С. В. Захаров, заместитель директора Института демографии Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», в докладе «Смертность от ДТП на фоне смертности от внешних причин в России» отметил следующее: для того чтобы эффективно бороться за снижение смертности и повышение продолжительности жизни населения России, необходимо корректно сформулировать проблему смертности вследствие дорожно-транспортных происшествий, т. е. рассматривать ее в общем контексте смертности от внешних причин. Довольно часто наблюдается как недооценка роли потерь от дорожно-транспортных происшествий, так и ее переоценка.

Еще один важный момент — российская проблематика должна рассматриваться на фоне международного, в частности европейского, опыта, что позволит яснее определить ориентиры и понять имеющиеся проблемы.

С. В. Захаров привел следующие данные по преждевременной смертности от внешних причин: с 1980 г. по 2010 г. всего погибло 8 млн человек, в том числе с 1990 г. по 2010 г. — 6,1 млн, и это колоссальные потери. В целом по числу умерших от внешних причин (10–11%) в контексте всех смертей Россия имеет печальное лидерство среди развитых стран мира. Конкретно смертность вследствие ДТП в структуре внешних причин смерти в России занимает важное — 10%, но далеко не определяющее место.

Докладчик коснулся проблем статистического анализа последствий ДТП. Есть и организационные, и категориально-структурные вопросы,

а также стоит задача привести отечественную статистику в соответствие с международными стандартами. По имеющимся данным, смертность вследствие дорожно-транспортных происшествий в России немного начала снижаться, нельзя исключать, что это следствие реализации соответствующих государственных программ. При этом отрыв от других стран столь велик, что такие программы нужно осуществлять несколько десятков лет, чтобы выйти на требуемый уровень.

Весьма показательным является различие в количестве жертв ДТП, рассчитываемом по методикам Росстата и ГИБДД. Пока четкого объяснения этому факту нет, но подобная несогласованность представляет целую проблему для сопоставления и анализа данных.

Далее С. В. Захаров проанализировал современные российские показатели возрастного коэффициента смертности вследствие дорожно-транспортных происшествий (в соответствии с исследованиями Росстата). Очевидно, что исторический пик роста смертности вследствие ДТП для лиц среднего возраста пройден. В то же время есть нехорошая тенденция роста смертности лиц пожилого возраста (от 60 лет). Это в основном пешеходы. И нужно иметь в виду, что идет старение населения, т. е. пожилых людей становится на дорогах все больше по объективным причинам.

Таким образом, необходимо кардинальное изменение правил поведения водителей и пешеходов, особенно в городской местности и на дорогах общего пользования за пределами городов в темное время суток.

Устойчивой положительной тенденцией можно считать снижение детской смертности на дорогах. Это следует отнести отчасти на действие государственных программ, но, скорее всего, важную роль сыграло ответственное поведение родителей.

Специфической чертой российских дорог докладчик назвал недопустимо большую долю пешеходов в общем числе жертв ДТП. В развитых странах в основном гибнут водители — на автобанах, скоростных дорогах. Возможно, следует пересмотреть скоростные режимы в городах, потому что 50 или 60 км/ч — не такая принципиальная разница для водителя, а для сохранения жизни пешеходов это имеет огромное значение.

Серьезные вопросы вызывает статистика ГИБДД, согласно которой в России доля случаев ДТП, связанных с алкогольным опьянением водителя, немного более 5%, в то время как это является причиной 30–40% ДТП в развитых странах. С. В. Захаров предположил, что данные скрываются, и имеющаяся информация не соответствует даже результатам ВЦИОМ относительно пьянства за рулем.

В завершение выступления докладчик отметил, что официальная статистика в отдельных моментах пытается соответствовать международным стандартам, однако в России не осуществляются выборочные исследования различных аспектов рискованного поведения на дороге.

Д. А. Прокофьев, вице-президент Ленинградской торгово-промышленной палаты, выступил с докладом «Создание экономических стимулов, обеспечивающих безопасность на дорогах».

В начале докладчик пояснил, что, прежде чем обсуждать возможный объем инвестиций в обеспечение безопасности на дорогах, нужно четко определить размер компенсации за гибель человека в ДТП.

По имеющимся оценкам, размер соответствующей компенсации в России должен составлять от 1 млн 300 тыс. до 3 млн долл. Россияне же называют справедливым возмещением за утраченную жизнь (в случае ДТП или какой-либо катастрофы) сумму немного более 1 млн руб. И пока не будет общего понимания того, сколько в действительности «стоит» жизнь человека, погибшего в ДТП, серьезных изменений в области обеспечения безопасности дорожного движения не произойдет.

Далее Д. А. Прокофьев обратился к зарубежному опыту страхования, когда опасное вождение ведет к повышению не только автомобильной страховки, но и всех остальных страховых премий: страхования жизни, страхования дома и т. д. Таким образом, опасное вождение должно стоить дорого во всех смыслах.

Продолжая тему, поднятую С. В. Захаровым, о недопустимо большом числе погибающих на дорогах пешеходов, Д. А. Прокофьев отметил, что причины данного явления лежат в градостроительной концепции, в рамках которой в течение XX в. построены все города бывшего СССР. Во всем мире есть хайвеи — скоростные автострады, а на городских улицах приоритет отдан пешеходам. Российские же улицы представляют собой гибрид хайвея и обычной городской улицы. То есть ситуация не изменится, пока не будет так или иначе решен вопрос об

изменении градостроительной концепции.

Еще одним экономическим стимулом может стать «клеймение» автомобилей, т. е. нанесение на автомобиль предупреждающих знаков о предыдущих нарушениях владельца. Подобный опыт есть в Канаде, там номер автомобиля «привязан» к конкретному человеку, и когда бы он ни сел за руль, где бы он ни находился, вся история его вождения зашифрована в этом номере. Внедрение чего-либо подобного в России потребует серьезной организационной работы, в частности объединения баз страховых компаний.

Д. Уорд, генеральный директор Фонда Международной автомобильной федерации, в докладе «Вклад Международной программы оценки новых автомобилей (Global NCAP) в повышение конструктивной безопасности транспортных средств» обратился к потребительской информации применительно к автомобилям. Всего в мире насчитывается девять программ оценки безопасности новых марок автомобилей. Первая появилась в 1978 г. в США и стала весьма успешной. В 1996 г. подобная программа была запущена в Европе (Euro NCAP). Смысл этих программ состоит в проведении краш-тестов, результаты которых публикуются и оцениваются по критериям несколько более строгим, чем предусмотрено законом. Публикация материалов оказала сильное воздействие на общественное мнение в плане осознания тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, а также на автомобильную промышленность, стимулируя ее к выпуску более безопасных автомобилей.

Европейская программа оценки новых автомобилей объединяет пять государств (Великобритания, Германия, Испания, Франция, Швеция). В реализации программы принимают участие органы государственной власти, общества автолюбителей и страховые компании, т. е., по сути, речь идет о частно-государственном партнерстве.

Приведя данные о том, что самая посещаемая версия сайта Euro NCAP — русскоязычная, Д. Уорд выразил мнение, согласно которому России не нужно запускать собственную программу, а стоит присоединиться к европейской, тем более что Euro NCAP покрывает все пространство Европейского Союза и рынки сопредельных государств. Россия к тому же считается рынком новых автомобилей, так же как и рынок ЕС.

Система безопасности современных автомобилей подразумевает использование новых технологий электронного контроля устойчивости (ЭКУ), представляющих собой перспективные технологические решения ухода от аварийных ситуаций. В идеале они должны полностью предотвратить столкновения. Электронный контроль устойчивости — это, по сути, технология против заноса, «антиюз», самая экономически оправданная со времени появления ремней безопасности. С начала 2012 г. данная технология в обязательном порядке применяется в государствах Евросоюза, США, Австралии, Японии и многих других странах. По убеждению докладчика, подключение России к реализации программы оценки новых автомобилей нужно начать с освоения именно этой технологии.

Весьма перспективной представляется и система автоматического аварийного торможения. В аварийной ситуации водители «не дожимают» тормоза, что не обеспечивает предельного торможения, и на помощь приходит автоматика, которая перехватывает управление торможением. Такие системы предлагают уже многие производители. Они должны особенно заинтересовать страховщиков. При условии применения данной технологии статистика аварийности показывает весьма существенное снижение суммы страховых выплат в связи с уменьшением повреждений автомобилей, не говоря уже о спасении жизней при тяжелых авариях.

По мнению **И. В. Спирина**, главного научного сотрудника ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», представившего доклад «Научно-методические проблемы оценки экономического ущерба от ДТП и снижения пропускной способности автомобильных дорог», вопросы оценки экономического ущерба от ДТП и пропускной способности (с точки зрения не технических, а эксплуатационных показателей) автомобильных дорог являются смежными, тесно взаимосвязанными. Например, если увеличивать скорость движения за счет лучшего использования дорог, то автоматически, при прочих равных условиях, будут возрастать число ДТП и тяжесть их последствий.

Докладчик отметил, что при совершении ДТП оценивается прежде всего прямой ущерб. Однако скрытый ущерб, который распространяется на все общество или на отдельные категории лиц, по пред-

варительным оценкам, гораздо серьезнее прямого.

Прямой ущерб — это в первую очередь гибель, ранения людей и негативные экологические последствия (наиболее спорные и трудно поддающиеся с методической точки зрения разработке вопросы), а также повреждения автомобилей и дорожной инфраструктуры, вызывающие необходимость восстановительного ремонта или замены утраченного оборудования (в отношении этих моментов главное — достоверные статистические данные).

Как указал **И. В. Спирина**, в настоящее время нет официально утвержденной методики оценки экономического ущерба от ДТП. Используемая ранее методика, подготовленная Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта, прекратила свое действие в конце 2005 г., и сегодня ею можно руководствоваться только как факкультативным документом. Между тем опыт работы по этой методике показал ее высокую эффективность. В частности, методика позволяла судьям четко определять размер компенсаций.

По мнению докладчика, реанимировать эту методику невозможно, в частности потому, что за прошедший период экономика существенно изменилась, появились новые научные знания. И главное — методика не была предназначена для прогнозирования, она использовалась только для мониторинга. Сейчас же прогнозирование необходимо, для того чтобы различные государственные органы, общественные институты, граждане, юридические лица могли четко определять свою позицию, свои претен-

зии, отстаивать свои права, опираясь на официально утвержденный документ.

Главная научная проблема в настоящее время состоит не столько в том, чтобы разработать новую методику, сколько в том, чтобы обеспечить действенный механизм ее реализации. Кроме того, перед научным сообществом стоят задачи создать информационно-логическую модель, которая содержала бы комплекс параметров, связывающих различные явления, а также разработать экономические механизмы по осуществлению перехода к такой транспортной экономике, когда издержки относились бы на себестоимость транспортных услуг (имеется в виду принцип платности причиненного ущерба).

Заместитель директора департамента государственного консалтинга ЗАО «Аудиторско-консультационная группа “Развитие бизнес-систем” (РБС)» **А. Ю. Чудинов** выступил с докладом «Концепция перспективной федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения». **А. Ю. Чудинов** отметил, что является руководителем группы экспертов, которая разрабатывала действующую федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и подготовила концепцию соответствующей программы на 2013–2020 гг. Кроме того, данная группа экспертов формировала пакет документов для уже ставшего историческим заседания Государственного совета 2005 г., на котором вопросы безопасности дорожного движения впервые вышли на государственный уровень.

Оценивая международный аспект реализации федеральной целевой

программы, докладчик отметил, что за последние годы Россия вошла в число стран — лидеров по темпам сокращения смертности на дорогах, существенно опередив практически все европейские, азиатские страны, США, Австралию и т. д. Но следует учитывать, что такие же высокие темпы снижения смертности наблюдались и в других государствах, когда они впервые приступили к решению вопросов безопасности дорожного движения на системном уровне. Например, прошло четыре десятилетия, прежде чем Франция достигла имеющихся сейчас показателей.

В связи с этим в процессе осуществления федеральной целевой программы на следующий период таких высоких темпов снижения смертности Россия уже не достигнет, но и подобного уровня социального риска тоже не будет. Речь идет о планомерной работе, которая должна вестись не одно десятилетие, если Россия хочет равняться на развитые страны.

Обращаясь к региональному аспекту, **А. Ю. Чудинов** отметил, что не сразу и с большим трудом, но регионы включились в процессы, которые проводились федеральным центром. Так, уже несколько лет назад все субъекты федерации разработали или привели, хотя бы формально, в соответствие с федеральной целевой программой региональные целевые программы. Поскольку при реализации федеральной программы на следующий период одним из принципиально новых моментов будет смещение акцентов на региональный, даже муниципальный уровень, имеющуюся асинхронность действий регионов необходимо будет исключить. Так,

сейчас даже невозможно понять, каков общий показатель уменьшения числа погибших по региональным программам.

Рассматривая вопрос финансирования, докладчик особо отметил, что инвестирование расходов на реализацию действующей федеральной целевой программы негативно сказалось на сроках достижения намеченных показателей. При этом следует учитывать, что федеральная целевая программа на следующий период будет еще более чувствительной к недофинансированию. По сравнению с действующей программой объем выделяемых средств увеличивается почти в два раза (99 млрд против 54 млрд). В качестве принципиального момента **А. Ю. Чудинов** отметил то, что меняется структура финансирования. Сейчас это принцип 70/30 (имеются в виду федеральные средства и средства субъектов федерации), а будет 50/50.

Докладчик ознакомил присутствующих с основными положениями концепции новой программы, которая проходит последние стадии согласования в Правительстве. Намечаемые мероприятия программы будут носить не антикризисный, «аварийный», а плановый, последовательный характер. В 2004 г. число погибших в ДТП составило 34 тыс. человек, в рамках новой программы предположительно удастся снизить данный показатель до 19 тыс. человек. Достижение заявленных целей предполагает комплексное воздействие на причины гибели людей в автоавариях.

Отдельными направлениями работы станут предупреждение детского травматизма на дорогах и обеспечение жесткого контроля технического

состояния эксплуатируемых транспортных средств.

В настоящее время идет процесс окончательного уточнения и согласования мероприятий новой программы. Условно можно выделить три группы: первая — это мероприятия, которые всегда актуальны, эффективны и востребованы (пропаганда, развитие сети пешеходных переходов, совершенствование системы оказания помощи пострадавшим); вторая группа — это мероприятия, которые в действующей программе присутствуют, но сформулированы нечетко (например, создание единых центров управления дорожным движением); третья группа мероприятий подразумевает использование ГЛОНАСС и прочих высокотехнологичных систем).

Принципиально отличным с точки зрения управления программой будет следующее. Согласно действующему законодательству регионы и муниципалитеты вправе самостоятельно определять актуальные направления работы по обеспечению безопасности дорожного движения, планировать соответствующие мероприятия и выделять на них средства. Федеральный центр влиять на регионы и муниципалитеты в данном вопросе не может.

Суть в том, что в федеральную целевую программу закладывается принцип скоординированной активности регионов. Каждый год федеральный центр будет устанавливать приоритетное направление в сфере ОБДД, определять объем средств, которые направит на софинансирование, и формировать требования к программам и мероприятиям на региональном уровне. Регионы, соответственно, разрабатывают свои заявки,

затем объявляется конкурс. Те субъекты федерации, которые в наибольшей степени будут соответствовать предложенным условиям, получат софинансирование своих программ. В конце каждого года будут подводиться итоги и разрабатываться направления работы на следующий год.

Кроме того, подчеркнул А. Ю. Чудинов, для всех субъектов федерации на основе методов математического моделирования были разработаны целевые задания на каждый год действия новой федеральной целевой программы (с 2013 г. по 2020 г.), учитывающие региональную специфику и имеющиеся резервы повышения безопасности дорожного движения на каждой территории.

Г. М. Гинзбург, член Международной ассоциации экспертов по реконструкции дорожно-транспортных происшествий (IAARS), представитель экспертной службы «McKinzie & Associates» (США), выступил с докладом «Инновационные методы экспертных исследований по фактам ДТП». IAARS была создана в 1980 г. в Соединенных Штатах Америки, в г. Нью-Брайтон, штат Миннесота. На сегодняшний день организация объединяет 38 штатов, а также Австралию, Испанию, Канаду, Сингапур.

Докладчик отметил актуальность темы экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Например, в 2011 г. в результате ДТП Соединенные Штаты Америки потеряли в общей сложности 137,5 млрд долл. Большая доля этих финансовых потерь связана с простоями транспортных средств в период оформления дорожно-транспортных происшествий. В свою очередь вследствие образовавшихся

пробок резко возрастает вероятность возникновения дополнительного дорожно-транспортного происшествия, от выхлопов простаивающих транспортных средств страдает экология и т. п.

Задача экспертов, которые оформляют дорожно-транспортные происшествия, заключается в том, чтобы сделать это максимально быстро и освободить полосы для движения. В 1991 г. появилась идея создания специальной команды (от трех до пяти человек) CAT (Catastrophic Accident Team) для максимально быстрого оформления дорожно-транспортного происшествия и освобождения полос для движения. В распоряжении команды — специальное транспортное средство, специалисты дежурят вблизи наиболее опасных мест, где регулярно происходят ДТП. CAT прибывает на место происшествия в течение 15 минут. Если нужно добраться в отдаленные районы, то в распоряжении экспертов есть вертолет и четырехместный самолет.

В состав команды обязательно входят супервайзер, фотограф, а также специалист, который занимается только фиксацией объектов, относящихся к дорожно-транспортному происшествию (в среднем это от 250 до 300 объектов). На каждый объект уходит от 30 до 45 секунд, т. е. работа CAT на месте происшествия занимает примерно полтора часа.

Г. М. Гинзбург подчеркнул, что команда выезжает только на следующие виды дорожно-транспортных происшествий: если среди погибших несколько детей, если в ДТП участвовало грузовое транспортное средство большой ценности или государственное транспортное средство,

а также в случае, когда пострадало транспортное средство, перевозящее экологически опасные грузы, и произошел какой-то выброс в атмосферу. В остальных случаях работа специалистов оказывается экономически невыгодной. Стоимость профессионального оборудования CAT невелика — 15 тыс. долл., особенно по сравнению с 137,5 млрд долл. потерь от ДТП. Статистика погибших вследствие дорожно-транспортных происшествий в Соединенных Штатах ведется с 1949 г.

Число транспортных средств в России равно 39 млн единиц, в Соединенных Штатах — 272 млн, погибшие вследствие ДТП в России в 2011 г. составили примерно 28 тыс. человек, в США — 32 тыс. И это притом, что население Российской Федерации насчитывает 145 млн человек, а население Соединенных Штатов — 300 млн. Таким образом, если оценивать число жертв ДТП по количеству погибших на душу населения, то в США их в два раза меньше, чем в России, а если производить расчет исходя из количества транспортных средств на душу населения — в семь раз меньше.

Г. М. Гинзбург отметил, что специалисты Международной ассоциации экспертов по реконструкции дорожно-транспортного происшествия готовы поделиться своим опытом с российскими коллегами.

В. П. Добровольский, директор по развитию Государственной транспортной лизинговой компании, в докладе «Развитие механизмов лизинга для предприятий дорожного хозяйства» отметил, что один из наиболее эффективных методов предотвращения ДТП — это содержание автомобильных дорог в нормальном со-

стоянии, развитие дорожной сети, системы развязок, поддержание работы светофоров и т. д.

В настоящее время в России большинство предприятий, которые обслуживают дороги и занимаются ремонтом, — это малые и средние предприятия, с износом основных средств 50% и более. Соответственно, применять какие-либо новые технологии или своевременно обслуживать дороги данные структуры, в большинстве своем, не в состоянии.

Докладчик задался вопросом: «Каким же образом финансировать обновление основных фондов этих предприятий?» В связи с тем что большинство обслуживающих дорожное хозяйство организаций являются муниципальными или государственными унитарными предприятиями, им трудно привлечь финансовые средства для получения кредита и достаточно проблематично купить новую технику. Поэтому механизм лизинга, реализуемый через государственную лизинговую компанию, является в большинстве случаев единственным выходом из положения.

Что делает государство для того, чтобы стимулировать обновление основных средств со стороны предприятий дорожной отрасли, и для того, чтобы российские дороги содержались в более или менее приличном состоянии?

Во-первых, с января 2012 г. начали функционировать региональные дорожные фонды, хотя в настоящее время рано подводить предварительные итоги их деятельности. Средний размер регионального фонда — от 6 до 10 млрд руб., в зависимости от благосостояния конкретного региона. Соответственно, эти средства через

систему подрядов получают предприятия, которые обслуживают дороги, для закупки техники.

Во-вторых, важное значение имеет введение долгосрочных контрактов, пока на федеральном уровне. Согласно этим контрактам предприятие отвечает за весь жизненный цикл дороги, включая строительство и дальнейшее содержание в течение 6–20 лет. Введение в 2012 г. в России контракта, рассчитанного на пять с половиной лет, является важным стимулом для предприятий, потому что они получают долгосрочный источник финансирования и, соответственно, становятся заинтересованными во внедрении новых технологий содержания дорог, использовании более дорогой, более современной техники.

В. П. Добровольский отметил, что указанные проблемы на федеральном уровне решаются достаточно активно, а на региональном и муниципальном уровнях остаются определенные сложности. Скорее всего, разрешению имеющихся проблем будет способствовать полноценное начало работы в 2013 г. региональных дорожных фондов.

В дискуссии на «круглом столе» принял участие заместитель министра внутренних дел Российской Федерации **В. Н. Кирьянов**. По его данным, социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий составляет 2,5% внутреннего валового продукта России.

В целом экономическая составляющая проблематики обеспечения безопасности дорожного движения имеет огромное значение. И Президент, и Председатель Правительства ставят задачу по повышению эффективности работы Правительства.

Соответственно, и эффективность работы органов государственной власти субъекта федерации должна внимательно оцениваться, в том числе с точки зрения экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий.

Обращаясь к участникам заседания, **В. Н. Кирьянов** выразил пожелание, чтобы работа во время заседаний «круглых столов» конгресса носила более практический характер, с тем чтобы конкретные рекомендации специалистов можно было реализовать и подвести итоги сделанного за год на следующем конгрессе.

Заместитель директора Департамента финансовой политики Министерства финансов Российской Федерации **В. Ю. Балакирева** выступила с докладом «Роль института автострахования в повышении безопасности на дорогах». Докладчик указала, что страхование как экономическая категория может являться для водителей непосредственным стимулом к соблюдению правил дорожного движения и иных требований, связанных с безопасностью. Одним из самых важных механизмов, оказывающих экономическое влияние и дисциплинирующих водителя, является система тарифов.

В настоящее время в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств система коэффициентов выстроена таким образом, что могут учитываться наличие или отсутствие допущенных за период действия договора страхования дорожно-транспортных происшествий по вине водителя. То есть повышается размер страховой премии, работает система «бонус-малус». И есть еще коэффици-

енты, которые напрямую зависят от стажа и возраста водителя: чем ниже стаж и меньше возраст водителя, тем, соответственно, страховые выплаты больше.

Согласно закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», который вступает в силу с 1 января 2013 г., в систему тарификации напрямую заложены такие квалифицирующие признаки, как обеспечение необходимого уровня безопасности и оценка технического состояния транспортных средств.

По мнению **В. Ю. Балакиревой**, это один из первых шагов, когда можно, построив методическую базу, оценивать и поведенческую дисциплину водителя, и состояние транспортных средств, и те нарушения, которые могут допускаться при использовании транспортного средства.

Говорить о том, что сегодня система ОСАГО абсолютно эффективна, не приходится, потому что коэффициент «бонус-малус» работает в основном на понижение страховой премии. Страховщики (в погоне за клиентом) нередко при нарушении правил дорожного движения страхователем без проблем заключают с ним договор у других компаний, тем самым позволяя страхователям переходить из компании в компанию. Но при всех этих проблемах наиболее важным является создание единой информационной системы, благодаря которой будет доступна вся история поведения конкретного водителя на дороге. Многолетнее противостояние

страховщиков созданию такой системы, по мнению докладчика, является признаком неэффективной и неконструктивной работы на рынке, и нужно учитывать, что без введения единой международной системы менять подходы к тарифам невозможно.

Современное российское законодательство содержит положения, стимулирующие ценовую конкуренцию в обязательных видах страхования, в частности в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Правительством будет рассматриваться законопроект, устанавливающий минимальные и максимальные требования к страховым тарифам, дающий возможность изменить методики и ввести новые коэффициенты. Однако для этого нужно располагать надежными статистическими данными.

Как известно, страховщики очень активно пользуются методом регрессных требований к виновникам ДТП. Регресс распространяется прежде всего на тех, кто садится за руль в пьяном состоянии, кто не застрахован, кто не имеет права на управление транспортным средством. Разработчики закона об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика пошли еще дальше, установив жесткие регрессные требования, связанные с нарушением перевозчиками режима труда и отдыха, с управлением транспортным средством при нарушении условий эксплуатации этого транспортного средства и т. д.

Как указала **В. Ю. Балакирева**, любые штрафные меры используются как наказание за уже допущенные нарушения. То есть страховой тариф не учитывает превентивных мер, ко-

торые могли бы проводиться. Тем не менее важное значение может иметь повышение страховых сумм и сумм компенсационных выплат. В целом система автострахования должна более гибко реагировать на процессы, происходящие на российских дорогах. Это и транспортные пробки, и увеличение числа дорогих транспортных средств, и многое другое. По сути, при реализации регрессивного принципа автострахования никогда не принималось во внимание, что дорожно-транспортные происшествия могут быть вызваны плохим состоянием дорог. Таким образом, штрафы нужно применять по отношению не только к водителям, но и к работникам дорожного хозяйства.

По мнению докладчика, водителям следует предоставить широкий выбор условий страхования и способов страхового возмещения, когда страховая защита не только обеспечивает пострадавших, но и дает гарантии водителю. Только тогда можно будет штрафовать водителей по регрессивной шкале и применять повышающие коэффициенты к страховым тарифам.

С. В. Гусар, вице-президент Национального союза страховщиков ответственности, посвятила свое выступление вопросам реализации Федерального закона № 67-ФЗ от 14 июня 2012 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», вступающего в силу 1 января 2013 г.

Докладчик отметила, что перевозчикам придется в весьма сжатые сроки заключить договоры страхова-

ния гражданской ответственности. В случае если перевозчики этого не сделают, они будут привлекаться к административной ответственности с очень значительными штрафами. Эти штрафы фактически доходят до 1 млн руб., что, безусловно, является достаточно существенной суммой, особенно для перевозчиков в сфере муниципального транспорта.

Однако есть небольшое исключение. Наличие такого договора не будет требоваться тому перевозчику, имущественные интересы которого застрахованы в соответствии с международными договорами Российской Федерации или в добровольном порядке (в том числе в соответствии с договорами страхования, заключенными за пределами России) по страховым рискам и со страховыми суммами в размере не менее чем указанные в настоящем законе. При этом функции по контролю за исполнением закона лежат на государственных органах, и фактически привлечение к административной ответственности будет совершать Ространснадзор.

Таким образом, перевозчик будет нести ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью граждан, чего ранее не было установлено на территории Российской Федерации. К тому же с самого начала действия закона вводится таблица компенсационных выплат, совершенно не характерная для российского законодательства. До этого при причинении вреда здоровью практически всегда речь шла о возмещении затрат по фактически понесенным расходам. Если человек оплачивал себе лечение, страховщик возмещал ему расходы, и то если они не покрывались програм-

мой по обязательному медицинскому страхованию.

В настоящее время из-под действия закона выведены метрополитен (при этом закон содержит отдельные положения, в соответствии с которыми метрополитен обязан будет возмещать вред потерпевшим) и легковое такси (это связано в первую очередь с недостаточным развитием нормативной базы, регламентирующей деятельность легкового такси на территории Российской Федерации).

Все перевозчики обязаны заключать договоры страхования сроком на один год, единственное исключение установлено для внутреннего водного транспорта. Это связано с тем, что период навигации в Российской Федерации из-за погодных условий достаточно короткий и составляет в некоторых регионах в среднем от двух до шести месяцев.

Важным нововведением закона стало наделение страховщиков и страхователей правом включать по взаимному согласию в договор дополнительные положения, т. е. стороны не ограничены жесткой формой договора.

Согласно закону суммы возмещений вреда жизни и здоровью устанавливаются достаточно большие: компенсация в случае гибели человека должна составлять не менее 2 млн руб. Более того, страхователю предоставляется право заключать договор и на большую страховую сумму. А если учесть, что эти затраты будут ложиться на себестоимость, то те перевозчики, деятельность которых связана с риском причинения значительного вреда, могут дополнительно экономически защитить свой бизнес.

Закон предусматривает ряд традиционных исключений из договоров страхования: т. е. перевозчики не несут ответственности в случае радиационного заражения, военных действий, террористических актов и т. д.

С. В. Гусар указала на проблемный вопрос, связанный с реализацией закона и носящий экономический характер. На сегодняшний день Министерство транспорта не имеет нормативной документации, которая позволила бы оценивать транспортные предприятия исходя из категорий высокого, среднего и низкого уровней. В связи с этим докладчик предложила страховому сообществу инициировать процесс разработки необходимых документов совместно с Минтрансом.

С. В. Гусар обратила внимание на еще один аспект, связанный со сроками введения в действие закона. К сожалению, законодатель не предусмотрел временной отсрочки для предприятий, полностью или частично финансируемых из бюджета, и это вызовет определенные проблемы. Предприятия не могли предусмотреть в 2012 г. затраты на заключение договоров страхования гражданской ответственности. Следовательно, введение в 2013 г. закона в действие может обернуться для них штрафами.

М. С. Ханжин, руководитель Ассоциации по защите прав автострахователей, предложил рассматривать создание единой базы автострахователей как эффективное решение для изменения дорожно-транспортной ситуации на российских дорогах. По мнению докладчика, низкий уровень безопасности дорожного движения в России в значительной мере является следствием не соответствующих

реалиям времени положений Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Водители садятся за руль в нетрезвом состоянии, не предполагая, что они попадут в аварию. Водители думают, что если их задержит инспектор ГИБДД, никакого сурового наказания не будет.

Не работает и система «бонус-малус»: гражданин, покупая автомобиль и приобретая полисы ОСАГО и КАСКО, уверен в том, что, даже если он окажется виновником ДТП, страховая компания покроет и его расходы, и расходы пострадавшего. В результате, как полагает М. С. Ханжин, водители начинают ездить беспечно.

В настоящее время ГИБДД занимается формированием центральной базы всех правонарушений в области дорожного движения. По мнению докладчика, необходимо эту центральную базу интегрировать в уже существующую, активно используемую страховыми компаниями информационную базу данных «Спектр».

Создание единой базы позволит, в частности, препятствовать страховым выплатам по мошенническим схемам, что весьма болезненно отражается на финансовом благополучии страховщиков. Прежде всего, в «Спектр» следует вносить информацию не только об ОСАГО, но и о убытках по КАСКО (угоны, крупный ущерб, особенно похищения из салона — самое распространенное мошенничество).

М. С. Ханжин также поддержал предложение партии «Единая Россия» о пожизненном лишении водительских прав за повторное задержание за рулем в нетрезвом виде. В августе 2012 г. ГИБДД выступила с инициативой о повышении тарифов по ОСАГО для нетрезвых водителей. Ассоциация по защите прав автострахователей высказала предложение о введении уголовной ответственности за повторное задержание в нетрезвом состоянии, с оговоркой, что мера пресечения будет определяться в зависимости от уровня содержания алкоголя в крови.

РОЛЬ МОЛОДЕЖНЫХ ИНИЦИАТИВ В РАБОТЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модератор:

С. С. Журова

— заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по социальной политике.

Генеральный директор ООО «Лаборатория цифрового зрения» Л. С. Гуревич выступил с докладом «Инновационная система оформления дорожно-транспортных происшествий». Как отметил докладчик, сложившаяся ситуация в сфере безопасности дорожного движения диктует необходимость внедрения эффективной системы фиксации дорожно-транспортных происшествий.

Л. С. Гуревич подчеркнул, что, повышая ответственность за нарушение правил дорожного движения, не следует забывать о том, что необходимо прежде всего доказать факт нарушения. Очевидно, что нередко к ответственности привлекается не тот человек, который совершил правонарушение. Особенно это видно на примере резонансных ДТП.

В компании, возглавляемой докладчиком, была разработана система, которая максимально уменьшает роль человеческого фактора при фиксации ДТП. Как известно, основным доказательством в любых делах о ДТП, наряду с показаниями участников, является схема дорожно-транспортного происшествия. Она, как правило, составляется не по инструк-

ции, без использования средств измерения. Цифры, которые в ней зафиксированы, как показывает практика, абсолютно не соответствуют экспертному заключению.

Предложенный объективный подход к фиксации дорожно-транспортного происшествия основывается на методах фотограмметрии. На месте дорожно-транспортного происшествия делаются фотографии, и затем по ним производится измерение.

Результатом применения данной системы является исключение человеческого фактора из процесса фиксации дорожно-транспортного происшествия и появление точных и объективных схем дорожно-транспортного происшествия. Компанией-разработчиком было предложено внести изменения в нормативную базу с целью урегулирования вопроса об использовании данной системы. Проведены ее испытания в экспертно-криминалистическом центре МВД Российской Федерации.

Преимущество этой системы состоит также в том, что даже если фотографии сделаны с использованием любительской фотоаппаратуры, в рамках экспертного исследования по ним можно провести оценку рассто-

яния и выстроить примерную схему ДТП.

Как отметил докладчик, в настоящее время большинство молодых специалистов, занимающихся бизнесом в сфере технологий, с недоверием относятся к госконтрактам. Считается, что эта сфера в значительной степени коррумпирована, много времени отнимает процесс согласования, а реализация связана с многочисленными политическими и финансовыми рисками. Однако главным достоинством подобных проектов является не прибыль. Например, если по результатам испытаний будет принято решение о повсеместном использовании системы фиксации ДТП, тысячи людей не будут бесосновательно привлечены к уголовной либо серьезной материальной ответственности. Таким образом, разработка и внедрение данной системы помогут если не спасти жизни людей, поскольку она, безусловно, не предотвращает ДТП, то хотя бы избежать серьезных моральных и материальных издержек.

Наместник Заиконоспасского ставропигиального мужского монастыря иеромонах **Ермоген (Корчуков)** выступил с докладом «Основы нравственного и семейного воспитания молодежи в решении вопросов безопасности на дорогах». Докладчик отметил, что те меры, которые предлагается принимать для улучшения ситуации на дорогах в отношении и автомобилистов, и пешеходов, в основном затрагивают сферу законодательства и частично сферу образования. Однако проблеме нравственного воспитания по-прежнему уделяется недостаточно внимания. Между тем та катастрофическая ситуация, которая сложилась сегодня на дорогах, усугубляется пре-

жде всего всеобщей безнравственностью как среди молодежи, так и среди взрослого населения.

По мнению докладчика, ситуация на дорогах — это определенный срез общественных отношений, наглядно демонстрирующий уровень дисциплины, а также наличие или отсутствие нравственных принципов. В настоящее время много говорится о развитии технологий, о техническом прогрессе, о связанных с этим психологических проблемах, а тема нравственности уходит на задний план. Вместе с тем она является определяющей, поскольку именно наличие нравственных принципов делает человека человеком.

Основы нравственности закладываются прежде всего в семье. Ранее некоторые элементы нравственного воспитания существовали в школе. В настоящее время, к сожалению, в школе воспитанию уделяется недостаточно внимания. Родители также не всегда готовы взять на себя эту функцию. В результате ребенок не усваивает элементарные правила дисциплины, взаимного уважения, послушания.

По мнению докладчика, в основе любого процесса обучения лежит христианский принцип смирения. Чтобы чему-то научиться, необходимо смиренно признать отсутствие или нехватку тех или иных знаний. Трудно учить человека, который заранее все знает и полностью уверен в своей правоте.

Как отметил иеромонах Ермоген, священникам часто приходится общаться с совершенно разными людьми, откровенно обсуждать различные темы и с сожалением констатировать тот факт, что не только подрост-

ки и молодые люди, но и их родители, старшее поколение нуждаются в нравственном воспитании.

В отличие от закона, нравственное воспитание не предполагает принуждения. О нравственности можно просто говорить, к ней можно призывать и, прежде всего, показывать пример соответствующего поведения. Если родители систематически нарушают правила дорожного движения, ребенок с раннего возраста усваивает неправильную модель поведения и, став взрослым, не задумываясь, следует ей. Человеку, совершающему безнравственные поступки, переступившему нравственную черту, становится гораздо проще нарушать закон, в том числе и правила дорожного движения.

По мнению докладчика, любая проблема как государственного, так и мирового масштаба сводится не к экономике или политике, а к нравственности. Чем больше станет людей, следующих нравственным принципам, тем лучше будут соблюдаться законы, в том числе и в сфере дорожного движения.

Сегодняшняя ситуация на дорогах, безобразное поведение как водителей и пешеходов, так и сотрудников дорожных служб и автоинспекции, к сожалению, является отражением духовного и нравственного состояния общества. Это должно заставить задуматься о нравственном воспитании не только детей, но и взрослых.

Председатель Нижегородского регионального отделения некоммерческого партнерства поддержки и реализации социальных проектов «Женщины за безопасный мир» **И. В. Ванькина** в своем выступлении коснулась вопроса продвижения мо-

лодежных инициатив в области безопасности дорожного движения.

Являясь преподавателем Нижегородского института менеджмента и бизнеса и занимаясь изучением инструментов продвижения товаров и услуг, докладчик сочла целесообразным несколько переориентировать учебную программу. Было принято решение в сотрудничестве со студентами Нижегородского государственного технического университета им. Р. Е. Алексеева, обучающимися по специальности «Организация и безопасность дорожного движения», заняться практикой ориентированного менеджмента и разрабатывать проекты в ходе обучения.

Первый подобный проект назывался «Молодежь + ПДД = жизнь». В ходе акции на оживленных нерегулируемых пешеходных переходах молодые волонтеры призывали водителей и пешеходов не нарушать правила дорожного движения. Более 100 активистов-студентов раздавали водителям и пешеходам листовки и флаеры профилактической направленности.

Также было осуществлено несколько социальных рекламных проектов, в том числе при участии молодых художников — специалистов по граффити. Благодаря их работам удалось значительно увеличить количество и масштабы площадей, отведенных под социальную рекламу. При этом созданные художниками рекламные панно выполняют не только пропагандистскую, но и эстетическую функцию. Благодаря этому данный проект получил поддержку жителей города.

Представитель Ростовской региональной культурно-оздоровительной общественной организации «Здоро-

вая планета» **А. А. Муравка** посвятил свое выступление теме мобилизации ресурсов местного сообщества и общественного контроля в вопросах улучшения качества дорожного покрытия.

А. А. Муравка, будучи руководителем проекта «Город дорог», отметил, что в настоящее время отсутствует единая система, которая позволяла бы контролировать качество дорог. Органы исполнительной власти не всегда знают о ситуации в данной сфере, сотрудники ГИБДД, в обязанности которых входит в том числе и контроль за качеством дорожного покрытия, не в состоянии его осуществлять. В связи с этим возникла идея проекта «Город дорог».

Были проведены переговоры о сотрудничестве практически со всеми автомобильными клубами, молодежными движениями, государственными учреждениями. Финальной стадией данного проекта является строительство либо гоночной трассы, либо крупного автодрома, на котором можно будет проводить и обучение искусству вождения, и различные соревнования.

Однако для реализации данного проекта требуется значительный материальный потенциал, а также поддержка на федеральном уровне. Реализовать подобный проект исключительно на региональном уровне достаточно сложно, тем более что он является некоммерческим и не ставит целью быстрое получение прибыли. Докладчик призвал оказать поддержку данной инициативе, поскольку она будет способствовать распространению знаний в области водительского мастерства и обеспечения качества дорожного покрытия.

Главный редактор журнала «Твоя дорога», член Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения **Т. Ю. Щипкова** в своем кратком выступлении отметила, что позитивного результата в области обеспечения безопасности дорожного движения можно добиться, только применяя системный подход. Кроме того, необходимо помнить, что превентивные меры более эффективны и экономичны, чем деятельность, связанная с ликвидацией последствий.

Комплексный подход приводит к тому, что не только дети приучаются соблюдать правила, уважать друг друга, но и взрослые меняют свое поведение в лучшую сторону и даже включают в общественную работу.

Методист Международного центра «Безопасный мир» Центра образования № 1240 города Москвы **Т. В. Окань** в начале своего выступления рассказала, что, являясь преподавателем физкультуры, она уже давно занимается обучением детей правилам дорожного движения.

Как отметила докладчик, скорость движения и плотность транспортных потоков на улицах городов и дорогах страны быстро возрастают и будут прогрессировать в дальнейшем. Жители такого огромного мегаполиса, как Москва, должны понимать, как важно и нужно учить детей безопасному поведению на дороге.

К сожалению, каждый десятый погибший на дороге — ребенок, и это не всегда происходит по его вине. Очень часто именно по вине взрослых людей, а нередко и самих родителей, дети получают травмы или гибнут. В решении этой проблемы особое значение имеет комплексный подход

к обучению и воспитанию подрастающего поколения.

Как подчеркнула докладчик, педагоги, занимающиеся проблемой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, должны обучать и воспитывать не только детей, но и их родителей, поскольку часто поведение родителей абсолютно не соответствует тому, что дети слышат на уроках от преподавателей, излагающих правила дорожного движения.

Центр, который представляет докладчик, на протяжении многих лет занимается проблемой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Начиная с детского сада и заканчивая старшими классами, в условиях безопасного образовательного пространства дети обучаются правилам поведения на дороге и культуре общения. Становясь студентами, ученики продолжают сотрудничество с центром. На каждом этапе взросления дети получают ту сумму знаний, которую они могут усвоить. Но задача всегда одна и та же — научить ребенка осторожному поведению на дороге, привить такие качества, как внимательность и аккуратность, добиться того, чтобы, усвоив правила дорожного движения, он не пренебрегал ими.

В рамках комплексного подхода и с опорой на молодежные инициативы в центре разработано несколько авторских программ. Данные программы прошли апробацию на основе материальной базы, которой располагает центр. На базе центра открыт специализированный детский сад, где в игровой доступной форме посредством сюжетно-ролевых игр, викторин и конкурсов осуществляется обучение и воспитание детей.

В начальной школе, благодаря инициативе директора центра **Т. Ю. Щипковой**, появилась возможность включить уроки ПДД в учебный план за счет расширения курса «Окружающий мир».

В средней школе работа в основном осуществляется в системе дополнительного образования. **Т. В. Окань** ведет курс «Академия светофорных наук», в рамках которого ученики 5–7-х классов занимаются более глубоким изучением правил дорожного движения, постигают основы первой доврачебной помощи, учатся правильно и безопасно водить велосипед, занимаются физическими упражнениями, развивающими глазомер, быстроту реакции, скорость, выносливость.

Но наиболее важным направлением в обучении ПДД является работа со старшеклассниками. Не секрет, что в силу своей юношеской самоуверенности именно эта категория детей чаще всего оказывается в числе пострадавших в ходе дорожно-транспортных происшествий. Они садятся за руль скутеров, выезжают на дорогу на велосипедах, нередко пренебрегая элементарной экипировкой, забывая о правилах дорожного движения. В центре проводится большое количество конкурсов и викторин, ребята привлекаются к участию в акциях, направленных против нарушителей ПДД. Положительным фактором является и то, что дети охотно проявляют инициативу.

Поэтому, осуществляя комплексный подход к воспитанию детей и обучению их правилам дорожного движения, педагоги пришли к выводу, что очень важно не только самим выдвигать идеи, строить планы и искать

пути их реализации, но и обращать внимание на предложения учеников, поощрять их инициативы.

Ученица Центра образования № 1240 города Москвы **О. Бохина** рассказала о своем участии в волонтерском движении, цель которого — пропаганда безопасности дорожного движения.

По словам **О. Бохиной**, волонтеры осознают всю серьезность и ответственность данного направления. Основная работа заключается в пропаганде безопасности дорожного движения, культуры поведения на дорогах. Волонтеры активно участвуют в организации и работе детских автогородков, различных акциях, готовят агитбригады, призывают людей соблюдать правила дорожного движения, помогают пожилым людям.

В 2010 г. ребята побывали в Китае, где поделились со своими сверстниками опытом в области изучения правил дорожного движения.

Ученица Центра образования № 1240 города Москвы **А.-М. Таламбуце** продолжила тему, затронутую в выступлении **О. Бохиной**, и рассказала об участии в акции «Твоя ответственность — моя безопасность», стартовавшей в 2010 г. на Московском международном автомобильном салоне и продолжающейся по сей день. В рамках акции дети направляют пожелания водителям и обращаются к людям, отвечающим за безопасность на дорогах. В детских автогородках ребята проводят занятия с малышами и их родителями, стараясь передать им знания, полученные от педагогов, убеждая в нужности и важности знания ПДД, их строгого соблюдения, а также призывая взрослых со всей серьезностью относиться к соблюде-

нию правил дорожного движения и никогда не садиться за руль в нетрезвом состоянии, осознавать важность воспитания культуры поведения на дороге у себя и своих детей.

Проводятся также благотворительные акции в целях оказания адресной помощи детям, пострадавшим в ДТП, сбора средств для поддержки лечебных учреждений.

Президент Оренбургской региональной общественной организации «Обеспечение безопасности дорожного движения» **И. В. Моргунова** в своем выступлении отметила, что в качестве основной цели при создании данной организации рассматривалась пропаганда безопасности дорожного движения. Докладчик затронула ряд актуальных для Оренбургской области и для России в целом проблем и предложила варианты их решения.

Почти два года члены организации проводят семинары в автошколах. За это время они успели поработать с тысячами начинающих автомобилистов. Выяснилось, что нередко начинающие автомобилисты слабо представляют, что такое культура поведения на дороге, а в некоторых случаях и вовсе не считают нужным это знать и понимать. Мало кто из них осознает, что управление автомобилем — это огромная ответственность не только за себя, но и за всех тех, кто находится на проезжей части. Особенно подобная безответственность характерна для молодых людей возрастной категории от 18 лет до 21 года. Как утверждают психологи, у молодежи уровень социальной ответственности гораздо ниже, чем у более взрослых семейных людей.

И. В. Моргунова привела некоторые данные статистики. Так, в 2011 г.

в Оренбургской области в ДТП погибло 303 человека, которым не исполнилось 30 лет, 2 688 молодых оренбуржцев получили травмы различной степени тяжести, в том числе и такие, которые никогда не позволят им вернуться к прежнему образу жизни. И это несмотря на то, что в 2011 г. благодаря планомерной работе сотрудников ГИБДД области в регионе произошло значительное уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий.

Как отметила докладчик, 303 погибших за год — очень много. Ведь это не только трагедия в каждой отдельной семье, но и потеря молодого трудоспособного населения, не только демографическая, но и экономическая проблема всей России. Согласно общероссийской статистике ежегодно на дорогах гибнет около 30 тыс. человек. Безусловно, данную ситуацию необходимо исправлять.

В связи с этим активисты общественной организации «Обеспечение безопасности дорожного движения» выработали ряд предложений.

Первое — в рамках обучения в автошколах не менее двух часов посвящать пропаганде культуры поведения на дороге. Причем эти занятия необходимо проводить в конце обучения, когда курсант уже имеет представление о том, что такое вождение в условиях города.

Организацию таких занятий должны взять на себя институты гражданского общества, в частности общественные организации. ГИБДД — орган, осуществляющий контролирующую и карательные функции. А общественные организации — это те структуры, которые призваны быть связующим звеном

между государственной властью и обществом. Тем не менее план занятий необходимо составлять совместно с сотрудниками ГИБДД. Возможно, следует даже предусмотреть сдачу зачета по данной дисциплине для того, чтобы закрепить материал.

Второе — включить в список обязательных документов, предъявляемых при поступлении в автошколу, справку из последнего учебного заведения, в котором обучался будущий курсант, об уровне его социальной адаптированности.

Третье — направлять на повторное обучение молодых людей в возрасте от 18 лет до 21 года в случае, если в течение года по их вине произошло более трех ДТП.

Еще одна проблема, которую затронула докладчик, — пьянство на дорогах. В последнее время эта тема стала очень актуальной. В Оренбургской области сотрудники ГИБДД ежедневно выявляют от 40 до 60 случаев нахождения в нетрезвом состоянии. Безусловно, у таких людей риск попадания в ДТП во много раз возрастает. Причем такие дорожно-транспортные происшествия заканчиваются, как правило, смертью или инвалидностью как водителя, так и тех лиц, которые оказываются в это время на дороге.

Общественная организация «Обеспечение безопасности дорожного движения» совместно с сотрудниками ГИБДД области проводит специальные акции, привлекая к участию в них в первую очередь молодых людей и курсантов автошкол. 13 сентября 2012 г. состоялся автопробег «Молодежь за трезвость на дорогах», а также митинг, в котором участвовала мо-

лодежь Оренбурга. Обсуждалась эта тема и в Интернете.

Докладчик предложила ужесточить требования, касающиеся прохождения медицинской комиссии, в частности обследований у нарколога и психотерапевта. В настоящее время российским законодательством предусмотрено, что психотерапевт и нарколог допускают лиц к управлению автотранспортом только исходя из своих личных наблюдений и проверки о постановке на учет. Нередко кандидатам не задается ни одного вопроса, а на учет в России могут поставить только лиц, в отношении которых судом было вынесено решение о принудительном лечении от алкогольной зависимости или наркозависимости. Очевидно, что таких выявленных очень мало. Остальные люди, не состоящие на учете, продолжают водить автомобили, тем самым подвергая опасности себя и окружающих. Необходимо в форме тестирования проводить опрос всех без исключения водителей.

Сегодня достаточно большое внимание уделяется пропаганде соблюдения правил дорожного движения среди дошкольников и школьников. В частности, в Оренбурге в начале учебного года совместно с ГИБДД была проведена акция «Маячок», цель которой — раздать всем первоклассникам города светоотражающие элементы. В рамках акции проводились родительские собрания, в ходе которых родителям рассказывали о пользе и важности светоотражающих элементов, а также о необходимости корректировать свое поведение на дороге, поскольку именно они подадут детям пример поведения.

Не менее важная категория обучающихся — студенты. Это молодые люди, которые недавно получили права либо в ближайшее время сядут за руль. При этом они еще не отвыкли от попечительства и не обладают достаточным уровнем социальной ответственности. Таким образом, необходимо проводить с ними планомерную работу.

В настоящее время практически во всех регионах развивается волонтерское движение, которое набирает в свои ряды наиболее активную часть студенчества. Работа проводится в вузах при поддержке городских и областных администраций.

По мнению докладчика, следует сделать занятия по обучению правилам дорожного движения составной частью данной деятельности. Таким образом, появится возможность донести до более пассивной части молодежи знания о правилах дорожного движения и помочь осознать необходимость их соблюдения.

Председатель правления некоммерческого партнерства «Гильдия автошкол» **С. Ю. Лобарев** в своем выступлении отметил, что в России насчитывается 8 тыс. организаций, занимающихся подготовкой водителей. Ежегодно автошколы заканчивают 2 300 тыс. человек.

Безусловно, в адрес данных организаций звучит много критики. За полтора-два месяца обучения водители не усваивают навыков культурного поведения на дороге. Получив права, многие выезжают на запрещающий сигнал светофора, нарушают скоростной режим, управляют автомобилем в нетрезвом состоянии.

Как отметил докладчик, дети, окончившие среднюю общеобразова-

тельную школу, как правило, не знают элементарных правил дорожного движения, не умеют распознавать дорожные знаки. В средних общеобразовательных школах не хватает материалов по данной тематике. Преподавателем правил дорожного движения может оказаться учитель труда или физкультуры, у которого даже нет водительского удостоверения и, соответственно, отсутствует какой-либо практический опыт в данной сфере. С целью изменить эту ситуацию Гильдия автошкол направила в средние общеобразовательные школы Москвы квалифицированные преподавательские кадры. Выявив совместно с Госавтоинспекцией очаги аварийности, т. е. участки, на которых наиболее часто происходят ДТП и гибнут люди, сотрудники организации стали проводить в ближайших школах занятия, в ходе которых рассказывали ученикам, как необходимо вести себя на дороге, осознавая себя участниками дорожного движения.

Несколько лет назад, в сотрудничестве с Госавтоинспекцией и Департаментом образования города Москвы, был организован конкурс «От информационных технологий к безопасности на дороге». Дети в возрасте 14–16 лет участвовали в создании социальных плакатов, флеш-игр, роликов, кроссвордов, анимационных фильмов, которые в настоящее время успешно используются в образовательных учреждениях.

В заключение докладчик выразил пожелание, чтобы деятельность в данной сфере осуществлялась и в других регионах страны.

Директор Центра повышения безопасности дорожного движения «Вежливый водитель» **И. А. Горошко**

в своем выступлении отметил, что основная проблема на дорогах России — высокая смертность в результате дорожно-транспортных происшествий. По мнению докладчика, такая государственная мера, как повышение штрафов, недостаточно эффективна, поскольку ежегодно показатель смертности остается примерно на том же уровне.

И. А. Горошко предложил разработать иные механизмы воздействия на участников дорожного движения, и прежде всего создать мотивацию к вежливому поведению, соблюдению правил дорожного движения путем организации мероприятий социального характера. Например, на территории города Москвы проводится автомобильный конкурс «Вежливый водитель». Суть его заключается в том, что водитель, имеющий видеорегистратор, при движении фиксирует благодарности от участников дорожного движения. Участники конкурса, которые зафиксировали наибольшее количество таких благодарностей, получают призы. Кроме того, было вручено 50 видеорегистраторов водителям, у которых их нет, с тем, чтобы дать возможность принять участие в конкурсе.

Проводятся также различные мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения: акции в защиту детей, семейные соревнования и т. д. По мнению докладчика, вежливое поведение — это в первую очередь чувство ответственности перед другими участниками дорожного движения и уважительное отношение к этическим ценностям в обществе. При формировании целевой программы по повышению безопасности дорожного движения

необходимо уделить внимание механизму формирования вежливого, ответственного поведения участников дорожного движения.

Вместе с тем необходимо внести существенные коррективы в программу обучения водителей в части психологической подготовки, поскольку этому аспекту не уделяется должного внимания. Соответствующий проект был подготовлен некоммерческим партнерством «Гильдия автошкол» совместно с Научно-исследовательским институтом социальной психологии и психологии развития личности и направлен в Министерство образования и науки Российской Федерации. И. А. Горошко выразил готовность оказать содействие в разработке подобных программ для различных возрастных категорий.

В настоящее время вклад молодежных организаций в формирование вежливого поведения на дороге достаточно велик. Поскольку государство является своеобразным «кнутом» для участников дорожного движения, то, по мнению докладчика, роль «пряника» должны выполнять общественные молодежные организации, так как отношение к ним со стороны общества лояльнее, нежели к органам государственной власти. При этом сотрудничество молодежных организаций и ГИБДД может улучшить образ сотрудников ГИБДД в глазах общественности.

Государство должно создать подходящую среду для деятельности существующих молодежных организаций и благоприятную почву для появления новых. К примеру, было бы целесообразно предоставить различные льготы, сформировать открытую систему субсидирования для таких

организаций и оказывать ресурсную помощь. Центр повышения безопасности дорожного движения «Вежливый водитель» готов содействовать в подготовке проекта комплексных мер по созданию такой среды.

Председатель Тульской городской молодежной общественной организации «Юные инспектора дорожного движения» **Г. Ф. Артемова** в своем выступлении рассказала о деятельности этой организации и о тех проблемах, с которыми ей приходится сталкиваться. По словам докладчика, основные проблемы — это недостаточное финансирование и организационные трудности.

С 2007 г. организация сотрудничает с партией «Единая Россия». Благодаря этому сотрудничеству удалось открыть базовые центры по профилактике травматизма в ряде школ Тулы. В 2011 г. был открыт Тульский региональный центр, и сотрудники организации смогли работать во всех районах Тульской области, проводя мероприятия обучающего характера с участием всех групп населения, от взрослых водителей до детей, в том числе детей-инвалидов. Работа с детьми-инвалидами особенно важна, поскольку многие из них стараются адаптироваться и в будущем хотели бы обходиться без посторонней помощи в повседневной жизни.

Как отметила Г. Ф. Артемова, необходима государственная поддержка общественных организаций, в том числе небольших, поскольку нередко именно деятельность немногочисленных объединений наиболее эффективна. Докладчик также предложила включить обучение правилам дорожного движения в число предметов начальной школы.

Министерству образования и науки Российской Федерации, по мнению докладчика, следует уделять внимание развитию объединения юных инспекторов дорожного движения. В настоящее время отряды ЮИДД действуют на основании положения 1973 г., которое, по сути, утратило силу. И если Министерство образования и науки не считает необходимым развивать это движение, то и на местах отношение к отрядам ЮИДД (состоящим из волонтеров) нередко абсолютно равнодушное. Между тем их деятельность приносит реальные плоды и положительно влияет на ситуацию в сфере дорожной безопасности, особенно в регионах.

Депутат Законодательного Собрания Нижегородской области **О. В. Щетинина** в своем выступлении отметила, что в Нижегородской области по итогам первого полугодия 2012 г. выросло количество ДТП с участием детей. Растет число владельцев автомобилей, а значит, и участников дорожного движения. Все это заставляет с еще большим вниманием относиться к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения.

По мнению докладчика, наряду с другими предметами, которые преподаются в школах, следует ввести для будущих родителей дисциплину, в рамках которой изучалось бы влияние родительского авторитета на жизнь детей, в том числе и в сфере, касающейся культуры поведения на дороге. Эта тема очень важна, поскольку многие дорожно-транспортные происшествия с участием детей происходят именно по вине родителей.

Безусловно, обеспечение безопасности дорожного движения напрямую зависит от проводимой соци-

альной политики, от того, насколько серьезное внимание уделяется развитию института семьи, от уровня культуры и нравственности в обществе.

Важную роль играют также различные молодежные инициативы. Так, например, в Нижегородской области создан молодежный парламент. Его члены на регулярной основе проводят различные мероприятия, имеющие целью привлечение общественного внимания к проблеме дорожной безопасности.

Как отметила О. В. Щетинина, представители молодежных организаций в числе основных проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения называют отсутствие неотвратимости наказания участников дорожного движения, нарушающих правила. Причем это касается не только водителей, но и пешеходов. В настоящее время пешеход, переходящий улицу в неположенном месте, не рискует быть оштрафованным, поэтому подобные правонарушения совершаются регулярно. По мнению докладчика, имеет смысл пересмотреть систему штрафов, с тем чтобы появилась возможность привлекать к ответственности за нарушения не только водителей, но и пешеходов.

Члены молодежного парламента также отметили, что в Нижегородской области существует отличная программа по профилактике правонарушений на дорогах, однако она в основном предполагает общение детей с инспекторами ГИБДД и педагогами в форме традиционного урока, где говорят, как правило, взрослые. Таким образом, детям не хватает живого общения в форме диалога. И с этой задачей члены молодежных организаций справились бы гораздо бо-

лее эффективно. Поэтому, возможно, следует осуществлять сотрудничество с некоммерческими организациями, в том числе молодежными, в сфере реализации существующих правительственных программ. Это разрешило бы многие проблемы в сфере деятельности некоммерческих организаций. Реализацию какой-либо части государственной программы можно было бы поручить общественным организациям с выделением необходимых средств. По мнению докладчика, многие общественные организации справились бы с этой задачей не хуже, чем государственные структуры, которые отвечают за реализацию тех или иных программ в соответствии с должностными инструкциями.

Члены молодежного парламента также обратили внимание на то, что неотвратимость наказания может выражаться и в формировании негативного общественного мнения путем публикации информации о нарушениях. Был осуществлен небольшой пилотный проект, в ходе которого ребята несколько дней с помощью любительских видеокамер фиксировали нарушения правил дорожного движения. Затем эти видеозаписи размещались в Интернете и обсуждались в социальных сетях. При этом назывался номер машины, владелец которой нарушил правила дорожного движения.

По мнению докладчика, если сделать этот проект постоянным, разработать соответствующий сайт, размещать на нем информацию о зафиксированных нарушениях и на ее основе проводить статистические исследования, то, возможно, общественное внимание, привлекаемое к нарушителям, каким-то образом повлияет на их поведение.

В заключение О. В. Щетинина коснулась вопроса правового регулирования нахождения на дорогах скутеров и квадроциклов. Поскольку данные транспортные средства являются источником повышенной опасности и при этом их часто используют дети, ни в коей мере этой опасности не осознающие, следует на законодательном уровне ввести соответствующие правила и ограничения.

Ректор Московского государственного машиностроительного университета (МАМИ) А. В. Николаенко посвятил свое выступление роли и месту высших учебных заведений в пропаганде безопасности дорожного движения.

Как отметил докладчик, в Московском государственном машиностроительном университете создана добровольная специализированная дружина, занимающаяся пропагандой безопасности дорожного движения. Появилась возможность в рамках учебного процесса преподавать основы правил дорожного движения. Помимо дружины существует также так называемый адаптивный курс: каждый студент еще до вручения ему студенческого билета получает определенный набор навыков, в том числе касающихся правил дорожного движения. Многие студенты в возрасте 17–18 лет совершенно не знают правил дорожного движения, поэтому их преподаванию уделяется отдельное внимание.

Государственным образовательным стандартом предусмотрена определенная вариативность, в связи с чем в рамках курса правоведения также преподаются основы правил дорожного движения. В университете есть своя автошкола, существует опыт вза-

имодействия с органами ГИБДД Восточного и Центрального административных округов Москвы. По мнению А. В. Николаенко, тот опыт, который есть у МАМИ, следует использовать и в других высших учебных заведениях. При этом не имеет значения, является вуз техническим или гуманитарным, поскольку существуют учебные программы, которые необходимо распространять на всю систему высшего образования.

Докладчик также отметил, что в России правовой нигилизм является характерной чертой не только водителей, но и пешеходов, и то, что ГИБДД не применяет к пешеходам никаких санкций, приводит к катастрофическим результатам. По статистике, треть смертельных исходов в ходе ДТП связана с нарушением пешеходами правил дорожного движения. Для того чтобы изменить данную ситуацию, необходимо использовать в том числе и возможности высших учебных заведений. Деятельность вузов в сфере пропаганды безопасности дорожного движения может стать по-настоящему эффективной, поскольку они имеют дело с молодой и восприимчивой аудиторией, нацеленной на получение серьезных знаний.

Руководитель волонтерского движения «Патруль “Зебры ЗА!”» И. В. Нефедов в своем выступлении отметил, что в России большое количество резонансных ДТП со смертельным исходом происходит на пешеходных переходах.

Цель движения «Патруль “Зебры ЗА!”», основанного осенью 2010 г., — помощь сотрудникам ГИБДД и администрациям районов в организации и проведении профилактических меро-

приятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Члены организации участвуют не только в мероприятиях, которые проводятся на дорогах, в частности патрулировании пешеходных переходов, но и в культурных и спортивных мероприятиях.

В сотрудничестве с органами ГИБДД движение проводит специальные акции с тем, чтобы обратить внимание водителей и пешеходов на необходимость соблюдения правил дорожного движения. Основным нарушением со стороны пешеходов является пересечение улицы в неустановленном месте либо на красный сигнал светофора. Водители в основном нарушают правила, не пропуская пешеходов на зеленый сигнал светофора.

По словам докладчика, акции, которые проводит движение, призваны помочь и водителям, и пешеходам осознать опасность и безответственность подобного поведения.

Президент Благотворительного фонда поддержки детей, пострадавших в ДТП, имени Наташи Едыкиной О. Н. Едыкина в своем выступлении отметила, что проблема дорожного травматизма не является новой, однако в настоящее время в связи с постоянным увеличением количества транспортных средств на дорогах ее масштабы растут и диктуют необходимость новых, более эффективных действий.

Участие детей в дорожно-транспортных происшествиях является большим несчастьем для их родителей и близких. Даже если ребенок остался жив, испытанное морально-психологическое потрясение травмирует его на всю жизнь.

Фонд, возглавляемый докладчиком, назван в честь ее сестры Наташи, которая в возрасте семи лет попала в дорожно-транспортное происшествие. Сотрудник милиции в служебное время на служебном автомобиле сбил Наташу рядом с домом. Получив травму, несовместимую с жизнью, девочка погибла. С тех пор, по словам О. Н. Едыкиной, ни одно дорожно-транспортное происшествие с участием детей не оставляло ее равнодушной, и она учредила фонд поддержки детей, пострадавших в ДТП.

Миссия фонда — пропаганда и воспитание общей культуры поведения участников дорожного движения и помощь детям, пострадавшим в ДТП. Комплексное оказание помощи пострадавшему ребенку включает финансовую, психологическую, юридическую, медицинскую, реабилитационную и другие составляющие, необходимые для восстановления полноценной жизнедеятельности.

Первый проект, реализованный фондом, — акция «Донор». По словам докладчика, проблема нехватки крови в ходе лечения пострадавших детей остается очень острой, и поэтому акция «Донор» проводится ежеквартально во многих городах России.

Помимо проекта «Донор» реализуется проект «Дорожная грамматика». Первоначально существовало два проекта — «Детство без ДТП» и «Лето без ДТП». Последний был направлен на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в летний период, когда дети лишены контроля со стороны сотрудников учебных заведений. Затем было решено объединить эти проекты в один большой проект «Дорожная грамматика», на-

правленный в первую очередь на обучение правилам дорожного движения детей дошкольного и младшего школьного возраста и ориентированный на воспитание общей культуры поведения участников дорожного движения и повышение безопасности на дорогах, а также на сокращение числа жертв дорожно-транспортных происшествий.

В заключение О. Н. Едыкина выразила надежду, что благодаря самоотверженной и ответственной работе волонтеров фонда удастся привлечь внимание общественности к проблемам профилактики дорожного травматизма, обеспечения безопасности дорожного движения, формирования негативного отношения к правонарушениям в данной сфере.

Директор компании «Автодория» **А. О. Куховаренко** в своем выступлении рассказал о ее деятельности. Компания была создана в 2011 г. и занимается разработкой технологий, позволяющих выявлять нарушения и обрабатывать соответствующие данные в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Работа была начата с внедрения системы контроля за соблюдением скоростного режима, имеющей ряд преимуществ по сравнению с обычным фотофиксатором. Фотофиксатор контролирует примерно 50–60 м дороги и легко обнаруживается при помощи радар-детектора. Соответственно, водитель притормаживает и затем опять разгоняется. В среднем скорость на участке никак не меняется, что часто приводит к ДТП с тяжелыми последствиями.

Прибор, разработанный в компании «Автодория», не измеряет скорость, а делает фотографию ав-

томобиля, распознает его номер и с помощью системы ГЛОНАСС определяет время и место, где была сделана фотография. На этом технологическая часть работы заканчивается и начинается вычислительная. Данные собираются в едином вычислительном центре, где осуществляется расчет средней скорости на конкретном участке. Приборы могут использоваться практически везде, не только в городе, но и на трассах. Для этого компанией разработан специальный алгоритм передачи данных, не требующий прокладки оптоволоконной линии. Система ГЛОНАСС используется для четкого определения местонахождения транспортного средства, а также измерения пройденного им пути.

В настоящее время уже получено свидетельство, являющееся необходимым условием для дальнейшего использования разработанной компанией системы выявления нарушений. Однако в законодательстве Российской Федерации существует пробел и система не может использоваться без внесения соответствующих поправок. Работа в этом направлении ведется как на региональном, так и на федеральном уровне.

Прибор фиксирует нарушение при помощи двух фотографий, сделанных в начале и в конце зоны контроля. Система с очень высокой точностью определяет координаты и время съемки. Далее на основе этих данных рассчитывается скорость и в случае нарушения допустимых параметров выписывается штраф.

Как отметил докладчик, впервые подобные системы начали использоваться в Великобритании, и проведенные недавно исследования пока-

зали, что за 10 лет на контролируемых системами участках количество смертей и серьезных аварий сократилось на 77%.

А. О. Куховаренко подчеркнул, что данные системы не только делают невозможным безнаказанное нарушение скоростного режима, но и положительно влияют на экологическую ситуацию, способствуя упорядочению транспортных потоков, благодаря чему снижается вероятность возникновения заторов и, соответственно, вредных выбросов в атмосферу, что особенно важно в городах.

В настоящее время проводится опытная эксплуатация системы в Республике Татарстан. Установлено 30 приборов, проводятся статистические исследования.

Руководитель экспертного центра «Probok.net» **А. Н. Шумский** в своем выступлении рассказал о деятельности данной организации. Цель проекта «Probok.net» заключается в рассмотрении и реализации общественных инициатив в сфере организации дорожного движения. В 2001 г. Правительство Москвы выделило на эти нужды 3 млрд руб.

В настоящее время в городе реализовано уже более сотни инициатив. Например, удалось увеличить пропускную способность Варшавского шоссе путем отмены левого поворота. Ранее в нарушение правил многие водители поворачивали не с одной полосы, а с двух. В итоге из-за перестроения тормозилось движение. Отмена левого поворота привела к увеличению пропускной способности на 15–20%. Как отметил докладчик, данное решение было принято только после ряда опытов, проведенных путем компьютерного моделирования.

В числе других мероприятий А. Н. Шумский назвал открытие и благоустройство неиспользуемых тепловых пунктов.

Докладчик отметил, что в Москве существует большое количество неиспользуемых дорог, которые перекрываются местными властями и предприятиями. Между тем их использование помогло бы водителям экономить в пути в среднем 30–40 минут. Экспертный центр «Proboк.net» осуществляет активную работу в данном направлении.

В числе инициатив, которые предлагается реализовать на федеральном уровне, — разрешение поворота на красный сигнал светофора, установка дополнительного знака напротив светофора, предписывающего пропустить других участников движения перед тем, как совершить поворот.

Еще одной значимой инициативой является отмена доверенности на управление транспортным средством. Данный вопрос обсуждается уже 15 лет. В настоящее время проводится голосование в Интернете в поддержку данной инициативы, уже собрано 78 тыс. голосов.

Основной целью проекта «Proboк.net» являются выработка и обсуждение различных предложений и инициатив, а также их реализация при помощи общественного давления на соответствующие государственные структуры. По мнению А. Н. Шумского, подобная деятельность может осуществляться в любом регионе при условии наличия социально активной общественной инициативной группы.

Председатель межрегиональной общественной организации «Российский союз молодежи» в Санкт-

Петербурге и Ленинградской области **Д. В. Лядов** в своем выступлении отметил, что в настоящее время существует большое количество общественных инициатив, однако их реализация не носит системного характера, поскольку не регламентирована никакими нормативными актами. И если Правила дорожного движения утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации, то развитая нормативно-правовая база, регулирующая деятельность волонтерских движений, фактически отсутствует. Поэтому волонтерам очень трудно осуществлять свою работу не только в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, но и в других областях.

Докладчик выразил пожелание, чтобы общественные инициативы, связанные как с внедрением высоких технологий, так и с разъяснительной, просветительской деятельностью в сфере безопасности дорожного движения, были систематизированы, а их реализация получила поддержку на законодательном уровне.

Студентка Московского государственного машиностроительного университета (МАМИ) **А. П. Потрашкова** в своем выступлении рассказала о планах создания при университете центра по исследованию проблем ДТП, о его целях и задачах. Как отметила докладчик, проблема безопасности на автотранспорте не перестает быть актуальной несмотря на принимаемые меры по уменьшению числа ДТП и снижению негативных последствий аварий.

Существует два направления реализации мероприятий по обеспечению безопасности на транспорте — информационное и техническое.

Основные пути создания технических решений — это краш-тесты, компьютерная симуляция и протоколирование реальных ДТП. И, безусловно, каждый из них имеет свои преимущества и недостатки.

Реальные краш-тесты, которые проводятся в научных центрах, дают возможность увидеть целостную картину столкновения, однако в ходе данных экспериментов используются, как правило, абсолютно новые автомобили и манекены, являющиеся только приблизительной имитацией человека.

Компьютерная симуляция не столь затратна и позволяет моделировать почти любую ситуацию, однако исключает возможность практического подтверждения.

Протоколирование реальных ДТП, при условии если оно осуществляется не в целях сбора статистических данных и анализа ущерба, нанесенного автомобилям, а в соответствии со специальной научной методикой, является наиболее реальным инструментом обеспечения безопасности.

Центры по исследованию проблем ДТП действуют во многих странах, причем все без исключения являются закрытыми. Докладчик рассказала о принципах их работы на примере центра, созданного при Техническом университете Дрездена, с которым сотрудничает МАМИ. Немецкие специалисты решили использовать протоколирование ДТП в научных целях, создав тем самым альтернативу краш-тестам.

Для этого был создан центр, который получает государственную поддержку и осуществляет сотрудничество с Министерством транспорта и

дорожной полицией. В распоряжении центра имеется все необходимое оборудование, два спецавтомобиля, на которых технические и медицинские работники выезжают на места ДТП и по специальной методике осуществляют протоколирование аварий. Полученные данные позволяют смоделировать аварию с помощью специальных программ.

Судебная экспертиза дает возможность выявить виновника аварии. Техническая экспертиза помогает ответить на вопрос о причине, например, сильной деформации автомобилей и о возможных способах улучшения их конструкции. Страховая экспертиза помогает ответить на вопрос об оценке рисков возникновения той или иной ситуации, возможности оспаривания справедливости страховых выплат, а также выработать предложения о внесении изменений в законодательство, касающихся совершенствования правил дорожного движения, улучшения дорожной инфраструктуры и т. д.

Информационный банк данных представляет коммерческий интерес и является собственностью центра. Это имеет важное значение для самоокупаемости проекта. Значимыми являются также государственная поддержка и сотрудничество со страховыми компаниями.

Как отметила А. П. Потрашкова, в России подобных центров по исследованию ДТП пока нет, однако существует идея создания такого центра при МАМИ.

В Европе поощряется деятельность студенческих сообществ, в которых студенты приобретают опыт практической работы. Взаимодействуя в команде, они пытаются применить

полученные знания путем разработки и продвижения собственного продукта.

Примером такой студенческой инициативы может служить акция «Формула Студент», которая проходит в виде соревнований. При этом студенты стараются внести кардинальные изменения в свою профессиональную деятельность и тем самым повысить конкурентоспособность на рынке труда. Такие студенты готовы к постоянной работе в центре по исследованию проблем ДТП и могли бы использовать полученный опыт в научной деятельности.

Создание центра по исследованию проблем ДТП позволит не только повысить уровень безопасности на автомобильном транспорте, но и подготовить кадровый резерв, который впоследствии будет реализовывать мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в различных профессиональных направлениях.

Начальник отдела по делам молодежи и спорту управления образования администрации муниципального образования «Зеленоградский район» Калининградской области **И. В. Лебедева** выступила с докладом «Роль молодежных инициатив в пропаганде безопасности дорожного движения».

Докладчик отметила, что в настоящее время поддержка социально значимых молодежных инициатив стала приоритетным направлением в рамках реализации государственной молодежной политики. Разработка и реализация новых интересных проектов, сотрудничество с различными структурами помогают молодым людям почувствовать свою значимость, дают им возможность осознать необ-

ходимость своей деятельности в рамках города, района, области.

Участие молодежи в пропаганде безопасности дорожного движения является одной из возможностей создания оптимальных условий для более полной реализации потенциала молодых людей, адаптации молодежи к современным реалиям, ее социализации, воспитания и развития, расширения поля для сотрудничества с представителями власти.

Основными направлениями деятельности являются пропаганда безопасности дорожного движения, привлечение общественного внимания к проблемам дорожно-транспортных происшествий с помощью акций в школах, а также на улицах города.

Основные формы организации работы — проведение социальных опросов среди населения, муниципальных конкурсов и мероприятий; работа с дружинами юных инспекторов дорожного движения, освещение мероприятий в Интернете и на страницах районных газет.

На территории муниципального образования «Зеленоградский район» Калининградской области активно работают волонтеры Зеленоградского отделения Калининградского регионального детско-молодежного общественного движения «Здоровое поколение», реализующие патриотические, экологические и социальные проекты.

Одним из социально значимых проектов стало сотрудничество с органами ГИБДД. В рамках трехгодичного сотрудничества были неоднократно проведены акции «Вежливый водитель» и «Безопасный пассажир», «День памяти жертв ДТП». По инициативе активистов движения проводи-

лись соревнования «Фигурное вождение транспортных средств», «Полотно счастья», «Мы рисуем улицу» и др.

Волонтеры движения иницируют реализацию проектов, продумывают алгоритм акций или мероприятий с учетом необходимой финансовой составляющей, проводят консультации с органами ГИБДД о сроках их реализации. Как отметила докладчик, совместные мероприятия и акции являются низкочастотными, что позволяет проводить их при любых условиях.

В школах в рамках проведения пропагандистских мероприятий организуются игры, направленные на усвоение правил дорожного движения.

Согласно статистике в Зеленоградском районе за девять месяцев 2012 г. в ДТП погибло 10 человек, пострадали 22 человека, в том числе три ребенка. За аналогичный период 2011 г. в ДТП погибло пять человек, пострадали 38 человек.

В рамках акций активисты проводят опросы населения на предмет знания ПДД. По результатам опросов, взрослое население в этом вопросе значительно уступает детям, так как в настоящее время в образовательных учреждениях муниципального образования «Зеленоградский район» налажена совместная работа с представителями ГИБДД с целью пропаганды безопасности дорожного движения, которая всегда проводится при участии активистов движения «Здоровое поколение».

Летом 2012 г. впервые в сотрудничестве с органами ГИБДД и при финансовой поддержке управления социальной защиты населения и управления образования администрации муниципального образова-

ния «Зеленоградский район» был организован летний лагерь для детей, находящихся в трудной жизненной ситуации. В рамках поддержки молодежных инициатив и профилактики асоциальных явлений в детско-молодежной среде второй год подряд реализуется проект «Дворовые отряды», направленный на социализацию детей и молодежи, состоящих на профилактическом учете, а также находящихся в трудной жизненной ситуации.

Внимание полицейских к работе лагеря, регулярное посещение мероприятий, общение с представителями ГИБДД привели к положительным результатам. Вожатыми лагеря стали активисты движения «Здоровое поколение». Ребята приобрели ценный опыт реализации собственной инициативы, установления контакта между детьми и молодежью и представителями ГИБДД. Очень важным для вожатых стало доверие, которое им оказывали инспекторы. По итогам смены был организован «круглый стол», в ходе которого воспитанники лагеря выразили желание вновь стать участниками данного проекта. За время работы лагеря каких-либо противоправных действий со стороны воспитанников — детей и молодежи, состоящих на профилактическом учете, зафиксировано не было.

Вся работа, проводимая активистами Зеленоградского отделения Калининградского регионального детско-молодежного общественного движения «Здоровое поколение» совместно с органами ГИБДД, освещается на страницах общественно-политической газеты Зеленоградского района «Волна» и на официальном сайте администрации муниципаль-

ного образования «Зеленоградский район».

Глава информационного агентства «Biker News», член исполкома Национальной Российской мотоциклетной федерации **С. В. Маслов** представил доклад «Основы концепции безопасности с точки зрения сохранения молодого поколения»*.

Докладчик отметил, что понятия о безопасности жизни и безопасности передвижения, неотъемлемой частью которых является безопасность передвижения по автомобильным дорогам, необходимо прививать с самого раннего возраста. Транспорт в его механизированном виде, который уже более века является существенной и значимой частью жизни общества, стал и одним из основных факторов, угрожающих жизни человека. В настоящее время отсутствует система информирования и обучения, которая отвечала бы требованиям времени. Результатом этого является огромное количество жертв на дорогах, сравнимое с потерями в войнах. Несмотря на то что транспортное взаимодействие затрагивает практически все население Земли, отсутствует единая система, обеспечивающая образование и воспитание всех возрастных групп населения в данной области. Особенно остро проблема стоит в России.

В связи с этим, по мнению С. В. Маслова, необходимо в корне изменить отношение к обеспечению транспортной безопасности и рассматривать ее в качестве одного из основных национальных приоритетов. Следует принять государственную программу транспортной безопасности. Ее основными целями должны

стать образование и информирование всех возрастных групп населения страны, разрешение проблемы безопасности на дорогах на государственном уровне.

Обучение основам безопасного поведения на дорогах всех категорий, правилам поведения на них должно затрагивать все возрастные категории граждан, но прежде всего подрастающее поколение и родителей. Необходимо разработать комплексную программу в данной сфере, сделав ее частью программы образовательных учреждений.

В рамках курсов следует предусмотреть дополнительное обучение, включающее демонстрацию физико-динамических принципов движения транспортных средств, а также ошибок водителей, приведших к катастрофическим последствиям.

Обучение основам транспортной безопасности должно начинаться в школе в рамках программы курсов общественных наук, труда, физической культуры. Велосипед нужно сделать одним из спортивных снарядов для занятий физической культурой по школьной программе. В рамках курса физической культуры необходимо развивать велосипедный, а затем и мотоциклетный туризм. Именно в школе следует обучать навыкам управления велосипедом, мопедом и мотоциклом. Также было бы целесообразно включить обучение вождению транспортных средств в программу вузов.

Квалификация начинающих водителей автомобилей в большинстве случаев крайне низка, и необходимо использовать все способы для ликвидации подобного положения. Важ-

но также изменить систему обучения вождению транспортных средств. В настоящее время отсутствуют современные повсеместно применяемые прошедшие экспертную проверку методики обучения. Обучение на водительских курсах часто осуществляется плохо подготовленными преподавателями, не обладающими необходимыми для этого знаниями и квалификацией.

Следует разработать современную единую для всех программу обучения, отвечающую требованиям времени и ситуации. При разработке подобного курса нужно использовать опыт, имеющийся у тренеров, спортсменов, специалистов по экстремальному вождению, экспертов по безопасности.

Кроме того, необходимо изменить систему подготовки водителей мотоциклов. Рост их количества является общемировой тенденцией. В больших городах многие приобретают мотоциклы уже в зрелом возрасте с тем, чтобы избежать транспортных заторов. И чем больше таких людей станет садиться на мотоциклы, тем острее будет вставать вопрос о системе правильного обучения.

Курс обучения вождению мотоцикла с целью получения водительских прав необходимо дополнить практическими занятиями, которые следует проводить на специальных трассах, а затем на улицах города. Только после этого человек, получивший водительское удостоверение, может совершать самостоятельные поездки по общественным дорогам. Необходимо также ввести курсы повышения водительского мастерства в качестве второй ступени обучения, так как существующие курсы не обеспечивают

должной подготовки водителей мотоциклов и автомобилей.

Массовое развитие мотоциклетного спорта является основой для овладения мастерством управления мотоциклом, а следовательно, будет способствовать повышению безопасности на дорогах. Помимо улучшения навыков управления, предоставление возможности заниматься мотоциклетным спортом на специальных трассах поможет повысить безопасность на дорогах. Для определенной категории молодых водителей участие в заездах по треку и трассе с возможностью фиксации результата станет разумной альтернативой езде по городским улицам с опасным нарушением скоростного режима.

Следует стимулировать развитие мотоциклетного спорта или хотя бы не создавать препятствий тем, кто собственными силами развивает это направление. По словам докладчика, создание условий для развития этого вида спорта стало бы лучшей демонстрацией отношения государства к разрешению проблемы безопасности на дорогах. Необходимо, чтобы муниципальные и районные администрации оказывали более активную поддержку данному направлению, помогая создавать площадки и трассы. Определенным потенциалом в этом отношении обладают территории при учебных заведениях, которые, как правило, не используются в полной мере. По мнению С. В. Маслова, программа поддержки мотоциклетного спорта должна реализовываться на общегосударственном уровне.

Повсеместная поддержка мотоциклетного спорта и туризма имеет важное значение для общественного развития и должна стать значимым

* Доклад представлен в письменном виде.

направлением работы администраций регионов, областей, городов. Мотоциклетный спорт демонстрирует в последние годы положительные тенденции развития. Мотоциклетный туризм является одним из наиболее динамично развивающихся направлений туризма в мире.

Россия также должна создавать условия для развития мотоциклетного спорта и туризма. Следует проводить политику, поощряющую повсеместное использование мотоциклов, особенно в крупных городах. Необходимо существенно снизить либо отменить транспортный налог для мотоциклов, создавать места для парковки мотоциклов, разрешить движение мотоциклов по полосам, выделенным для общественного транспорта.

Не менее значимой может быть роль общественных организаций, связанных с мотоциклетным спортом. Общественные организации различных форм — федерации, ассоциации, клубы, команды обладают большим опытом, который следует использовать, поощряя их к участию в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, предоставляя им возможности для проведения самостоятельных мероприятий. Результатами сотрудничества с общественными организациями должны стать повышение мастерства управления мотоциклами на дорогах, рост количества дисциплинированных водителей и снижение аварийности для этого вида транспорта. Придание программе развития мотоциклетного спорта государственной значимости стало бы несомненным шагом вперед в направлении профилактики аварийности и уменьшения числа ДТП.

Необходимо также содействовать развитию технического творчества и индивидуального строительства мотоциклов. Это поможет повысить техническую грамотность в обществе и воссоздать утраченную мотоциклетную промышленность. Основным препятствием в данном вопросе является отсутствие нормально действующей процедуры регистрации самостоятельно построенных мотоциклов. Вступивший в силу в июне 2011 г. закон, определяющий технические требования для компаний — производителей транспортных средств и распространяющийся на все транспортные средства, включая мотоциклы, построенные в индивидуальном порядке, фактически делает невозможной постановку на учет в ГИБДД таких мотоциклов. Процедура легализации построенных мотоциклов чрезвычайно сложна, затратна и абсурдна. Иными словами, для строителей мотоциклов эта процедура является бессмысленной, так как не обеспечивает выполнения поставленной задачи. Данный законодательный механизм содержит ненужные и неоправданные требования, а сама процедура сертификации по цене сопоставима со стоимостью нового дорожного мотоцикла. По словам докладчика, данный закон является дискриминационным, особенно по сравнению с теми правилами, которые действуют в других странах мира. Результатом подобного подхода является невозможность развития индустрии индивидуального строения мотоциклов и мотоциклетной индустрии в целом.

Многие известные компании — производители мотоциклов начали свой путь в частных гаражах и маленьких мастерских. В развитых

странах индивидуальное строительство мотоциклов является составной частью мотоциклетной промышленности. Данная деятельность способствует созданию рабочих мест для десятков тысяч людей, служит основой функционирования небольших компаний. В целом индустрия строительства мотоциклов имеет многомиллионные обороты, обеспечивает трудовую занятость и налоги в бюджет. Существующая в настоящее время практика фактически блокирует развитие мотоциклетной индустрии России.

В связи с изложенным докладчик пришел к выводу, что необходимо разработать закон, а также сопутствующие правила и процедуры, которые бы стимулировали, а не тормозили развитие мотоциклетной промышленности. Эти правила должны соответствовать общепринятой международной практике и быть простыми для применения как мотоциклистами, так и сотрудниками ГИБДД.

Одной из важнейших задач современного общества является также разработка Дорожного кодекса, включающего, в частности, требования безопасности, предъявляемые к проектированию, строительству и эксплуатации дорог общего пользования. Кодекс должен включать технические требования, предъявляемые к дорожным сооружениям, кроме того, определять права и обязанности всех категорий лиц, имеющих отношение к созданию, поддержанию в надлежащем состоянии и использованию дорог. Правила дорожного движения необходимо сделать составной частью данного кодекса.

Следует выработать новые требования к конструкциям и сооружениям,

предъявляемые при строительстве, ремонте и реконструкции дорог, и включить эти требования в Дорожный кодекс, разработка которого должна стать одной из основных задач в рамках политики обеспечения безопасности на дорогах. Разработка Дорожного кодекса послужит основой для развития безопасной дорожной сети в России.

Крайне мало внимания, по мнению докладчика, уделяется теме безопасности на дорогах в СМИ. Информация в данной сфере должна не ограничиваться только сообщениями об автокатастрофах, а носить прежде всего обучающий и профилактический характер. Любой участник дорожного движения, пешеход или водитель, должен иметь возможность в полном объеме получать информацию из телевизионных программ и Интернета. Эта информация должна носить разъясняющий характер.

Необходимо обязать средства массовой информации, имеющие государственное финансирование, включая государственные телевизионные каналы, отводить на пропаганду безопасности дорожного движения не менее 30 минут в течение ежедневного вещания. Указанное время не должно включать новостные сюжеты.

Нужно также создать специальный сайт в Интернете, целью которого стало бы обучение и информирование в области безопасности дорожного движения.

Кроме того, С. В. Маслов отметил, что действующим законодательством о рекламе компаниям, деятельность которых связана с продажей табака или алкоголя, запрещено напрямую или косвенно финансировать спор-

тивные соревнования, однако не запрещено рекламировать свою продукцию. В результате такие компании лишены возможности направлять средства на развитие спорта, тогда как именно они должны вносить наибольший вклад в эту сферу, компенсируя негативные последствия своей деятельности поддержкой спорта, особенно технического и неолимпийского.

В настоящее время любительский мотоциклетный спорт имеет мало возможностей привлекать значительные средства для финансирования своего развития. Законодательство о рекламе, по мнению докладчика, должно обязать алкогольные и табачные компании половину средств, отводимых на реализацию рекламных проектов, направлять на поддержку

любительского спорта, в том числе мотоциклетного.

Необходимо наметить комплекс мер, возможно включающих внесение изменений в законодательство о рекламе, с целью стимулирования этих компаний к осуществлению финансирования спортивных мероприятий, способствующих повышению безопасности дорожного движения, в том числе соревнований по мотоциклетному спорту.

Подводя итоги «круглого стола», **С. С. Журова** отметила, что в ходе обсуждения стала очевидна значимость инновационной составляющей молодежных инициатив, а также конструктивного взаимодействия молодежных общественных движений с представителями государственной власти.



ОБЗОР ВЫСТУПЛЕНИЙ НА ИТОГОВОМ ПЛЕНАРНОМ ЗАСЕДАНИИ



Председатель Всероссийского педагогического собрания **В. Н. Иванова** в своем выступлении отметила, что в ходе конгресса было обсуждено достаточно большое количество профессиональных проблем. В частности, неоднократно подчеркивалась необходимость более активного участия негосударственных общественных организаций в обеспечении безопасности детей на дорогах. Поскольку Всероссийское педагогическое собрание объединяет учителей, родителей и руководителей управляющих советов школ, докладчик сосредоточила внимание на проблемах, касающихся образовательных учреждений.

В. Н. Иванова отметила, что в рамках национального проекта «Образование» многое было сделано для обеспечения транспортной доступности сельских школ, развития системы школьных автобусов.

Всероссийским педагогическим собранием совместно с Министерством образования и науки Российской Федерации была открыта «горячая линия» и проведено обследование 37 регионов страны. Выяснилось, что, например, в Алтайском крае из 662 школьных автобусов только 75% соответствуют ГОСТу «Автобусы для перевозки детей». В Амурской области лишь 65% автобусов отвечают ГОСТу, в Челябинской области из 600 машин, каждый день выходящих в рейс, 25% нуждаются в обновлении. В Волгоградской области из 460 автобусов, перевозящих 11 тыс. школьников, только 8% оснащены навигаторами. Таким образом, встает вопрос о необходимости ужесточения требований, касающихся технического осмотра школьных автобусов. И этот вопрос, по мнению **В. Н. Ивановой**,

следует решать совместно с ГИБДД, а не оставлять его в ведении исключительно образовательных учреждений.

Как отметила докладчик, ответственность за обслуживание автобусов, освидетельствование водителей часто возлагается на директоров школ. Однако необходимо понимать, что это сложная профессиональная работа, которой должны заниматься специалисты в данной области, а не работники образовательных учреждений.

Так, например, в Калужской области на уровне субъекта федерации создано казенное учреждение, которое одновременно обслуживает около 700 автобусов. Директора школ освобождены от этой работы, и, что самое главное, она выполняется профессионально и ответственно.

В настоящее время в Государственной Думе рассматривается Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации». В соответствии с данным законом вопросы технического обслуживания школьных автобусов по-прежнему отнесены к ведению муниципальных образований. По мнению докладчика, необходимо передать эти вопросы в ведение региональных органов власти, а затем делегировать полномочия муниципалитетам, с обеспечением надлежащего финансирования.

На заседании «круглого стола» «Безопасность детей на дорогах: от профилактики до помощи пострадавшим» обсуждалась тема паспортизации образовательных учреждений с точки зрения обеспечения безопасности детей. Как подчеркнула **В. Н. Иванова**, необходима также и паспортизация маршрутов школьных автобусов. Эту работу должны совместно выполнять

школы, муниципальные образования и, безусловно, органы ГИБДД.

Префект Зеленоградского административного округа Москвы **А. Н. Смирнов** в своем выступлении отметил, что Правительство Москвы предпринимает масштабные меры по решению транспортных проблем столицы, обеспечению безопасности на дорогах. Зеленоград является одним из административных округов Москвы, и его напрямую касаются все существующие в столице проблемы.

Докладчик отметил две тенденции последних лет.

Первая, общероссийская, тенденция — это значительное увеличение количества автотранспорта. За последние пять лет рост составил 15%, и на сегодняшний день на тысячу жителей Зеленограда приходится примерно 400 автомобилей. Это один из наивысших показателей по России: каждая семья имеет более одного автомобиля.

Вторая, локальная, тенденция — рост внутренней миграции детей и подростков с использованием общественного и личного транспорта родителей. Несмотря на то что в результате комплексной застройки города все дети имеют возможность посещать образовательные учреждения, находящиеся в пешеходной доступности, родители часто везут детей в другие школы, иногда через весь город.

Статистика ДТП, особенно с участием детей и подростков, вызывает серьезную тревогу. Решение вопросов обеспечения безопасности дорожного движения на территории Зеленограда является одной из приоритетных задач, стоящих перед администрацией округа. В 2008 г. была принята программа повышения безопасности

дорожного движения на территории округа, разработанная в соответствии с федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и правовыми актами Правительства Москвы.

Целями программы являются сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, а также количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Условием достижения данных целей является решение таких задач, как совершенствование организации движения транспорта и пешеходов, улучшение дорожно-транспортной ситуации и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.

Реализация программы осуществляется по пяти основным направлениям.

Первое направление — это капитальное строительство и реконструкция объектов дорожно-мостового назначения в рамках адресной инвестиционной программы Москвы. С 2006 г. в округе ведется масштабное строительство и реконструкция дорожно-транспортной инфраструктуры. За прошедшие годы на территории округа введены в эксплуатацию крупные объекты дорожно-мостового назначения с устройством внеуличных пешеходных переходов. На проектирование и строительство данных объектов израсходовано более 10 млрд руб. К 2014 г. практически все основные дороги округа будут реконструированы по современным проектам.

Второе направление включает в себя так называемые локальные мероприятия, проводимые по всей

Москве в целях улучшения условий движения транспорта, повышения пропускной способности существующей улично-дорожной сети и безопасности дорожного движения. Имеется в виду устройство заездных «карманов», автобусных остановок, парковок в границах улично-дорожной сети, расширение проезжих частей, в том числе для организации правых и левых поворотов на перекрестках, и т. д. В 2012 г. аналогичные работы велись на 20 объектах. В обязательном порядке проводятся мероприятия, направленные на обеспечение безопасности пешеходов: устанавливаются транспортные и пешеходные ограждения, искусственные неровности, обустраиваются тротуары, пешеходные переходы.

Третье направление программы — работы по благоустройству территории, проводимые непосредственно на местах управами и муниципалитетами районов. Эти работы ведутся с учетом повышения безопасности жителей. Только на маршрутах движения дошкольников и школьников оборудовано 65 искусственных дорожных неровностей.

Четвертое направление включает в себя мероприятия в области управления движением. В рамках реализации первого этапа создания интеллектуальной транспортной системы в округе выполнен целый ряд работ: введены адаптивное управление на наиболее сложных перекрестках, многорежимность работы светофоров, установлены комплексы автоматической фото- и видеофиксации нарушений, изменена организация дорожного движения на 12 перекрестках.

Как отметил докладчик, межведомственное взаимодействие при

решении любой локальной отраслевой задачи, касающейся обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, дает значимые результаты. Так, в округе с 2011 г. на 25% увеличилась пропускная способность улично-дорожной сети. Количество очагов аварийности уменьшилось с 15% до 8%, а в местах проведения мероприятий они практически ликвидированы. С 2009 г. в округе нет погибших в ДТП детей. Общее снижение смертности на дорогах за январь — сентябрь 2012 г. по сравнению с аналогичным периодом 2011 г. составило 40%. С мая 2012 г., после ввода в действие элементов интеллектуальной транспортной системы, количество ДТП уменьшилось по сравнению с 2011 г. на 30%.

Как подчеркнул А. Н. Смирнов, данные показатели явились результатом комплексного межведомственного подхода с привлечением общественности к решению вопросов безопасности дорожного движения.

Директор Департамента маркетинга и корпоративных коммуникаций ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» **М. Р. Морозова** в своем выступлении отметила, что обязанность любого автопроизводителя — постоянно совершенствовать системы безопасности, которые применяются в автомобилях.

«Мерседес-Бенц» известен как пионер в разработке многих систем безопасности, которые в настоящее время внедряются и используются практически всеми автопроизводителями. Многие из этих систем безопасности пришли из автоспорта. Его развитие имеет большое значение именно потому, что очень многие системы безопасности впервые применяются, тестируются, апробируются в ходе го-

нок, в экстремальных условиях, а затем внедряются в серийные автомобили.

Как отметила докладчик, когда в 2012 г. впервые на российском рынке был представлен компактный городской автомобиль «Смарт», у клиентов и общественности возникли сомнения по поводу его безопасности. Однако система безопасности, которая используется в автомобилях «Смарт», была апробирована в ходе гонок «Формула-1» и выдерживает нагрузку до 3,5 т.

Таким образом, безопасности компактных по размеру автомобилей уделяется большое внимание. Это неотъемлемая составляющая ответственности автопроизводителя и необходимое условие конкурентоспособности на рынке.

Помимо внедрения надежных систем безопасности в автомобилях, проводятся и другие мероприятия, направленные на повышение осведомленности водителей «Мерседес-Бенц» о системах безопасности, которые используются в их автомобилях, и о том, как следует управлять машиной и вести себя на дороге.

Существует проект под названием «Академия вождения “Мерседес-Бенц”». Постоянно действующая академия вождения расположена на полигоне ФСО в городе Старая Купавна. Она действует и в летнее, и в зимнее время и полностью оснащена для того, чтобы моделировать природные и погодные условия, с которыми водителю приходится сталкиваться. Клиенты компании получают возможность бесплатно пройти обучение.

Также совместно с ГИБДД компания реализует программу по повышению безопасности детей на дорогах.

В рамках программы используется передвижной детский автогородок. Эта мобильная площадка позволяет на практике обучать правилам дорожного движения школьников из разных городов страны.

Директор Научно-исследовательского института неотложной детской хирургии и травматологии, президент Национальной медицинской палаты **Л. М. Рошаль** в своем выступлении рассказал об итогах проведения «круглого стола» «Безопасность детей на дорогах: от профилактики до помощи пострадавшим». Как отметил докладчик, на заседании «круглого стола» обсуждались важные вопросы, состоялась интересная и содержательная дискуссия.

Однако, как подчеркнул Л. М. Рошаль, недостаточно просто обсуждать проблемы и принимать решения, необходимо обеспечить их исполнение. И в ходе следующего конгресса стоит проанализировать, какие решения и рекомендации были реализованы на практике. Только в этом случае деятельность, осуществляемая в рамках конгресса, будет иметь смысл.

Докладчик также отметил, что в России накоплен большой практический опыт в том, что касается профилактики дорожно-транспортного травматизма и реабилитации пострадавших. Вместе с тем единый стандарт, единая методика в данной области отсутствуют. Во многих регионах страны существуют интересные разработки, на основе которых издаются качественные методические пособия. По мнению Л. М. Рошала, должно существовать общероссийское пособие, объединяющее наиболее интересные, доказавшие свою эффективность методики. Важным направлением дея-

тельности является также совершенствование законодательства. Многие вопросы необходимо решать прежде всего законодательно, в противном случае важные инициативы могут оказаться нереализованными.

Большой интерес вызвало обсуждение вопроса об использовании детских удерживающих устройств и кресел. Выяснилось, что 95% устройств, представленных на российском рынке, имеют различные недостатки. В связи с этим необходимо в самое ближайшее время решить вопрос, касающийся обязательной сертификации детских удерживающих устройств.

Председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера **С. М. Киричук** в своем выступлении рассказал об итогах заседания «круглого стола» «Планирование и организация дорожного движения в городах как фактор обеспечения безопасности на дорогах». В заседании приняли участие 142 человека. По его итогам были выработаны рекомендации, состоящие из 21 пункта, 18 из которых предлагается включить в Итоговую декларацию конгресса.

Председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности **В. А. Тюльпанов** в своем выступлении подвел итоги работы «круглого стола» «Повышение безопасности дорожного движения через совершенствование системы подготовки водителей транспортных средств».

На заседании присутствовало около 80 человек, выступил 21 докладчик.

В. А. Тюльпанов отметил ряд основных моментов, на которых сосредоточили внимание участники «круглого стола».

Так, в частности, было отмечено отсутствие системы подготовки инструкторов и преподавателей, и в числе рекомендаций Правительству Российской Федерации было высказано предложение о выработке целевой программы по подготовке инструкторов и преподавателей вождения.

Предлагалось также снова ввести в практику уроки автодела, существовавшие во многих школах Советского Союза. В ходе этих уроков ученики получали серьезные знания и практические навыки.

Кроме того, по мнению докладчика, следует усилить административную ответственность за превышение скорости на дорогах, так как данное нарушение — главный фактор, провоцирующий дорожно-транспортные происшествия. Необходимо также ввести уголовную ответственность за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии.

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству, правовым и судебным вопросам и развитию гражданского общества **Б. И. Шпигель** в своем выступлении подвел итоги работы «круглого стола» «Гражданское общество за безопасность на дорогах».

В заседании участвовало 98 человек. В числе докладчиков было шесть представителей европейских стран, в частности Швейцарии и Нидерландов.

В ходе дискуссии были затронуты такие проблемы, как различие в размерах штрафов в регионах, незаконное распределение на коррупционной основе парковочных мест, угрожающих безопасности дорожного движения. Обсуждались также различные аспекты деятельности страховых компаний, негативно оцениваемые водителями.

Прозвучало предложение о введении уголовной ответственности и максимального срока наказания за езду в нетрезвом состоянии.

Ряд докладчиков рассказали о проводимых мероприятиях, имеющих целью обучение как водителей, так и пешеходов навыкам безопасного поведения на дороге.

Также было высказано предложение о разработке системы мер по повышению социально-правовой защищенности личного состава Госавтоинспекции и превращению ее в элитное подразделение МВД.

Председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности **В. А. Озеров** в своем выступлении подвел итоги «круглого стола» «Совершенствование и гармонизация национального законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения».

По словам докладчика, заседание прошло в деловой обстановке, все выступающие выразили искреннюю заинтересованность в решении проблем законодательного обеспечения в интересах граждан Российской Федерации.

В целом были поддержаны идеи, высказанные на пленарном заседании в выступлении Председателя Совета Федерации Федерального Собрания

Российской Федерации **В. И. Матвиенко**, основном докладе заместителя министра внутренних дел Российской Федерации **В. Н. Кирьянова**, а также в выступлениях депутатов Государственной Думы. Все основные вопросы отражены как в итоговом документе «круглого стола», так и в предложенных поправках к Итоговой декларации.

Заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике **О. В. Еремев** в своем выступлении подвел итоги «круглого стола» «Экономические аспекты безопасности дорожного движения». В ходе заседания было заслушано 15 докладов.

Участники «круглого стола» отметили, что федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» фактически уже выполнена. Однако, очевидно, что для повышения безопасности дорожного движения одной программы недостаточно. Поэтому в настоящее время осуществляется разработка целевой программы, рассчитанной на последующие восемь лет.

Один из важнейших вопросов — методы оценки ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Выяснилось, что российские методики статистических оценок ущерба от ДТП абсолютно не соответствуют европейским. В связи с этим возникает парадоксальная ситуация, поскольку в соответствии с российскими данными количество ДТП в Федеративной Республике Германия за один год значительно превышает количество ДТП в России, так как критерии и подходы к фиксации до-

рожно-транспортных происшествий различны.

Как отметил докладчик, важное значение в ходе обсуждения придавалось экономическим стимулам повышения безопасности дорожного движения. Много говорилось об инновационных разработках, о том, что системы безопасности, которыми оснащаются современные автомобили, позволяют значительно снизить аварийность на дорогах.

Рассматривалась также деятельность страховых компаний.

Член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по социальной политике **С. С. Журова** в своем выступлении подвела итоги работы «круглого стола» «Роль молодежных инициатив в работе по обеспечению безопасности дорожного движения».

В заседании «круглого стола» приняли участие более 60 человек, выступили 22 человека.

Многие докладчики говорили о крайне низкой по сравнению с Европой культуре поведения на дорогах в России и о необходимости воспитывать эту культуру с раннего возраста. Необходимо поддерживать деятельность, которая осуществляется в стране в данном направлении. Важно оказывать организационную и финансовую поддержку общественным организациям, реализующим проекты в этой сфере.

Три доклада было посвящено инновационным подходам к фиксации нарушений и ДТП. Некоторые из них уже используются ГИБДД.

Также была отмечена важность гуманитарной составляющей в деятельности общественных организаций. Необходимо, подчеркнула доклад-

чик, поддерживать общественные организации, реализующие образовательные проекты и оказывающие психологическую помощь пострадавшим в ДТП и их близким.

Участники «круглого стола» отметили значимость деятельности юных инспекторов движения. Данное общественное движение, возникшее в 1950-е гг. в Советском Союзе, в настоящее время выходит на новый уровень и играет большую роль в обучении детей навыкам безопасного поведения на дороге.

В заключение **С. С. Журова** отметила значимость деятельности молодежных общественных организаций, многие из которых действуют очень активно и осуществляют проекты, приносящие реальные практические результаты. При этом данные организации действуют не стихийно, а находят формы конструктивного взаимодействия с властью.

Член комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности **А. В. Пиманов** в своем выступлении подвел итоги «круглого стола» «Средства массовой информации в пропаганде безопасности дорожного движения». По словам докладчика, в ходе заседания состоялась интересная и плодотворная дискуссия. Участниками было отмечено, что в условиях свободных рыночных отношений никакие директивы в адрес средств массовой информации не помогут изменить ситуацию в лучшую сторону. Единственный путь, который может быть эффективным, — сотрудничество с государственными СМИ, главные редакторы которых должны следить за соблюдением принципов журна-

листской этики. Кроме того, чтобы эффективно работать со всем спектром СМИ, включая Интернет и телевидение, в том числе кабельное, необходимо сформировать креативную группу при МВД или при каком-либо другом государственном органе.

Заместитель министра внутренних дел Российской Федерации **В. Н. Кирьянов** в своем выступлении отметил, что в ходе конгресса прозвучало много интересных предложений, был продемонстрирован профессиональный подход к решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения. По словам докладчика, реализация федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», безусловно, привела к положительным результатам. **В. Н. Кирьянов** выразил надежду, что предложения и законодательные инициативы, прозвучавшие в ходе конгресса, будут реализованы и помогут улучшить ситуацию на дорогах.

С. М. Киричук представил вниманию аудитории Итоговую декларацию конгресса. Как отметил докладчик, данная декларация — результат большой совместной работы Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств, комитетов Совета Федерации и Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Аппарата Совета Федерации, федеральных органов исполнительной власти, регионов, муниципалитетов, участников «круглых столов», экспертов. Работа над документом осуществлялась в аналитическом управлении Аппарата Совета Федерации под руководством

заместителя Председателя Совета Федерации **С. Ю. Орловой** в тесном и конструктивном взаимодействии с руководством Межпарламентской Ассамблеи.

Итоговая декларация была в основном одобрена участниками конгресса. Вместе с тем очевидно, что ее проект может быть усовершенствован за счет высказанных предложений.

Докладчик предложил в основном одобрить проект Итоговой декларации конгресса, а окончательный текст доработать с учетом поступивших замечаний и предложений.

Заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **С. Ю. Орлова** в заключительном слове поблагодарила организаторов и участников конгресса, а также организаторов специальных мероприятий, проводившихся в его рамках. В данных мероприятиях активно участвовали дети. Они демонстрировали прекрасное знание правил дорожного движения и творческий подход к их освоению. В целом все мероприятия вызвали интерес и живой отклик у жителей Санкт-Петербурга.

Докладчик также сообщила, что достигнута договоренность о ежегодном проведении конгресса. На постоянной основе будут действовать рабочая группа и оргкомитет.

В ходе конгресса был выдвинут ряд законодательных инициатив. В частности, было предложено ужесточить наказание за езду в нетрезвом состоянии, ввести обязательные права для водителей скутеров, стимулировать гражданское общество к более активному участию в решении вопросов, касающихся обеспечения безопасности на дорогах.

ИТОГОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ
четвертого международного конгресса
«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»
(Санкт-Петербург, 28 сентября 2012 года)

Участники четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», представляющие органы государственной власти, международные организации, общественные объединения, образовательные и научно-исследовательские учреждения, предприятия транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональные ассоциации, средства массовой информации государств — участников Содружества Независимых Государств,

ссылаясь на итоговые декларации предыдущих международных конгрессов «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»,

выражая приверженность целям Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения,

поддерживая резолюцию 66-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 4 апреля 2012 года «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»,

рассматривая на основе итогового документа Конференции ООН по устойчивому развитию, проведенной в Рио-де-Жанейро 20–22 июня 2012 года, безопасность дорожного движения как один из пунктов международной повестки дня по обеспечению устойчивого развития,

признавая вклад Российской Федерации в укрепление международного взаимодействия по вопросам безопасности дорожного движения,

отмечая усилия Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств по сближению национального законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения,

подчеркивая важность развития партнерства между государством, обществом и бизнесом в целях оптимизации правовой, организационной и экономической основы деятельности по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма,

подтверждая необходимость продолжения международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения,

учитывая, что, несмотря на прилагаемые усилия, дорожно-транспортные происшествия по-прежнему приводят к осязаемым человеческим и социально-экономическим потерям,

обращая внимание на неприемлемо высокий уровень гибели и травматизма детей в дорожно-транспортных происшествиях,

подчеркивая необходимость активного участия молодежи в обеспечении безопасности на дорогах,

признавая, что проблемы обеспечения безопасности дорожного движения находятся в прямой связи с социальными и экономическими процессами и их

решение возможно только при условии планирования и реализации мероприятий как единого комплекса действий,

исходя из необходимости принятия дополнительных мер по адаптации общества к современным требованиям обеспечения безопасности дорожного движения, учитывающих международные правовые документы и рекомендации, передовой опыт применения инновационных технологий, финансовых механизмов и управленческих решений в данной сфере,

подтверждая актуальность проведения информационно-просветительских кампаний и социально-пропагандистских акций по профилактике дорожно-транспортного травматизма в сочетании с реализацией законодательных инициатив и административных мер по обеспечению безопасности дорожного движения,

полагают целесообразным:

считать важнейшей задачей достижение на пространстве Содружества Независимых Государств к 2020 году средневропейского уровня обеспечения безопасности дорожного движения и сокращение смертности в дорожно-транспортных происшествиях до минимально возможного уровня;

определить, что одним из приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является профилактика и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма;

призвать парламенты государств — участников Содружества Независимых Государств к продолжению работы по гармонизации национального транспортного, экологического, образовательного, градостроительного законодательства, а также правовых основ деятельности дорожной полиции (милиции) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

рекомендовать парламентам и правительствам государств — участников Содружества Независимых Государств продолжить работу по совершенствованию и реализации программ, нацеленных на развитие, внедрение и эксплуатацию интеллектуальных транспортных систем, обеспечение безопасности конструкции транспортных средств и соблюдение ключевых мер безопасности;

расширять международное сотрудничество профильных институтов и организаций государств — участников Содружества Независимых Государств в сфере обмена передовыми практиками и технологиями обеспечения безопасности дорожного движения и снижения уровня дорожно-транспортного травматизма;

рекомендовать государствам — участникам Содружества Независимых Государств разработать порядок осуществления согласованных действий между оперативными и специальными службами в целях своевременного и эффективного оказания первой медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;

ускорить внедрение передовых инновационных разработок (информационно-навигационных, телекоммуникационных и интеллектуальных си-

стем) в сфере организации дорожного движения, на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, а также для оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

ужесточить требования к планированию и строительству автомобильных дорог с учетом интенсивности дорожного движения, градостроительных решений, а также климатических особенностей территорий;

внедрять механизмы частно-государственного партнерства в сфере строительства и обслуживания объектов дорожного хозяйства;

усилить контроль за соблюдением национальных норм технического регулирования при производстве, эксплуатации и утилизации транспортных средств;

ужесточить требования к техническому состоянию транспортных средств, проводить мероприятия, направленные на повышение степени ответственности владельцев транспортных средств за их техническое состояние;

рекомендовать государствам — участникам Содружества Независимых Государств разработать и утвердить профессиональные стандарты подготовки водителей по всем типам транспортных средств, а также требования к учебным организациям, осуществляющим такую подготовку;

рекомендовать государствам — участникам Содружества Независимых Государств разработать правовые основы регулирования допуска к участию в дорожном движении несовершеннолетних, управляющих транспортным средством с рабочим объемом двигателя до 50 см³ (возрастной ценз, экипировка);

поддерживать 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;

принять исчерпывающие меры по обеспечению безопасности дорожного движения на прилегающих к школам и детским дошкольным учреждениям территориях, а также в местах массового нахождения детей, в том числе посредством внедрения и применения «паспортов детской безопасности» в отношении автомобильных дорог, расположенных вблизи указанных мест;

активно внедрять в образовательных учреждениях и детских оздоровительных лагерях передовой зарубежный опыт и лучшие практики государств — участников Содружества Независимых Государств по созданию мобильных автогородков с целью формирования у детей навыков безопасного поведения в процессе дорожного движения;

рекомендовать рассмотреть вопрос о целесообразности разработки требований по использованию производителями детских товаров световозвращающих элементов на верхней детской одежде, школьных ранцах, сумках и портфелях;

инициировать процесс участия молодежи в работе по обеспечению безопасности дорожного движения, привлекать ее к разработке и проведению специализированных пропагандистских кампаний социальной рекламы в рамках

проектных семинаров и конкурсов творческих работ, уличных акций, в том числе с участием представителей частного бизнеса;

рекомендовать общественным организациям государств — участников Содружества Независимых Государств провести конкурсы на лучший социальный видеоролик и лучший макет наружной рекламы, направленные на предупреждение детского и подросткового дорожно-транспортного травматизма с последующим размещением в Интернете;

повысить эффективность взаимодействия органов государственной власти, правоохранительных органов, общественных институтов и средств массовой информации в сфере информационно-пропагандистского сопровождения деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

организовать широкое обсуждение вопросов безопасности движения и культуры поведения на дорогах в средствах массовой информации, проведение шоу-программ, в том числе рассчитанных на молодежную аудиторию;

реализовать цикл телевизионных программ и радиопередач, направленных на разъяснение гражданам нормативных положений в области дорожного движения и ответственности за их нарушение с уделением особого внимания детской аудитории;

осуществлять пропаганду положительного опыта проведения мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе организованных при партнерстве органов государственной власти, общественных организаций, граждан и бизнеса;

сформировать порядок участия институтов гражданского общества в контроле за состоянием улично-дорожной сети, принятии иных мер по профилактике дорожно-транспортных происшествий;

содействовать общественным объединениям в формировании консультационных центров по защите прав участников дорожного движения, реализации иных инициатив по осуществлению общественного контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

рекомендовать государствам — участникам Содружества Независимых Государств при осуществлении законопроектной деятельности использовать практику включения в состав экспертных советов и рабочих групп представителей общественных объединений, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, в целях учета их позиций в рамках процедур принятия решений;

просить Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации сформировать организационный комитет по подготовке пятого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

СОДЕРЖАНИЕ

	Экономические аспекты безопасности дорожного движения.....	195
	Роль молодежных инициатив в работе по обеспечению безопасности дорожного движения.....	215
	Обзор выступлений на итоговом пленарном заседании	240
	Итоговая декларация четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (Санкт-Петербург, 28 сентября 2012 года).....	248
Безопасность на дорогах ради безопасности жизни		
Приветствие Президента Российской Федерации <i>В. В. Путина</i> участникам конгресса.....	4	
Приветствие Председателя Правительства Российской Федерации <i>Д. А. Медведева</i> участникам конгресса.....	5	
Приветствие Председателя Национального Собрания Республики Армения <i>О. А. Абрамяна</i> участникам конгресса.....	6	
Приветствие Председателя Парламента Республики Молдова <i>М. И. Луну</i> участникам конгресса	7	
Приветствие Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации <i>С. Е. Нарышкина</i> участникам конгресса	9	
Приветствие Председателя Маджлиси намояндагон Маджлиси Оли Республики Таджикистан <i>Ш. З. Зухурова</i> участникам конгресса.....	10	
Приветствие Председателя Верховной Рады Украины <i>В. М. Литвина</i> участникам конгресса	11	
Приветствие Председателя Исполнительного комитета — Исполнительного секретаря СНГ <i>С. Н. Лебедева</i> участникам конгресса.....	12	
Приветствие Секретаря Общественной палаты Российской Федерации <i>Е. П. Велихова</i> участникам конгресса.....	14	
Обзор выступлений на пленарном заседании.....	16	
<i>Краткий обзор заседаний «круглых столов»</i>		
Планирование и организация дорожного движения в городах как фактор обеспечения безопасности на дорогах.....	64	
Безопасность детей на дорогах: от профилактики до помощи пострадавшим.....	93	
Повышение безопасности дорожного движения через совершенствование системы подготовки водителей транспортных средств.....	117	
Гражданское общество за безопасность на дорогах.....	147	
Совершенствование и гармонизация национального законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения...	174	

CONTENTS

<i>Review of Speeches at the Final Plenary Session</i>	240
<i>Final Declaration of the Fourth International Congress “Road Safety for the Safety of Life” (Saint Petersburg, 28 September 2012)</i>	248

Road Safety for the Safety of Life

Greetings from the President of the Russian Federation <i>V. V. Putin</i> to the Participants of the Congress	4
Greetings from the Chairman of the Government of the Russian Federation <i>D. A. Medvedev</i> to the Participants of the Congress.....	5
Greetings from the Chairman of the National Assembly of the Republic of Armenia <i>O. A. Abraamian</i> to the Participants of the Congress	6
Greetings from the Chairman of the Parliament of the Republic of Moldova <i>M. I. Lupu</i> to the Participants of the Congress	7
Greetings from the Chairman of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation <i>S. E. Naryshkin</i> to the Participants of the Congress.....	9
Greetings from the Chairman of the Majlisi Namoyandagon of the Majlisi Oli of the Republic of Tajikistan <i>Sh. Z. Zukhurov</i> to the Participants of the Congress	10
Greetings from the Chairman of the Supreme Rada of the Ukraine <i>V. M. Litvin</i> to the Participants of the Congress	11
Greetings from the Chairman of the Executive Committee — Executive Secretary of the CIS <i>S. N. Lebedev</i> to the Participants of the Congress.....	12
Greetings from the Secretary of the Civic Chamber of the Russian Federation <i>E. P. Velikhov</i> to the Participants of the Congress	14
<i>Review of Speeches at the Plenary Session</i>	16
<i>Brief Review of the “Round Tables” Sitings</i>	
Planning and Management of Road Traffic in Urban Environment as Part of Public Safety on Roads	64
Children Safety on Roads: Prevention and Helping the Victims.....	93
Improving Road Safety through Better Training of Motorists.....	117
Civil Society for Road Safety	147
Improvement and Harmonization of National Legislation in Ensuring Road Safety	174
The Economy of Road Safety	195
Engaging Youth in Improving Road Safety.....	215

Дизайн и верстка — *Е. А. Лещева*

Подписано в печать 01.04.2013. Формат 70x100¹/₁₆. Бумага мелованная. Гарнитура Ньютон.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 20,64. Уч.-изд. л. 18,6. Тираж 900. Заказ 0481-О-13.

Адрес Секретариата Совета МПА СНГ: 191015, С.-Петербург, ул. Шпалерная, д. 47.
Телефоны редакции: (812) 326-69-24, 326-68-01.
web-страница: www.iacis.ru; e-mail: NNL@iacis.ru

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Капли дождя»: 190005, С.-Петербург,
Измайловский пр., д. 16/30, лит. Б. Тел./факс: (812) 325-08-48.