

МЕЖПАРЛАМЕНТСКАЯ АССАМБЛЕЯ
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Журнал основан в 1993 году

ВЕСТНИК № 4 (81)
МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ
АССАМБЛЕИ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
2016

Главный редактор **А. И. Сергеев**

Редакционная коллегия:

*Х. З. Бакенов, Д. Г. Гладей, А. М. Джафаров,
А. П. Должиков, Д. Ю. Жук, В. Г. Козут, И. Н. Липчу,
С. А. Малинина, И. Х. Рахимов, П. П. Рябухин,
Н. А. Сатвалдиев, А. И. Сурыгин, А. М. Чилингарян*



ТЕМЫ НОМЕРА

**Шестой международный конгресс
«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»**

Пленарное заседание

Круглые столы

Заседание Экспертного совета
по здравоохранению при Межпарламентской
Ассамблее государств – участников СНГ

Итоговая декларация конгресса



Шестой международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»





на тему
«Роль гражданского общества
в повышении безопасности
дорожного движения»



БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ

28–30 сентября 2016 г. в Таврическом дворце и выставочном комплексе «Ленэкспо» прошел шестой международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организованный Межпарламентской Ассамблеей государств — участников СНГ и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

В адрес участников и гостей мероприятия поступили приветствия Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева, Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе Н. Н. Цуканова, председателя Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова, главы Регионального представительства Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца в России Д. М. Мухамадиева.

Участники конгресса из России, стран ближнего и дальнего зарубежья — парламентарии и руководители законодательных и исполнительных органов государственной власти, представители международных организаций, общественных объединений, образовательных и научно-исследовательских учреждений, предприятий транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональных ассоциаций, средств массовой информации — провели широкую дискуссию по вопросам формирования государственной политики в области безопасности дорожного движения, защищенности граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, обмена информацией и опытом реализации успешных стратегий и программ в этой сфере. Особое внимание было уделено роли гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения.

В этом номере журнала публикуются обзор выступлений на пленарном заседании, заседаниях круглых столов и Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ, Итоговая декларация конгресса.



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

Уважаемые друзья!

Приветствую вас на конгрессе, который уже в шестой раз проходит в Санкт-Петербурге в рамках Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ваш авторитетный форум является заметным событием в жизни нашей страны. В его работе традиционно принимают участие представители органов власти, международных транспортных и общественных организаций, средств массовой информации, а также врачи, учителя, ученые и эксперты из многих государств, в первую очередь СНГ.

Опыт проведения конгрессов показал большой потенциал такого формата общения. Он помогает формировать скоординированную позицию стран Содружества в таких вопросах, как совершенствование законодательства, разработка национальных программ, связанных с повышением защищенности людей от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

В этом году главная тема конгресса — усиление роли институтов гражданского общества в улучшении ситуации на дорогах. Уверен, что вы предметно ее обсудите, поделитесь опытом реализации успешных проектов и общественных инициатив. И конечно, особое внимание уделите воспитанию «дорожной культуры» у водителей и пешеходов. Ведь вежливое поведение на дорогах не требует вложения денег, но в разы снизит аварийность, поможет уберечь от несчастного случая тысячи жизней.

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

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



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

Уважаемые друзья!

От имени Правительства Российской Федерации приветствую участников и гостей шестого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»! Ваш форум вновь объединил представителей органов государственной власти, международных организаций, авторитетных представителей деловых кругов

и экспертного сообщества. И это не случайно, ведь безопасность на дорогах является одной из приоритетных задач государства и общества, залогом спокойствия граждан любой страны мира, жителей любого города и поселка. Тема безопасности на дорогах регулярно становится предметом рассмотрения на заседаниях Государственного совета Российской Федерации, Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам под председательством Президента Российской Федерации В.В. Путина, Правительства Российской Федерации, обсуждается в стенах Федерального Собрания Российской Федерации.

Достойный вклад в выработку законодательных инициатив вносит и ваш конгресс. Благодаря слаженной совместной работе многого нам уже удалось добиться: реализуется план мероприятий, направленных на снижение смертности от ДТП, ведется борьба с «опасным вождением». Статистика отчетливо свидетельствует о том, что негативные показатели снижаются, но останавливаться на достигнутом рано. За каждой жизнью — судьбы людей и семей. Вместе с тем решение проблемы безопасности на дорогах можно сравнить с «улицей с двусторонним движением». В этом вопросе нельзя полагаться только на государство — необходимо тесно взаимодействовать с обществом: прививать гражданам чувство взаимной ответственности, формировать навыки безопасного поведения на дорогах как водителей, так и пешеходов.

Желаю международному конгрессу плодотворной и интересной работы. Не сомневаюсь, ее результатом станут важные практические рекомендации, призванные укрепить безопасность на дорогах. Успехов вам и всего самого доброго.

С уважением,

**председатель Правительственной комиссии
по обеспечению безопасности дорожного движения,
первый заместитель Председателя Правительства
Российской Федерации
И. И. Шувалов**



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

Уважаемые участники и гости конгресса!

Рад приветствовать вас на данном представительном форуме, посвященном вопросам повышения безопасности дорожного движения и роли гражданского общества в данной сфере.

Предотвращение аварийности на дорогах, улучшение их качества, повышение культуры вождения, неукоснительное соблюдение правил дорожного движения всеми его участниками являются основными ориентирами в работе заинтересованных органов и служб, а также общественности, потенциал которой, на наш взгляд, сегодня используется не в полную силу.

Вместе с тем ресурсы общественных организаций и граждан могли бы быть задействованы в решении многих вопросов, в том числе улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог, формирования мировоззрения участников дорожного движения, совершенствования нормативного правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения.

Уверен, что предложенные в ходе обсуждений на данном форуме идеи будут эффективно реализованы и внесут свой вклад в формирование практических основ, способствующих повышению безопасности дорожного движения на наших дорогах.

**Полномочный представитель
Президента Российской Федерации
в Северо-Западном федеральном округе
Н. Н. Цуканов**



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

Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца приветствует участников шестого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

Отрадно, что в этом году тематика этого форума посвящена роли гражданского общества в безопасности дорожного движения. МФОККиКП всецело поддерживает стремление стран — участниц СНГ решать вопросы дорожной безопасности на таком высоком и авторитетном уровне.

Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, являясь крупнейшей в мире международной гуманитарной сетью, объединяющей в своих рядах национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца 190 стран мира, ведет неустанную работу по обеспечению безопасности на дорогах и готово активно развивать сотрудничество со всеми заинтересованными партнерами.

Ежегодно сотрудники и добровольцы Красного Креста и Красного Полумесяца принимают участие в обучении тысяч сотрудников служб дорожного движения, полиции, населения, особенно детей и подростков, содействуя защите жизни и здоровья населения.

Уверены, что предстоящий конгресс явится эффективной площадкой для объединения усилий государственных, общественных, научно-исследовательских учреждений, бизнес-сообщества и средств массовой информации по решению проблем дорожной безопасности.

С пожеланиями успехов в работе конгресса,

**глава Регионального представительства
Международной федерации обществ
Красного Креста и Красного Полумесяца в России
Д. М. Мухамадиев**



Обзор выступлений на пленарном заседании





Ю. Л. Воробьев

Открывая пленарное заседание шестого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, заместитель председателя организационного комитета конгресса **Ю. Л. Воробьев** отметил, что в 2016 г. форум объединил 2 тыс. участников: руководителей органов власти, сотрудников транспортных компаний, ведущих общественных деятелей России и 25 зарубежных государств, и выразил благодарность за работу по подготовке мероприятия Министерству внутренних дел Российской Федерации, Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ, а также Правительству Санкт-Петербурга и Губернатору Г. С. Полтавченко.

Докладчик сообщил, что по всей стране были проведены приуроченные к конгрессу Всероссийская неделя безопасности дорожного движения и акция «Засветись!», в рамках которой

детям было вручено 40 тыс. световозвращающих элементов, в Санкт-Петербурге состоялась международная конференция «Безопасные транспортные системы: использование современных технологий, инструментов обеспечения качества транспортной деятельности и потенциала институтов гражданского общества». С участием МЧС, МВД и Минздрава России прошли тактико-специальные учения. Во время конгресса проведены круглые столы, по сложившейся традиции на площадках «Ленэкспо» организована специализированная выставка, на которой, помимо техники, были представлены интересные социальные проекты, обучающие методики и общественные инициативы по повышению безопасности дорожного движения. Все это усилило содержательную составляющую мероприятия, привлекло серьезное внимание общественности в России и других странах к вопросам повышения безопасности дорожного движения.

Как отметил Ю. Л. Воробьев, рекомендации предыдущих форумов успешно реализуются в государствах Содружества. В целях реализации положений итоговых документов в России был принят ряд важных федеральных законов, направленных на ужесточение ответственности для нетрезвых водителей, совершенствование системы взыскания штрафов, урегулирование вопросов задержания и эвакуации транспортных средств. В Итоговой декларации предыдущего, пятого конгресса отмечалась необходимость воспитания культуры вождения. В 2016 г. во исполнение этой рекомендации в Правила дорожного движения Российской Федерации было внесено понятие «опасное вождение», следующим

шагом станет принятие закона, предусматривающего введение ответственности за данное нарушение.

По словам докладчика, основным итогом действий, предпринятых в последние годы на государственном уровне, стало сокращение в России количества погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Постепенно сокращается число административных правонарушений с участием водителей транспортных средств и пешеходов, снижается показатель детского травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Позитивная динамика отмечается во многих субъектах Российской Федерации, что стало возможным благодаря совершенствованию организации дорожного движения, развитию системы подготовки водителей, внедрению новейших информационно-навигационных технологий. В целом ряде городов сейчас осуществляется замена старых светофоров на светодиодные, вводятся отдельные полосы для общественного транспорта, применяются инновационные технологии для предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Фото- и видеофиксация нарушений помогает последовательно внедрять принцип неотвратимости наказания.

Ю.Л. Воробьев подчеркнул, что одним из важнейших приоритетов в России признано строительство безопасных и качественных дорог. Этой теме было посвящено недавнее заседание Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам, а также заседание президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросам развития транспортной

инфраструктуры субъектов Южного федерального округа.

Докладчик отметил, что статистика аварийности в России и других странах СНГ сопоставима с показателями ведущих зарубежных государств. Вместе с тем в Российской Федерации по-прежнему значительно количество ДТП со смертельным исходом: показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий составляет 5,8 на 100 тыс. населения, тогда как во многих других странах он существенно ниже.

Ю.Л. Воробьев известил собравшихся о том, что в марте 2016 г. на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации по проблемам безопасности на дорогах Президент В.В. Путин назвал снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий главной задачей. Одним из ключевых условий ее решения является развитие системы оказания первичной и экстренной медицинской помощи. С самого первого конгресса этой проблеме уделяется особое внимание. За последние годы Минздравом и МЧС России проделана значительная работа, приняты стандарты, освоены схемы совместных действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с дорожными происшествиями. Для оказания максимально возможной медицинской помощи в пределах «золотого часа», в течение которого наиболее высока вероятность спасти жизнь пострадавших в аварии, организуется патрулирование дорог, строятся новые медицинские учреждения. Работу в этом направлении необходимо продолжить. Важно не только улучшить систему оказания медицинской помощи, дорожную инфраструктуру, но и совершенствовать правовое

регулирование организации дорожного движения, воспитывать культуру поведения на дорогах.

По мнению докладчика, повышение безопасности дорожного движения связано и с активностью общественных объединений. Сегодня все чаще встречаются положительные примеры самоорганизации людей в этой сфере. Общественные объединения выступают с интересными инициативами. Граждане все чаще информируют полицию о нарушениях правил дорожного движения, нетрезвых водителях, незаконных парковках, плохом состоянии дорог.

Ю.Л. Воробьев напомнил участникам заседания высказывание древних о том, что внимание к другим — это основа хорошего общества, и отметил, что примером такой заботы и неравнодушия является деятельность активистов Общероссийского народного фронта. Они составили рейтинг российских городов по качеству дорог. По итогам этой работы были направлены запросы в Генеральную прокуратуру Российской Федерации и другие ведомства, приняты меры по исправлению ситуации. По мнению докладчика, необходимо к ведению такого мониторинга подключать как можно больше равнодушных граждан и при этом активно применять современные технологии. Сегодня прорабатывается вопрос о назначении административных наказаний за нарушение Правил дорожного движения на основании фото- и видеоматериалов, предоставленных гражданами с помощью специальных мобильных приложений, подготовлен соответствующий законопроект, который в ближайшее время, вероятнее всего, будет принят.

С точки зрения Ю.Л. Воробьева, представляется целесообразным создать интернет-ресурс, обеспечивающий публичный мониторинг ситуации на дорогах и позволяющий гражданам вносить данные об аварийно-опасных участках, контролировать устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

Еще одним инструментом, которым необходимо эффективно пользоваться, докладчик назвал систему штрафов. В настоящее время обсуждается предложение привязки количества штрафов к стоимости полиса ОСАГО, но, по мнению Ю.Л. Воробьева, реализация этой идеи будет приводить к двойному наказанию нарушителей и может создать почву для злоупотреблений. Докладчик привел в пример скандинавские страны, где действует принцип наложения штрафов в зависимости от доходов нарушителя, однако в России, с его точки зрения, было бы целесообразно подумать о привязке штрафов не только к доходам, но и к стоимости машин нарушителей.

По словам Ю.Л. Воробьева, для того чтобы улучшить ситуацию в области безопасности дорожного движения, нужно изменить сознание людей, но при этом одним только ужесточением наказания не обойтись. Необходимо вести постоянную информационно-разъяснительную работу, чаще задействовать молодежь в специализированных пропагандистских кампаниях, уличных акциях, социальной рекламе, конкурсах творческих работ, важно наглядное объяснение того, к каким смертоносным последствиям приводит, в частности, игнорирование требований об использовании ремней безопасности. Начинать обучение

правилам безопасного поведения на дорогах надо с детского сада. В качестве примера докладчик привел Норвегию, где правилам поведения на переходах и правилам езды на велосипедах детей начинают обучать с шести лет. По мнению Ю. Л. Воробьева, крайне важно внедрять в школах единые стандарты и методики обучения не только правилам поведения на дорогах, но и навыкам оказания первой медицинской помощи, при этом он сообщил, что, по данным экспертов, не менее 25% погибших в авариях можно было бы спасти еще до приезда врача, если бы находящиеся рядом умели оказывать первую помощь. Докладчик также предложил обсудить возможность введения в старших классах тестирования на знание Правил дорожного движения.

Ю. Л. Воробьев выразил уверенность в том, что большую помощь в организации просветительской работы в области безопасного дорожного движения могут оказать и Общественная палата Российской Федерации, региональные общественные палаты, институт уполномоченных по правам ребенка и по правам человека, структуры ДОСААФ и других общественных организаций.

Докладчик подчеркнул крайнюю важность стимулирования гражданского участия в деятельности ГИБДД и рассказал о том, как неравнодушные жители европейских стран помогают работе дорожных инспекций: об их участии в качестве партнеров в воспитательных беседах с нарушителями, о содействии в патрулировании. По словам Ю. Л. Воробьева, использовать этот опыт в российских реалиях может помочь принятый Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка».

В своем выступлении докладчик привел слова писателя К. М. Симонова о том, что русские — упрямый народ, и, если им однажды пришла в голову хорошая идея, они рано или поздно осуществляют ее с поистине русским размахом, и выразил надежду на то, чтобы это качество сказалось и на дорожной безопасности.

Ю. Л. Воробьев напомнил участникам пленарного заседания о том, что по инициативе Российской Федерации Организацией Объединенных Наций 2011–2020 гг. объявлены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Главной целью реализации этого плана является снижение во всем мире уровня смертности в дорожно-транспортных происшествиях. В 2016 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла подготовленный Россией проект Резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой государствам — членам ООН и всему международному сообществу предложено развивать сотрудничество, в том числе в области повышения защиты и безопасности пешеходов и велосипедистов.

В заключение Ю. Л. Воробьев выразил уверенность, что немалый вклад в развитие конструктивного сотрудничества в этой сфере вносит и регулярное проведение международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

С приветствием к участникам конгресса обратился Губернатор Санкт-Петербурга **Г. С. Полтавченко**. Он отметил, что данный форум в очередной раз собрал в Северной столице руководителей органов государственной власти и местного самоуправления, ученых, экспертов, педагогов, работников



Г. С. Полтавченко

здравоохранения, представителей общественности и бизнеса и это говорит о высоком статусе мероприятия, значимости его рекомендаций и решений.

Губернатор подчеркнул, что безопасность дорожного движения — одна из самых актуальных и острых проблем. Каждый год аварии на дорогах уносят тысячи жизней. Эта проблема носит многогранный характер. Как показывает практика, предупреждение автотранспортных происшествий предполагает комплексное решение и экономических, и организационных, и инфраструктурных, и правоприменительных, и других задач.

Для Правительства Санкт-Петербурга обеспечение безопасности дорожного движения является одним из главных приоритетов деятельности. Во взаимодействии с правоохранительными органами, общественностью, научными и информационными центрами реализуется целый комплекс мер, направленных на то, чтобы

сделать дороги безопасными как для водителей, так и для пешеходов. Эти усилия приносят свои плоды: удалось не только стабилизировать дорожно-транспортную обстановку, но по основным показателям добиться снижения аварийности. За восемь месяцев 2016 г. в Петербурге общее количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими уменьшилось на 16%, почти на 35% — число погибших в ДТП, на 23% — количество ДТП с участием детей. Г. С. Полтавченко сообщил, что в 2015 г. город стал лауреатом национальной премии «Безопасность — дело каждого» в номинации «Островок безопасности», поэтому Санкт-Петербург сегодня по праву можно назвать одним из самых безопасных регионов Российской Федерации.

По словам Губернатора, особое внимание уделяется предупреждению дорожных происшествий, в которых могут пострадать дети. В городе создана и эффективно действует полноценная система профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. На базе школ и детских садов, других образовательных учреждений работают девять стационарных и более 70 мобильных автогородков. Дорожной безопасности обучают в каждой школе. В каждом районе города созданы опорные центры по изучению Правил дорожного движения. По этой тематике проводятся различные конкурсы, викторины, соревнования. В 2016 г. в рамках фестиваля «Безопасные каникулы» состоялась открытая городская конференция, участниками которой стали старшеклассники — члены отрядов юных инспекторов движения. Такие отряды есть практически во всех школах города, а в самое ближайшее время начнет работать городской

штаб юных инспекторов движения. Г. С. Полтавченко сообщил, что 29 сентября 2016 г. в Петербурге уже во второй раз прошел Единый день детской дорожной безопасности. Перед ребятами выступили сотрудники ГИБДД, транспортной полиции и прокуратуры. В дни конгресса его участники смогут пройти интерактивное обучение по методикам, сформированным на основе накопленного опыта.

Губернатор отметил, что в бюджете города на обеспечение безопасности дорожного движения выделяются значительные средства. Только за 2016 г. реализован целый ряд мероприятий на общую сумму более 1,9 млрд руб. Бюджетные средства направлены, в частности, на обеспечение надежной эксплуатации и развития городской системы фиксации нарушений Правил дорожного движения, на приобретение световозвращающих элементов для дошкольников и учащихся младших классов.

Г. С. Полтавченко сообщил, что, так как на дорожную безопасность влияет множество факторов: дорожный трафик и разметка, погода, время суток и состояние дорожного покрытия, то в рамках транспортной политики в городе создаются специально выделенные полосы общественного транспорта, строятся современные магистрали. В 2016 г. завершается строительство Западного скоростного диаметра. Этот уникальный масштабный проект реализуется на принципах государственно-частного партнерства. Губернатор выразил надежду, что Западный скоростной диаметр избавит центр Петербурга от пробок, отвлечет часть транспортных потоков от кольцевой дороги, станет серьезной составляющей транспортных сетей Северной

Европы. И целый ряд других проектов осуществляется в рамках подготовки к Кубку конфедерации и Чемпионату мира по футболу 2018 г.

Г. С. Полтавченко подчеркнул, что большая роль в обеспечении дорожной безопасности принадлежит общественным организациям, оказывающим поддержку в формировании культуры поведения на дорогах, в реализации просветительских инициатив. По мнению Губернатора, необходимо активнее проводить такую работу с детьми, подростками и молодежью, а также продолжать и расширять диалог между властью и обществом.

По словам Г. С. Полтавченко, повышение роли общественных институтов лежит в русле стратегии развития институтов гражданского общества в Российской Федерации и полностью соответствует Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года. Все ключевые решения, в том числе в сфере безопасности на дорогах, Правительство Санкт-Петербурга принимает в диалоге с общественностью, опираясь на авторитет ведущих ученых и экспертов, на мнения граждан.

В заключение Губернатор выразил уверенность в том, что конгресс станет очередным шагом вперед в совершенствовании законодательной базы, формировании общественного контроля за дорожной деятельностью, обеспечении защищенности людей от дорожно-транспортных происшествий.

Министр внутренних дел Российской Федерации **В. А. Колокольцев** отметил, что обеспечение безопасности дорожного движения относится к числу наиболее актуальных проблем современности. Это признано и Организацией Объединенных Наций,



В. А. Колокольцев

которая призывает все государства к 2020 г. снизить смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в два раза. По словам докладчика, успешное решение данной задачи во многом зависит от повышения эффективности взаимодействия органов государственной власти с институтами гражданского общества. Это предложение прозвучало в Итоговой декларации предыдущего конгресса и легло в основу тематики нынешней дискуссии.

В. А. Колокольцев подчеркнул, что Министерство внутренних дел Российской Федерации открыто для сотрудничества с гражданским обществом и что уже сегодня можно наблюдать положительные результаты совместной работы как на федеральном, так и на региональном уровнях. В последние годы граждане все активнее участвуют в обсуждении проектов нормативных правовых актов. Так, значительное количество отзывов поступило в отношении проекта федерального закона,

которым предусматривается ответственность за систематическое нарушение Правил дорожного движения. Большой объем предложений был проанализирован, и по результатам общественного обсуждения недавно появилось в российском законодательстве понятие «опасное вождение». В преддверии конгресса в ряде областей была проведена широкомасштабная социальная кампания «Навстречу безопасности» с участием глав регионов, общественных организаций и средств массовой информации. Она была обращена ко всем категориям участников дорожного движения.

С точки зрения докладчика, мнение граждан, а иногда их жесткая позиция помогают не только дисциплинировать водителей и пешеходов, но и в отдельных случаях пресекать проявления вседозволенности и абсолютной безответственности на дороге. Но, как отметил В. А. Колокольцев, потенциал гражданского общества используется далеко не в полной мере. В условиях постоянного увеличения транспортного парка и, как следствие, усложнения дорожной ситуации роль общественности возрастает. Первые шаги в этом направлении сделали органы исполнительной власти Москвы и Республики Татарстан: было разработано мобильное приложение для смартфонов, позволяющее фиксировать правонарушение с привязкой к местности и на основе присланных гражданами фотографий привлекать нарушителей к установленной законом ответственности. Региональный опыт получит развитие и на федеральном уровне.

Докладчик проинформировал собравшихся о том, что по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, про-

шедшего в марте 2016 г., Президентом дано соответствующее поручение, в частности касающееся законодательного закрепления возможности вынесения постановлений по делам об отдельных административных правонарушениях в области дорожного движения. При этом основанием будут являться материалы фото- и видеосъемки, полученные гражданами с применением специальных мобильных приложений и направленные через единый портал государственных и муниципальных услуг. Само приложение уже находится в стадии разработки. Название для этого проекта предложено определить самим автомобилистам и пешеходам. Соответствующий конкурс организован в дни проведения конгресса в комплексе «Ленэкспо» в рамках выставочного форума по безопасности дорожного движения.

В. А. Колокольцев затронул вопрос последовательной реализации Госавтоинспекцией различных вариантов взаимодействия с гражданским обществом. С начала 2016 г. в подразделения ГИБДД поступило почти 100 тыс. подобных обращений, по которым было возбуждено 80 тыс. дел об административных правонарушениях. Совместно с общественными организациями проводится профилактическая работа по выявлению правонарушителей. Активисты сообщают о транспортных средствах и пешеходах, создающих угрозу безопасности дорожного движения, информируют о неудовлетворительном состоянии автодорог, нарушении правил перевозки детей, о водителях, находящихся в состоянии опьянения. Развивается взаимодействие Госавтоинспекции регионов с гражданами в социальных сетях: пользователи Интернета в режиме реального времени

могут направлять информацию об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия, очевидцами которого они оказались, и о других фактах, требующих реагирования.

Докладчик отметил, что в 2016 г. посетители выставочного форума, состоявшегося в рамках конгресса и посвященного его общей тематике, имели возможность ознакомиться с социальными проектами по различным аспектам дорожной безопасности. В общей сложности на нем было представлено 37 разработок. Среди них проекты, цель которых — повышение взаимного уважения на дороге, в том числе с акцентом на определенные категории граждан: пешеходов, водителей двухколесного транспорта, пожилых людей. Некоторые программы ориентированы на детей и подростков, знакомят их с правилами поведения в сложных дорожно-транспортных ситуациях. Ряд разработок представляет интерес даже для опытных водителей. Многие проекты предусматривают непосредственное участие в них обычных граждан, что позволяет почувствовать причастность к решению общей задачи — сокращению аварийности на российских дорогах.

В завершение В. А. Колокольцев выразил уверенность в том, что принимаемые меры постепенно приведут к росту самосознания граждан, к пониманию того, что безопасность зависит и от общих усилий, и от действий каждого в отдельности.

Вице-премьер-министр Кыргызской Республики **Ж. П. Разаков** поблагодарил организаторов мероприятия за приглашение, радушный прием и возможность выступить на конгрессе.

Докладчик подчеркнул, что вопросы, рассматриваемые на данном



Ж. П. Разаков

мероприятии, а именно проблемы безопасности на дорогах, имеют приоритетное значение во всех государствах. Диалоги подобного международного уровня дают возможность не только определить общие для мирового сообщества задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения, но и выработать пути их решения.

Ж. П. Разаков сообщил, что в Кыргызстане, как и во всем мире, процесс автомобилизации продолжает наращивать темпы, и это отрицательно сказывается на уровне аварийности. Ежегодно на дорогах республики гибнет более 1 тыс. человек, около 10 тыс. получают увечья. Проблемы дорожно-транспортного травматизма в Кыргызской Республике без преувеличения представляют угрозу безопасности ее граждан и государства в целом.

По словам докладчика, эффективная борьба с аварийностью возможна только при одновременном воздействии на все элементы, характеризующие дорожное движение: водительский

состав, транспортные средства, дорожную инфраструктуру. Необходимо реформирование и поиск новых подходов к организации деятельности службы, обеспечивающей безопасность дорожного движения. Решение этих задач невозможно без совместных усилий государства и общества, без участия широких слоев населения в реализации государственных программ и проектов в данной сфере. В целях снижения аварийности, оздоровления дорожно-транспортной обстановки в республике, выработки предложений по координации деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения при Правительстве Кыргызской Республики функционирует постоянно действующая комиссия, возглавляемая Премьер-министром. В ее работе, помимо задействованных государственных органов, принимают участие представители гражданского общества и местного самоуправления, что в свою очередь дает возможность выработать такие решения, реализация которых оперативно и качественно улучшает состояние безопасности на дорогах.

Ж. П. Разаков рассказал о роли международного сотрудничества в решении вопросов безопасности дорожного движения. В рамках различных международных мероприятий Кыргызстан сотрудничает со Всемирной организацией здравоохранения, с Международным комитетом Красного Креста и Красного Полумесяца. В рамках сотрудничества государств — участников Содружества Независимых Государств в 2009 г. в Кыргызской Республике

была ратифицирована Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения от 28 марта 1997 г.

Как отметил Ж. П. Разаков, в последние годы наблюдается динамичный рост численности автопарка республики. Наибольший удельный вес находящегося в собственности физических лиц транспорта приходится на легковые автомобили и составляет примерно 80%, а также на автобусы и микроавтобусы — около 5%. В большинстве случаев срок эксплуатации транспортных средств значительно превышает предусмотренный нормативным ресурсом, обеспечивающим их надежность и безопасность. В связи с этим кажется интересным опыт зарубежных стран по обновлению автопарка и утилизации старых автомобилей.

Докладчик также затронул вопрос быстрого роста количества водителей. По его мнению, обеспечение безопасности дорожного движения в значительной степени обусловлено их подготовленностью, дисциплиной и состоянием здоровья. Анализ совершенных автоаварий по вине водителей со стажем до одного года показывает, что число дорожно-транспортных происшествий с их участием остается довольно высоким на протяжении последних лет и намечается тенденция к увеличению количества происшествий. Ж. П. Разаков выразил уверенность в том, что система подготовки водителей требует совершенствования с учетом международной практики, и предложил в рамках конгресса рассмотреть возможность создания единой международной системы требований к подготовке водителей.

Основной причиной возникновения дорожно-транспортных происшествий докладчик назвал низкую дисциплину водителей и пешеходов, выражающуюся в сознательном пренебрежении правилами дорожного движения. Данное обстоятельство указывает на необходимость реализации мер по повышению ответственности и развитию культуры поведения участников дорожного движения.

В своем докладе Ж. П. Разаков также затронул такую чрезвычайно важную проблему, как детский дорожно-транспортный травматизм. Самое высокое число смертельных травм в республике зарегистрировано у детей до шести лет — шесть погибших на 100 пострадавших. При этом удельный вес количества ДТП с участием детей и подростков на протяжении последних пяти лет остается на уровне 20%. По словам докладчика, гибель или травма человека, особенно ребенка, не может оставить никого равнодушным, независимо от пола, возраста, социального положения. Правительством Кыргызстана наряду с общепринятыми профилактическими принимаются дополнительные меры, в частности прорабатывается вопрос о введении в общеобразовательную программу дисциплины «Правила безопасности дорожного движения», что в свою очередь потребует создания материально-технической и учебно-методической базы, классов по безопасности дорожного движения, детских автогородков, специальных учебных пособий и наглядных материалов.

Ж. П. Разаков отметил, что в области обеспечения безопасности дорожного движения фундаментальным является нормативно-правовое регулирование. Данная сфера охватывает широкий



Н. В. Третьяк

спектр общественных отношений, в каждом государстве регулярно ведется работа по совершенствованию административного законодательства в части ответственности за нарушения Правил дорожного движения. По мнению докладчика, необходимо разработать соответствующие международные нормы и стандарты и закрепить их международной конвенцией или в формате межгосударственного соглашения.

Ж. П. Разаков обратил внимание участников заседания на тот факт, что причиной наибольшего числа летальных исходов среди пострадавших при ДТП является не оказание своевременной медицинской помощи в первые часы после аварии, поэтому, с его точки зрения, также представляется целесообразным гармонизировать законодательство в сфере медицинского обеспечения безопасности дорожного движения, принять неотложные меры, направленные на совершенствование системы спасения

пострадавших в ДТП, в том числе внедрить в программы обучения сотрудников соответствующих служб и водителей правила оказания доврачебной первой помощи пострадавшим.

По мнению первого заместителя Министра образования и науки Российской Федерации **Н. В. Третьяк**, навыками безопасного поведения на дорогах должен обладать каждый, и чтобы это стало неотъемлемой частью культуры человека, такой опыт должен формироваться с самого раннего возраста, поэтому роль системы образования в данной сфере очень велика.

Докладчик сообщила, что Министерство образования и науки совместно с другими ведомствами и общественными организациями проводит системную работу по воспитанию у детей культуры безопасного поведения на дорогах. Эта работа уже дает результаты: по данным ГИБДД, за первые семь месяцев 2016 г. число детей, пострадавших в ДТП, причиной которых стало их неосторожное поведение, уменьшилось более чем на 6%.

Н. В. Третьяк рассказала о направлениях работы Министерства образования и науки. Во-первых, проводятся занятия в рамках обязательной программы на всех уровнях образования — от дошкольного до высшего. Навыки безопасного поведения на дорогах формируются не только в школах и техникумах в рамках предмета «Основы безопасности жизнедеятельности», но и в вузах, где студенты вне зависимости от направления, которое они выбрали, тоже проходят такой курс.

Во-вторых, помимо обязательных занятий, тема безопасности на дорогах и в целом безопасности жизни рассматривается в рамках внеурочной

деятельности. В школах и детских садах устраиваются автогородки, где дети с удовольствием занимаются.

В-третьих, министерством проводятся различные конкурсы, акции и другие мероприятия: всероссийский конкурс юных инспекторов движения «Безопасное колесо» — чемпионат юношеских автомобильных школ по автомногоборью; профильные смены юных инспекторов движения во всероссийских детских центрах — «Артек», «Океан», «Орленок» и др. Во всех таких мероприятиях принимают участие представители общественных объединений, в том числе Всероссийского общества автомобилистов. В большинстве случаев работа ведется не только с детьми, но и с родителями. Уже второй год проводится всероссийская интернет-олимпиада для школьников на знание Правил дорожного движения «Дорога без опасности», получившая много положительных отзывов от родителей и педагогов. Планируется сделать эту олимпиаду ежегодной. В такие проекты, по словам докладчика, вовлечено более 1 млн детей из всех регионов.

Как отметила Н. В. Третьяк, в формировании культуры безопасного движения немалая роль отводится системе дополнительного образования. Во многих муниципалитетах центры дополнительного образования организуют кружки, проводят олимпиады, в том числе для младших школьников. Создаются сети федеральных автогородков — современных учебных баз, оснащенных по последнему слову техники, где проводятся занятия по изучению Правил дорожного движения. Докладчик информировала собравшихся о том, что два таких автогородка уже построены — в Ульяновске и на базе

детского центра «Океан» в Приморском крае. Завершается строительство в «Орленке» (Краснодарский край). На площадке этих центров также проводятся масштабные мастер-классы для педагогов страны.

Н. В. Третьяк рассказала еще об одном направлении работы министерства — о нормативном регулировании подготовки водителей. По словам докладчика, была проведена серьезная модернизация, коснувшаяся содержания программ и организации учебного процесса. Министерством делается все возможное для того, чтобы любой водитель автотранспорта — и профессионал, и любитель — был подготовлен максимально качественно. В общей сложности было разработано 49 программ профессионального обучения водителей транспортных средств, включающих как программы повышения квалификации, так и программы переподготовки. В 2016 г. планируется разработать адаптированные курсы для людей с ограниченными возможностями здоровья, не имеющих медицинских противопоказаний к вождению автомобиля.

Докладчик подчеркнула, что организации, обучающие водителей, получают от Министерства образования и науки всестороннюю методическую помощь: направляются всевозможные разъяснения по вопросам применения примерных программ, организации образовательного процесса и др. Много делается для того, чтобы теоретические и практические занятия с водителями проводили квалифицированные специалисты. В 2015 г. для таких преподавателей было разработано 11 дополнительных профессиональных программ, и образовательные организации, осуществляющие работу



О.И. Залов

с педагогами, повышающими квалификацию, получили соответствующие методические рекомендации. Министерство продолжает анализировать лучшие образовательные программы в регионах, муниципальных образовательных учреждениях и внедрять практику их применения на всероссийском уровне. В программу повышения квалификации учителей включен модуль, посвященный теме безопасности дорожного движения, и до конца 2016 г. по ней планируется обучить более 2 тыс. педагогов.

Н.В. Третьяк сообщила, что в дальнейшем будет продолжена работа по оснащению детских садов, школ и организаций профессионального образования необходимым оборудованием для детей и подростков, способствующим формированию навыков безопасного поведения на дорогах.

В своем выступлении докладчик затронула вопрос межведомственного взаимодействия по профилактике дорожно-транспортного травматизма

и при этом отметила, что общественные организации являются мощным ресурсом в обеспечении безопасности дорожного движения. Министерство образования и науки уже активно сотрудничает с некоммерческим партнерством «Гильдия автошкол», Санкт-Петербургской региональной общественной организацией защиты прав участников дорожного движения «Автоклуб», экспертным центром «Движение без опасности», Фондом детских благотворительных программ, общероссийской детской общественной организацией «Школа юного пешехода» и многими другими.

Н.В. Третьяк выразила уверенность в том, что необходимо выявлять и внедрять успешные практики регионов по обучению детей навыкам безопасного участия в дорожном движении и по повышению квалификации педагогов. В 2016 г. Министерством образования и науки будет завершена разработка образовательного портала «Дорога без опасности», на котором будут размещены информационные и методические материалы по обучению детей безопасному поведению на дорогах, а также будет предусмотрен раздел для описания лучших педагогических практик по развитию деятельности отрядов юных инспекторов движения.

О.И. Залов, заместитель Министерства внутренних дел Азербайджанской Республики, отметил, что вопрос о повышении правового сознания граждан и воспитании культуры участников дорожного движения является важной составной частью правопорядка в обществе и его решение должно рассматриваться как один из приоритетов.

Докладчик сообщил, что значительный рост уровня автомобилизации

и вместе с ним увеличение числа дорожно-транспортных происшествий, а также просчеты в устранении существующих проблем ощущаются на складывающейся ситуации. Растет число жертв, наносится ущерб экономике. Все это требует принятия самых решительных мер по укреплению безопасности дорожного движения как ключевой составляющей стратегии устойчивого развития транспортной системы — одной из основополагающих факторов экономического развития.

По словам О.И. Залова, в Азербайджанской Республике концептуально подходят к обеспечению безопасности дорожного движения — в соответствии с мировыми стандартами, что позволяет адекватно реагировать на изменения дорожно-транспортной обстановки. На протяжении нескольких лет прилагались немалые усилия для разработки и постоянного обновления правовой системы в сфере безопасности дорожного движения в целях создания и внедрения правовых инструментов и обмена передовым опытом. Нормативно-правовая база обеспечения безопасности дорожного движения приведена в соответствие с положениями международных документов, в особенности Венской конвенции о дорожном движении, и продолжает совершенствоваться.

Положительно себя зарекомендовало введение в эксплуатацию автоматизированной системы управления дорожным движением в Баку и крупных районах страны, в том числе на международных магистралях. В наиболее оживленных местах, на перекрестках основных транспортных артерий установлено достаточно видеокамер, с помощью которых в реальном

времени можно получить видеоизображение.

Как отметил докладчик, в начале 2015 г. в Азербайджанской Республике на патрульных автомобилях была установлена смарт-система iPatrul, способная работать как в припаркованном автомобиле, так и во время движения и выполняющая функции отслеживания движущейся машины на расстоянии 500 м и распознавания номерных знаков за 100 м даже в темное время суток, определения водителей, не пристегнутых ремнями безопасности, фиксации превышения скорости, выяснения, не находится ли машина в розыске, не имеются ли непоплаченные штрафы, и других данных, а также опознания лиц для обнаружения преступников, находящихся рядом с водителем или около автомобиля. Внедрение современных технологий, как и в других развитых странах мира, дало возможность повысить эффективность службы по борьбе не только с правонарушениями, но и с общей преступностью.

Докладчик сообщил, что за последние 10 лет в результате ежегодного прироста транспортных средств число автомобилей увеличилось в три раза. В стране идет интенсивная работа по реконструкции и строительству автомобильных дорог, сооружено множество мостов и путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов.

О.И. Залов констатировал, что начиная с 2013 г. смертность на автодорогах страны снизилась. В течение 2015 г., по сравнению с 2014 г., количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 15%, число погибших — на 21%, пострадавших — на 15,5%.



М. Хрисовелони

Докладчик в своем выступлении также затронул вопрос работы министерства с молодежью, подростками и детьми. Так, в общеобразовательных школах распространяются многочисленные тиражи пособий по изучению Правил дорожного движения. В системе изучения Правил дорожного движения задействовано более 4,5 тыс. дошкольных, общеобразовательных и специальных учебных заведений, где бесплатно уже роздано 100 тыс. экземпляров книг пяти наименований.

В завершение О.И. Залов поблагодарил организаторов мероприятия и выразил уверенность в том, что объединенные усилия международных, государственных и общественных структур будут способствовать повышению безопасности дорожного движения.

Заместитель Министра инфраструктуры, транспорта и коммуникаций Греческой Республики **М. Хрисовелони** отметила, что в Греции был принят ряд мер по улучшению функционирования центров техосмотра и процедуры

взимания оплаты и, более того, предпринимаются различные шаги для обновления правил дорожного движения, но при этом выразила мнение, что основной гарантией безопасности на дорогах является именно формирование системы образования и образовательных услуг, учитывающей интересы разных слоев населения.

В Греции проводятся различного рода конференции, семинары, учебные курсы, ориентированные на популяризацию международных и европейских стандартов. Также внедряются новые программы по обучению водителей, издаются новые учебники. В связи с этим, по мнению докладчика, необходимо понимать, что повышение безопасности на дорогах прежде всего связано с изменением идеологии поведения на дорогах и общественных представлений. Важно, чтобы все участники дорожного движения в полной мере осознавали свою ответственность.

По словам М. Хрисовелони, обучение безопасному поведению на дорогах и осуществление соответствующих образовательных мер являются ключевыми направлениями работы для ряда образовательных учреждений, в том числе для автошкол. Прежде всего деятельность Министерства инфраструктуры, транспорта и коммуникаций направлена на осуществление соответствующих образовательных мероприятий среди детей. Одним из успешных проектов докладчик назвала разработку онлайн-платформы по обучению безопасности на дорогах «Академия электронного вождения i-Drive», рассчитанной на все категории граждан, но главным образом на детей старше шести лет. Отличительной особенностью этой платформы

является то, что процесс обучения осуществляется в форме игры. В связи с этим Министерство инфраструктуры, транспорта и коммуникаций совместно с Министерством образования, культуры и спорта Греческой Республики планирует включить полноценный обучающий курс по безопасности дорожного движения в образовательные программы.

М.Хрисовелони сообщила, что Греция активно задействована в различных программах: в качестве участника неформальной встречи министров транспорта и экологии Евросоюза, встреч министров в рамках Международного транспортного форума. Эти мероприятия помогают внедрять новые инновационные транспортные модели.

Докладчик также рассказала о пилотной платформе под автоматизированные дорожно-транспортные системы — сети i-Mobile-2, разработанной совместно с муниципалитетом Трикала, города в материковой части Греции с населением 85 тыс. человек. Министерство инфраструктуры, транспорта и коммуникаций впервые одобрило проведение испытаний систем автономного вождения в городской черте. Испытания проводились в условиях реального дорожного движения без участия водителя. Данная программа является частью институциональной базы: эта система информирует службы экстренного реагирования о ДТП и также полностью соответствует стандартам международной Венской конвенции. М.Хрисовелони выразила уверенность в том, что это поможет сократить время прибытия соответствующих служб экстренного реагирования на место ДТП.

Докладчик отметила, что для Греции разработка интеллектуальной

транспортной системы (ИТС) — это стратегическое направление, целью которого является повышение безопасности транспорта и устойчивости сектора транспортных перевозок. Внедрение национальной стратегии и архитектуры ИТС намечено на ближайшие 10 лет. С точки зрения М.Хрисовелони, инвестиционная поддержка поможет создать национально интегрированную инфраструктуру ИТС, удастся выявить приоритетные направления для инвестиций и достичь наилучших возможных результатов. Учитывая успешные результаты, дальнейшее сотрудничество можно выстраивать по линии обмена ноу-хау с заинтересованными инвесторами на базе совместных предприятий.

По словам докладчика, внедряемые национальные инициативы уникальны. Одна из задач будущего — их распространение на другие сферы и отрасли, поддержка инновационных решений на национальном, европейском и международном уровнях крайне актуальна для Греции. Именно эти решения призваны изменить к лучшему образ жизни горожан. По мнению М.Хрисовелони, высокий уровень безопасности на дорогах свидетельствует о высоком уровне культуры самой страны.

Член Комитета Мажилиса Парламента Республики Казахстан по законодательству и судебно-правовой реформе **К. С. Мусин** отметил, что вопрос обеспечения безопасности дорожного движения является весьма актуальным для Казахстана. За последние 10 лет на дорогах страны в автомобильных авариях погибло более 30 тыс. человек, около 195 тыс. — получили увечья. По словам докладчика, пик аварийности был зарегистрирован



К. С. Мусин

в 2007 г., когда по уровню смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения, по данным Всемирной организации здравоохранения, Казахстан имел один из самых высоких показателей в Европейском регионе (28 погибших на 100 тыс. человек), только за один этот год на дорогах Казахстана погибли 4265 человек.

К.С.Мусин сообщил, что в настоящее время, несмотря на продолжающееся увеличение автопарка (за последние пять лет численность автотранспорта выросла на 22% и составляет 4,4 млн единиц), в результате принимаемых мер ситуация с аварийностью улучшается. В 2014 г. количество ДТП уменьшилось на 13%, число погибших в них граждан — на 15% и раненых — на 13%. В 2015 г. сокращение количества ДТП составило 7%, погибших — 5%, раненых — 7%. Если сравнивать показатели 2007 г. и 2015 г., то смертность в дорожных авариях в республике за этот период уменьшилась почти вдвое.

Аналогичная положительная тенденция наблюдается и в 2016 г.

Как показывает анализ, снижению уровня аварийности на дорогах способствовали выполнение комплекса мер законодательного характера и активное участие гражданского общества при осуществлении государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-первых, за последние несколько лет в стране была проведена последовательная работа по внедрению мировых стандартов в сферу дорожного движения. На сегодняшний день Казахстан является участником восьми основополагающих международных договоров и соглашений в данной области, в том числе Венской конвенции о дорожном движении, Конвенции о дорожных знаках и сигналах и других международных правовых актов.

Во-вторых, с учетом международных норм в 2014 г. был разработан и принят Закон Республики Казахстан «О дорожном движении». Нормами этого закона разделена зона ответственности между всеми субъектами, вовлеченными в сферу дорожного движения, усилены требования к деятельности, направленной на обеспечение дорожной безопасности, и к транспортным средствам в процессе их эксплуатации, технического обслуживания и ремонта, закреплена система управления рисками, конкретизированы основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств. Наряду с этим введены новые образцы водительских удостоверений, имеющие семь категорий и соответствующие Венской конвенции о дорожном движении. С учетом положений этого закона переработаны Правила дорожного движения.

Докладчик отметил, что Правила дорожного движения не претерпели серьезных изменений, однако ряд новелл указанными Правилами предусмотрены, при этом все они были обсуждены с участием гражданского общества. В частности, широкий резонанс вызвали требования о запрете водителям перевозить детей до 12 лет без специального детского удерживающего устройства и о необходимости в светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения включать фары ближнего света или дневные ходовые огни.

Вместе с тем, по словам К. С. Мусина, уже сегодня можно наблюдать положительный эффект от этих нововведений. За восемь месяцев 2016 г. число ДТП со смертельным исходом среди несовершеннолетних пассажиров сократилось почти на 9%.

В-третьих, был принят Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам дорожного движения», также в 2014 г. были внесены поправки в Кодекс об административных правонарушениях, касающиеся правонарушений, являющихся основными причинами гибели и ранения людей, в том числе были усилены административные санкции за управление транспортом в состоянии опьянения, превышение скорости, выезд на встречную полосу движения, пользование мобильным телефоном при управлении автомобилем, проезд по пешеходным дорожкам, обочинам, тротуарам и др. Докладчик сообщил, что в настоящее время за выезд на встречную полосу вместо штрафа в виде 15 месячных расчетных показателей (МРП) введено лишение прав

на один год, за управление транспортом в состоянии опьянения предусматривается в первый раз лишение водительских прав на три года, за повторное нарушение — лишение водительских прав на шесть лет и административный арест на 15 суток; за третий подобный случай предусматривается лишение водительских прав на 10 лет и административный арест на 30 суток.

В-четвертых, новым Уголовным кодексом Республики Казахстан, вступившим в силу 1 января 2015 г., введена уголовная ответственность за управление автотранспортом в состоянии опьянения лицами, которые уже были лишены прав за такое нарушение. Она предусматривает штраф до 500 МРП, либо исправительные работы, либо привлечение к общественным работам, либо арест на срок до 90 суток.

К. С. Мусин подчеркнул, что все принимаемые законодательные изменения в этой сфере проходили общественное обсуждение в формате круглых столов, а также в Интернете, где законопроекты были размещены. Любой гражданин имел возможность внести те или иные предложения по вопросам формирования государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В 2016 г. Парламентом Республики Казахстан вновь рассматривается законопроект о внесении некоторых поправок по вопросам дорожного движения. В отличие от предшествующих годов, эта работа ведется в новом формате. Обсуждение проходит публично: с участием неправительственных организаций, непарламентских партий, средств массовой информации и широких слоев общества.

В целях эффективной реализации принятых законов в стране на посто-



З. Сафаров

янной основе проводится широкая правозащитная работа среди населения. За восемь месяцев было пресечено более 1,5 млн нарушений Правил дорожного движения, в том числе и нарушения самими пешеходами. За грубые нарушения судами лишены права управления около 29 тыс. водителей, 3 тыс. правонарушителей подвергнуты административному аресту.

Докладчик информировал присутствующих о том, что в настоящее время проводится работа по внедрению автоматизированных систем контроля за дорожным движением. В областных центрах и крупных городах республики установлено около 900 автоматических систем фиксации нарушений ПДД, и в 2016 г. с их помощью выявлено 564 тыс. нарушений Правил дорожного движения, по которым в бюджет взыскано более 2,5 млрд тенге в виде штрафов.

В республике регулярно с участием институтов гражданского общества успешно проводятся профилактические

мероприятия «Автобус», «Безопасная дорога», «Внимание—дети!» и др. Граждане принимают активное участие в выявлении злостных нарушителей порядка на дорогах. Фото- и видеоматериалы, подтверждающие факты совершения административных правонарушений, ими размещаются на интернет-ресурсах и направляются в уполномоченные органы для принятия мер реагирования. Взаимообмен такой информацией налажен посредством мобильного приложения WhatsApp и через социальные сети, где имеются официальные страницы уполномоченного органа. Таким образом гражданское общество активно участвует в работе по обеспечению безопасности дорожного движения.

В завершение своего выступления К. С. Мусин отметил, что только благодаря совместным усилиям всех заинтересованных сторон возможно на качественно новом уровне обеспечивать дорожную безопасность и эффективно защищать граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

По словам **З. Сафарова**, заместителя председателя Комитета Маджлиси намояндагон Маджлиси Оли Республики Таджикистан по правопорядку, обороне и безопасности, данный конгресс — это основа будущей модернизации законодательства государств СНГ в области дорожного движения, мероприятие является интересным и важным, так как в его работе участвуют представители парламентов и практики из разных стран Содружества. Докладчик подчеркнул, что парламентарии Таджикистана стремятся к устранению законодательных барьеров между государствами СНГ, соответствию законодательства между-

народным стандартам по безопасности дорожного движения и к тому, чтобы нормы законов соблюдались участниками дорожного движения.

Основной целью данного конгресса 3. Сафаров назвал организацию широкой дискуссии по вопросам взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также выработку конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества.

Докладчик сообщил, что общая протяженность автодорог республики составляет более 30,5 тыс. км, 5,3 тыс. км из которых — автомобильные дороги международного и республиканского значения. Из-за сложного рельефа местности (в республике 93% территории составляют горы) в зимний период автомобильные дороги, проходящие через горные перевалы и соединяющие северные и восточные регионы республики с центром, закрывались порой на срок до шести месяцев, что создавало огромные трудности для перевозки грузов и пассажиров и в целом для развития народного хозяйства страны. Республика Таджикистан активно участвует в осуществлении международных грузовых автоперевозок, через территорию государства проходит Великий шелковый путь.

Правительством республики разработаны и осуществлены ряд программ по реконструкции и строительству новых автомобильных дорог, развитию дорожной инфраструктуры, внедрены новые коммуникационные технологии. Также в последние 10 лет построены и сданы в эксплуатацию такие

крупные дорожные сооружения и коммуникации, как автомобильные тоннели «Истиклол», «Шахристан», «Дружба», «Шаршар» и «Хатлон», 260 автомобильных мостов и путепроводов, реконструировано более 3 тыс. км автомобильных дорог, возведены и сданы в эксплуатацию современные мосты протяженностью от 100 до 674 м.

По словам 3. Сафарова, Правительство Республики Таджикистан уделяет большое внимание качеству подготовки водительских кадров, проведению экзаменов, выдаче гражданам водительских удостоверений. С этой целью в столице республики и областных центрах построены и введены в эксплуатацию шесть автоматизированных автодромов, укомплектованных новейшим оборудованием международного стандарта. Экзамены принимаются на 200 современных транспортных средствах (140 легковых, 40 грузовых автомобилей и два автобуса), оборудованных камерами видеонаблюдения. В ближайшем будущем запланировано строительство таких объектов и в других регионах страны.

В настоящее время на государственном учете в органах Госавтоинспекции МВД Республики Таджикистан состоит около 1 млн автотранспортных средств. Ежегодно автотранспортный парк увеличивается на 60–70 тыс. единиц. В Республике Таджикистан был принят Закон о дорожном движении, регулирующий общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Так, на основании указанного закона постановлением Правительства была образована Правительственная комиссия Республики Таджикистан по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществляющая контроль за ходом реализации



И. Кэмерон

требований указанного закона. На основании анализа аварийности и с учетом интенсивности транспортного потока в 2013 г. в Душанбе построен и сдан в эксплуатацию центр автоматизированного управления дорожным движением «Безопасный город», установлено около 1 тыс. камер видеонаблюдения. С введением указанной системы удалось уменьшить темп роста аварийности и снизить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий. Она играет весомую роль в охране общественного порядка и борьбе с преступностью. С помощью возможностей данной системы с 1 ноября 2013 г. по настоящее время с нарушителей ПДД взыскано около 12 млн долл. США.

Как отметил докладчик, несмотря на достигнутые результаты в сфере автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры, в республике вопрос обеспечения безопасности на дорогах остается актуальным. Так, за 2016 г. на автомобильных дорогах

было зарегистрировано 928 дорожно-транспортных происшествий, в которых 311 человек погибли и 970 получили телесные повреждения различной степени тяжести. По сравнению с аналогичным периодом 2015 г. количество ДТП сократилось на 8,7%, погибших — на 1% и получивших телесные повреждения — на 10,8%. Анализ аварийности свидетельствует о том, что на каждые 19 тыс. человек населения республики за год при ДТП погибает один человек.

Правительство Республики Таджикистан взяло на особый контроль вопрос обеспечения безопасности дорожного движения, в связи с этим была принята Программа совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Республики Таджикистан на период 2014–2016 годов. По мнению З.Сафарова, при реализации ее требований можно добиться снижения уровня аварийности и степени тяжести телесных повреждений, получаемых участниками дорожного движения в результате автоаварий.

В завершение докладчик сообщил, что в 2016 г. парламентом Республики Таджикистан принято более десятка законопроектов, которые вносят существенные изменения в Уголовный кодекс и Кодекс об административных правонарушениях Республики Таджикистан, касающиеся правонарушений в области безопасности дорожного движения.

По словам **И. Кэмерона**, председателя Группы по безопасности дорожного движения Австралийского дорожного агентства, вопросы безопасности на дороге, образования граждан и их участия в данной сфере остаются чрезвычайно важными.

Докладчик рассказал о совместной работе австралийского правительства и гражданского общества по обеспечению безопасности дорожного движения и при этом отметил, что данное сотрудничество не ограничивается только обсуждением существующих проблем.

И.Кэмерон сообщил, что в Австралии была выработана долгосрочная национальная стратегия безопасности, рассчитанная на 10 лет, основной целью реализации которой является достижение сокращения смертности и тяжелого травматизма с 20% до 40%. Каждый год Группа по безопасности дорожного движения Австралийского дорожного агентства предоставляет правительству отчеты, в которых отражены количество аварий за год и их причины, динамика улучшения ситуации на дорогах, а также указаны факторы, способствующие этому улучшению.

Докладчик обратил внимание собравшихся на тот факт, что причиной приблизительно 30% серьезных дорожно-транспортных происшествий является безответственное поведение водителей на дороге: неиспользование ремней безопасности, вождение в пьяном состоянии и др. При этом 70% происшествий с тяжелыми травмами происходят с людьми, управляющими машиной в трезвом состоянии. Статистика показывает, что за последние годы количество аварий по причине безответственного вождения сократилось на 22%, тогда как число случаев, в которых участвуют дисциплинированные водители, — лишь на 1%. Поэтому, с точки зрения И.Кэмерона, нельзя уделять внимание только проблеме безответственного поведения, необходимо помнить, что всем людям свойственно ошибаться.



Х. Байфорд

Руководитель Организации по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании **Х. Байфорд** отметила, что представляет специальное агентство, разрабатывающее образовательные программы в данной сфере. При Организации по обеспечению безопасности дорожного движения существует академия, которая проводит различного рода обучающие курсы на постоянной и временной основе. Эти образовательные программы предназначены как для учителей и инструкторов автошкол, так и для всех желающих.

Докладчик обратила внимание участников заседания на то, что начиная с 1990 г. уровень смертности на дорогах в Великобритании постоянно снижался, и это свидетельствует об успехе принимаемых Организацией по обеспечению безопасности дорожного движения мер. Однако статистика последних лет демонстрирует рост количества дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом,



Д. Г. Гурцкая

что является поводом предпринимать активные действия для решения этого вопроса.

Х. Байфорд назвала ряд существующих проблем в сфере безопасности дорожного движения. Первая касается положительной динамики, которая была достигнута благодаря многолетним усилиям властей, уделявших особое внимание безопасности на дорогах, но в настоящее время контроль ослаб. Вторая проблема — это несоблюдение правил. По мнению докладчика, непозволительно считать, что травматизм на дорогах допустим и неизбежен. Граждане должны быть полностью осведомлены о правилах, а для этого необходимо осуществлять образовательные меры. Третья проблема затрагивает вопрос об обеспечении безопасности дорожного движения для всех его участников: водителей, пешеходов, велосипедистов.

По словам Х. Байфорд, огромное внимание в организации уделяется анализу данных, на основе результатов

которого можно выбрать то или иное приоритетное направление работы. Докладчик выразила уверенность в том, что специальные образовательные модули о безопасном поведении на дороге должны быть включены в соответствующие образовательные программы. При этом необходимо разрабатывать сообразные цели для каждой возрастной категории школьников. Такие модули можно включать в различного рода школьные предметы: обществознание, географию, физику, основы безопасности жизнедеятельности и др.

Докладчик сообщила, что Организация по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании также интенсивно обменивается опытом с различными учреждениями и экспертами, старается внедрять и применять в своей деятельности программы, которые были разработаны другими организациями. Для этого существует специальная система аккредитации: если программа продемонстрировала свою эффективность, она получает аккредитацию и может быть использована другими организациями. При организации также существует специальный онлайн-центр, позволяющий на бесплатной основе осуществлять обмен опытом.

Председатель Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по поддержке семьи, детей и материнства **Д. Г. Гурцкая** отметила, что, работая в команде доверенных лиц партии «Единая Россия» на встречах с избирателями, имеющими инвалидность, она неоднократно сталкивалась с жалобами на проблемы доступности транспортной инфраструктуры, адаптации дорог для пешеходов и автомобилистов с инвалидностью. Эти же вопросы

поднимались и на состоявшемся в рамках конгресса круглом столе «Доступная среда и безопасность дорожного движения», одним из модераторов которого была Д. Г. Гурцкая.

Докладчик напомнила о том, что, когда в конце 1999 г. в социальном блоке Правительства разрабатывалась концепция федеральной целевой программы «Социальная поддержка инвалидов на 2000–2005 годы», многим ее положения казались несбыточной мечтой, но прошло более 15 лет, и зерна, посеянные тогда, дали всходы.

Д. Г. Гурцкая в своем выступлении затронула вопрос IT-технологий. По ее мнению, прорыв в этой области качественно меняет жизнь инвалидов. Компании «Яндекс» и «Ростелеком» разработали полезные программы, облегчающие лицам с ограниченными возможностями здоровья перемещение по городу. Докладчик подчеркнула, что современные импортные смартфоны, на которые можно было бы установить такие программы, могут быть недоступны для инвалидов по причине их стоимости, и поэтому существует необходимость налаживания производства отечественных моделей — качественных и простых в использовании.

В заключение Д. Г. Гурцкая отметила, что в странах Содружества имеется собственный опыт обустройства дорог и прилегающих к ним территорий с учетом потребностей инвалидов, пришло время обобщить его и сформулировать модельную концепцию, пригодную для практического использования.

По словам заместителя Министра транспорта Российской Федерации **Н. А. Асаула**, вопрос обеспечения безопасности дорожного движения



Н. А. Асаул

по-прежнему остается одним из наиболее острых вызовов современности.

Автотранспортный комплекс Российской Федерации сегодня — это более 50 млн автотранспортных средств, которые обеспечивают почти 60% объема пассажирских перевозок и 48% грузовых перевозок в стране. Правовой основой обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов являются Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В 2016 г. вступил в силу в полном объеме новый Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных

перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который сформировал единые правила допуска юридических лиц и легальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, установления, изменения и отмены маршрутов регулярных перевозок, использования объектов транспортной инфраструктуры. Данным федеральным законом введена административная ответственность за выполнение регулярных перевозок без соответствующих карт маршрутов, т.е. за работу нелегальных перевозчиков, появление которых на дорогах вызывает значительное количество ДТП и вносит свой негативный вклад в повышение аварийности.

Докладчик подчеркнул, что Правительством Российской Федерации уделяется большое внимание осуществлению перевозок детей. Так, в 2016 г. были внесены изменения в Правила организованной перевозки группы детей автобусами, и с 1 января 2017 г. к таким перевозкам будут допущены только транспортные средства, с года выпуска которых прошло не более 10 лет.

Н.А. Асаул сообщил, что доля российских перевозчиков, активно участвующих в обслуживании международного потока грузов, составляет около 40%. Их подвижной состав постоянно обновляется. Из 50 тыс. транспортных средств российских перевозчиков, работающих на международном рынке, более половины имеет высший класс: Евро-4 и Евро-5. В сфере регулирования международных автоперевозок

были утверждены типовая программа профессионального обучения повышения квалификации водителей; порядок проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности; профессиональные квалификационные требования к работникам; порядок профессионального отбора и профессионального обучения работников, которые непосредственно связаны с движением транспортных средств; профессиональная программа повышения квалификации консультантов, а также внесены изменения в правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Как отметил докладчик, в настоящее время практически полностью завершено создание системы тахографического контроля, причем изначально она создавалась в рамках участия в международном соглашении, т.е. для международных перевозок, но теперь система подготовлена и для внутрироссийских перевозок автобусами и грузовиками, поскольку именно утомление за рулем, нарушение режимов труда и отдыха, засыпание за рулем становятся причиной самых страшных аварий.

Н.А. Асаул в своем выступлении также затронул вопросы оказания медицинской помощи при ДТП и снижения тяжести последствий от них. Докладчик проинформировал собравшихся о том, что в эксплуатацию была запущена государственная автоматизированная электронная система экстренного реагирования при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте «ЭРА-ГЛОНАСС», которая основана на

отечественной навигационной спутниковой группировке. Был принят соответствующий федеральный закон, внесены изменения в технический регламент Таможенного союза, предусматривающие обязательное оснащение транспортных средств аппаратурой «ЭРА-ГЛОНАСС». Она действует уже в 83 субъектах Российской Федерации, центральный пункт находится в Москве. По словам докладчика, система «ЭРА-ГЛОНАСС» несколько опередила аналог — европейскую систему eCall. По оценкам специалистов, ее внедрение позволит спасти жизни около 4 тыс. человек ежегодно, при этом экономический эффект к 2020 г. превысит 66 млн руб.

Н.А. Асаул обратил внимание участников заседания на тенденцию увеличения количества владельцев грузовиков и автобусов среди физических лиц, поскольку на них не распространяются соответствующие правила и регулирование, и высказался за необходимость введения одинаковой ответственности для всех владельцев транспортных средств, независимо от вида осуществляемой перевозки и статуса данного владельца.

Докладчик известил собравшихся о ситуации с безопасностью движения на дорогах федерального значения. За восемь месяцев 2016 г. произошло 13 тыс. ДТП, что на 6,2% меньше, чем в предыдущем году. Снижение по числу погибших составило 11,9%. В настоящее время внедряются инновационные системы организации дорожного движения, что позволит ликвидировать более тысячи участков концентрации ДТП.

В завершение Н.А. Асаул особо отметил практическую значимость данного форума. В принятую по итогам



И. Н. Каграманян

пятого конгресса декларацию было включено положение о необходимости принятия отдельного закона об организации дорожного движения, и Правительством Российской Федерации такой закон был разработан и внесен на рассмотрение Государственной Думы. Докладчик выразил надежду, что в очередную сессию он будет окончательно утвержден. Н.А. Асаул подчеркнул, что только на основе международного опыта, взаимодействия федеральных и региональных властей, науки и бизнеса можно кардинально повысить безопасность дорожного движения.

По словам первого заместителя Министра здравоохранения Российской Федерации **И. Н. Каграманяна**, результирующим показателем комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, отражающим итог совместной работы всех заинтересованных ведомств и общественных организаций, является смертность от дорожно-транспортных

происшествий. В 2015 г. она снизилась на 13,6%, за семь месяцев 2016 г. отмечается дальнейшее ее снижение на 11,9%. Был достигнут показатель 9,4 на 100 тыс. населения. Вместе с тем, с точки зрения докладчика, впереди предстоит большая ответственная работа.

Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения вносит свой особый вклад и включает как профилактическое направление, так и оптимизацию оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП. В рамках профилактического направления сформированы необходимые нормативно-правовая и методическая базы, определены четкие перечни медицинских противопоказаний и ограничений к управлению транспортными средствами, утвержден порядок проведения предварительных и профилактических медосмотров для водителей-профессионалов и обязательно-го медицинского освидетельствования, включая внеочередное для водителей-профессионалов, регламентирована санитарно-просветительская работа по вопросам профилактики вождения в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, в том числе в автошколах при подготовке водителей.

И. Н. Каграманян сообщил, что для сокращения смертности пострадавших в ДТП Минздравом совместно с субъектами Российской Федерации реализуются мероприятия, направленные на максимально быстрое прибытие бригад скорой медицинской помощи на место ДТП и быструю медицинскую эвакуацию в специализированные медицинские организации и травмоцентры. На дорогах федерального и регионального значения установлены зоны

ответственности медицинских организаций и отработаны схемы маршрутизации пострадавших с места ДТП. Пути эвакуации оптимизируются с помощью системы ГЛОНАСС, которой оснащено более 96% санитарного автотранспорта. Особую важность имеет создание трассовых пунктов скорой медицинской помощи. Эта работа проводится Минздравом совместно с МВД России, которое информирует о наиболее аварийно-опасных участках дорог. В 63 субъектах Российской Федерации применяется санитарная авиация, что позволяет оперативно доставлять пострадавших с места ДТП. Докладчик констатировал, что в таких мегаполисах, как Москва и Санкт-Петербург, благодаря использованию вертолетной авиации доставка пострадавших с окружной дороги в специализированные медицинские учреждения ускорилась практически вдвое.

Как отметил И. Н. Каграманян, за последние годы в России произошел существенный сдвиг в формировании трехуровневой системы травмоцентров. В настоящее время по всей стране их уже более 1,5 тыс., и благодаря этому до 72% увеличилось число пациентов, госпитализируемых непосредственно в травмоцентры первого и второго уровней.

Докладчик подчеркнул, что на протяжении последних лет госпитальная летальность во всех стационарах, оказывающих помощь пострадавшим при ДТП, не превышает 4,7%, а в травмоцентрах первого и второго уровней — 3,8%. Этот показатель — один из самых низких в мире.

И. Н. Каграманян также затронул вопрос о важности постоянного, непрерывного и планового обновления парка автомобилей скорой медицинской

помощи. Благодаря принятому в 2016 г. решению Правительства Российской Федерации о выделении 4 млрд руб. на поддержку отечественного автопрома в настоящее время осуществляется поставка в регионы страны современных отечественных автомобилей скорой медицинской помощи. До конца 2016 г. их будет поставлено 1747 единиц и дополнительно 110 реанимобилей.

В завершение докладчик отметил исключительную важность межведомственного взаимодействия в целях повышения уровня безопасности дорожного движения. И. Н. Каграманян рассказал о постоянно проводимой совместной работе с МВД и МЧС России по организации тактико-специальных учений, в которые включаются и органы управления здравоохранением в субъектах Российской Федерации, а также подчеркнул важность обучения первой медицинской помощи, сообщив при этом, что в рамках конгресса Минздравом и МЧС России было вручено 182 очередных сертификата прошедшим такие курсы.

И. А. Панин, начальник Северо-Западного регионального центра Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, сообщил, что одной из задач МЧС России является обучение населения основам безопасности жизнедеятельности. В связи с этим докладчик проинформировал собравшихся о деятельности МЧС России в данной сфере.

Всероссийский проект «Научись спасать жизнь!» был инициирован Центром экстренной психологической помощи МЧС России в начале 2015 г. Основная его идея заключается в том,



И. А. Панин

что любой человек, не имеющий специального образования, может в экстремальной ситуации спасти жизнь пострадавшего человека до приезда специалистов. Проект был представлен депутатам Государственной Думы и получил их поддержку. В течение года обучение навыкам оказания первой помощи прошли более 40 депутатов. В 2015–2016 гг. в разных субъектах Российской Федерации проект успешно реализуется для различных категорий населения и представителей средств массовой информации. В роли инструкторов выступают студенты из добровольческих психологических отрядов МЧС России. Во взаимодействии с ведущими вузами страны проводится работа по организации на их базе обучающих курсов для студентов, а в перспективе и для населения. Апробация этой части проекта проходит в Москве: в Московском государственном университете им. М. В. Ломоносова, в Московском государственном психолого-педагогическом университете.

МЧС России совместно с Министерством спорта Российской Федерации прорабатывает вопрос о включении оказания первой помощи в теоретическую часть сдачи норм ГТО. Для обеспечения доступности информации изданы два практических пособия по оказанию первой помощи и психологической поддержке. Их электронные версии размещены на сайте МЧС России и включены в приложение «Мобильный спасатель». Докладчик отметил, что пособия по первой помощи переведены более чем на 35 языков России.

И.А.Панин обратил внимание участников заседания на то, что в дни проведения конгресса в поддержку проекта проводится ряд мероприятий: на восьми площадках в Санкт-Петербурге в первый день работы состоялись занятия по восьмичасовой программе обучения оказанию первой помощи и психологической поддержки для студентов, социальных работников и жителей города. 29 сентября в «Ленэкспо» 182 человека сдали специалистам Центра медицины катастроф соответствующий зачет и получили сертификаты. Также в «Ленэкспо» с участием добровольцев были проведены мастер-классы по оказанию первой помощи и психологической поддержки для детей и школьников.

Докладчик рассказал о реализации проекта «Кавказ безопасности», старт которому был дан в Пятигорске в ноябре 2015 г. и целью которого является организация эффективного взаимодействия органов государственной власти и институтов гражданского общества. В качестве примера И.А.Панин привел обучение водителей такси в Чеченской Республике порядку действий при ДТП и оказанию первой помощи.

Чтобы повысить доступность знаний для граждан с ограниченными возможностями здоровья в рамках проекта на Северном Кавказе, начата работа по адаптации занятий по оказанию первой помощи для глухих и слабослышащих детей с привлечением преподавателя, владеющего языком жестов. Планируется распространить этот опыт и в других регионах.

На протяжении четырех лет МЧС России проводит соревнования по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий среди команд школьников с их предварительной практической подготовкой в боевых спасательных подразделениях. По словам докладчика, популярность таких соревнований растет, поэтому их собираются организовывать во всех регионах России.

В дни конгресса во всех школах страны проводился всероссийский урок безопасности жизнедеятельности на тему «Формирование культуры дорожной безопасности и правил поведения в случае автомобильных аварий». В это же время все пожарно-спасательные гарнизоны участвовали в тактико-специальных учениях и тренировках по ликвидации последствий ДТП. В рамках форума такие учения провели в «Ленэкспо».

По мнению И.А.Панина, наряду с правилами оказания первой помощи будущим водителей необходимо учить элементарным первоначальным приемам и грамотному поведению в случае ДТП: правильному отключению аккумулятора, необходимым и возможным действиям в случае зажатия пострадавшего и т.д.

Докладчик напомнил, что одним из основных факторов, влияющих на своевременное прибытие экстренных

служб к месту ДТП и оказание помощи пострадавшим в пределах «золотого часа», является своевременное получение этими службами сигнала о происшествии. С точки зрения И.А.Панина, внедрение таких современных средств коммуникаций, как аппаратно-программный комплекс «Безопасный город», система «ГЛОНАСС+112», способно помочь в критической ситуации и уменьшить время прибытия экстренных служб.

В заключение докладчик от лица МЧС России предложил провести совместную межведомственную работу по подготовке реализации выдвинутых инициатив и в рамках международного салона «Комплексная безопасность» организовать конференцию в целях выработки консолидированных предложений. И.А.Панин подчеркнул, что МЧС России готово совместно с заинтересованными органами власти, образовательными и социальными учреждениями, ассоциациями автошкол, общественными организациями и клубами заниматься такой работой, расширять географию подготовки населения и специалистов и распространять полученный опыт за пределы Российской Федерации.

Заместитель Министра связи и массовых коммуникаций Российской Федерации **А. О. Козырев** отметил, что безопасность дорожного движения во многом обеспечивается за счет проактивной позиции как водителей, так и пешеходов. По словам докладчика, сегодня все больше граждан готово занять такую позицию, поддерживать соблюдение Правил дорожного движения. В Интернете можно увидеть видеоролики со снятыми гражданами нарушениями. В некоторых из них свидетели пытаются самостоятельно,



А. О. Козырев

без участия ГИБДД, разобраться с нарушителями. Нередко это приводит к конфликтам, избежать которые могло бы использование современных информационно-коммуникационных технологий — технологий так называемого краудсорсинга.

А. О. Козырев сообщил, что весной 2016 г. Министерство связи и массовых коммуникаций совместно с Министерством внутренних дел, ГИБДД, Правительством Московской области начали реализацию проекта под рабочим названием «Народный инспектор». Его целью является разработка мобильного приложения, при помощи которого гражданин сможет снять на телефон нарушение Правил дорожного движения и в защищенном режиме направить его для рассмотрения в ГИБДД. Такое приложение будет включено в существующую систему предоставления электронных государственных услуг. Для идентификации граждан используется Единая система идентификации и аутентификации, в ней уже

зарегистрировано более 33 млн пользователей, т. е. почти каждый второй пользователь Интернета в стране. Сначала пользователь проходит короткое интерактивное обучение, затем при помощи своего телефона он сможет снять видео о нарушении Правил дорожного движения и направить его в ГИБДД. Приложение будет отображать статус рассмотрения обращения: было ли оно принято к рассмотрению, рассмотрено, результат рассмотрения.

После получения от гражданина видеоматериала будет осуществляться проверка его соответствия правилам съемки, в частности проверка наличия читаемого номерного знака, соблюдение требований по ракурсу съемки. После такого формального теста видеоролик будет передаваться в ГИБДД или в соответствующие региональные органы власти, если зафиксированное нарушение находится в их зоне ответственности. Если ГИБДД или ответственный орган власти принимает решение, что нарушение действительно было, то оформляется штраф, который направляется нарушителю в электронном виде через портал государственных услуг. После этого нарушитель может оплатить такой штраф онлайн. Для обеспечения защиты видеоматериала от подделок используется механизм подписания данных специальной электронной подписью, обеспечивающей подтверждение авторства материала и его неизменность после создания.

Приложение рассчитано в первую очередь на пешеходов, водители за рулем автомобиля пользоваться им не смогут. Учитывая то, что пользователями приложения будут в основном люди, не обладающие специальными и юридическими знаниями, при раз-

работке приложения большое внимание уделялось интерактивному обучению. Также оно снабжено удобными подсказками для любой ситуации его использования. По словам докладчика, в настоящее время уже все готово для запуска этого мобильного приложения на наиболее популярных моделях телефонов.

А. О. Козырев отметил, что основная работа по приведению нормативно-правовой базы в соответствие с необходимыми требованиями для реализации этого проекта проведена и осталось только внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, который в настоящее время содержит положение о том, что процедура выставления штрафа без необходимости подписания протокола нарушителем возможна только в случае, если нарушение зафиксировано с использованием технических средств, работающих в автоматическом режиме; если техническое средство не работает в автоматическом режиме, то нарушитель должен лично подписать протокол о нарушении. Суть поправок в Кодекс заключается в том, чтобы признать материалы, передаваемые при помощи приложения, зафиксированными с использованием технических средств, работающих в автоматическом режиме. Докладчик выразил надежду, что законодательная власть на очередной сессии такие поправки примет.

В заключение А. О. Козырев сообщил, что опыт применения таких сервисов уже есть у Москвы и Республики Татарстан. Жители столицы могут посредством приложения «Помощник Москвы» снимать нарушения, связанные с правилами парковки; в Татарстане перечень нарушений, которые

можно зафиксировать подобным образом, шире. Успешный опыт применения таких технологий, технологий краудсорсинга, для вовлечения граждан в борьбу с нарушениями Правил дорожного движения показывает, что целесообразно распространять его и на другие регионы страны.

Заместитель Генерального секретаря Всемирной дорожной ассоциации **Р. Себилль** отметил, что данная ассоциация является старейшей международной организацией по техническому сотрудничеству во всех отраслях дорожной политики, в том числе и безопасности на дорогах. Связи Всемирной дорожной ассоциации с Россией давние, так как она была одним из государств — основателей ассоциации в 1909 г. По словам докладчика, в последние годы развивались более тесные контакты с Министерством транспорта Российской Федерации, с Росавтодором и с другими ведомствами стран Содружества.

Р. Себилль посвятил свое выступление электронному учебнику по дорожной безопасности, разработанному экспертами технических комитетов ассоциации и одобренному в апреле 2016 г. резолюцией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Это издание рассказывает о совокупности самых разных вопросов, касающихся дорожной безопасности: истории проблематики, национальной политике безопасности в области дорожного движения в разных странах и др. Учебник содержит различные примеры и всевозможные подходы к устранению существующих проблем, а также практические решения вопросов безопасности дорожного движения. Докладчик выразил надежду, что издание будет отвечать ожиданиям



Р. Себилль

всех стран, каким бы ни был их уровень организации в области безопасности дорожного движения. Р. Себилль подчеркнул, что учебник находится в бесплатном доступе онлайн. Он выпущен пока только на английском языке, но скоро будет сделан перевод на французский и испанский языки, а затем и на другие, в том числе и на русский при условии соответствующего сотрудничества с российскими организациями.

По словам докладчика, издание регулярно обновляется с помощью экспертов и международных организаций, среди которых можно отметить Всемирную организацию здравоохранения, Европейскую экономическую комиссию ООН, Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе.

А. П. Колмаков, председатель Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту России (ДОСААФ России) отметил, что обеспечение безопасности дорожного движения является важной задачей для современного



А. П. Колмаков

общества. Автомобильный транспорт развивается непрерывно, увеличивается скорость и интенсивность движения. Главным звеном в цепи «автомобиль — водитель — дорога — среда» становится водитель автотранспортного средства, именно от него зависит эффективность и безопасность дорожного движения, ведь по вине водителей происходит более 80% дорожно-транспортных происшествий.

Докладчик подчеркнул, что повышение безопасности дорожного движения, изменение поведенческих стереотипов его участников невозможно без эффективного содействия граждан и институтов гражданского общества.

По мнению А. П. Колмакова, одной из основных причин того, что количество дорожно-транспортных происшествий остается неизменным, является некачественная подготовка водителей. При изучении причин плохой подготовки водителей было проведено социологическое исследование среди обучаемых по вопросу, каким образом

ученики выбирают автошколу. Большая часть опрошенных главным критерием при выборе места обучения назвали минимальную цену обучения. Однако, как показывает статистика и практика, глубокие знания и уверенные навыки вождения во многих случаях в таких заведениях будущие водители получают не всегда, более того, по окончании обучения человек, на первое место поставивший низкую стоимость, в итоге платит гораздо больше, чем задекларировано при заключении договора, либо обучаемый не выполняет программу обучения в полном объеме. Это является серьезным нарушением лицензионных требований со стороны недобросовестных автошкол. Если раньше говорилось об отсутствии единых требований к учебно-материальной базе образовательных организаций, то теперь проблема в отсутствии постлицензионного контроля. Это позволяет существовать всякого рода подпольным автошколам, которые не обеспечивают получение достаточных знаний, нормальных навыков вождения, заполняя улицы городов объявлениями о быстром и гарантированном получении прав за небольшую цену.

По словам докладчика, образовательные организации ДОСААФ России и другие добросовестные автошколы несут бремя всех затрат на полное освоение программы, содержание учебной базы, которая действительно соответствует всем требованиям и позволяет качественно готовить водителей.

Экспертами в области подготовки водителей транспортных средств высказываются различные предложения по поводу совершенствования системы подготовки водителей, направленные на повышение качества обучения

и контроля за деятельностью образовательных организаций, в том числе постлицензионного. С точки зрения А. П. Колмакова, ДОСААФ России, имея собственный опыт и сохранившиеся в автошколах оборонного общества традиции обучения, не может оставаться в стороне от этих дискуссий.

Как отметил докладчик, чтобы препятствовать деятельности автошкол, осуществляющих некачественную подготовку, необходимо сформировать общественную организацию, включающую добросовестных представителей профессионального сообщества, занимающихся подготовкой водителей автотранспортных средств. Основной целью такой организации станет общественный контроль за деятельностью образовательных организаций, готовящих водительские кадры в стране, и обеспечение взаимодействия профессионального сообщества с органами государственной власти, регламентирующими подготовку водителей. В частности, это даст возможность периодически повышать квалификацию преподавателей автошкол. Указанная инициатива исходит от ДОСААФ России, ее поддержали и другие общественные организации.

А. П. Колмаков назвал важным направлением работы ДОСААФ России обеспечение доступной среды маломобильным группам населения. Совместно с партнерами организация обучает вождению людей с ограниченными возможностями, тем самым наполняя их жизнь новым содержанием. ДОСААФ России сотрудничает в этом направлении и с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения.

Г. Бельский, студент автомобильно-дорожного факультета Санкт-Петербур-



Г. Бельский

бургского государственного архитектурно-строительного университета, рассказал о том, что, с детства интересуясь автомобилями, занимался автовождением и автомоделированием в Центре детского (юношеского) технического творчества «Охта» Красногвардейского района, где и получил первый опыт безопасного поведения на дорогах. Эти навыки, по словам докладчика, поддерживались и в его семье. Он был членом отряда юных инспекторов движения, участвовал в проведении конкурсов «Безопасное колесо», «Дорога и мы», «Мои родители — вежливые водители», также в рамках волонтерского движения участвовал в акциях «Спасите детские жизни», «Пристегни ребенка и пристегнись сам», проведенных совместно с Госавтоинспекцией, в фестивале «Безопасные каникулы».

Г. Бельский высказал несколько своих предложений по поводу улучшения ситуации на дорогах. Во-первых, необходимо проводить больше акций



С. Перкинс

по безопасному поведению на дорогах как в Санкт-Петербурге, так и в других регионах страны. Во-вторых, нужно усилить роль общественных организаций, СМИ, социальной рекламы в профилактике безответственного поведения на дорогах. По мнению докладчика, пользу могли бы принести, в частности, ролики и клипы с участием авторитетных спортсменов, актеров, политиков, пропагандирующих безопасное поведение на дорогах как неперемнную составляющую общей культуры современного человека. И в-третьих, с точки зрения Г.Бельского, кажется целесообразным усиление внимания к практическим занятиям, что стало бы возможным при условии оборудования территории учебных заведений стационарными и мобильными автогородками, имеющими все необходимое для обучения правилам дорожного движения.

С. Перкинс, руководитель Объединенного научного центра по безопасности дорожного движения Между-

народного транспортного форума, сообщил, что Россия — очень важный член Международного транспортного форума, она представлена Министром транспорта Российской Федерации. В стране за последние 10 лет были достигнуты хорошие показатели по сокращению смертности на дорогах. Однако если сравнить их с результатами работы в других государствах — участниках Международного транспортного форума, то становится очевидным, что еще многое нужно сделать.

Затрагивая вопрос подготовки декларации конгресса, докладчик отметил, что в нее не вошло одно положение, а именно создание более защищенной среды для всех пользователей дорожно-транспортной системы. С. Перкинс напомнил статистические данные: 30% ДТП со смертельным исходом происходят из-за того, что люди нарушают Правила дорожного движения, но 70% — по вине тех, кто ничего противозаконного не делает. Поэтому, по словам докладчика, все участники транспортной системы должны вести себя безопасно, соблюдать режим скорости в соответствии с типом и качеством дороги, принимать во внимание риски, связанные с грузовыми автомобилями, велосипедистами, пешеходами и др.

С. Перкинс рассказал о том, что в Объединенном научном центре по безопасности дорожного движения Международного транспортного форума была изучена политика и стратегия Российской Федерации в сфере дорожной безопасности в 2006–2010 гг. Эта работа проводилась при тесном сотрудничестве с российскими экспертами, Министерством внутренних дел, Министерством транспорта, международными организациями —

ООН, ВОЗ и др. В итоге был выработан ряд рекомендаций, которые, по мнению докладчика, исправят ситуацию в России, позволят сделать шаг вперед и улучшить показатели. В последние годы многие рекомендации уже нашли свое реальное воплощение, но по-прежнему есть вопросы, требующие решения. В частности, нужно законодательно ввести ограничение на проезд в пределах города до 50 км/ч, а также требование соблюдения скоростного режима, соответствующего типу дороги.

Как отметил С. Перкинс, во всех странах — участниках Международного транспортного форума наблюдается неравномерный прогресс в улучшении показателей. Если рассматривать такую категорию участников дорожного движения, как автомобилисты, то здесь очевидно значительное сокращение смертности и травматизма. Совсем иная статистика по велосипедистам. В России одна треть таких случаев приходится на пешеходов, и это количество в два раза больше, чем в других странах — участниках форума. Поэтому необходимо уделять особое внимание защите пешеходов, т.е. решению вопросов создания безопасной дорожно-транспортной системы, улучшения инфраструктуры и качества дорог.

По словам докладчика, конгресс продемонстрировал, что в России существуют отличные институты, занимающиеся вопросами безопасности. Нужно активизировать их деятельность, возродить высокий уровень координации работы, обеспечить современными технологиями. Это позволит перейти к созданию безопасной дорожно-транспортной системы.

В заключение С. Перкинс призвал Российскую Федерацию вступить



А. В. Конышев

в международную группу по анализу данных о безопасности движения. Россия, по мнению докладчика, имеет все ресурсы для того, чтобы улучшить свои показатели и стать лидирующей страной в этой сфере. Для решения данной задачи необходимо сделать все возможное, чтобы сократить смертность при дорожно-транспортных происшествиях на 50% к 2020 г. Это амбициозная цель, но в России ее достижение вполне реально.

А. В. Конышев, первый заместитель Губернатора Владимирской области по промышленности и экономической политике, отметил, что в последние годы наблюдается повышенное внимание органов государственной власти, местного самоуправления, общественных организаций и граждан к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения. Совместные усилия, прилагаемые, в частности, в рамках реализации итоговых деклараций уже состоявшихся форумов, дают положительные результаты.

По словам докладчика, в настоящее время на территории Владимирской области отмечается снижение всех основных показателей аварийности. Пик аварийности пришелся на 2011 г., когда было зарегистрировано 3312 дорожно-транспортных происшествий, погибло 492 человека и 4419 человек были ранены. Благодаря совместной работе администрации Владимирской области с федеральными структурами и общественными организациями была достигнута положительная динамика снижения аварийности. Показатели за восемь месяцев 2016 г. в сравнении с данными 2011 г. указывают на правильность выбранного курса: количество ДТП с пострадавшими на территории области сократилось на 22%, число погибших и раненых уменьшилось на 22,8% и 23,7% соответственно.

А. В. Коньшев сообщил, что основной федеральной автодорогой, проходящей по территории области, является трасса М7 «Волга». Доля протяженности всех федеральных дорог на территории области составляет всего 3% от общей, однако 15% всех дорожно-транспортных происшествий совершается именно на дорогах федерального значения. В последнее время благодаря активной позиции Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства проводится значительная работа по приведению федеральной составляющей дорожной сети Владимирской области в нормативное состояние. Принятые меры уже позволили увеличить пропускную способность федеральной автодороги и уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий за период 2013–2015 гг. на 35,7%, число погибших и раненых

сократилось на 32% и 35% соответственно. Во многом это стало возможным благодаря скоординированной работе руководства автомагистрали М7 «Волга», администрации области, органов местного самоуправления и граждан. По словам докладчика, публичное обсуждение планов и хода выполнения работ стало проводиться на постоянной основе. Участие гражданского общества позволяет принимать взвешенные и правильные решения в вопросе реконструкции трассы и заблаговременно, еще до начала работ, снимать ряд организационных проблем в зоне населенных пунктов.

А. В. Коньшев отметил, что ежегодно увеличивается финансирование дорожной деятельности в области в целях сокращения аварийности на региональных и местных дорогах. За счет дополнительных источников, помимо средств регионального дорожного фонда, каждый год, начиная с 2015 г., областью выделяется более 1 млрд руб. на строительство, ремонт и содержание автодорог. Ежегодно на сайте администрации Владимирской области размещается интерактивная карта планов дорожных работ по объектам. Каждый гражданин может найти информацию по всем работам, финансируемым из областного бюджета, а также дать заключение не только по планам, но и по качеству проведенных работ и высказать свои предложения. Кроме того, начиная с 2014 г. в состав приемочной комиссии, оценивающей результаты проведенных работ, привлекаются представители общественных организаций, таких как Общероссийский народный фронт, Всероссийское общество автомобилистов, представители СМИ, что позволило значительно снизить брак и повысить

ответственность подрядных организаций.

Докладчик проинформировал участников заседания о том, что во Владимирской области разработана программа по освещению региональных автомобильных дорог, ежегодно на них вводится в строй более 30 км линий освещения. Примером эффективности ее реализации служит устройство автомобильной дороги вблизи поселка Мелихово Ковровского района, рядом со вторым по величине городом области Ковровым, с пешеходными переходами, устроенными в соответствии с новыми национальными стандартами. Установка соответствующего освещения позволила снизить аварийность почти в два раза.

А. В. Кобышев подчеркнул, что состояние безопасности пешеходных переходов является серьезной проблемой. По этому вопросу администрация Владимирской области активно взаимодействует с общественными движениями. В феврале, марте и августе 2016 г. были проведены рейды по выявлению наиболее опасных нерегулируемых пешеходных переходов. Активное участие в этой работе приняли представители Общероссийского народного фронта, Молодежного правительства Владимирской области, члены рабочей группы по общественному контролю и мониторингу безопасности дорожного движения Общественного совета при УМВД России по Владимирской области. По результатам проверки внесены соответствующие корректировки в планы дорожных работ. Губернатором области принято решение о направлении с 2016 г. 10% финансовых средств от объема субсидий на строительство и реконструкцию пешеходных переходов на

работы на местной сети дорог. В 2016 г. уже обустроено более 100 пешеходных переходов, в первую очередь у общеобразовательных, дошкольных, медицинских учреждений, это почти в восемь раз больше, чем было сделано в 2014 г.

Докладчик сообщил, что благодаря поддержке Президента Российской Федерации В. В. Путина, при активном содействии Минтранса России во Владимире успешно идет строительство транспортной развязки — так называемой Лыбедской магистрали. В частности, 1 сентября 2016 г. введена в эксплуатацию вторая очередь ее строительства, что позволило значительно разгрузить исторический центр города и повысить безопасность дорожного движения.

А. В. Кобышев обратил внимание собравшихся на то, что администрация Владимирской области считает направление финансовых средств, собранных по системе «Платон», в регионы абсолютно правильным решением.

По словам докладчика, с 1 января 2015 г. в области создан и активно функционирует центр фотовидеофиксации нарушений скоростного режима. За 2015 г. им зафиксировано более 200 тыс. нарушений, что позволило уменьшить количество ДТП по причине превышения скоростного режима в этот год на 12,7%. По итогам восьми месяцев 2016 г. показатель аварийности по причине нарушения скоростного режима снижен еще на 35,6%.

А. В. Кобышев рассказал о том, что весь накопленный за эти годы опыт в сфере обеспечения безопасности дорожного движения позволил области принять самое активное участие в подготовке и проведении 14 марта



С.В. Зарецкий

2016 г. в Ярославле заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, посвященного решению вопросов снижения смертности населения от дорожно-транспортных происшествий. В рамках его подготовки данная тема подробно обсуждалась представителями средств массовой информации, профессионального сообщества, страховых объединений и общественных организаций в декабре 2015 г. во Владимире в ходе проведения выездного заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения под руководством И. И. Шувалова.

Докладчик в своем выступлении затронул тему детского травматизма и детской смертности при ДТП. Согласно рекомендациям предыдущего конгресса в области проводится активная работа по формированию правового сознания детей. Уже функционируют три стационарных и семь мобильных детских городков, где проходит

обучение навыкам безопасного поведения на дорогах и улицах более 3,5 тыс. детей. С точки зрения А.В. Кобышева, этого недостаточно, и, руководствуясь поручением Президента по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации, администрация Владимирской области при содействии Российского союза автостраховщиков участвует в реализации пилотного проекта создания современных детских автогородков на территории региона.

А.В. Кобышев сообщил, что для эвакуации пострадавших в ДТП во Владимирской области вдоль автомобильных дорог создана сеть из 17 травмоцентров, шесть из которых находятся в зоне федеральной трассы М7 «Волга». Благодаря этим мерам сократилось время прибытия бригад скорой помощи до 20 мин., что позволило снизить смертность среди пострадавших на 10%.

В завершение докладчик отметил, что во Владимирской области делается все возможное, чтобы достичь кардинального снижения смертности на дорогах, и выразил уверенность в том, что реализация Правительством Российской Федерации совместно с регионами поручений Президента России, сформулированных по итогам заседания президиума Государственного совета, будет способствовать улучшению ситуации.

По словам **С.В. Зарецкого**, главного хирурга Министерства здравоохранения Республики Беларусь, решение основных проблем, влияющих на уровень травматизма и гибели людей при дорожно-транспортных происшествиях, связано в первую очередь с соблюдением Правил дорожного движения и повышением мер ответственности

за их нарушение, особенно при превышении скорости и вождении в нетрезвом состоянии, а также с умением участников дорожного движения, так называемых лиц первого контакта, оказать первую медицинскую помощь.

Докладчик сообщил, что организация обеспечения медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях состоит из трех этапов: первый — на месте, второй — в пути и третий — оказание специализированной помощи уже в лечебных учреждениях. Именно на первых двух этапах риск не спасти пострадавшего в ДТП очень высок, поэтому необходимо внести серьезные изменения в организацию такой помощи.

Как отметил С.В. Зарецкий, концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь состоит из следующих направлений: проведение круглосуточного мониторинга дорожно-транспортного травматизма; обмен оперативной информацией между организациями здравоохранения и дежурными частями ГАИ, УВД о дорожно-транспортных происшествиях и пострадавших, а также возможностях оказания медицинской помощи; расположение станций скорой помощи вблизи транспортных магистралей; разработка рациональных маршрутов (15 км считается оптимальным расстоянием для транспортировки пострадавших в ближайшее лечебное учреждение); снабжение необходимым медицинским оборудованием лечебных учреждений и наличие в них постоянного запаса лекарственных средств; повышение квалификации врачей-специалистов; организация в стационарах дополнительной подготовки специалистов по направлению политравмы; повышение

квалификации врачей скорой помощи и среднего медицинского персонала; обеспечение бригад скорой помощи санитарным автотранспортом и достаточным количеством лекарственных средств; проведение эффективных предрейсовых осмотров водителей автототранспорта.

Докладчик рассказал о том, что в 2012 г. под руководством Министерства здравоохранения Республики Беларусь была разработана и утверждена Стратегия профилактики детского травматизма в Республике Беларусь. При поддержке ЮНИСЕФ подготовлен международный технический проект, финансирование которого с 2015 г. осуществляет, в частности, Правительство Российской Федерации. В 2016 г. после рассмотрения результатов реализации проекта было принято решение о его продлении на 2016–2017 гг. В межведомственном выполнении программ этого проекта принимают участие и министерства здравоохранения, и министерства образования, а также МВД, МЧС, Белстат и др. Были организованы: повышение квалификации и обучающие семинары для врачей; повышение квалификации педагогов с целью обучения детей правилам дорожного движения; разработка новых форм обучения детей правилам дорожного движения в местах движения как общественного, так и автомобильного транспорта; подготовка специальных стендов и вспомогательной литературы. В результате в структуре внешних причин смертности в 2015 г. летальный исход от ДТП со второго места опустился до четвертого.

В настоящее время в Республике Беларусь смертность от дорожно-транспортных происшествий составляет



В. М. Солдунов

девять человек на 100 тыс. населения, детей — один ребенок. С. В. Зарецкий обратил внимание собравшихся на тот факт, что случаи летального исхода при ДТП среди сельского населения превышают в некоторых регионах показатели среди горожан примерно в 1,5–2 раза.

Докладчик сообщил, что у получивших первую медицинскую помощь более чем через 30 мин. после ранения осложнения возникают в два раза чаще, чем у лиц, которым она была оказана раньше. Причиной смерти при ДТП в 35% случаев является черепно-мозговая травма. И здесь правило «золотого часа» очень важно — помощь нужно оказать в первый час после получения травмы. Если пациент доставлен в лечебное учреждение сразу после получения травмы, в 2% случаев он погибает в течение 10 мин.; если пострадавшего привозят в течение 40 мин. после аварии, фатальные, непредотвратимые осложнения в результате полученных травм наступают в 20% случаев.

В заключение С. В. Зарецкий подчеркнул, что на сегодняшний день борьба с дорожно-транспортным травматизмом и его последствиями является одной из наиболее острых проблем и каждый человек должен нести личную ответственность за состояние собственного здоровья и помнить: жизнь и здоровье — приоритетные ценности.

В. М. Солдунов, председатель общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» (ВОА), отметил, что ВОА — крупнейшая в Российской Федерации организация, объединяющая 75 регионов страны, насчитывающая около 2 млн членов и являющаяся участником Международной автомобильной федерации (FIA), в которую входят автомобильные ассоциации из 132 стран мира.

Уставной задачей ВОА является профилактика дорожно-транспортных происшествий и детского дорожно-транспортного травматизма. По мнению докладчика, вопрос о роли общественных организаций в жизни государства — один из ключевых. Без прямого взаимодействия и совместной работы со всеми основными профильными государственными структурами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения, деятельность ВОА была бы невозможна.

В. М. Солдунов привел несколько конкретных примеров такого взаимодействия, серьезно и положительно влияющих на общую картину безопасности на дорогах. Система подготовки и обучения как водителей, так и пешеходов должна быть непрерывной, поэтому ВОА одним из первых было предложено вести работу еще с родильных домов: родителям появив-

шихся на свет малышей вручаются удерживающие автокресла. В настоящее время в таких общественных мероприятиях принимают участие сотрудники ГИБДД, представители власти в лице глав муниципальных советов и администраций районов, депутатов различных уровней власти.

В детских дошкольных учреждениях при участии Министерства образования и науки Российской Федерации, образовательных комитетов и отделов на местах ВОА внедряет программу «Маленький пешеход», устанавливает игровые обучающие модули, с помощью которых ребенок на практике приобретает первые знания о правилах дорожного движения, изучает в игровой форме знаки, сигналы светофора, дорожную разметку. К этой инициативе присоединяются представители законодательной и исполнительной власти. Уже несколько лет в регионах Российской Федерации в летний период организуются мобильные городки ВОА, где дети могут совершенно бесплатно проехать на электромобиле по трассе, оснащенной пешеходными переходами, знаками, светофорами, пообщаться с настоящими инспекторами ГИБДД, посмотреть мультфильмы по дорожной тематике и закрепить практические знания. Такие автогородки существуют сегодня и в Санкт-Петербурге. Занятия с детьми проводят волонтеры, в основном это студенты педагогических институтов, которым такие ежедневные занятия засчитываются как практика.

Для детей школьного возраста акцент делается на изучении Правил дорожного движения. На сайте ВОА предлагается бесплатная обучающая программа. Серьезная работа в этом направлении ведется в отделениях

в Татарстане, Челябинске, Санкт-Петербурге, Краснодаре, Красноярске, Воронеже. Проект финансируется исключительно собственными средствами ВОА.

Докладчик сообщил об активной работе по проведению различного рода соревнований, чемпионатов и первенств. Так, в Смоленске в 2016 г. на чемпионате, посвященном 80-летию ГИБДД и проведенном Министерством образования и науки Российской Федерации совместно с ГИБДД, школьники со всей страны показали твердые знания Правил дорожного движения и уверенные навыки вождения автомобилей. На финальных соревнованиях «Безопасное колесо», состоявшихся во Владивостоке, знание Правил дорожного движения и умение виртуозно управлять велосипедом помогли участникам конкурса показать высокий уровень подготовки. В.М. Солдунов также напомнил, что в 2015 г. команда из России заняла первое место на международных соревнованиях в Вене, а в 2016 г. — второе и третье места в Чехии. Общероссийские соревнования по многоборью, ежегодно проходящие в Анапе и организованные ВОА, в 2016 г. были посвящены 80-летию ГИБДД. Первый приз, автомобиль, выиграла команда Татарстана.

Продолжая программу обучения, ребята записываются в автошколы ВОА, чтобы по их окончании стать полноправными участниками дорожного движения в качестве водителя. В России насчитывается около 300 таких автошкол. Те, кто успешно проходит подготовку в средней школе, в детских и юношеских автомобильных школах, получают сертификаты и приглашения в автошколы ВОА. С точки зрения докладчика, в этом



С. И. Ефремов

и состоит стимул хорошо изучать Правила дорожного движения именно в школе.

По мнению В. М. Солдунова, обучению способствует и привлечение к работе с детьми людей известных, пользующихся авторитетом. Несмотря на свою занятость, они находят время пообщаться с ребятами по вопросам, связанным с безопасным поведением на дорогах. Среди таких людей докладчик назвал депутатов Государственной Думы олимпийского чемпиона А. А. Карелина, многократного чемпиона мира Н. С. Валуева, чемпионку мира Л. И. Егорову, депутата Законодательного Собрания Санкт-Петербурга, актрису А. Р. Мельникову.

Немаловажную роль, с точки зрения докладчика, играет и то, что в последнее время руководители региональных отделений ВОА стали входить в состав различных профильных комиссий по безопасности дорожного движения. Это способствует развитию диалога гражданского общества и власти.

В. М. Солдунов рассказал об участии ВОА в проекте партии «Единая Россия» «Безопасные дороги». Инициативы ВОА получили множество положительных оценок на всех уровнях власти. Особая поддержка таких проектов позволяет ВОА принимать действенное участие в федеральных программах безопасности дорожного движения.

В завершение докладчик затронул вопрос исполнения указов Президента Российской Федерации, касающихся безопасности на дорогах. Независимым мониторингом их исполнения в настоящее время серьезно занимается Общероссийский народный фронт, а именно центр «Народная экспертиза». Этим движением были инициированы проекты «Карта жизни» и «Убитые дороги», в которых активно участвует ВОА.

Заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков **С. И. Ефремов** отметил, что согласно общемировой практике основы безопасности дорожного движения составляют три важнейших фактора: инфраструктура, законодательство, культура участников дорожного движения. Введенное с 2003 г. обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) стало одним из главных инструментов, оказывающих влияние на развитие и совершенствование законодательства в области регулирования отношений между участниками дорожного движения и, как следствие, на становление культуры их поведения на дороге.

По мнению докладчика, различия в ценностных ориентациях, культурных нормах, характере воспитания, неразвитость или полное отсутствие внимания и уважения приводят к тому, что люди, становясь участниками

дорожного движения, могут позволить себе нарушать правила, рискуя при этом своей жизнью и жизнями окружающих. Поэтому основным вектором деятельности Российского союза автостраховщиков по повышению безопасности на дорогах была выбрана работа по воспитанию культуры участников дорожного движения.

Инновационным среди реализуемых проектов С.И.Ефремов назвал новый для российской социальной практики коммуникационный подход во взаимодействии с целевой аудиторией, основанный на совмещении таких направлений как маркетинг, реклама и пиар. К настоящему времени проведены мероприятия более чем в 55 регионах России. Состоялись акции в 600 вузах, 1800 детских садах, 1800 школах и 1000 автошколах; были организованы курсы дополнительного обучения более 10 тыс. педагогов, которые по-новому взглянули на тему безопасности дорожного движения и активно включились в работу по программам, представленным в рамках проводимых мероприятий.

Докладчик подчеркнул, что при реализации проекта по повышению безопасности дорожного движения особое внимание оказывается безопасности детей. Совместно с ГИБДД и экспертным центром «Движение без опасности» Российский союз автостраховщиков заложил основы непрерывного образования по безопасности дорожного движения. С точки зрения С.И.Ефремова, культура поведения на дороге должна формироваться с самого раннего возраста и поддерживаться на протяжении всего периода взросления детей.

Докладчик сообщил, что в рамках выполнения одного из положений

перечня поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 г. по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации союзом автостраховщиков реализуется программа профилактики нарушений в сфере безопасности дорожного движения, связанная с ключевыми факторами риска в этой области. К настоящему времени определены объемы и порядок финансирования на два года в размере 1 млрд руб., а также исполнители, имеющие многолетний опыт разработки и реализации таких программ, — коммуникационное агентство «Zavod Consulting» и экспертный центр «Движение без опасности». Первым этапом реализации программы является старт информационной кампании «Сложности перехода», запланированной на осень 2016 г. — зиму 2016/2017 гг. и направленной на профилактику безопасности пешеходов, в том числе детей. Уже проведено аналитическое исследование дорожной аварийности в субъектах Российской Федерации, определен перечень из 25 субъектов Российской Федерации, в которые направлены предложения о возможности сотрудничества по созданию центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Опираясь на представленные данные об эффективности коммуникационной работы по повышению безопасности дорожного движения, Российский союз автостраховщиков предполагает продолжать работу, используя и совершенствуя выбранный подход.

В завершение С.И.Ефремов отметил, что сформированный подход позволяет эффективно взаимодействовать с профильными министерствами в сфере повышения безопасности



А. А. Волков

дорожного движения. Впервые за долгое время стало возможным вывести тему пропаганды безопасности дорожного движения на политический уровень, а также добиться вовлечения в совместную работу экспертов различных ведомств: Министерства обороны, Минздрава, МВД, МЧС, Минтранса России.

А. А. Волков, заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре, модератор круглого стола «Роль гражданского общества в воспитании безопасных участников дорожного движения. Обучение детей, подготовка водителей, пропаганда безопасного поведения на дороге», сообщил, что в работе круглого стола приняли участие более 150 человек, в том числе из зарубежных стран: Беларуси, Казахстана, Великобритании. На заседании были представители 32 субъектов Российской Федерации. В самом начале участники встречи

были проинформированы о том, что сделано, в частности в законодательной сфере, по итогам предыдущего форума, с целью продемонстрировать, что предложения выступающих не остаются без внимания.

За 3,5 часа работы круглого стола выступили 33 участника из 53 записавшихся, среди них — представители органов государственной власти, местного самоуправления, образовательных организаций и институтов гражданского общества. Особо активное участие проявили представители Министерства образования и науки, Министерства внутренних дел, ГИБДД, Федерального агентства по делам молодежи, Национальной родительской ассоциации социальной поддержки семей и защиты семейных ценностей, Российского движения школьников, педагогической общественности, консультативных советов, общественных организаций, ДОСААФ, Федерации велоспорта, средств массовой информации, ректоры вузов, активисты детских организаций, международные эксперты и др. В работе круглого стола приняли участие и выступили заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Ю. Л. Воробьев и Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации В. И. Нилов.

В рамках мероприятия состоялась первая презентация многосерийного фильма для семейного просмотра «Семья Светофоровых», направленного на популяризацию знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге.

На заседании обсуждались такие вопросы, как усиление роли общественных организаций, в том числе их

финансовая поддержка; расширение дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил дорожного движения, распространения опыта работы отрядов юных инспекторов движения; разработка адаптированных образовательных программ профессионального обучения водителей с ограниченными возможностями здоровья; роль системы школ ДОСААФ, образовательных и родительских организаций в воспитании участников дорожного движения; организация тематических интернет-проектов. Много предложений звучало по поводу усиления роли средств массовой информации в вопросах обеспечения дорожной безопасности.

Отдельное внимание участники круглого стола уделили необходимости самого активного участия родителей, семьи в работе по обеспечению безопасного поведения на дорогах, особенно с детьми дошкольного и младшего школьного возраста, и в целом целесообразности непрерывной просветительской работы, которая должна стать общенациональной задачей.

А. А. Волков отметил, что во время заседания были высказаны конкретные предложения по усилению законодательства в обсуждаемой сфере. Часть предложений и рекомендаций вошли в проект Итоговой декларации конгресса. Продолжается работа по анализу и систематизации других поступивших инициатив.

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации, модератор круглого стола «Безопасные транспортные системы: использование современных технологий, инструментов обеспечения качества транспортной

деятельности и потенциала институтов гражданского общества» **Н. А. Асаул** напомнил о том, что проведению заседания предшествовала конференция, где подробно обсуждалась заявленная тематика и были выработаны конкретные предложения, которые вошли в проект декларации конгресса.

В ходе заседания круглого стола была рассмотрена практика зарубежных стран, в частности по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов. Заместитель Министра инфраструктуры и строительства Республики Польша Е. Шмит рассказал об опыте своей страны по обеспечению инфраструктурной безопасности дорожного движения. Одним из передовых им был признан опыт функционирования Центра организации дорожного движения Правительства Москвы в области автоматизации процессов управления движением на дорогах. С интересными докладами, по словам Н. А. Асаула, выступили ведущие эксперты из Австралии, Новой Зеландии, Швеции.

О мониторинге деятельности органов власти по безопасности дорожного движения рассказал руководитель Федерации автовладельцев России С. В. Канаев. Были представлены мнения российских автоперевозчиков о перспективах организации государственного контроля, а также данные экспертного центра «Движение без опасности» о действенных мерах снижения аварийности на коммерческом транспорте. С точки зрения докладчика, особый интерес вызвало видение решения проблем глобальной безопасности дорожного движения главы Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии Д. Ю. Чельцова.

Представитель компании «Bosch» С. В. Цвелодуб рассказал о научных исследованиях в сфере как активной, так и пассивной безопасности и мерах, минимизирующих саму вероятность совершения ДТП.

Участниками круглого стола было отмечено, что за сравнительно короткий период в России благодаря совместным усилиям федеральных, региональных, муниципальных органов власти, активной позиции институтов гражданского общества, широкому участию научной общественности и СМИ удалось достичь конкретных результатов в снижении аварийности на автотранспорте. Так, в частности, риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях сократился примерно в 1,5 раза, повысилась безопасность пешеходного движения, внедряются системы управления на базе ГЛОНАСС, иных интеллектуальных транспортных систем, резко возросли объективность, ответственность и неотвратимость наказания за правонарушения на дорогах страны. Наблюдаются серьезные перемены в правосознании участников дорожного движения: в настоящее время нарушитель правил рассматривается законодательством как человек, посягающий на конституционные права других людей, что определяет необходимость и возможность участия самих граждан в надзоре за дорожным движением. Также существенно возросла активность страхового сообщества в деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Как отметил Н. А. Асаул, на заседании было принято решение рекомендовать Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации ускорить рассмотрение проекта

Федерального закона «Об организации дорожного движения», содержащего предпосылки для предупреждения совершения ДТП за счет ликвидации на стадии проектирования улично-дорожной сети конфликтных точек, где вероятно гибель людей. Принятие закона также позволит устранить имеющиеся правовые пробелы в сфере организации движения, четко распределить полномочия между органами власти и различными участниками движения.

С точки зрения докладчика, целесообразным является принятие социальных автотранспортных стандартов, которые установят показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом, усилят меры по контролю за соблюдением режимов труда и отдыха водителей.

Н. А. Асаул высказался за необходимость повсеместной разработки органами местного самоуправления комплексных схем организации дорожного движения, за последовательное повышение квалификации специалистов, ответственных за принятие решений по управлению движением в городах, в том числе путем внедрения современных программ подготовки кадров высшей квалификации в сфере обеспечения безопасности движения, соответствующих самой передовой зарубежной практике.

В завершение докладчик выразил надежду, что состоявшийся обмен мнениями будет очень полезен для дальнейшей работы и прозвучавшие предложения станут основой для подготовки стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, а также внесения коррективов в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Н. В. Агре, президент автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте “Движение без опасности”», модератор круглого стола «Участие гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения», отметила, что в апреле 2016 г. на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации Президент В. В. Путин назвал ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это подразумевает строгое соблюдение Правил дорожного движения, следование нормам грамотного и дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за безопасность других участников дорожного движения. По словам докладчика, решить поставленную Президентом задачу можно только в сотрудничестве с институтами гражданского общества.

Н. В. Агре сообщила, что при формировании повестки круглого стола была поставлена цель продемонстрировать, каким образом органы исполнительной власти взаимодействуют с гражданским обществом как на федеральном, так и на региональном уровне. Выступления участников заседания показали, что работа ведется по всей стране в тесном взаимодействии с Госавтоинспекцией МВД России и организациями, представляющими интересы всех групп участников дорожного движения.

В работе круглого стола приняли участие 268 человек из 42 субъектов Российской Федерации. Выступили 19 человек, каждый из которых представил проекты или инициативы, не только уже реализованные, но и признанные эффективными. Такой подход позволил участникам заседания



Н. В. Агре

обменяться практическим опытом, что чрезвычайно ценно в плане использования доказательной базы для обоснования и внедрения сложных проектов на местах.

По словам докладчика, присутствие на круглом столе 62 представителей Госавтоинспекции продемонстрировало открытость и готовность ведомства к взаимодействию с институтами гражданского общества. На заседании были сформулированы рекомендации, обобщившие тезисы докладчиков.

Особое внимание было уделено необходимости усиления и совершенствования систем общественного контроля за тремя важнейшими факторами, влияющими на безопасность дорожного движения: за приведением в порядок дорожной инфраструктуры; за предоставлением возможности социально ответственным гражданам сообщать о нарушениях правил дорожного движения органам исполнительной власти; за совершенствованием системы технического осмотра как



О. В. Цепкин

обязательной составляющей безопасности дорожного движения.

Как отметила Н.В.Агре, несмотря на то что детской безопасности был посвящен отдельный круглый стол, участники заседания не смогли не уделить внимание проектам, в которых дети выступали в качестве активных граждан России. Акции «Добрый знак», «Наш водитель — самый лучший», «Дорога — символ жизни» не только актуализируют тему безопасности дорожного движения, но и воспитывают гражданскую позицию среди подрастающего поколения. Докладчик попросила включить детскую декларацию, обращение ко взрослым, в Итоговую декларацию конгресса.

В заключение Н.В.Агре констатировала, что за последние 10 лет была проделана огромная работа, изменившая и повысившая культуру участников дорожного движения, но, по ее мнению, для того чтобы добиться значительных результатов, необходимо ее продолжать.

Член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **О.В.Цепкин** сообщил, что модераторами круглого стола «Доступная среда и безопасность дорожного движения» выступили заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Л.Н.Бокова и председатель Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по поддержке семьи, детей и материнства Д.Г.Гурцкая. В мероприятии приняла участие руководитель Организации по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании Х.Байфорд. Всего в круглом столе участвовали около 100 человек, 15 из которых выступили с докладами.

По словам докладчика, необходимость проведения публичного обсуждения этой темы вызвана тем, что в настоящее время существует множество нерешенных проблем: отсутствие оперативной, полной и достоверной информации о препятствиях и барьерах; несовершенство законодательного и нормативного регулирования вопросов обеспечения доступной среды (действующие нормы по этому вопросу носят лишь рекомендательный, необязательный для исполнения характер); отсутствие либо неэффективность координации работы органов государственной власти, органов местного самоуправления, бизнеса и общественных организаций инвалидов при реализации ведомственных и региональных целевых программ.

На заседании круглого стола обсуждались вопросы, связанные с мерами

правового регулирования, направленными на обеспечение доступности среды для инвалидов и других маломобильных групп населения, а также на обеспечение таким группам равно- го доступа к объектам социальной, транспортной и инженерной инфра- структуры.

О.В.Цепкин отметил, что в выступ- лениях были приведены примеры положительного опыта по реализации программы «Доступная среда» в ре- гионах. Так, в Республике Татарстан, в Казани, начиная с 2011 г. был прак- тически полностью обновлен состав наземного пассажирского транспор- та с учетом потребностей граждан с инвалидностью. В рамках осуще- ствления программы был разработан и внедрен банк данных и карты до- ступности объектов социальной и транспортной инфраструктуры. В Тю- менской области для слабовидящих граждан пешеходные переходы обо- рудуются устройствами звукового со- провождения разрешающего сигнала светофора. Аналогичные светофоры появились в Приморском крае, во Вла- дивостоке. В Сочи, где все, что было создано для Олимпийских игр 2014 г.: транспорт, дороги, объекты спортив- ной и общественной инфраструкту- ры,—было построено с учетом потреб- ностей людей с инвалидностью. Более тысячи объектов были признаны до- ступными. Эта безбарьерная среда позволяет людям с инвалидностью без посторонней помощи передвигаться по городу, пользоваться транспортом. Таким примером может служить и предоставление услуг социального такси определенным категориям на- селения в Санкт-Петербурге.

По словам О.В.Цепкина, на круглом столе был рассмотрен опыт зарубежных

стран по реализации Конвенции ООН о правах инвалидов 2006 г. в части доступности для инвалидов объектов социальной, транспортной и инженер- ной инфраструктуры.

Участники заседания рассмотрели ход реализации государственной про- граммы Российской Федерации «До- ступная среда» на 2011–2020 годы в об- ласти безопасности дорожного движе- ния. Докладчик подчеркнул важность данной программы и постоянного мониторинга ее реализации и выразил уверенность в необходимости преда- вать большей гласности эту работу, создавать в регионах кол-центры для граждан с ограниченными возможно- стями, принимать информацию по дооснащению социально значимых объектов в соответствии с требовани- ями доступной среды.

По мнению О.В.Цепкина, следует обратить внимание на вопрос о под- готовке водительских групп из числа лиц с ограниченными возможностями.

В завершение докладчик сообщил, что по итогам проведения круглого стола были приняты рекомендации и даны предложения в проект Ито- говой декларации шестого международ- ного конгресса «Безопасность на до- рогах ради безопасности жизни».

Заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, заместитель председателя организационного ко- митета конгресса **Ю.Л.Воробьев** от- метил, что в соответствии с решением организационного комитета перво- начальный проект Итоговой деклара- ции конгресса был опубликован 1 ав- густа 2016 г. для обсуждения. В процес- се его доработки была задействована дискуссионная площадка сайта конгрес- са. С ее помощью получены десятки

рекомендаций и комментариев, значительная часть которых нашла отражение в обсуждаемом проекте. Кроме того, документ содержит предложения, основанные на результатах дискуссий участников круглых столов. Таким образом, этот проект стал итогом обсуждений, продолжавшихся почти два месяца.

По словам докладчика, Итоговая декларация в основном одобрена участниками круглых столов. Вместе с тем ее качество может быть улучшено за счет предложений, прозвучавших на пленарном заседании. Поэтому Ю. Л. Воробьев предложил одобрить проект Итоговой декларации конгресса в основном. Окончательный текст с учетом высказанных замечаний и дополнений будет доработан рабочей группой организационного комитета в течение одного месяца и опубликован на сайте конгресса.

Завершая работу конгресса, докладчик поблагодарил Министерство транспорта, Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство образования и науки, Министерство здравоохранения, Министерство связи и массовых коммуникаций, Министерство внутренних дел за слаженную совместную работу по подготовке конгресса, членов организационного комитета, всех выступивших на пленарном заседании, в ходе работы круглых столов и конференций за содержательные доклады и интересные предложения. Ю. Л. Воробьев выразил уверенность в том, что выступления, затронувшие актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, дадут импульс для дальнейшей проработки поднятых вопросов, в том числе и на законодательном уровне.



Обзор заседаний круглых столов



РОЛЬ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В ВОСПИТАНИИ БЕЗОПАСНЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ОБУЧЕНИЕ ДЕТЕЙ, ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ, ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГЕ

Модераторы:

- З. Ф. Драгункина** — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре;
- А. А. Волков** — заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре
- Л. П. Фальковская** — заместитель директора Департамента государственной политики в сфере защиты прав детей Министерства образования и науки Российской Федерации

Открывая заседание круглого стола, **З. Ф. Драгункина** предварила свое выступление словами Президента Российской Федерации В. В. Путина, который на заседании президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения 14 марта 2016 г. в Ярославле сказал, что вопросы повышения безопасности дорожного движения — это прежде всего вопросы сохранения жизни, здоровья тысяч граждан, т. е. важнейшая государственная задача. И решать эту задачу надо не от случая к случаю, от одного совещания к другому совещанию, ее решение должно быть предметом непрерывной работы и постоянного внимания федеральных, региональных и муниципальных органов власти и, конечно, общественности.

З. Ф. Драгункина сообщила, что является секретарем Координационного совета при Президенте Российской Федерации по реализации Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы, возглавля-

емого В. И. Матвиенко, Председателем Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, и отметила, что один из разделов стратегии посвящен участию самих детей в ее реализации, включая вопросы безопасного поведения на дорогах.

С точки зрения З. Ф. Драгункиной, проведение конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» один раз в два года — правильное решение. Это позволяет проанализировать сделанное, почувствовать сопричастность к системному движению вперед.

Модератор проинформировала участников заседания о том, что было сделано по итогам предыдущего, пятого конгресса в законодательной сфере, в том числе благодаря совместным усилиям. За это время приняты федеральные законы, направленные на ужесточение ответственности для нетрезвых водителей, на совершенствование системы взыскания штрафов.



Изменения внесены в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части взыскания штрафов за правонарушения в области дорожного движения. Кроме того, в соответствующих федеральных законах нашли свое отражение вопросы задержания и эвакуации транспортных средств, движения на автодорогах тяжеловесного и крупногабаритного транспорта, использования световозвращающих элементов пешеходами в темное время суток и др.

Подготовлен проект модельного закона МПА СНГ «О безопасности дорожного движения», который предполагается рассмотреть в октябре 2016 г. З.Ф. Драгункина отметила, что по итогам конгресса возможно внесение предложений в указанный законопроект.

По словам модератора, серьезно укреплена нормативно-правовая база в сфере подготовки водителей. В част-

ности, 12 мая 2015 г. утверждены примерные программы переподготовки водителей. Всего разработано 49 программ профессионального обучения водителей транспортных средств.

С 1 сентября 2016 г. начал действовать новый Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации, согласно которому значительно усложняются правила проведения экзамена на право управления транспортными средствами. Это также должно повысить качество подготовки водителей и стать фактором снижения аварийности на дорогах.

В действующих государственных образовательных стандартах зафиксирована ответственность системы образования за формирование у детей и подростков навыков безопасного участия в дорожном движении. То есть выпускник школы должен знать правила безопасного поведения на дороге,

на транспорте и соблюдать такие правила в качестве пешехода, велосипедиста и пассажира. В связи с этим хорошо зарекомендовали себя школьные автогородки. Модератор напомнила, что когда проводился первый конгресс, на нем впервые в России была представлена работа такого автогородка. Сегодня, согласно статистике, их уже более 500. Ежегодно около 250 тыс. детей, начиная с детского сада, проходят в них обучение практическим навыкам безопасного поведения на дорогах.

Как отметила З. Ф. Драгункина, не каждая школа и не каждый населенный пункт могут позволить себе иметь стационарный автогородок, но с учетом конкретной практической пользы в обучении правилам дорожного движения можно было бы усилить работу, связанную с передвижными автогородками. Позитивные примеры такой работы есть в ряде российских регионов, в частности во Владимирской области.

Сегодня появляются новые общественные структуры и новые формы работы, которые должны быть причастны к делу обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, это Российское движение школьников. Важно также более широко использовать позитивный опыт юных инспекторов дорожного движения.

Отдельная тема — информационное сопровождение такой работы. И здесь, по словам З. Ф. Драгункиной, неопределима роль «Учительской газеты», телеканала «Карусель», «Детского радио» и многих других средств массовой информации. Большое значение имеют предложения представителей СМИ, направленные на усиление профилактической работы с детьми и воспита-

ние культуры поведения на дороге. Как сопредседатель Национальной родительской ассоциации, объединяющей практически все регионы России, З. Ф. Драгункина отметила значимость качественных, увлекательных просветительских проектов по этой тематике. По ее словам, каждый ролик, мультфильм, телепроект становится событием, формируя у детей навыки безопасного поведения на дороге современными средствами.

Еще одна тема, волнующая родителей, — качественная и доступная по цене одежда для детей со специальными светоотражающими элементами. Эти детали используются сегодня в дизайне моделей многих популярных марок, они востребованы, так как способствуют снижению детского дорожно-транспортного травматизма.

Л. П. Фальковская представила участникам круглого стола позицию Министерства образования и науки Российской Федерации. Она отметила, что успех обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения на дорогах зависит от консолидированных усилий, от тех мер, которые реализуются в целом в рамках государственной политики, и Министерство образования и науки является одним из таких передовых эшелонов, которые формируют эту политику.

На протяжении ряда лет Минобрнауки проводит планомерную работу, основная цель которой — формирование культуры поведения участников дорожного движения как пешеходов и будущих водителей. В настоящее время планируется ряд исследований по оценке факторов, связанных в целом с безопасностью детей, и в том числе детей — участников дорожного движения.

Л. П. Фальковская отметила, что для определенных возрастных периодов, которые могут рассматриваться как кризисные, характерно стойкое несоблюдение правил дорожного движения. В частности, это подростковый возраст со свойственным ему в целом некоторым девиантным поведением. В связи с этим важно разработать ключевые методы, технологии, инструменты, которые будут способствовать преодолению негативистской установки в подростковом возрасте.

В этом отношении важен анализ и учет экспертных позиций всех общественных организаций, которые принимают активное участие в профилактической работе, а также родителей. Только открытое обсуждение позволит выстроить систему непрерывной работы, сочетающей в себе как обучение правилам дорожного движения, так и в целом сопровождение обучающихся на каждом возрастном этапе, с учетом разных социальных ролей в этой сфере. Вопрос разработки эффективных методов и инструментария требует постоянного внимания, новых подходов с учетом стремительного развития технологий.

В настоящее время в образовательных стандартах отражены такие предметные области, как окружающий мир, основы безопасности жизнедеятельности. Это большие разделы во внеурочной деятельности — проведение классных часов, конкурсов, разного рода мероприятий, в том числе с участием сотрудников Госавтоинспекции. Однако, по мнению модератора, этого недостаточно.

В качестве эффективного проекта, который был реализован в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного

движения в 2013–2020 годах», Л. П. Фальковская назвала паспорта школьной безопасности. Смысл проекта в том, что родители, ребенок и педагог строят безопасный маршрут движения в школу и обратно из школы. Модератор сообщила о планах министерства продолжать эту работу, совершенствовать такие паспорта.

В рамках повышения квалификации педагогов по разным направлениям, связанным с безопасностью дорожного движения, только за 2015 г. прошли повышение квалификации более 5 тыс. педагогов, и в 2016 г. эта работа продолжается. Запланирован отдельный специализированный модуль — курсы повышения квалификации для педагогов, которые организуют работу с отрядами юных инспекторов движения. Планируется, что эта работа будет носить интерактивный характер, включая не только традиционные методы, стандартные семинары, лекционные занятия, разного рода творческие проекты, но и интерактивные мастер-классы, которые можно будет проводить непосредственно в рамках конкурса «Безопасное колесо», сочетая программу для детей с программой повышения квалификации для педагогов.

Как отметила модератор, без ресурсного обеспечения сложно осуществлять масштабные федеральные проекты. Здесь основным инструментом является федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», в которую включены все основные мероприятия, в том числе государственные капитальные вложения на строительство больших автогородов. В настоящее время такие автогорода, которые будут использоваться



как базовые ресурсные площадки для детей, подростков, студентов, строятся на базе Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии в Омске и Тихоокеанского государственного университета в Хабаровске. Такой же автогород планируется построить в 2018 г. на базе Московского политехнического университета.

Кроме того, большую популярность имеют детские автогородки. И федеральная программа предусматривает как строительство стационарных автогородков (в настоящее время министерство собирает заявки от регионов на строительство в 2017 г. таких автогородков), так и возможность приобретения оборудования для мобильных автогородков.

Особое значение имеют массовые мероприятия для детей и взрослых. Они проводятся ежегодно и уже стали популярными. В первую очередь это Всероссийский конкурс юных инспек-

торов движения «Безопасное колесо». Л. П. Фальковская сообщила, что победители 2016 г. — команда Татарстана.

Еще один важный, по мнению модератора, проект — Всероссийский чемпионат по юношескому автомногоборью. В нем имеют возможность принимать участие команды юных автомобилистов в возрасте 14–17 лет, т. е. те, кто вскоре, зная правила дорожного движения и умея водить автомобиль, будут сдавать экзамен на получение водительских прав.

Раз в год проводится Всероссийская интернет-олимпиада для школьников на знание правил дорожного движения. Л. П. Фальковская сообщила, что в 2016 г. в предварительном региональном этапе приняли участие почти 10 тыс. детей — 1931 команда из 82 субъектов Российской Федерации; 125 команд участвовали в федеральном этапе. Первое место заняла команда «Холмогорцы» холмогорской

средней общеобразовательной школы Архангельской области; второе место — команда «Дорожный патруль № 40» Старооскольского городского округа Белгородской области, третье место — команда «Сусанинцы» средней общеобразовательной школы Сусанинского района Костромской области. Все материалы интернет-олимпиады, в том числе лучшие вопросы и творческие задания могут быть использованы педагогическим сообществом.

Модератор рассказала об интерактивном проекте Министерства образования и науки Российской Федерации под названием «Сто городов — одни правила», к которому уже сейчас имеют возможность подключиться 50 субъектов федерации. Как отметила Л. П. Фальковская, подход министерства заключается в возможной интеграции всех лучших практик, как собственно педагогических, образовательных, так и практик общественных организаций. Создана межведомственная рабочая группа совместно с ГИБДД России, что позволяет активно и своевременно реагировать на возникающие вызовы. Ключевой проект, который будет реализовываться в 2016–2017 гг., — это портал, предусматривающий интеграцию всех образовательных ресурсов, находящихся в свободном доступе.

Н. А. Семинюда, заместитель директора по развитию Всероссийского детского центра «Океан», в начале своего выступления отметила, что одним из приоритетных и долгосрочных направлений работы центра является воспитание законопослушных участников дорожного движения с детских лет. В 2008 г. был открыт экспериментальный детский автогород, построенный в рамках федеральной целевой

программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», его главная цель — профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Общая площадь автогорода — 3 тыс. м², здесь есть специальные площадки, перекрестки различной конфигурации, пешеходные переходы, мосты и тоннели. На автодроме установлено 94 дорожных знака, четыре светофора, три искусственные неровности, нанесена дорожная разметка.

На территории автогорода расположено здание с учебными кабинетами «Правила дорожного движения», «Устройство и техническое обслуживание автомобиля», «Оказание первой доврачебной помощи». Также есть класс, оснащенный интерактивными тренажерами «ОТКВ-2М» и «Форсаж-5». Одновременно в кабинетах автогорода могут заниматься 90 человек.

Формирование умений и навыков безопасного поведения школьников на улицах и дорогах, вождения автомобиля, безопасного вождения велосипеда обеспечивается через реализацию таких дополнительных общеобразовательных программ, как «Перекресток», «Начинающий водитель», «Безопасное вождение велосипеда». Ежегодно занятия по этим программам в автогороде посещают не менее 200 человек.

Одной из важных программ центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является программа «Перекресток», рассчитанная на пять академических часов. На занятиях школьники проходят обучение по темам «Правила дорожного движения для пешеходов», «Правила дорожного движения для велосипедистов»,

«Оказание первой доврачебной помощи пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии», «Вождение автомобиля на автотренажере» и «Взаимодействие участников дорожного движения».

Школьники, достигшие 16-летнего возраста, имеют возможность стать участниками программы «Начинающий водитель», рассчитанной на 12 академических часов. Во время занятий они получают навыки безопасного вождения автомобиля на учебных транспортных средствах, совершенствуют свои знания по правилам дорожного движения, знакомятся с историей возникновения дорожного транспорта, с техническим устройством автомобиля, осваивают навыки вождения автомобиля на интерактивных тренажерах «Форсаж-5» и «ОТКВ-2М».

Школьникам в возрасте 13–17 лет предоставляется возможность стать участниками программы «Безопасное вождение велосипеда». На занятиях участники программы овладевают навыками управления велосипедом, совершенствуют умения оказывать первую доврачебную помощь, знакомятся с мерами административной, уголовной, гражданской ответственности за нарушения в области дорожного движения, изучают правила дорожного движения. При проведении практических занятий используется специальное оборудование для совершенствования навыков управления велосипедом.

С 2009 г. в центре проводится тематическая смена «Дороги без опасности» для участников клубов юных инспекторов дорожного движения от 14 до 17 лет, в рамках которой проходит слет юных инспекторов дорожного движения. Во время смены под-

ростки по специальной программе повышают свой уровень знаний правил дорожного движения. Первая часть программы проводится с целью повторения и закрепления имеющихся знаний, основная часть направлена на получение новых знаний и опыта, завершающая часть — конкурсная, имеющая цель проверки умений и навыков участников применять теоретические знания на практике. Кроме этого, в программе активно задействованы руководители команд, которым предоставлена возможность обмена опытом проведения мастер-классов и участия в круглых столах по дорожно-транспортной тематике.

Ежегодно на слет юных инспекторов дорожного движения приезжают около 20 команд из разных регионов России. За эти годы в нем приняли участие более 2 тыс. человек. Судейство конкурсной части программы предоставлено сотрудникам ГИБДД по Приморскому краю.

В 2016 г. в «Океане» прошел финал Всероссийского конкурса юных инспекторов движения «Безопасное колесо», организаторами которого являлись Министерство образования и науки и Министерство внутренних дел Российской Федерации. Воспитание грамотных участников дорожного движения, формирование у детей здорового и безопасного образа жизни — основные цели этого конкурса. В финале соревнований приняли участие 77 команд, представлявших почти все регионы России. Победители конкурса получили дипломы, медали и командные призы.

Как сообщила докладчик, в 2016 г. техническая база автогорода пополнилась новыми транспортными средствами, такими как скутеры и сегвеи.

Она отметила, что многое еще предстоит сделать, но все, что делается, несомненно, способствует появлению на дорогах более внимательных, ответственных водителей и пешеходов.

По мнению директора по развитию Общероссийской общественной организации «Национальная родительская ассоциация социальной поддержки семей и защиты семейных ценностей» **М.Е. Шевченко**, высокий уровень детского дорожно-транспортного травматизма, несмотря на большое количество мероприятий по его профилактике, объясняется тем, что дети копируют поведение своих родителей, в том числе поведение на дороге. И поскольку родители формируют в сознании детей нормы и правила, то, если эти нормы и правила согласуются с тем, что дети услышали в школе, они закрепляются в сознании и становятся инструкцией к действию, своеобразной моделью поведения. Если же в школе говорят одно, а дети видят другое в поведении своих родителей, то вся работа по профилактике теряет смысл.

Докладчик сообщила о некоторых результатах проведенного среди родителей социологического опроса. Так, для многих родителей выполнение правил дорожного движения сводится только к двум позициям: переходить дорогу на зеленый свет и по пешеходному переходу. А, например, пустынная улица, где в любой момент может выскочить автомобиль, не осознается как источник опасности. Значит, об этом родители не будут говорить с ребенком, и он к этому абсолютно не будет готов.

С точки зрения М.Е. Шевченко, родителям самим нужно учиться правильному поведению на дороге, а в идеале родители и дети должны

учиться вместе. Именно поэтому Национальная родительская ассоциация выступила инициатором проведения с 2017 г. ежегодного всероссийского конкурса семей под названием «Семья за безопасное движение», главное условие которого — вовлеченность всей семьи в изучение и соблюдение правил дорожного движения. Докладчик выразила надежду, что представители ГИБДД и Министерства образования и науки эту инициативу поддержат.

Однако, по словам М.Е. Шевченко, нельзя ограничиться одними конкурсами, необходимо разрабатывать программы родительского обучения по вопросам профилактики дорожного травматизма. В числе приоритетных направлений ассоциации — родительское просвещение. С этой целью идет работа над энциклопедией российского родителя — единой базой методик формирования родительских компетенций.

По мнению докладчика, родители могут быть не только обучающими и обучающимися, но и активными участниками общественного контроля, общественными наблюдателями. Ассоциация предложила родителям оценить уровень безопасности придомовых территорий, а также территорий детских садов и других учреждений, куда ходят заниматься дети. Только 33% опрошенных считают территорию рядом со школой или рядом с домом безопасной.

Для исправления этой ситуации родители во взаимодействии с представителями ГИБДД и учреждений образования проводят акции, создают карты потенциально опасных мест с обозначением на них открытых люков, мест обитания бездомных собак, изготавливают листовки и памятки.

Для того, чтобы примеры такой слаженной работы ГИБДД, школы, родительского сообщества стали системными, открытыми и результативными, ассоциация предлагает провести конкурс на лучшее взаимодействие региональных министерств с родительской общественностью в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. Докладчик высказала просьбу поддержать эту инициативу представителей Министерства внутренних дел, Министерства образования и науки.

М. Е. Шевченко, завершая свое выступление, отметила, что родители не могут, не должны и не будут оставаться в стороне, надеясь на детский сад, школу или представителей ГИБДД в обучении детей правилам безопасности на дорогах. Поэтому одним из основных направлений в родительском просвещении в 2017 г. Национальная родительская ассоциация объявляет профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

По словам **С. Шаламберидзе**, студентки второго курса Высшей школы экономики, общественные организации и движения приобретают все больший вес в обществе. Одному из таких движений — Всероссийскому сообществу отрядов юных инспекторов движения (ЮИД) — уже более 40 лет. Это эффективная форма участия детей и подростков в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Отметив, что основа безопасного поведения на дорогах формируется именно в детстве, докладчик сообщила, что, как и многие ее сверстники, основные навыки безопасного поведения на дорогах она получила еще в семье, позже познакомилась со

школьным движением ЮИД, участвовала в конкурсах «Дорога и мы», «Безопасное колесо», затем возглавила штаб ЮИД Красногвардейского района Санкт-Петербурга.

Отличительной особенностью ЮИД, на взгляд С. Шаламберидзе, от остальных общественных движений является тесное взаимодействие как с сотрудниками Госавтоинспекции, так и с педагогами-методистами основного и дополнительного образования. Только общая ответственность всех участников дорожного движения за свои действия, за жизнь и здоровье других может изменить ситуацию на дорогах страны.

Докладчик отметила, что в Высшей школе экономики создаются условия для проектной и научной деятельности студентов, желающих активно участвовать в формировании безопасного поведения на дорогах, и предложила включить тему безопасности дорожного движения в образовательные программы высших учебных заведений, поскольку знания и умения безопасного поведения на дорогах являются компонентом общей культуры каждого современного человека.

Ректор Московского финансово-юридического университета (МФЮА) **А. Г. Забелин** рассказал о разработанной в вузе комплексной программе по безопасности дорожного движения. Не только ректорат, не только отдел по воспитательной работе, но и сами студенты занимаются вопросами комплексной безопасности, в том числе безопасности дорожного движения. В вузе созданы две общественные организации — Коммуникативное содружество молодежи и Экологическое содружество молодежи, которые занимаются этой работой.

По инициативе общественных организаций студентов в программу вуза включена дисциплина «Безопасность дорожного движения» в качестве обязательной дисциплины. В рамках занятий студенты получают знания по организации безопасного дорожного движения, культуре поведения на дороге. Первокурсники знакомятся с правилами дорожного движения, учатся оказывать первую помощь пострадавшим в ДТП.

С 2002 г. студенты вуза реализуют созданный ими проект-фестиваль социальной рекламы «Арт-старт». Каждый год в рамках фестиваля выделяется номинация «Безопасность на дорогах», в жюри для оценки этой работы приглашаются представители ГИБДД. Ежегодно более 200 плакатов и видеороликов выпускают студенты Московского финансово-юридического университета. Также ежегодно проходит конкурс проектно-исследовательских работ студентов колледжей и учащихся образовательных учреждений Москвы и регионов, «Ярмарка идей МФЮА», где одна из основных тем — безопасность дорожного движения. Студентами университета при поддержке Общественного совета при МВД России организован социальный проект «Спаси жизнь». В 2014 г. была запущена акция «Спаси жизнь», адресованная детям, которые подвержены особому риску в городе.

Студенты МФЮА разработали дизайн специальных светоотражающих значков, которые крепятся к детской одежде.

Кафедра физкультуры совместно с общественными организациями вуза создала школу велодвижения. Это, как отметил ректор, тоже важно для безопасности дорожного движения,

в частности для снижения травматизма среди велосипедистов.

В вузе постоянно проходят конференции по безопасности дорожного движения. Так, в 2016 г. состоялись конференции «Эффективность образовательного процесса для безопасности дорожного движения» и «Психология безопасности и транспортная психология».

Студенты МФЮА в игровой форме проводят правовые уроки для учеников школ и колледжей с привлечением новейших технических средств, а также созданных ими видеороликов и плакатов. Подобные мероприятия проводятся и в дошкольных детских учреждениях Москвы.

Ректор МФЮА сообщил, что студенты университета вышли с предложением к законодательным органам власти включить в федеральные государственные образовательные стандарты обязательное изучение правил дорожного движения в школе, колледже, вузе, а также включить в лицензионные нормативы оснащение образовательных организаций стендами по соблюдению правил дорожного движения.

Руководитель Организации по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании **Х. Байфорд** рассказала о возглавляемой ею организации. Эта неправительственная организация занимается вопросами образования в сфере безопасности дорожного движения, включая образование детей, а также других участников дорожного движения, в том числе пожилых людей, велосипедистов, мотоциклистов. Организация нацелена на достижение высокого уровня знания правил дорожного движения и эффективной подготовки всех участников дорожного движения.

Согласно статистике, как сообщила Х. Байфорд, в Великобритании значительно уменьшилось количество транспортных происшествий и пострадавших в ДТП. Однако эти результаты не позволяют успокаиваться. Работа не должна останавливаться, необходимо принимать участие как в общей системе образования, так и в менее масштабных схемах по предотвращению дорожных происшествий. Сфера образования — одна из ключевых составляющих. Каждый преподаватель в рамках своей дисциплины может дать представление об определенных аспектах безопасности дорожного движения. Это касается не только естественно-научных дисциплин, физику, географию, биологию, но и, например, уроков физкультуры.

По мнению Х. Байфорд, если правительство возьмет на себя инициативу и будет работать вместе с ведущими учителями над результативностью обучения детей, то можно достигнуть многого, потому что тогда охвачен будет каждый ребенок в каждой школе. Необходимо учить детей тому, как вести себя на тротуарах, на дороге, в машине, например как пользоваться ремнем безопасности. Все это должно происходить с учетом определенного возраста. То есть следует составить план, в соответствии с которым дети в определенном возрасте должны получать представления о различных аспектах дорожной безопасности. Если бы каждый преподаватель был осведомлен о такой методологии, можно было бы достигнуть необходимых культурных изменений.

Как заявила докладчик, жертвы ДТП нельзя считать неизбежными, неотъемлемой частью повседневной жизни. Необходимо постоянно работать над

уменьшением последствий дорожных происшествий и сокращением количества пострадавших. Очень важно работать сообща и нести общую ответственность, потому что работники сферы образования не смогут достигнуть результатов без участия работников сферы правоприменения. Если законодательная база не разработана должным образом, то водители тоже не могут соблюдать все необходимые правила, потому что таких правил просто нет или потому что нет, например, соответствующих знаков дорожного движения.

Докладчик отметила, что важной составляющей работы является анализ данных количества ДТП. Для составления соответствующей статистики надо взаимодействовать с больницами. Но это не всегда просто — получить доступ к базе данных. Необходимо договариваться, потому что если есть доступ к надежным данным, то не надо будет «двигаться в темноте наощупь».

Х. Байфорд сообщила о попытках возглавляемой ею организации создать сеть аналитиков статистики дорожной безопасности, которые будут работать вместе, и уже в этом году, а также в феврале — марте 2017 г. проведут совместную конференцию.

Докладчик остановилась и на вопросе экспертной оценки предлагаемых образовательных программ, отметив важность понимания того, насколько программы актуальны, оказывают ли они влияние на поведение, т.е. работают ли такие программы.

Резюмируя свое выступление, Х. Байфорд перечислила основные актуальные цели ее организации: создание сети аналитиков данных, образование участников дорожного движения в каждом образовательном учреждении,



формирование системы аккредитации и оценки программ.

Начальник отдела воспитательной работы и дополнительного образования Комитета по образованию Правительства Санкт-Петербурга **Е. Б. Спаская** представила опыт Санкт-Петербурга по формированию культуры безопасного поведения детей на дорогах. Она констатировала, что несмотря на общие цели и задачи в этом вопросе, тем не менее каждый субъект Российской Федерации имеет свою специфику. И у Санкт-Петербурга как крупнейшего мегаполиса тоже есть особенности в решении вопроса профилактики детского дорожного травматизма.

Фиксируемое сегодня увеличение количества детей школьного возраста, по словам докладчика, не может не радовать, но вместе с тем это ставит определенную задачу: увеличение числа потенциальных и реальных участников дорожного движения требует усиления

акцента на формировании культуры безопасного поведения на дорогах.

Значение имеет и создание условий, которые необходимы для решения стоящих задач. В связи с этим Е. Б. Спаская обратила внимание слушателей на такое понятие, как формирование мотивирующей образовательной среды. Этот термин заимствован из федеральных стандартов, где в большей степени касается детей дошкольного возраста. В этом плане, как отметила представитель городской администрации, Санкт-Петербургу сегодня есть чем гордиться: 32 мобильных автогородка только в дошкольных образовательных учреждениях, 86 специально оборудованных стационарных площадок, 32 мобильных автогородка в школах и девять стационарных автогородков, что же касается программно-аппаратных комплексов, дидактических игр, то их количество превысило 3 тыс.

Важным вопросом, по мнению докладчика, является преемственность

программ. Делая акцент на программах в школе, предполагающих урочную, внеурочную деятельность, дополнительное образование, поднимая вопрос о программах в высших учебных заведениях, надо не забывать о дошкольном воспитании и образовании, ибо все начинается с детства.

Говоря о движении юных инспекторов дорожного движения, Е. Б. Спасская заметила, что задача ЮИД — не только привлечение детей в общественную организацию и не только формирование навыков в рамках этого движения. Прежде всего важна возможность понимания разных ролевых позиций участников дорожного движения, погружения в различные ролевые ситуации, что позволит с детства формировать уважительное отношение к участникам дорожного движения.

Е. Б. Спасская, завершая свое выступление, сделала акцент на ответственности общества за соблюдение правил дорожного движения, которая, на ее взгляд, требует нормативного закрепления.

Заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации **В. В. Кузин** представил участникам круглого стола первый детский образовательный сериал «Семья Светофоровых», подготовленный телекомпанией «Формат-кино» в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Это телесериал с элементами художественной реконструкции, современной компьютерной графикой и анимацией, созданный так, чтобы вызвать интерес и внимание у детей.

Героям сериала ежедневно приходится принимать различные решения и действовать по правилам или вопреки им. Самое главное, как отметил В. В. Кузин, что дети-зрители благодаря игровой форме легко воспринимают и запоминают правила дорожного движения и на примере любимых персонажей понимают, как нужно поступать в той или иной дорожной ситуации.

Помимо известных актеров, исполняющих роли членов семьи Светофоровых, в сериале задействованы многие популярные личности. Режиссером-постановщиком «Семьи Светофоровых» является Артур Богатов, известный по таким сериалам, как «Папины дочки» и «Воронины».

Сериал «Семья Светофоровых» (56 серий по 26 минут каждая) представлен к показу по будням на телеканале «Карусель». В. В. Кузин выразил надежду, что телесериал будет интересен и полезен как детям, так и взрослым, их родителям, и, самое главное, заставит зрителей задуматься о своей безопасности и о безопасности других участников дорожного движения.

Главный редактор «Stop-газеты» **Т. А. Алексеева** рассказала о прошедшем накануне первом Всероссийском детском форуме безопасности «Дорога — символ жизни», который стал своеобразным итогом проведения всероссийской акции с таким же названием. В акции приняли участие миллионы граждан России. Это был, по словам Т. А. Алексеевой, прекрасный пример взаимодействия детей и взрослых. Основной вопрос акции, с которым дети обратились ко взрослым — к своим родителям, бабушкам и дедушкам, к руководителям администраций городов и регионов, а также к своим

сверстникам: «Что каждый может сделать для того, чтобы дорога стала символом жизни?».

На этом детском форуме безопасности была принята декларация. Она составлена из обращений, которые пришли в результате акции. Главный редактор «Stop-газеты» сообщила, что на сайте газеты размещено несколько тысяч фотографий, видеообращений и отчетов об акции.

По мнению заместителя председателя организационного комитета конгресса, заместителя Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **Ю.Л. Воробьева**, проблему безопасности дорожного движения разрешить лишь с помощью государственных инструментов невозможно. Увеличиваются скорости, растет число дорог, количество участников дорожного движения, все больше возникает рисков для людей, являющихся этими участниками. Сегодня дороги необходимы не только для передвижения, коммуникаций, они играют большую социально-политическую роль, потому что часто на дорогах сталкиваются интересы огромной массы людей и, например, государства, его законов, а также тех, кто от имени государства управляет дорожным движением.

Очевидно, что для разрешения проблемы нужно сделать дороги более безопасными. Сделать их абсолютно безопасными, как отметил докладчик, наверное, не получится никогда, потому что это скорость, это риск. Однако возможно и необходимо существенно уменьшить количество людей, которые гибнут на дорогах или получают увечья. За десятилетие их количество в Российской Федерации составило 350 тыс. человек. И если не заниматься

данной проблемой, то эта цифра будет меняться только в сторону увеличения.

С точки зрения докладчика, сегодня государство в лице Министерства внутренних дел и многих других государственных структур прилагает все усилия, чтобы снизить уровень опасности на дорогах. И статистика показывает уменьшение количества людей, гибнущих или получающих увечья. Но, как подчеркнул Ю.Л. Воробьев, этой работой необходимо заниматься постоянно, надо упорно и профессионально взаимодействовать с общественными структурами, с детскими и молодежными организациями.

Докладчик отметил, что на выставочном форуме конгресса представлены различные технологии, способы решения проблем безопасности на дороге. В большей степени они относятся не к сфере законодательства или к техническим вопросам, а касаются человеческого фактора. А значит, гражданское общество и его институты должны больше погружаться в эту тему, что и является главной целью настоящего конгресса.

По мнению Ю.Л. Воробьева, сегодня пока не решены две задачи: это, с одной стороны, воспитание нового поколения людей — дисциплинированных, знающих о рисках, а с другой стороны, создание в гражданском обществе атмосферы доверия, толерантности, всеобщего уважения и стремления решить эту проблему. Сегодня и сотрудник Госавтоинспекции, и водитель, и пешеход должны быть членами одной команды, они не должны стоять «на разных берегах этой быстро текущей и опасной реки». И мероприятия конгресса, как отметил в завершение своего выступления вице-спикер, будут способствовать решению таких задач.

Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации **В.И. Нилов** в начале своего выступления подчеркнул, насколько важны сегодня вопросы воспитания и обучения, что подтверждается также тематикой круглых столов конгресса.

Сегодня многое делается, причем на местах, по инициативе родителей, воспитателей, педагогов, многих других людей, задействованных в этой системе. Однако риски попадания в ДТП детей сохраняются. Значит, заметил докладчик, в системе что-то не так, что-то не срабатывает до конца, если ребенок, несмотря на такой серьезный объем полученных знаний, навыков правильного поведения на дороге, идет вне пешеходного перехода, рискуя попасть под колеса автомобиля. Значит, в методиках есть какие-то пробелы, может быть, не учитываются некоторые элементы. И, на взгляд В.И. Нилова, формат круглых столов конгресса как раз позволяет понять, где сегодня имеет место недоработка.

Докладчик отметил, что, пройдя по выставке конгресса, он еще раз увидел, как реально новые технологии внедряются в процессы обучения и воспитания. И это, по его мнению, абсолютно правильно, ведь дети сегодня по-другому воспринимают окружающую среду, в том числе дорожное движение, они увлечены новыми технологиями, и эти технологии необходимо использовать. Это один аспект.

Другой аспект касается роли гражданского общества. В.И. Нилов выразил благодарность всем, кто принимал участие в подготовке выставки, материалов конгресса, выступлений на круглых столах, потому что именно

диалог, обмен мнениями позволит до-работать то, что не было замечено ранее.

В любом случае все, что было рекомендовано на круглых столах, итоговые декларации конгресса реалистичны не только с точки зрения тематики, но с точки зрения воплощения в документах, нормативах, законах. Сегодня, как отметил в завершение докладчик, уже ни для кого не секрет, что вопросы безопасности дорожного движения являются составной частью воспитания общей культуры общества, и роль молодого поколения в этом оказывается определяющей.

А.М. Самокатов, главный тренер по резерву Федерации велосипедного спорта России, обратил внимание участников круглого стола на проблемы, актуальные для велосипедистов, особенно детского возраста.

Сегодня практически все дети имеют велосипеды. Популярными стали и так называемые беговелы. Уже с двух лет дети могут заниматься на них.

Как только ребенок садится на велосипед, он становится участником дорожного движения, со всеми своими правами и обязанностями. И для того чтобы он мог реализовывать эти права и обязанности, его необходимо обучать. На заседании круглого стола, как отметил докладчик, уже звучало: обучать правилам дорожного движения, обучать техническим и тактическим приемам владения велосипедом, такая работа сегодня точно ведется. Но чтобы эта работа стала стопроцентной, на взгляд А.М. Самокатова, важно рассмотреть вопрос о разработке образовательных программ и их реализации на уровне дошкольного образования, общего образования, а также с учетом огромного потенциала

спортивных школ Российской Федерации, имеющих отделения велосипедного спорта, их в настоящее время более 200.

Большим потенциалом обладают и региональные федерации велосипедного спорта. Сегодня их 64, т.е. охвачено 75% регионов России. По словам докладчика, в Федерации велосипедного спорта готовы к сотрудничеству в реализации таких программ, в том числе с Министерством образования и науки.

По мнению А. М. Самокатова, существует еще один серьезный вопрос: где реализовывать данные программы? В основном занятия велосипедным спортом проходят вне спортивных сооружений, без достаточно четкой и жесткой регламентации. Прежде всего — на автомобильных дорогах местного, регионального и муниципального значения. Организация тренировочных мероприятий или учебных занятий на таких дорогах практически невозможна. То есть ситуация тупиковая. А. М. Самокатов сообщил, что Федерация велосипедного спорта неоднократно обращалась с вопросом о разработке конкретной инструкции по проведению таких мероприятий в министерства и в Правительство Российской Федерации, однако все обращения остались без внимания.

Поэтому для решения данной проблемы предлагается создать межведомственную рабочую группу и разработать тот нормативный документ, который сегодня помог бы не запрещать, а регламентировать езду на велосипедах и занятия велосипедным спортом на городских дорогах, т.е. вне спортивных сооружений. Федерация велосипедного спорта России, заверил ее представитель, готова к сотрудни-

честву со всеми заинтересованными организациями. Также она готова принимать участие в ежегодном мероприятии «Безопасное колесо».

Н. А. Баринава, председатель Общероссийской детской общественной организации «Школа юного пешехода», в своем выступлении обозначила актуальные вопросы и пути их решения. Она проинформировала слушателей, что главная цель деятельности ее организации состоит в формировании безопасной общественной среды через обучение детей и подростков и воспитание культуры всех участников дорожного движения.

С точки зрения докладчика, если ребенок ходит в хорошую школу, это не означает, что с ним не надо заниматься дома, если дети получают в школе основы правил дорожного движения, то, выходя на улицу, они должны попадать в культурную общественную среду. Сегодня культура дорожного движения требует не только обычной пропаганды, носителями идеологии собственной безопасности должны стать широкие круги населения.

Серьезным ресурсом, по мнению Н. А. Бариновой, являются общественные организации в рамках государственно-общественного партнерства по просвещению в области безопасности дорожного движения. В странах с высоким уровнем дорожной безопасности работа в рамках государственно-общественного партнерства выходит на первый план. В России же сегодня необходимо аккумулировать весь общественный ресурс, связанный с безопасностью дорожного движения, определить имеющиеся средства, выделяемые на просветительскую работу, и распределять эти средства на



конкурсной основе между общественными организациями, которые занимаются безопасностью дорожного движения, при участии независимых экспертов.

Н.А.Барина выразила готовность ее организации взять на себя ответственное обучение детей по всей стране, профессиональное повышение квалификации преподавателей начальной школы, дополнительного образования, обучающихся дорожной культуре, и реализовывать мероприятия по вовлечению родителей в процесс изучения правил дорожного движения; этим «Школа юного пешехода» занимается уже более 10 лет. В рамках взаимодействия с Министерством образования и науки Российской Федерации и при его непосредственном участии ведется активная просветительская работа с преподавателями с целью активизации их деятельности и повышения уровня их подготовки в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. К используемым при этом методам относится

и проведение общероссийских конкурсов, акций, семинаров, распространение методических материалов. Так, в 2016 г. проведены два семинара для преподавателей в Южном и Северо-Западном федеральных округах, в них приняли участие более 600 педагогов.

В заключение Н.А.Барина подчеркнула, что формирование безопасной общественной среды должно стать первостепенной государственной задачей, решение которой обеспечивается соответствующим государственным финансированием. Просвещение — это деятельность, которая должна финансироваться в рамках субсидий через социально ответственные общественные организации.

Член Городского экспертно-консультативного совета родительской ответственности при Департаменте образования города Москвы **О.А.Галузина** отметила важность системной работы с родителями в профилактике дорожно-транспортного травматизма. Родители несут высокую ответственность за воспитательный процесс, за его

содержание, цели и задачи. Как максимизировать положительное влияние родителей на воспитание ребенка? Решение данного вопроса — в соединении воспитательных усилий образования и родительства. Современная школа в Москве представляет собой социокультурный центр, на базе которого можно заниматься и обучением родителей.

Работа Городского экспертно-консультативного совета родительской общественности выстроена на основе межведомственного сотрудничества с различными органами, включая ГИБДД. Передаваемая в совет информация трансформируется в программы для обучения родителей разных категорий (дошкольники, ученики начальной, средней и старшей школы). Каждая тема включает в себя презентационный блок, большое количество памяток и сопроводительный материал, который родители могут изучить самостоятельно. Информация размещается на сайте Городского экспертно-консультативного совета родительской общественности и на сайте каждой образовательной организации.

Еще одной формой методической поддержки является запись видеолекций для родителей и педагогов. Кроме того, проводится экспресс-консультирование во время родительских собраний.

Шагом вперед назвала докладчик работу с межрайонными комиссиями. Важно, что при этом аккумулируется информация, отражающая обстановку в конкретном районе и связанный с ней опыт родительского сообщества.

Также О.А.Галузина сообщила, что сейчас во все программы, как запланированные, так и разработанные в обязательном порядке добавляется

блок для родителей. Выражая позицию московских родителей, она заявила о необходимости усиления ответственности за нарушения правил дорожного движения, прежде всего по отношению к тем водителям, которые совершили наезд на несовершеннолетнего ребенка на островках безопасности, на пешеходных переходах, регулируемых или нерегулируемых. Из 420 детей, пострадавших в Москве за 2015 г., 243 ребенка пострадало по вине водителя, который не остановился перед пешеходным переходом.

Д. В. Клебанов, руководитель аппарата Общероссийской общественно-государственной детско-юношеской организации «Российское движение школьников», проинформировал слушателей о том, что 29 октября 2015 г. Президентом Российской Федерации был подписан Указ о создании Общероссийской общественно-государственной детско-юношеской организации «Российское движение школьников». Цели организации — совершенствование государственной политики в области воспитания подрастающего поколения и содействие формированию личности на основе присущей российскому обществу системы ценностей.

Деятельность организации включает четыре направления: личностное развитие (творческое развитие, популяризация профессий и популяризация здорового образа жизни); гражданская активность (добровольчество); информационно-медийное направление; военно-патриотическое направление. Последнее направление деятельности предполагает привлечение общественных структур силовых ведомств, в том числе движения «Юнармия», Военно-патриотического центра «Вымпел», профильных клубов юных погранич-

ников, юных помощников полиции, юных спасателей, а также юных инспекторов дорожного движения. Именно с ними планируется проведение работы по безопасности дорожного движения в рамках Российского движения школьников.

В первую очередь совместная деятельность будет направлена на совершенствование работы по профилактике правонарушений среди детей и подростков, воспитание у них транспортной культуры, оказание содействия в изучении детьми дошкольного и младшего школьного возраста правил дорожного движения и привитии им навыков безопасного поведения на дорогах.

Как отметил докладчик, в настоящее время многие дети, которые уже являются членами Российского движения школьников, состоят в отрядах юных инспекторов дорожного движения. Российское движение школьников будет оказывать всестороннюю поддержку тем программам, которые используются ЮИД в школах, при проведении массовых мероприятий, конкурсов и пр. Среди наиболее крупных — Всероссийский конкурс «Безопасное колесо», в котором ежегодно принимают участие более 300 юных инспекторов дорожного движения из всех субъектов Российской Федерации.

Д. В. Клебанов сообщил, что с 1 сентября 2016 г. Российское движение школьников начало свою деятельность в 1049 пилотных школах во всех российских регионах, и общее число школ, присоединяющихся к организации, непрерывно растет. В связи с этим будет расти и количество участников конкурса «Безопасное колесо».

Помимо этого, при участии Российского движения школьников на базе всероссийских детских центров будут проводиться профильные смены, в рамках которых юные инспектора дорожного движения изучат правила безопасного поведения на дорогах, оказания первой помощи при ДТП, а также разработают проекты творческих выступлений.

Как заверил слушателей докладчик, Российское движение школьников готово предоставить юным инспекторам дорожного движения уникальные возможности в информационно-медийном направлении, в том числе по размещению интересной информации о работе движения на сайте организации, посредством интернет-радио.

Член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре **В. В. Кондрашин** рассказал о своем опыте сотрудничества с детским центром «Спутник», который с 1988 г. по решению Пензенского исполкома специализируется на обучении детей правилам дорожного движения. В 1988 г. в Пензе был создан автогородок (сейчас в городе существует два автогородка). Уже тогда проходил и конкурс «Безопасное колесо». То есть у региона есть собственный уникальный опыт. Например, в Пензе в трех школах сделали площадки с дорожной разметкой, где проходят обучающие семинары. Для этого, как отметил сенатор, не надо много средств — краски, кисти, чтобы нанести разметку. И для проведения соревнований требуется не так уж много.

По мнению В. В. Кондаршина, серьезного отношения заслуживает программа «Безопасная дорога в школу». Для ее реализации важно привлечь

родителей к работе по сопровождению детей в школу и из школы.

По словам **С. Н. Серикова**, заместителя председателя ДОСААФ России — директора Департамента профессионального образования, главная проблема на дороге — это водитель.

ДОСААФ России имеет 90-летний опыт подготовки водителей транспортных средств и обладает разветвленной сетью автомобильных школ. Всего подготовку водителей в системе ДОСААФ проводит более 1200 образовательных организаций, в 2015 г. было подготовлено более 400 тыс. человек. Ежегодно для нужд Министерства обороны Российской Федерации готовится от 36 до 100 тыс. водителей. Особый статус организации придают высокие требования Министерства обороны в подготовке водителей по военно-учетным специальностям.

Большое внимание ДОСААФ России уделяет подготовке и переподготовке кадров, которые обучают водителей. Важно, чтобы профессионалами были и сами обучающие педагоги.

С. Н. Сериков высказал инициативу включить в итоговый документ конгресса предложение о разработке мероприятий по формированию общественного контроля за подготовкой водительских кадров России.

В поддержку представителя ДОСААФ России выступил президент Ассоциации «Центр объединения грузоперевозчиков “ГРУЗАВТОТРАНС”» **В. В. Матягин**. По его словам, проблема действительно существует. Попытки ужесточить законы об ответственности за нарушения не решают проблему в корне, нужно с самого начала правильно обучать водителей. Выделяемое сегодня на подготовку водителей время явно недостаточно, особенно

если сравнивать с программами подготовки в других странах, например в Финляндии. В. В. Матягин подчеркнул, что для решения проблемы необходимо совершенствовать и правильно выстраивать программы подготовки водителей в России.

Координатор по связям с общественностью Межрегиональной общественной организации «Центр духовного развития» **Н. В. Ганиковская** обратилась от имени организации с просьбой включить в итоговый документ конгресса предложение, касающееся профессиональной подготовки в автошколах: в качестве обязательного для водителей ввести курс по психологической подготовке, направленной на повышение осознанности, ответственности, а также стрессоустойчивости. Также было предложено ежегодно в третье воскресенье ноября проводить акцию «День памяти жертв дорожно-транспортных происшествий».

Директор частного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Учебный центр “Старт”» **М. В. Насонова** отметила, что в новых программах автошкол уже применяется специальный психофизиологический тест для определения эмоциональных качеств водителя. Однако, по ее мнению, проблеме представляет большой сегмент водителей, которые получали водительские права много лет тому назад и с тех пор свои знания не обновляли. Поэтому, с точки зрения М. В. Насоновой, нужно сделать обязательным повышение квалификации водителей, уже имеющих права.

Директор Детского научно-развлекательного центра «Зарница» **Е. Р. Сафина** рассказала об уникальном опыте

Республики Татарстан — первом и единственном в России детском технопарке «Зарница», созданном в результате государственно-частного партнерства по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Детский центр «Зарница» является проектом производственного объединения «Зарница», которое уже более 15 лет производит для школ и детских садов оборудование, используемое при изучении правил дорожного движения. Кроме того, данным объединением производится базовое оборудование для конкурса «Безопасное колесо».

Что представляет собой детский технопарк «Зарница»? Это 3000 м² на крупнейшем стадионе «Казань Арена» в подтрибунном пространстве, где размещены шесть станций: «Космодром», «Защитник Отечества», «Прикладное искусство», «Академия талантов», «Наукоград» и «Безопасный город».

«Безопасный город» — уникальная площадка для изучения правил дорожного движения. Дети здесь в игровой форме изучают правила дорожного движения, знакомятся с ролью водителей, сотрудников ГИБДД, регулировщиков, самостоятельно принимают решения, получая более глубокое понимание того, что такое безопасность на дороге.

С точки зрения ректора Белгородского государственного технологического университета им. В.Г.Шухова **С.Н.Глаголева**, самая главная задача — это вовлечь как можно больше людей в сферу обеспечения безопасности дорожного движения. Он рассказал об опыте Белгородской области в этом вопросе.

В 2013 г. между университетом и Управлением МВД России по Белго-

родской области был заключен договор о сотрудничестве. Им предусмотрены различные совместные мероприятия, в том числе создание отряда оказания помощи по организации безопасного движения на дорогах. В университете есть соответствующая кафедра, и студенты, которые там занимаются, имеют возможность повысить свою квалификацию, изучая на практике особенности организации дорожного движения.

Также в университете создана группа, члены которой занимаются оказанием помощи в составлении европротокола при мелких дорожно-транспортных происшествиях. Они работают как волонтеры, выезжая в соответствии со звонками, поступающими с улиц Белгорода. За период с февраля 2016 г. помощь в составлении европротокола оказана примерно 300 водителям.

Еще один опыт, о котором рассказал С.Н.Глаголев, касается вовлечения молодежи в технические виды спорта. Именно эти виды спорта, по мнению ректора, позволяют досконально узнать о том, к чему приводит несоблюдение правил дорожного движения и стать примером на дороге в соблюдении ПДД. С этой целью проводится «Формула Студент», организованная при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации. В настоящее время также совместно с Минобрнауки идет работа над проектом по созданию Федерации любительского картинга. Этот вид спорта позволяет привлечь как детей начиная с пятилетнего возраста, так и взрослых.

В заключение С.Н.Глаголев предложил включить в итоговый документ конгресса рекомендацию Министерству внутренних дел выступить с ини-



циативой о заключении договоров с высшими учебными заведениями по вовлечению студенчества в процесс обеспечения безопасности дорожного движения, а также вопрос о создании Федерации любительско-го картинга.

Доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии Московского государственного психолого-педагогического университета **Т.В.Кочетова** проинформировала слушателей о том, что в 2015 г. на базе университета была открыта магистерская программа «Психология дорожного движения». Программа создавалась с учетом существующего направления, которое включает в себя деятельность психологов по профилактике различных форм нарушений в дорожно-транспортной сфере. По мнению Т.В.Кочетовой, в России надо ориентироваться на передовой опыт эффективного воспитания и перевоспитания тех, кто стал участником или даже причи-

ной дорожно-транспортного происшествия.

Обучающиеся по программе имеют возможность проводить тренинги со старшеклассниками, взаимодействовать с инструкторами автошкол.

Т.В.Кочетова рассказала о новом опыте, который тоже будет включен в магистерскую программу,—создание психотехнологии для психотерапевтической работы с людьми, которые стали участниками ДТП и получили инвалидность.

С точки зрения Т.В.Кочетовой, существует опасность тиражирования психологических технологий в большом масштабе, когда ими начинают пользоваться те, кто не обладает соответствующей квалификацией. В связи с этим она внесла предложение включать психологов в различного рода межведомственные комиссии.

Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России **О.А.Никонова** проинформировала слушателей

о том, что возглавляемая ею организация была создана в 1995 г. За это время в стране проделана огромная работа по обучению навыкам безопасного поведения на дорогах детей и подростков. Вместе с тем, на взгляд докладчика, очевидны недоработки в законодательстве, прежде всего в отношении программ профессионального обучения водителей, а также юношеских автомобильных школ и тех учебных заведений, которые могут работать с детьми и готовить из них водителей.

По мнению **Т. Бибиковой**, партнера и руководителя проекта «ДТП — нет!», одна из причин нарушения правил дорожного движения — отсутствие неотвратимости наказания.

Проект «ДТП — нет!», запущенный два года назад, — это вклад бизнеса в обеспечение безопасности дорожного движения. Проект призван объединить те юридические лица, владельцев автопарков, грузовиков, автобусов, бензовозов, которые не хотят закрывать глаза на то, что происходит на дорогах.

Что было сделано? За основу была взята система «Как я вожу?» («How is my driving?»), давно и успешно работающая в мире. Ее суть состоит в том, что на корпоративный транспорт крепятся наклейки с номером телефона горячей линии, по которому любой очевидец, пешеход или кто-либо другой, может позвонить и сообщить о факте нарушения правил дорожного движения транспортом, принадлежащим юридическому лицу. Таким образом, водитель, находящийся за рулем грузовика, автобуса и т.д. уже не аноним, не опасющийся неотвратимости наказания.

В реализованном на протяжении двух лет пилотном проекте участвова-

ло 15 тыс. единиц транспорта. Например, активным участником данного проекта был «Мосгортранс». Обращения от граждан принимались, обрабатывались, проходили фильтрацию, после чего примерно треть обращений направлялись в службы безопасности дорожного движения перевозчиков, которые работали уже непосредственно с водителями-нарушителями.

Проект, как отметила докладчик, показал высокую эффективность: у «Мосгортранса», например, в 3,5 раза уменьшилось число пострадавших в ДТП. Т. Бибикова призвала реализовать проект по введению общественного мониторинга наемных водителей на федеральном уровне.

Директор автошколы **Т. А. Скрябина** (Республика Саха (Якутия)) внесла несколько предложений. Во-первых, создать условия для бесплатного обучения населения правилам дорожного движения на базе автошкол и образовательных учреждений. Во-вторых, существенно увеличить количество часов практических занятий в программе обучения водителей категории «В». В-третьих, при строительстве автодромов учитывать необходимость обучения в условиях экстремального вождения.

Е. В. Осауленко, директор по маркетингу ЗАО «Аэроплан», в своем выступлении сделала акцент на таком мощном инструменте влияния на детей как анимация. По ее словам, задача анимационных студий, понимающих свою социальную роль, через игровую форму донести до детей нужную информацию, вложить в содержание мультфильмов нечто полезное.

В качестве примера Е. В. Осауленко привела мультсериал «Фиксики». В одной из его серий персонажи, которых

дети знают, любят, считают экспертами, рассказывают про подушку безопасности, про то, что нужно пристегиваться, носить светоотражающие элементы.

Докладчик предложила, объединив усилия, с помощью популярных мультипликационных персонажей создать контент, позволяющий выпускать больше мультфильмов, видеороликов, компьютерных игр, далее это могут быть книги, спектакли, шоу с целью донести до детей информацию по безопасности дорожного движения.

Руководитель отдела научно-методического сопровождения департамента образовательных продуктов издательства «Новый диск» **Н. В. Акимова** выразила озабоченность тем, что, несмотря на большой объем созданных пособий, в том числе для дошкольного образования, о многих из

них практически ничего не известно. Это, например, касается находящегося в свободном доступе портала «Город дорог», в составе которого есть мультимедийная игра, обучающий интерактивный курс, рекомендации для родителей, специальное программное обеспечение для специализированных классов, анимационные фильмы и видеофильмы для разных категорий учащихся, начиная с 1-го класса и по 11-й класс.

Н. В. Акимова внесла предложение соответствующим образом популяризировать все, что разрабатывается в рамках федеральной целевой программы по повышению безопасности дорожного движения для того, чтобы все заинтересованные лица знали об этом и могли пользоваться существующими образовательными продуктами.

БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ИНСТРУМЕНТОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОТЕНЦИАЛА ИНСТИТУТОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Модераторы:

- Н. А. Асаул** — заместитель Министра транспорта Российской Федерации;
- В. В. Луговенко** — заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Н. А. Асаул, открывая заседание круглого стола, отметил, что его тема перекликается с основной темой конгресса, посвященной вопросам вовлечения гражданского общества в построение коммуникационных моделей, общественных организаций — в повышение безопасности дорожного движения, и подчеркнул важность общественного контроля в работе подобного рода.

М. Хрисовелони, заместитель Министра инфраструктуры, транспорта и коммуникаций Греческой Республики, отметила, что улучшение ситуации с безопасностью на дорогах является для Греции стратегической целью и национальным приоритетом. Нивелировать риски при возникновении непредсказуемых обстоятельств позволяет интеллектуальная транспортная система (ИТС), которая обеспечивает более высокую безопасность перевозок, способствует сокращению административных издержек и, соответственно, укреплению национальной экономики.

Как сообщила докладчик, в Греции запущен национальный проект по реализации стратегии развития интел-

лектуальной транспортной системы в период с 2015 г. по 2025 г., цель которого — создание интегрированной структуры ИТС, предполагающей контроль за скоростными показателями, превентивные меры по снижению аварийности, наличие специальных систем, способных предотвратить возникновение форсмажорных ситуаций на дорогах и сократить время реагирования на них. В качестве примера успешной реализации такого проекта М. Хрисовелони назвала платную автомагистраль «Attiki».

Докладчик особо подчеркнула, что Греция строго руководствуется принципами и требованиями в области безопасности дорожного движения, зафиксированными в соответствующих документах Европейской комиссии. Одной из приоритетных целей в данной сфере является обеспечение всех участников дорожного движения информацией о ситуации на дорогах, и современные технические средства позволяют сделать это. Кроме того, осуществляется внедрение электронной диспетчерской системы, предусматривающей оборудование всех



транспортных средств специальными устройствами, которые в случае тяжелого ДТП автоматически осуществляют набор телефонного номера службы спасения. Благодаря этому удается обеспечивать оперативную работу служб экстренного реагирования, полицейских и бригад скорой помощи. Время их прибытия сокращается в городской черте на 40%, за ее пределами — на 50%. Кроме того, внедрение указанной системы позволило отчасти решить проблему пробок на дорогах, которые нередко возникают в результате ДТП.

М.Хрисовелони рассказала присутствующим о реализации в Греции проекта CityMobil2, охарактеризовав его как наилучший пример использования автоматического наземного транспорта. Программа внедряется силами Министерства инфраструктуры, транспорта и коммуникаций Греческой Республики в сотрудничестве с муниципальными властями города Трикалы,

в котором эта система работает в тестовом режиме.

По словам докладчика, автоматизация наземного транспорта — и достижение, и проблема. Проблемы возникают в правовом поле: водитель находится в специальном центре, а не в транспортном средстве, и управляет автомобилем удаленно, но ведь на таких автомобилях установлены стандартные регистрационные номера, следовательно, они попадают в зону действия национального законодательства. Греция первой из всех европейских стран осуществила попытки по внедрению соответствующих изменений и дополнений в национальное законодательство, а к 2019 г. предполагается создание полностью интегрированной европейской платформы по развитию данных технологий.

В заключение докладчик отметила, что географическое положение Греции на сегодняшний день обеспечивает стране колоссальный потенциал по

развитию ИТС, в том числе возможности по разработке стандартов использования интеллектуальных транспортных систем в трансграничном режиме. Применение ИТС весьма перспективно, поскольку благодаря им можно сократить административные издержки, повысить продуктивность и конкурентоспособность, укрепить национальную экономику.

Заместитель Министра инфраструктуры и строительства Республики Польша **Е. Шмит** сообщил, что за последние 25 лет развитие системы безопасности на дорогах в Польше поднялось на новый уровень, а в 2015 г. были зафиксированы минимальные показатели смертности и травматизма на дорогах за указанный период: количество погибших составило 2938 человек, раненых — около 40 тыс. Одну из важнейших ролей в обеспечении безопасности на дорогах Польши сыграло то, что в соответствии с национальной стратегией повышения безопасности дорожного движения большое внимание уделяется воспитанию участников дорожного движения, а также совершенствованию системы спасательных работ.

По словам докладчика, одной из серьезных проблем в Польше являются дорожные происшествия с участием иностранцев — тех, кто приезжает в страну или следует транзитом. В 2015 г. было зафиксировано 278 подобных случаев, в результате которых 43 человека погибли, 430 были ранены. Именно поэтому, по словам Е. Шмита, необходимо обмениваться опытом, осуществлять совместную деятельность в международном масштабе для разъяснения особенностей правил дорожного движения в разных странах, издавать буклеты, посвященные этой теме, создавать общедоступные бес-

платные приложения для различных электронных устройств, причем на разных языках, чтобы незнание языка не стало препятствием для освоения информации. В Польше такой проект реализован.

С. Перкинс, руководитель Объединенного научного центра по безопасности дорожного движения Международного транспортного форума отметил важность системного подхода к обеспечению безопасности, применение которого позволит значительно снизить показатели смертности на дорогах, и подчеркнул, что для успешного использования этого подхода требуется эффективное управление.

Системный подход к обеспечению безопасности предполагает распределение ответственности за безопасность на дорогах между участниками дорожного движения, проектировщиками дорог и инфраструктуры, властями. Усовершенствование законодательства в подобном ключе позволит предупредить некоторые аварийные ситуации. На территории Европейского союза для рынка коммерческих перевозок уже действует Регламент № 1071/2009 от 21 октября 2009 г., устанавливающий общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок. Создан единый электронный реестр автоперевозчиков, в котором представлена как позитивная, так и негативная история перевозчика. Разрешение на деятельность выдается на основе информации, имеющейся в данном реестре. Отсутствие судимости, правонарушений, в том числе нарушений ПДД, правил грузоперевозки, попыток взлома тахографа и т. д., наличие всех

необходимых документов, подтверждающих, что автомобиль своевременно прошел техосмотр и технически исправен, — все это позволяет получить разрешение на осуществление коммерческих перевозок. В настоящее время в рамках Группы по автомобильному транспорту Международного транспортного форума разрабатывается проект Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ (Европейской конференции министров транспорта). Хартия определит общие правила в части доступа к профессии, требований к подготовке водителей и гармонизации классификации нарушений.

По словам докладчика, наличие законов и правил не является гарантией безопасности на дорогах. Не менее важными представляются самоконтроль участников движения и процедуры проверки и контроля, причем не только силами дорожно-патрульной службы. Показательна в этом отношении система проверок, существующая в Австралии. В рамках данной системы осуществляется комплексная проверка — как всего транспортного средства, так и перевозимого груза. Сотрудники дорожно-патрульной службы вправе обратиться к компании-перевозчику и проверить ее финансовые документы, а также сопроводительные документы для перевозки груза. Такая система представляется весьма эффективной, поскольку позволяет отслеживать историю компании-перевозчика и при регистрации двух или более нарушений лишать ее лицензии на осуществление коммерческих перевозок.

Не менее важным условием обеспечения безопасности дорожного движения, по мнению С. Перкинса, явля-

ется использование современных технологий, таких как навигаторы GPS или система динамического измерения массы транспортного средства. Докладчик рассказал об успешном австралийском опыте в этой сфере: в стране используется программа контроля через спутниковую систему передвижения грузовика, что позволяет наилучшим образом выбрать для него трассу и установить оптимальный скоростной режим, и выразил уверенность, что внедрение подобных технологий в России приведет исключительно к положительным результатам и улучшению ситуации на рынке грузовых перевозок.

Заместитель Генерального секретаря Всемирной дорожной ассоциации **Р. Себилль** сообщил, что во Всемирной дорожной ассоциации, основанной в 1909 г., на текущий момент насчитывается 121 участник. Она является международным форумом по обмену и распространению знаний в области дорожного движения и в рамках этой деятельности представляет в электронном виде своего рода учебник безопасности на дорогах, разработанный при участии экспертов разных стран (одну из ведущих ролей сыграли австралийские специалисты), экспертов Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ). На данный момент текст руководства доступен для всех в Интернете на английском языке, ведется работа по его представлению на других языках. Ресурс будет постоянно обновляться в соответствии с новыми реалиями, возникающими на дорогах, он прост для использования, любая из его составляющих доступна в удобном формате.

В заключение докладчик напомнил о многолетней истории сотрудничества



России со Всемирной дорожной ассоциацией и отметил, что на сегодня с Министерством транспорта Российской Федерации поддерживаются тесные связи.

В. Ю. Юрьев, руководитель Центра организации дорожного движения Правительства Москвы, выступил с докладом «Комфорт, мобильность и безопасность для горожан: опыт Москвы». Докладчик сообщил присутствующим, что плотность транспортного потока наземного городского пассажирского транспорта в Москве примерно в четыре раза выше, чем в Лондоне (в Москве в 2014 г. зафиксировано 27 м² улично-дорожной сети (УДС) на один автомобиль, а в Лондоне — около 98 м²), и этим определяется сложность транспортной задачи, которая стоит перед городскими властями. В работе Центра организации дорожного движения выделяются три приоритета: первый — обеспечение безопасности дорожного движения; второй — обеспечение людей комфортным, безопасным наземным

и подземным общественным пассажирским транспортом; третий — обеспечение комфортного передвижения горожан на этом транспорте.

Докладчик отметил, что в Москве существует транспортная программа, реализация которой порой вызывает критику, но в то же время доказывает, что без жесткого администрирования успех в решении транспортных проблем мегаполиса невозможен. В городе развивается интеллектуальная транспортная система: в границах МКАД закончено создание комплексной схемы организации дорожного движения, при которой на карту нанесены вся УДС, все объекты транспортного спроса, все дорожные знаки, схема также включает в себя регулирование светофоров и дает возможность управлять транспортной ситуацией. Особое внимание уделяется фотовидеофиксации нарушений: на данный момент работают 902 стационарные камеры, еще 500 таких камер будет установлено до конца 2016 г. Установка каждой

стационарной камеры согласовывается с ГИБДД. В первую очередь камерами оборудованы аварийно-опасные участки, и на них после установки камер зафиксировано снижение ДТП с пострадавшими на 37%.

По словам В.Ю. Юрьева, одной из важных составляющих ИТС является система информирования, которая в Москве постоянно развивается: активно используется телеканал «Москва 24», на табло отображения информации представляются оперативные данные (обновляются каждые одну-две минуты) о загруженности дорог, среднем времени пути.

Докладчик отметил, что в комплексной схеме организации дорожного движения (КСОДД) в Москве пройдено три этапа, осталось реализовать четвертый. В результате внедрения КСОДД на 5% выросла скорость движения по вылетным магистралям, что является крайне важным достижением для Москвы.

В заключение В.Ю. Юрьев подчеркнул необходимость дальнейшего развития интеллектуальной транспортной системы.

Старший советник по безопасности дорожного движения Новозеландского транспортного агентства **К. Броди** в своем докладе «Полномочия и ответственность Новозеландского правительства в области обеспечения безопасности дорожного движения и внедрения новых технологий» рассказал о новозеландском опыте создания безопасной транспортной системы, упомянув о разработке системы информирования о ситуации на дорогах, реализуемой с помощью беспроводной персональной сети Bluetooth, в которой основную информацию транслируют 65 придорожных пунктов. Две

трети новозеландских водителей положительно оценили работу системы.

И. Кэмерон, председатель Группы по безопасности дорожного движения Австралийского дорожного агентства, в своем выступлении в качестве основных целей создания системы безопасности движения назвал нулевую смертность и нулевую аварийность на дорогах. Как сообщил докладчик, управление системой безопасности дорожного движения в Австралии осуществляется на различных уровнях силами государственных служб и частных компаний. Сфера ответственности правительства Австралийского Союза — финансирование дорожной деятельности и основных программ по развитию инфраструктуры. Органы власти штатов и территорий отвечают за финансирование строительства и эксплуатацию дорог штатов, за надзор в сфере безопасности дорожного движения и внедрение программ по обучению, за работу со школьниками. Зона ответственности органов самоуправления — эксплуатация местных дорог и контроль за техническим состоянием дорожного покрытия, работа с общественностью.

Все организации Австралийского Союза, заинтересованные в эффективной реализации системного подхода к обеспечению безопасности, активно взаимодействуют, осуществляется успешная законодательная деятельность. Наиболее важной сферой сотрудничества, по словам докладчика, являются меры, принимаемые в рамках Национальной стратегии — долгосрочной программы, в которой определены конкретные действия и мероприятия по внедрению системного подхода к обеспечению безопасности. Эта программа является комплексной:

включает в себя не только контроль состояния дорожной инфраструктуры, но и текущий контроль, а также такие показатели, как ограничение скорости.

По словам И. Кэмерона, в результате статистических исследований было установлено, что успех по внедрению системного подхода к обеспечению безопасности на 25% зависит от улучшения поведенческих привычек водителей и всех участников дорожного движения, а на 75% — от качества дорожной инфраструктуры, систем безопасности автомобилей, системы контроля и текущего мониторинга. На сегодня, как сообщил докладчик, на дорогах Австралийского Союза сложилась следующая ситуация: уменьшилось число случаев превышения скорости, вождения в состоянии алкогольного опьянения — 72% всех ДТП связаны не с вождением в состоянии алкогольного опьянения и не с намеренно рискованным поведением водителя, а произошли по недосмотру, т. е. просто из-за допущенной человеком ошибки.

И. Кэмерон особо подчеркнул, что именно внедрение системного подхода к обеспечению безопасности позволило создать в Австралийском Союзе достаточно сильную модель сотрудничества в сфере безопасности дорожного движения между правительственными организациями, общественными организациями и обществом. Эта модель помогает понять ситуацию на дорогах, установить первопричины ДТП. Данная система является открытой: ежегодные отчеты направляются не только министерствам, но и средствам массовой информации, общественности.

С. В. Канаев, руководитель Федерации автовладельцев России (ФАР),

выступил с докладом «Роль позитивного сознания в пропаганде безопасности дорожного движения, благоприятный заряд публичности позитивных примеров для роста гражданской ответственности при ДТП». Докладчик прежде всего подчеркнул, что Федерация автовладельцев России, возникшая на основе протестной деятельности, сегодня в своей работе реализует конструктивный подход. В рамках организации создан Национальный общественный центр безопасности движения, по решению которого присуждается негосударственная премия гражданам, в том числе сотрудникам ГИБДД, за достижения в сфере безопасности дорожного движения. Этой премией также награждаются регионы с высокими показателями безопасности на дорогах.

С. В. Канаев отметил, что деятельность ФАР поддерживается органами государственной власти, но уровень сотрудничества с Министерством внутренних дел и Министерством транспорта оставляет желать лучшего. По словам докладчика, в результате мониторингов, проведенных ФАР, было выявлено, что на региональном уровне 60% руководителей ГИБДД не осознают важности фотовидеофиксации в качестве метода профилактики; на МКАД, протяженность которой составляет более 108 км, не установлено ни одного информационного знака, что является нарушением закона.

С. В. Цвелодуб, региональный директор по продажам автомобильных комплектующих группы компаний Bosch, в своем докладе «Технологии, спасающие жизнь» особо подчеркнул тесную связь новых автомобильных технологий с повышением безопас-

ности дорожного движения. По его словам, речь идет о развертывании инфраструктуры интеллектуальных транспортных систем, возникает понятие «умный автомобиль», предполагающее обеспечение безаварийного, комфортного движения, со временем автоматизированного или полностью автоматического.

Реализация концепции «умного автомобиля» требует внедрения ряда технических систем: системы активной и пассивной безопасности, системы помощи водителю, сетевых технологий, предоставляющих необходимые сервисы. По мнению докладчика, автоматизированное вождение, исходя из современной динамики развития технологий и принятия законодательной базы, станет реальностью примерно к 2025 г. Сегодня на рынке уже представлены системы аварийного экстренного торможения, поддержания расстояния до впереди идущего автомобиля, помощи при парковке, удержания в полосе движения. К 2019 г. ожидается появление автоматизированного движения на автомагистралях, где грузовые автомобили смогут от точки въезда на автомагистраль до точки выезда с автомагистрали двигаться полностью автономно.

По словам С. В. Цвелодуба, на данный момент использование современных технологий, активных систем безопасности, в частности электронной системы курсовой устойчивости ESP, позволило предотвратить более 150 тыс. аварий и сохранить более 5 тыс. жизней. При условии активного внедрения систем помощи водителю, которые уже есть или появятся на рынке в ближайшее время, представляется возможным предотвратить еще 45% аварий на дорогах.

Как сообщил докладчик, в Европейском союзе разработана дорожная карта внедрения новых технологий на законодательном уровне. Например, для тяжелых грузовых автомобилей система автоматического экстренного торможения обязательна уже с 2015 г., поскольку аварии с участием тяжелых грузовиков, как правило, фатальны. Кроме того, для этого вида транспорта внедрена система удержания в полосе движения. В ближайшем будущем эти системы станут обязательными для легковых автомобилей.

В России сегодня являются обязательными такие активные системы безопасности, как ESP и ABS (антиблокировочная тормозная система). Их использование, по словам С. В. Цвелодуба, позволило значительно снизить показатели аварийности. Однако согласно статистике в России наблюдается значительное количество ДТП с участием автомобилей (автомобиль сталкивается с автомобилем), а также связанных с наездом на пешеходов, столкновением с пешеходами. Эти данные позволяют предположить, что весьма эффективными для российских дорог станут технологии, предотвращающие наезд на пешеходов и столкновение с автомобилями, например система превентивного экстренного торможения — АЕВ. Эта система работает в городах, на автострадах и магистралях, с пешеходами, со стоящими и движущимися предметами. Она не только снижает уровень аварийности, но и служит фундаментом для будущих систем автоматизации, поскольку видеорадарные технологии являются базисными, они необходимы, чтобы реализовать автоматизированное или автономное движение.



Президент Российского автотранспортного союза **О. И. Старовойтов** в своем докладе прежде всего привлек внимание присутствующих к неурегулированным вопросам в области государственного транспортного контроля в Российской Федерации.

Как сообщил докладчик, государственный контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при перевозке грузов и пассажиров в России предполагает два вида деятельности: первый — государственный контроль, предусматривающий проведение выездных и документарных проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей; второй — проверку транспортных средств и водителей на автомобильных дорогах.

По мнению О.И. Старовойтова, государственный контроль посредством проведения выездных и документарных проверок отличается очень низкой эффективностью. По экспертным

оценкам, зона его действия охватывает свыше 7 млн транспортных средств, принадлежащих более 500 тыс. юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Однако административные расходы и трудоемкость проведения этих проверок в отношении такого количества хозяйствующих субъектов существенно превышают возможности органов государственного контроля. Поэтому данный контроль вынужденно носит избирательный характер, и проверки, как правило, проводятся на предприятиях, которые работают в правовом поле и всегда на виду, а теневой рынок остается неподконтрольным.

Как с сожалением отметил докладчик, законодательство Российской Федерации позволяет большому числу хозяйствующих субъектов избегать регистрации в каких-либо контролирующих органах того факта, что их деятельность связана с эксплуатацией

транспортных средств. Вследствие этого организация выездных или документарных проверок в отношении данных хозяйствующих субъектов практически невозможна. Кроме того, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» целый ряд требований относит только к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, зарегистрированным в Российской Федерации, в связи с чем часть указанных требований не может быть применена к иностранным перевозчикам, а также к физическим лицам, эксплуатирующим грузовые автомобили и автобусы для личных нужд. Законодательство Российской Федерации допускает регистрацию грузовых автомобилей и автобусов для физических лиц и при этом не требует для таких лиц документарного подтверждения принадлежности груза или правомочности нахождения в транспортном средстве пассажиров в процессе перевозки. Вследствие этого массовый характер приняло уклонение от исполнения требований по обеспечению безопасности дорожного движения посредством выполнения коммерческих перевозок под видом перевозок для личных нужд. В настоящее время свыше 50% грузовых автомобилей и автобусов зарегистрировано на физические лица, и это затрудняет осуществление государственного контроля за обеспечением безопасности дорожного движения.

Для решения данной проблемы Правительством Российской Федерации было инициировано внесение изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», в соответствии с которыми предусматривается распространение на физические лица, эксплуатирующие грузовые авто-

мобили и автобусы, ряда дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности оборудование соответствующих транспортных средств тахографами и соблюдение установленных режимов труда и отдыха.

О.И. Старовойтов заметил, что предлагаемое решение представляется половинчатым, поскольку предусматривает возложение на физические лица, эксплуатирующие транспортные средства, только части обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, установленных в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Эффективность государственного контроля по обеспечению безопасности дорожного движения во многом снижается из-за правовой неопределенности установленных требований, которая, по мнению докладчика, является к тому же коррупциогенным фактором.

Кроме того, констатировал О.И. Старовойтов, некоторые установленные требования в области обеспечения безопасности дорожного движения не вписываются в реальную экономику предприятий. По словам докладчика, хозяйствующие субъекты вынуждены сознательно нарушать эти требования, подвергая себя риску быть привлеченными к административной ответственности. К таким требованиям относятся: обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей назначить лицо, отвечающее за обеспечение безопасности дорожного движения; образовательный ценз, установленный приказом Минтранса для некоторых сотрудников транспортных предприятий, и др.

В заключение О.И. Старовойтов представил ряд предложений экспертного

сообщества Российского автотранспортного союза по улучшению ситуации в сфере автотранспорта и безопасности дорожного движения, в том числе следующие:

— исключить из установленного перечня требования по обеспечению безопасности дорожного движения, выполнение которых заведомо невозможно, а также те, которые носят коррупционный характер;

— установить квалификационные требования к персоналу, а также к производственной базе только в отношении тех видов деятельности, допуск к которым носит разрешительный характер. Указанные требования должны быть исключены из Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и установлены нормативными правовыми актами, определяющими порядок допуска к данным видам деятельности;

— государственный контроль на автомобильных дорогах осуществлять в форме выборочных осмотров транспортных средств и водителей силами ГИБДД и МВД России в целях выявления технических неисправностей транспортных средств, при которых запрещена их эксплуатация, и параметров здоровья водителей, при которых запрещен допуск к управлению транспортным средством, а также нарушений режима труда и отдыха. Осмотры должны проводиться в отношении транспортных средств, предназначенных для перевозок грузов или пассажиров, внешний вид которых позволяет идентифицировать их в общем транспортном потоке. Осмотры таких транспортных средств должны проводиться вне зависимости от страны регистрации транспортного средства и гражданства водителя,

в отношении всех владельцев транспортных средств: юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, физических лиц, осуществляющих перевозки для собственных нужд;

— в целях организации государственного контроля за проведением обязательных предварительных периодических медицинских осмотров водителей ввести персональные медицинские книжки для водителей, управляющих легковыми такси, грузовыми автомобилями, автобусами. В такой книжке необходимо фиксировать факт прохождения медосмотра, она должна находиться у водителя в процессе выполнения перевозки и предъявляться для контроля органам ГИБДД и МВД по их требованию, наряду с водительским удостоверением. Требование о наличии медицинской книжки должно распространяться на любого водителя, независимо от того, является он наемным работником либо эксплуатирует транспортное средство в качестве индивидуального предпринимателя;

— если по результатам осмотра на автомобильной дороге будет установлено, что техническое состояние транспортного средства, состояние здоровья водителя соответствуют установленным требованиям, водителю выдавать сертификат осмотра. Если по результатам осмотра будут выявлены технические неисправности транспортного средства, при которых запрещена эксплуатация, или параметры здоровья водителя, при которых запрещается допуск к управлению, к нарушителям применять меры административного воздействия.

Д. Ю. Чельцов, глава Постоянного представительства Международного союза автомобильного транс-

порта в Евразии, выступил с докладом «Международный опыт в решении актуальных проблем глобальной безопасности дорожного движения».

Как сообщил докладчик, миссией Международного союза автомобильного транспорта (IRU) является содействие развитию международной торговли и туризма посредством упрощения работы международного автомобильного транспорта и создания благоприятных условий для его устойчивого развития. Безопасность дорожного движения — важнейшая задача и функция IRU.

В результате исследования, проведенного в странах Европы при технической и финансовой поддержке Европейской комиссии и Международного союза автомобильного транспорта, установлено, что основной причиной (в 85% случаев) всех ДТП с участием грузовиков и со смертельным исходом является человеческий фактор. Из общего числа ДТП в Европе с участием грузовых автомобилей в 70% случаев виновниками аварии становятся другие участники дорожного движения, в первую очередь водители легковых автотранспортных средств. Аналогичные результаты были получены для Северо-Американского региона: лишь в 29% случаев виновники ДТП — водители грузовиков.

По словам Д. Ю. Чельцова, для выработки мер по обеспечению безопасности дорожного движения крайне важен анализ причин и факторов, приведших к ДТП с участием водителей грузовиков. Главной причиной докладчик назвал принятие водителями ошибочных решений, таких как нарушение скоростного режима, несоблюдение дистанции, опасное перестраивание в транспортном потоке. Он также отметил, что риск возникновения

опасных ситуаций, приводящих к ДТП, существенно снижается после прохождения водителями грузовых транспортных средств соответствующей тренажерной подготовки. Поэтому программа предотвращения дорожно-транспортных происшествий, подготовленная IRU, как сообщил присутствующим Д. Ю. Чельцов, заняла центральное место в комплексе программ профессиональной подготовки Академии IRU, которая обладает крупнейшей в мире сетью из 60 аккредитованных учебных центров более чем в 45 странах мира.

Целями программы Академии IRU по предотвращению ДТП являются: повышение осведомленности водителей о рисках и последствиях опасных приемов вождения; использование таких методов обучения, как наблюдение и анализ своих действий за рулем транспортного средства и обучение на ошибках; распространение лучших практик вождения среди водителей коммерческого грузового и пассажирского транспорта. Программы по предотвращению ДТП доступны на английском и русском языках и предназначены как для начинающих, так и для опытных водителей.

Программа по предотвращению ДТП успешно имплементирована во многих странах. В частности, в Российской Федерации повышением квалификации и навыков водителей занимается Академия Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Курсы академии включают программы обучения и аттестации ответственных специалистов по безопасности движения на автомобильном и городском электротранспорте.

Докладчик сообщил, что последние несколько лет IRU уделяет особое

внимание проекту обеспечения безопасности дорожного движения на железнодорожных переездах, который реализует совместно с Международным союзом железных дорог, а также продвижению передовых международных практик в области безопасности дорожного движения в рамках исследования ООН «Транспорт в интересах устойчивого развития». Вопросы повышения безопасности дорожного движения как общемировой проблемы устойчивого развития транспорта включены в повестку дня первой Глобальной конференции ООН по устойчивой транспортной системе, которая запланирована на 26–27 ноября 2016 г. в Ашхабаде. На конференции предполагается определить направления устойчивого развития транспорта в мире на период до 2030 г., выработать рекомендации для повышения безопасности дорожного движения.

Завершая выступление, Д. Ю. Чельцов отметил, что, только объединив усилия, можно решать задачи обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку они носят глобальный характер.

Старший советник по безопасности дорожного движения Шведского транспортного агентства **П. Ларсон** в докладе «Взаимодействие между заинтересованными сторонами при реализации концепции “нулевой смертности” в Швеции» прежде всего отметил, что одним из ключевых моментов шведского подхода в сфере безопасности на дорогах является разделение ответственности — чтобы все участники дорожного движения, все, кто использует дорожную сеть, несли определенную ответственность. В Швеции, по словам докладчика, слишком большая доля ответственности за управление

дорожной системой лежит на правительстве. Тем самым нивелируются возможности инновационного подхода, снижается эффективность системы.

Как сообщил П. Ларсон, в 2012 г. был принят международный стандарт ISO 39001:2012 (E) «Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению», который широко применяется компаниями, стремящимися выстроить надежную систему управления безопасностью дорожного движения. Докладчик подчеркнул, что для совершенствования системы безопасности дорожного движения крайне важно не только выстроить вертикаль управления, но и развивать сотрудничество, способствовать интеграции всех участников дорожного движения.

Заместитель генерального директора АО «ГЛОНАСС» **А. В. Жерегеля** провел презентацию государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС», разработанной с целью снижения тяжести последствий ДТП, в ходе которой рассказал, что в информационном ресурсе системы «ЭРА-ГЛОНАСС» за девять месяцев было зарегистрировано более 74 тыс. единиц транспортных средств. Полное оснащение российского автомобильного парка данной системой позволит сохранять жизни более 4 тыс. человек ежегодно. Ожидаемый экономический эффект только за счет уменьшения смертности на дорогах составит около 8 млрд руб. в год. Снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий и иных происшествий при использовании ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» происходит за счет сокращения времени передачи информации о ДТП или ином происшествии в экстренные оперативные службы,



соблюдения правила «золотого часа». Технологическая инфраструктура системы «ЭРА-ГЛОНАСС» развернута на территории всей Российской Федерации.

Как сообщил докладчик, при создании системы «ЭРА-ГЛОНАСС» были выбраны технические решения, повышающие надежность доставки экстренного вызова. Сама система построена по модели Full MVNO, так называемого виртуального оператора, что позволяет обеспечить наибольшую зону радиопокрытия, дает возможность использовать единый пул номеров и, соответственно, упрощает приоритизацию экстренного вызова. Автоматический экстренный вызов обеспечивается за счет срабатывания пороговых значений датчиков ускорения, подушек безопасности, датчиков, которые реагируют на переворот транспортного средства и т.п. В качестве дополнительного резервного канала при недостаточной мощности

радиосигнала мобильной связи используется СМС-сообщение. Также существует возможность голосовой связи между водителем, пассажирами автомобиля и операторами кол-центра.

По словам А.В. Жерегели, сегодня система функционирует в полном объеме и доказывает свою эффективность. С 1 января по 27 сентября 2016 г. в фильтрующие контакт-центры системы «ЭРА-ГЛОНАСС» поступило свыше 53 600 вызовов, по 148 вызовам потребовалось оказание помощи службами экстренного реагирования.

В интересах транспортных предприятий на основе навигационно-информационных платформ с использованием технологии ГЛОНАСС могут быть созданы системы мониторинга транспорта, управления, диспетчеризации, обеспечения безопасности и видеонаблюдения на транспорте, онлайн-система тахографического контроля, системы среднеточной и высокоточной навигации.

В интересах государственных органов, осуществляющих управление в транспортном комплексе и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения, навигационно-информационные технологии используются для создания системы контроля перевозок опасных, крупногабаритных, тяжеловесных и иных поднадзорных грузов; системы управления силами и средствами МВД, МЧС, Минздрава России; иных оригинальных навигационно-информационных систем.

В настоящее время по заказу Российского союза автостраховщиков АО «ГЛОНАСС» формирует требования к универсальному устройству, совмещающему функции терминала для мониторинга транспорта, устройства вызова экстренных оперативных служб и устройства, фиксирующего параметры ДТП для формирования европротокола без участия ГИБДД. Страховые компании смогут использовать информацию для расчета стоимости КАСКО, исходя из истории и стиля вождения клиента, в случае ДТП получают некорректируемую информацию о времени, месте, скорости и ускорении транспортных средств, что существенно облегчит разбирательство. Клиент же сможет использовать данные, получаемые на мобильные приложения, для оптимизации расхода топлива, обеспечения безопасности автомобиля, подтверждения информации о времени, месте нахождения транспортного средства в момент ДТП, достоверную информацию о скорости и ускорении в момент ДТП, которой нет в извещении о ДТП, для восстановления обстоятельств и определения степени вины.

Завершая выступление, А. В. Жерегеля особо подчеркнул, что система,

созданная в АО «ГЛОНАСС», использует оборудование, способное принимать сигналы как от глобальной навигационной спутниковой системы «ГЛОНАСС» и GPS, так и от РНСС BeiDou и аналога иранской системы. В рамках контроля за международными перевозками планируется взаимодействие с зарубежными операторами сотовой связи.

В. В. Михайлов, старший научный сотрудник отдела исследований в области железнодорожного транспорта Белорусского научно-исследовательского института транспорта «Транстехника», в своем докладе «Научное сопровождение безопасности движения транспортных средств» сообщил, что одним из основных направлений работы в БелНИИТ «Транстехника» является моделирование систем, позволяющих управлять рисками в сфере дорожного движения.

Докладчик назвал ряд объектов исследования, знания о которых необходимы для моделирования таких систем, например неровности дорожного полотна, неровности опорной поверхности. Кроме того, специалисты института создают гидродинамические модели участков транспортных дорог, позволяющие прогнозировать возможности регулирования наполнения транспортного потока; моделируют все системы шасси автомобиля, рулевое управление, подвеску, системы, связанные с боковыми вводами, и т. д., даже поведение водителя будущего электробуса, к выпуску которого приступил «Коммунмаш».

С точки зрения В. В. Михайлова, в ситуации, сложившейся сегодня в сфере безопасности дорожного движения, необходимо от обсуждения

общих вопросов перейти к конкретике — экономической оценке каждого ДТП, которая включала бы и потери от транспортных средств, и вызов полиции, и обработку информации. Докладчик отметил, что при оценке аварийности важно учитывать степень тяжести, иначе вести речь о реальной

оценке уровня безопасности на дорогах невозможно.

Подводя итоги работы круглого стола, **В. В. Луговенко** поблагодарил участников за конструктивные предложения, которые будут представлены для внесения в проект итоговой декларации конгресса.

УЧАСТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

- В. А. Озеров** — председатель Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности;
- А. А. Чекалин** — первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обороне и безопасности;
- Н. В. Агре** — президент автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте “Движение без опасности”».

Открывая заседание круглого стола, **Н. В. Агре** приветствовала собравшихся и сообщила, что на протяжении последних нескольких лет ведется огромная работа в области формирования культуры участников дорожного движения, в Российской Федерации эта работа приносит хорошие результаты. Модератор отметила, что те инициативы, которые обсуждались на первом международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» в 2007 г., к шестому конгрессу уже воплощены в жизнь, показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий значительно уменьшились, что при быстром росте автомобилизации является огромным достижением.

Н. В. Агре проинформировала участников круглого стола о том, что на заседании присутствуют члены международных, общественных организаций, представители бизнеса, сотрудники профильных ведомств.

В. А. Озеров подчеркнул важность общественного мнения о системе безопасности в государстве. Модератор

выразил сожаление в связи с большим количеством вопросов, не замеченных государственными структурами и не нашедших отражения в законодательстве. Он призвал собравшихся вносить предложения по дополнению проекта итоговой декларации конгресса.

Модератор круглого стола **А. А. Чекалин** отметил, что пространство Содружества Независимых Государств открыто для транспорта, ежедневно на дорогах России можно увидеть десятки и сотни автомашин из соседних государств, и они нарушают правила, однако остаются недосыгаемыми для российского законодательства. И наоборот, нарушители из Российской Федерации избегают наказания в других государствах СНГ. А. А. Чекалин внес предложение о гармонизации национального законодательства по безопасности дорожного движения, которая помогла бы сделать наказание неотвратимым и укрепить дисциплину в этой области.

Кроме того, докладчик выступил за законодательное закрепление права граждан в установленном порядке



фиксировать нарушения и передавать материалы в Госавтоинспекцию, чтобы на основании этих материалов можно было привлекать виновных к ответственности. Также, по его мнению, использование водителем травматического оружия, аэрозольных средств самообороны, бейсбольных бит и т.д. необходимо расценивать как правонарушение, влекущее за собой тяжкие последствия, и лишать за него водительских прав. А.А.Чекалин выразил уверенность, что в охране общественного порядка должны принимать участие граждане.

23 июня 2016 г. был принят Федеральный закон № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации». Докладчик предложил отразить необходимость разработки подзаконных документов к нему в итоговой декларации конгресса.

А.А.Чекалин выразил сожаление, что в школах исчезли уроки, посвященные дорожному движению, и указал на необходимость введения специальной дисциплины, обучающей

правилам безопасности дорожного движения и охраны общественного порядка. Кроме того, введение технических паспортов безопасности школ должно было призвать к порядку и ответственности директоров школ, глав администраций, других должностных лиц. Однако нередко можно увидеть, что школы заросли кустарником, не освещаются, окружены торговыми палатками, рекламными щитами, которые закрывают обзор, неправильно организован выход из школы, отсутствует дежурный персонал, нет пешеходных переходов. По словам докладчика, нужно провести проверку пришкольных территорий и навести на них порядок. А.А.Чекалин также подчеркнул необходимость яркой раскраски автобусов, предназначенных для перевозки детей, наличия на них спецсигналов.

Докладчик обратил внимание слушателей на проблему железнодорожных переездов. Он сообщил, что только в Московской области существует 150 переездов с пересечением в одном уровне дорог с железнодорожными

путями, в то время как лишь разноразноуровневые переезды гарантируют безопасность. Строительство таких переездов стоит дорого, но затраты должны окупиться — фуры не будут стоять в очередях, скорость железнодорожного состава не будет снижаться. По словам А.А. Чекалина, необходимо увеличивать количество многоуровневых и регулируемых железнодорожных переездов.

В заключение докладчик подчеркнул важность создания межгосударственной информационной системы, позволяющей производить обмен мнениями о новом законодательстве в сфере безопасности дорожного движения, о технических изобретениях.

Председатель правления Фонда Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) **К. В. Абрамов** выступил на тему «Социологические исследования в области безопасности дорожного движения как важнейший инструмент мониторинга и планирования государственной политики». Он сообщил, что в своей работе ВЦИОМ использует огромный массив статистической информации, который за последние годы стал намного более полным и точным. По данным центра, 46% водителей транспортных средств становились участниками ДТП. И если в 2007 г. на вопрос об использовании ремня безопасности в случае поездки на пассажирском сиденье положительно ответили 32% респондентов, то в 2015 г. — 75%. Это говорит о том, что репрессивные меры со стороны государства, ужесточение наказания и активная информационно-просветительская кампания о необходимости такого рода средств приводят к хорошим результатам. Например, осенью 2013 г. только 49% опрошен-

ных водителей, имеющих детей до 12 лет, пользовались детским автокреслом или другим детским удерживающим устройством, а летом 2016 г. — уже 71%. Постоянная актуализация темы о необходимости детского удерживающего устройства в автомобиле, а также введение штрафов за его отсутствие привели к прогрессивному уменьшению числа детей, пострадавших в ДТП, и увеличению числа водителей, которые имеют специальные детские удерживающие устройства.

К. В. Абрамов рассказал, что тема безопасности дорожного движения получает освещение в средствах массовой информации: 55% опрошенных слышали или читали в СМИ о безопасности детей как пешеходов и пассажиров, 52% — о безопасности пешеходов и 60% — о безопасности дорожного движения в целом. В тройку наиболее опасных нарушений правил дорожного движения по результатам опроса вошли: управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения (75% респондентов); выезд на красный сигнал светофора (63%); опасное вождение (31% респондентов). По мнению граждан старше 18 лет, причинами опасного вождения являются спешка, ограниченность во времени (65% опрошенных), недостаток личной культуры, воспитания (50%) и то, что водитель считает свой социальный статус более высоким, чем у других (48% опрошенных). Эти данные говорят о том, что сегодня на дорогах не сложилось коалиции неравнодушных, добросовестных граждан-водителей, противостоящих хамам и преступникам. В массовом сознании происходит оправдание нарушений дорожного движения, в частности опасного вождения на дорогах. При этом практиче-

ски каждый второй водитель в последний месяц стал свидетелем опасного вождения.

В. Н. Рожков, заместитель руководителя Центра независимого мониторинга исполнения указов Президента РФ «Народная экспертиза» Общероссийского народного фронта, проинформировал слушателей о том, что в 2015 г. началось изучение исполнения одного из пунктов Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 598 — о снижении смертности от дорожно-транспортных происшествий. В результате изучения выяснилось, что большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит, как правило, в одних и тех же местах. Более глубокий анализ данной проблемы позволил запустить проект, который назвали «Карта жизни».

Целью проекта стало обеспечение снижения смертности от дорожно-транспортных происшествий. Его принцип: усилия владельцев дорог по повышению безопасности дорожного движения должны в первую очередь направляться на те участки дорог, где людей гибнет больше всего.

В мае 2015 г. активисты Общероссийского народного фронта доложили о данной ситуации Президенту Российской Федерации, Президент поддержал инициативу и поручил Правительству разработать специальный план по снижению смертности от дорожно-транспортных происшествий. В рамках данного плана проделана большая работа, летом 2016 г. законодательно закреплен термин «аварийно-опасный участок дороги», установлена обязанность владельцев дорог вести учет таких участков и разрабатывать меры по устранению причин возникновения на

них дорожно-транспортных происшествий.

Докладчик отметил работу активистов, которые выявляют такие аварийно-опасные участки и направляют в адрес органов власти предложения по исправлению ситуации на них. По его словам, в городе Вологде была установлена светофорная секция, которая позволила увеличить безопасность пешеходного перехода на перекрестке, на 471-м километре трассы «Кола» в Республике Карелия было установлено освещение на нерегулируемом пешеходном переходе. Таким образом, на местах начинает складываться диалог между общественниками и органами власти, которые отвечают за безопасность дорожного движения.

В. Н. Рожков сообщил, что для работы общественного контроля чрезвычайно важна открытость той информации, на основе которой можно осуществлять этот контроль. Серьезной проблемой было отсутствие в открытом доступе информации о дорожно-транспортных происшествиях. Однако в октябре 2015 г. доступ был открыт. Благодаря использованию этой информации все дорожно-транспортные происшествия нанесены на карту для того, чтобы обеспечить возможность выявления аварийно-опасных участков дорог. Докладчик проинформировал собравшихся, что в рамках реализации правительственного плана по снижению смертности 22 сентября 2016 г. заработал портал «Безопасные дороги.рф».

В заключение В. Н. Рожков предложил ввести и законодательно закрепить единый формат организации общественных слушаний, обсуждения мероприятий, связанных с использованием финансовых средств и направ-



ленных на повышение безопасности дорожного движения в регионах, и механизм учета их результатов при принятии руководящих решений.

А. Н. Васильев, депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, лидер общественного проекта «Убитые дороги», рассказал о том, как в 2015 г. совместно с активистами Общероссийского народного фронта была проведена инспекция автодорог — в 82 регионах страны было обследовано около 40 тыс. км региональных дорог. По словам докладчика, состояние дорог, разметки, знаков отражается и на поведении граждан — участников движения. Плохая дорога ни у кого не вызывает желания быть дисциплинированным и соблюдать все правила дорожного движения. Как отметил А. Н. Васильев, много говорится о том, что необходимо увеличивать штрафы и повышать дисциплину, но в таком случае, по мнению докладчика, необходимо вводить штрафы для тех, кто

не обеспечил безопасность дорог и дорожного движения, и очень важно подключение общества к тому, как строятся и ремонтируются дороги.

Докладчик проинформировал аудиторию о том, что в последнее время были приняты важные законы по закреплению дорожных фондов. В 2015 г. федеральный дорожный фонд составил около 600 млрд руб. В 2016 г. система «Платон» направила в 20 субъектов Российской Федерации около 10 млрд руб. на ремонт дорог, и, как сообщил А. Н. Васильев, дороги, отремонтированные на эти средства, находятся в хорошем состоянии. По его словам, важно уделять внимание гарантийным обязательствам со стороны подрядчиков, ремонтирующих дороги. В настоящее время в регионах не устанавливаются гарантийные сроки службы дорожного покрытия. Исполнители должны давать гарантию сроком четыре года на верхний слой дорожного покрытия.

Докладчик подчеркнул важность участия граждан в комиссиях по без-

опасности дорожного движения и предложил создать мобильное приложение, с помощью которого можно будет фиксировать нарушения нанесения разметки на дороги, факты отсутствия или неправильной установки знаков дорожного движения и направлять данные в ГИБДД для того, чтобы были приняты меры по наведению порядка.

И. А. Скрябин, руководитель программы «Главная дорога» (телекомпания «НТВ»), выступил на тему «Автонарушения через призму видео и популярных источников информации». Он выразил уверенность, что в настоящее время уравнивать права участников дорожного движения может видеорегистратор. По словам докладчика, на дорогах все больше водителей, желающих действовать в правовом поле. Гражданам надоело терпеть гонки «золотой молодежи» с полицией в Москве, внедорожники на ступенях МГУ и т. п. В Интернете активизируется обсуждение таких выходов, их ругают, и полиция довольно жестко реагирует на подобные нарушения. И. А. Скрябин отметил, что перестроение без поворотников, несоблюдение рядности, дистанции, разметки, поворот не из того ряда — трудно доказуемые нарушения, которые часто остаются безнаказанными, вследствие чего у водителя возникает чувство вседозволенности, и нарушения уже становятся серьезными. Водители боятся камер и инспектора, а должны бояться неотвратимости наказания. Но если позволить самим водителям фиксировать нарушения и на основе материалов такой фиксации принимать решения о наказании, эффект, выразил уверенность докладчик, может быть колоссальным. Нарушать

станет не только опасно, но и невыгодно.

И. А. Скрябин обратил внимание слушателей на несовершенство механизма подачи жалоб в ГИБДД. В настоящее время невозможно в электронном виде подать жалобу, прикрепив к ней видеоматериалы, — на сайте ГИБДД отведено недостаточно места для размещения видеороликов. Можно написать заявление и принести видео в полицию, но большинство водителей не готовы тратить на это время. Согласно информации докладчика, в настоящее время по обращениям граждан наказывают всего около 60 тыс. водителей в год.

И. А. Скрябин сообщил, что подготовлены изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Согласно этим изменениям в ряде случаев можно будет в автоматическом режиме наказывать собственников транспортных средств, если их нарушения зафиксировали граждане. Данные будут передаваться через портал государственных услуг. Но видео должно быть снято с использованием специального программного обеспечения. Обязательное условие — идентификация заявителя, достоверность времени и места нарушения, конфиденциальность и целостность видеозаписи. Проблема в том, что видео с обычного регистратора вряд ли может соответствовать этим параметрам.

Докладчик рассказал, что существует несколько официальных приложений, позволяющих наказывать нарушителей в автоматическом режиме, — это приложения к смартфонам, но на них можно фиксировать стационарные нарушения (неправильная парковка, стоянка на газоне, иногда выезд

за стоп-линию или движение по автобусной полосе). Нарушения в движении на них зафиксировать сложно, потому что никто не знает, в какой момент произойдет нарушение. А писать видеопоток, как это делает видеорегистратор, в этом приложении практически невозможно. Смартфон — это в первую очередь телефон, навигатор, но не регистратор. Даже для того, чтобы запустить эти программы, необходимо время и, самое главное — водитель должен отвлекаться от дороги, а это небезопасно. Таким образом, основная часть нарушений опять останется незафиксированной, а нарушители — не наказанными.

И. А. Скрыбин предложил упростить систему приема видео у водителей, разрешив использовать обычные регистраторы с фиксацией геоположения и, возможно, скорости. Кроме того, в ГИБДД либо другом уполномоченном органе необходимо активизировать работу с людьми, принимать заявления и наказывать за нарушения, зафиксированные обычными гражданами. По словам докладчика, можно начать работу с рассмотрения жалоб на опасные нарушения (выезд на красный свет, выезд на полосу встречного движения, разворот через две сплошные, хаотичные перестроения) и в дальнейшем расширять список эти нарушений. Одновременно необходимо определить, что такое опасная дистанция и опасный боковой интервал. А. И. Скрыбин выразил уверенность, что принятие перечисленных мер позволит кардинально изменить ситуацию на дорогах и искоренить хамство.

Ж. Г. Люкшина, заместитель директора ООО «Радиогруппа ГПМ», выступила на тему «Средства массовой информации как зеркало гражданской

позиции в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения». Она сообщила, что на «Авторadio» проводятся специализированные программы для взрослой аудитории, ориентированные на знание правил дорожного движения, информирующие, обучающие, пропагандирующие безопасность дорожного движения. Холдингу «Радиогруппа ГПМ» принадлежит не только «Авторadio», но и ряд радиостанций, на которых также пропагандируется безопасность дорожного движения.

По словам докладчика, генеральный директор Ю. А. Костин лично принимает участие в разработке серьезных программ, нацеленных на то, чтобы люди понимали важность безопасности на дорогах. Недавно вышла в эфир программа «Народ хочет знать», в которой можно задать вопрос начальнику Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России В. И. Нилову. Такие программы — инструмент борьбы с неграмотностью и популяризации правил дорожного движения.

В «Радиогруппу ГПМ» также входит радиостанция «Детское радио», целевая аудитория которой — дети. В эфире представлены программы для детей трех-четырёх лет, нацеленные на формирование понимания того, как важно знать правила дорожного движения.

Как подчеркнула Ж. Г. Люкшина, на всех радиостанциях холдинга сотрудники стремятся донести до слушателей информацию о том, что безопасность дорожного движения — это важно.

Иеромонах Венедикт (Шустов), председатель отдела по взаимоотношениям церкви и общества Тихвинской епархии Русской православной

церкви, выступил с докладом «О совместной работе Тихвинской епархии Русской православной церкви с Управлением ГИБДД ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области по профилактике дорожно-транспортного травматизма». Он сообщил, что в Российской Федерации за 2015 г. погибло в ДТП 23 тыс. человек — это больше, чем все население города Пикалево Ленинградской области, общее число пострадавших в авариях составило 184 тыс. человек.

Начиная с 2010 г. Русская православная церковь установила день общецерковного поминовения жертв ДТП — третье воскресенье ноября. По словам докладчика, Тихвинская епархия Русской православной церкви тесно сотрудничает с Управлением ГИБДД ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Плодом такого сотрудничества, в частности, стало участие автоинспекторов в организации и совместном проведении на базе Центра высшего водительского мастерства обучения клириков и духовенства навыкам контраварийного вождения. С десятью священнослужителями Тихвинской епархии в Петербурге проводили теоретические, а затем и практические занятия на полигоне. Предполагается, что занятия будут проводиться и зимой, а по окончании этих мероприятий священнослужители смогут транслировать свой опыт прихожанам и постепенно воспитывать в людях ответственное отношение к нахождению за рулем.

М.И. Едрышов, председатель Свердловского регионального отделения Межрегионального общественного движения, рассказал собравшимся про акцию по общественному контролю за работой дорожно-постовой службы

«Гражданин и полиция», которую проводят Московская Хельсинкская группа и Федерация автовладельцев России. Докладчик отметил, что всего в трех субъектах Российской Федерации не пришлось согласовывать проведение акции — в Москве, Московской области и Свердловской области. Во всех остальных субъектах требовали составления списков, указания конкретных дат и мест, где будут находиться общественники.

Цель общественного мониторинга — определение степени открытости полиции, ее готовности общаться с гражданами. М.И. Едрышов констатировал, что во время проведения общественной кампании было заметно, как из года в год менялись отношение полиции и реакция полицейских на такой мониторинг. Если в самом начале проведения акции реакция была негативной, с попытками запретить фотосъемку, то в 2016 г. взаимопонимание с сотрудниками ДПС было достигнуто, видеосъемке никто не препятствовал.

М.И. Едрышов сообщил, что совместно с Управлением ГИБДД по Свердловской области были выпущены брошюры о правильном выборе автокресла для ребенка, которые распространялись в роддомах; о рисках управления транспортным средством в утомленном состоянии.

По словам докладчика, в 2015 г. проводился мониторинг работы телефонов доверия. Приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 22 августа 2012 г. № 808 «О создании системы “горячей линии МВД России”» утверждено размещение номеров телефонов доверия на бортах патрульных автомобилей. М.И. Едрышов отметил реакцию руководства ГИБДД, по его словам, все недостатки,

о которых сообщалось по этим телефонам, устранялись быстро.

В заключение докладчик выступил с критикой официального сайта Госавтоинспекции, на котором, по его мнению, много информации о работе с детьми и о социальных кампаниях, но не отражена работа полиции.

Д.И.Павлюченко, председатель Калужской региональной общественной организации содействия автомобилистам «Дорожный патруль — Калуга», выступил с докладом «Инициативные проекты гражданского общества в направлении обеспечения мотобезопасности на дорогах: КРООСА “Дорожный патруль — Калуга”, мотосообщество Калужской области». Он рассказал, что у истоков общественной организации стоит небольшой круг автомобилистов, которые обменивались по рации информацией о текущей ситуации на дорогах Калуги. Число участников эфира быстро увеличивалось и появилась идея организовать возникший мощный общественный потенциал и направить его на благо города. Руководство Управления ГИБДД УМВД России по Калужской области поддержало начинание. Официально КРООСА «Дорожный патруль — Калуга» было зарегистрировано 25 декабря 2013 г., тогда же с Управлением МВД России по г. Калуге было подписано соглашение о сотрудничестве в вопросах обеспечения правопорядка на дорогах. Д.И.Павлюченко сообщил, что к основным направлениям деятельности организации относятся: выявление и задержание водителей в состоянии опьянения; участие в профилактических мероприятиях совместно с Госавтоинспекцией (таких, как «Нетрезвый водитель», «Перекресток», «Пешеход»); обеспечение безопасности дорожного

движения при проведении массовых мероприятий в Калуге; розыск угнанного и похищенного транспорта; розыск водителей, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия.

КРООСА «Дорожный патруль — Калуга» имеет свой устав, логотип, официальные группы в социальных сетях. В группах размещается информация об угнанном транспорте, о нарушениях ПДД водителями, профилактических мероприятиях, проводимых Госавтоинспекцией, других событиях, касающихся автомобилистов. Актив организации круглосуточно находится на связи с помощью интернет-приложения «Zello» и осуществляет взаимодействие с органами внутренних дел. Интернет-приложение «Zello» установлено в дежурных частях УМВД России по г. Калуге и в дежурной части УГИБДД УМВД России по Калужской области. Приложение используется для обмена информацией с автомобилистами, профилактики правонарушений на дорогах и проведения розыскных мероприятий по выявлению похищенного автотранспорта.

На протяжении уже трех лет активистами общественной организации посредством интернет-приложения или в телефонном режиме было передано более 600 сообщений о водителях, находящихся в состоянии опьянения. В 276 случаях информация подтвердилась. «Дорожный патруль — Калуга» активно принимает участие в пропагандистских акциях, направленных на предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, в том числе среди детей и подростков. В их числе информационно-пропагандистская кампания «По правилам», акция «ДТП — стоп», приуроченная



к Всемирному дню памяти жертв ДТП, тематические автопробеги, уроки безопасности в образовательных организациях, флешмобы, посвященные ношению пешеходами в темное время суток световозвращающих элементов на одежде. Кроме того, активисты общества принимают участие в розыске пропавших людей и задержании тех, кто подозревается в совершении противоправных действий. За период сотрудничества активисты неоднократно поощрялись Городской управой Калуги, руководством УМВД России по Калужской области и УМВД России по г. Калуге.

Важным направлением работы патруля докладчик назвал сотрудничество с Общероссийским народным фронтом. Калужская область — один из первых регионов, присоединившихся к проекту ОНФ «Карта жизни», нацеленному на выявление аварийных участков на дорогах области и выработку мер по снижению аварийной опасности.

Активисты организации не раз проводили встречи с руководителем Центра независимого мониторинга исполнения указов Президента РФ «Народная экспертиза», в ходе которых обсуждали актуальную проблематику в сфере безопасности дорожного движения. Совместно с представителями Общероссийского народного фронта регулярно проводится мониторинг безопасности на дорогах региона. Информация о выявленных нарушениях поступает в правоохранительные органы и к муниципальным властям. Накануне Дня знаний активисты ОНФ и «Дорожного патруля» провели рейд около детских образовательных и медицинских учреждений, проверив наличие и состояние искусственных неровностей. В результате общественники выявили ряд нарушений, которые вскоре были устранены. Докладчик отметил большой потенциал взаимодействия с ОНФ, который еще предстоит реализовать в полной мере.

В заключение Д.И.Павлюченко обратил внимание слушателей на то, что ситуация с аварийностью в Калужской области требует серьезной работы как со стороны властей и Госавтоинспекции, так и со стороны общественных организаций и просто неравнодушных граждан.

Л.Р.Габдурахманов, исполняющий обязанности начальника Управления ГИБДД МВД Республики Татарстан, выступил на тему «Государственная информационная система “Народный инспектор” как опыт участия гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения». Он сообщил, что данная система направлена прежде всего на привлечение общественности к вопросам обеспечения безопасного дорожного движения. Основной ее задачей является не увеличение количества пресеченных административных правонарушений, а создание эффекта присутствия, когда правонарушитель в любом месте в момент совершения правонарушения может быть зафиксирован на видео. Каждый гражданин, будь он пешеходом или водителем, может делать видеofиксацию нарушения правил дорожного движения и влиять на состояние безопасности дорожного движения.

Бурный рост количества пользователей мобильных приложений привел к тому, что на видео часто фиксируются различные происшествия, в настоящее время массово стали сниматься видеоролики о нарушениях правил дорожного движения для их просмотра в Интернете. Учитывая это, Правительство Республики Татарстан реализовало возможность отправлять такие видеоматериалы с помощью специального мобильного приложения.

Л.Р.Габдурахманов проинформировал собравшихся, что порядок обработки сообщений физических лиц, содержащих материалы фотосъемки или видеозаписи и свидетельствующих об административном правонарушении в области дорожного движения или благоустройства территории в части парковки и хранения транспортных средств, а также о факте дорожно-транспортного происшествия, в государственной информационной системе «Народный инспектор» установлен постановлением Кабинета министров Республики Татарстан от 9 июля 2014 г. № 479 «О государственной информационной системе “Народный инспектор”».

Докладчик сообщил о специально разработанном мобильном приложении, которое обладает системой защиты от взлома и подмены файлов, возможностью съемки видеоматериалов только из приложения, способностью фиксировать местоположение, дату и время видеосъемки на сервере и возможностью авторизации с помощью личного кабинета портала государственных и муниципальных услуг Республики Татарстан.

Л.Р.Габдурахманов рассказал о схеме работы системы: гражданин с помощью мобильного приложения фиксирует нарушение правил дорожного движения, указывает категорию нарушения и отправляет видео в кол-центр государственных услуг Центра информационных технологий Республики Татарстан (далее — ЦИТ РТ). Оператор центра просматривает видео с целью проверки его качества и соответствия тематике. В случае несоответствия обращение отклоняется, а заявитель через мобильное приложение оповещается об отклонении и о его причине.

Если же видео удовлетворительного качества и соответствует тематике, оператор направляет его в подразделение ГИБДД по месту совершения нарушения, которое определяется автоматически по геолокации материала. Подразделение ГИБДД, получив материал, работает с ним в установленном порядке. Если нарушение подтверждается, то ему присваивается статус «рассмотрено»; если не подтверждается — статус «отклонено». После присвоения статуса материал направляется в Управление ГИБДД, и ответственный контролер из Управления ГИБДД может вернуть материал в подразделение на доработку или подтвердить статус. После подтверждения статуса заявитель получает оповещение о присвоенном статусе и принятых мерах.

Все материалы обрабатываются посредством специально созданной системы, которая обеспечивает персонализированный доступ для сотрудников ГИБДД, возможность просмотра видео в браузере, распределения материалов между сотрудниками подразделения и создания статистических отчетов.

Начиная с ноября 2014 г. с помощью государственной информационной системы «Народный инспектор» в ЦИТ РТ отправлено более 58 тыс. уведомлений о нарушениях правил дорожного движения. Подразделениям Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан переадресовано более 51 тыс. уведомлений о нарушениях ПДД, остальные отклонены.

М. В. Шиляева, заместитель начальника отдела ОАР и ПБДД УГИБДД УМВД России по Кировской области, рассказала о взаимодействии Госавтоинспекции с общественным движением

«Ночной патруль». В 2012 г. представители Госавтоинспекции обратились к жителям Кировской области с просьбой сообщать о пьяных водителях. Это обращение получило большой отклик в Интернете среди блогеров, которые объединились и решили создать общественное движение «Ночной патруль».

Состоялась встреча руководства Госавтоинспекции с активными блогерами, на которой были определены тактика и методика взаимодействия. Уже на протяжении четырех лет каждые пятницу, субботу и воскресенье на дороги областного центра — Кирова и районных центров выходят от 10 до 30 экипажей «Ночного патруля». Участником этого движения может стать любой житель Кировской области, имеющий активную гражданскую позицию и готовый поработать во благо своего региона. Докладчик сообщила, что перед каждым дежурством экипажи «Ночного патруля» проходят инструктаж о мерах безопасности и методике взаимодействия. Связь Госавтоинспекции и активных блогеров-волонтеров происходит с помощью Интернета через приложение «Zello». Места дежурства определяются оперативной обстановкой, большая часть нарядов находится там, где жители города и районных центров любят отдыхать.

Завершая выступление, М. В. Шиляева отметила, что за четыре года существования движения количество автомобильных аварий по вине нетрезвых водителей уменьшилось.

Е. К. Новикова, вице-президент по коммуникациям и связям с общественностью ООО «Форд Соллерс Холдинг», сообщила, что компания совместно с Экспертным центром «Движение без опасности» реализует международную программу «Академия безопасного



вождения Форд», позволяющую начинающим водителям бесплатно улучшить свои навыки вождения. В России проведение программы началось в 2013 г. в Москве, Казани и Санкт-Петербурге; к 2016 г. обучено 5 тыс. человек в 13 городах страны.

В ходе практических занятий начинающих водителей обучают поведению в случае возникновения аварийных ситуаций на дороге, правильному выбору скоростных режимов, контролю пространства вокруг автомобиля, наглядно демонстрируют, почему необходимо использовать ремни безопасности и к каким последствиям может привести использование мобильного телефона во время вождения.

По словам докладчика, команда, проводящая занятия, состоит из тренеров, обученных при содействии профессионалов из США и Европы. Занятия проводятся на официальных площадках в игровой форме. Одна из

задач программы — повысить сознательность водителей. Е. К. Новикова обратила внимание собравшихся на то, что в рамках программы используются современные средства связи, социальные сети, на сайте есть онлайн-академия, где выложены видеокурсы и советы.

И. Е. Васильева, директор Информационно-образовательного портала сети образовательных учреждений Ярославской области «Ярославский Центр телекоммуникаций и информационных систем в образовании», рассказала об интернет-акции «Добрый знак», символом которой стал дорожный знак «Дети». К акции можно было присоединиться, сделав фотографию со знаком и выложив ее в социальных сетях.

К акции присоединились воспитанники детских садов. Сотрудники ГИБДД провели много встреч с детьми, в ходе которых объясняли им правила дорожного движения. Организован

интернет-конкурс водителей школьных автобусов «Наш водитель самый лучший», в котором работа водителей оценивается юными пассажирами. Для участия в конкурсе нужно снять видеоролик про водителя школьного автобуса или написать эссе. В конкурсе принимают участие жители 12 регионов России.

Е. А. Яковлева, генеральный директор ООО «Феникс», выступила по вопросу участия профессионального сообщества «Союз организаций технических экспертов «Техэксперт»» в обеспечении безопасности дорожного движения. Она рассказала, что в настоящее время 80% автовладельцев покупают диагностические карты либо у страховых агентов, либо с помощью Интернета, без осмотра транспорта, и только 20% проходят технический осмотр на специализированных пунктах технического осмотра. По словам Е. А. Яковлевой, для проведения обязательного технического осмотра необходима работоспособная модель, которую предлагает профессиональное сообщество на основании обобщенного многолетнего практического опыта работы как минимум в 44 субъектах Российской Федерации. Докладчик отметила, что формирование некоммерческих профильных профессиональных объединений, как правило, происходит по региональному, реже межрегиональному принципу. Объективным условием этого процесса является, в частности, различие в требованиях администраций разных субъектов Российской Федерации, разница в экономическом развитии субъектов, а также в деятельности надзорных структур.

Докладчик констатировала, что анализ причинно-следственных связей

формирования некоммерческих профильных профессиональных объединений позволяет выявить и субъективные причины их формирования. Отсутствие доверия в экономическом плане или значительная разница в уровне профессионализма при реализации определенного вида деятельности приводили и приводят к невозможности членства организаций в одном объединении и, как следствие, к появлению нескольких профессиональных профильных объединений в субъектах Российской Федерации, что еще больше убеждает в неэффективности волевого объединения всех операторов технического осмотра в один союз.

Е. А. Яковлева сообщила, что анализ существующих проблем наиболее развитыми в профессиональном плане региональными и межрегиональными профильными профессиональными объединениями со временем привел к пониманию их причин и того, какие проблемы могут обсуждаться на уровне субъектов Российской Федерации, а какие необходимо выносить на федеральный уровень. Пришло понимание необходимости участия в обсуждении проблемы требований к реализуемому виду деятельности на федеральном уровне. В связи с этим возникла необходимость формирования союза, объединяющего региональные и межрегиональные профильные профессиональные объединения, с делегированием ему таких функций и полномочий, которые при отсутствии союза вынуждено выполнять каждое объединение самостоятельно.

Таким образом, в 2009 г. был востребован и сформирован Союз организаций технических экспертов «Техэксперт», которому региональными

и межрегиональными профильными объединениями было делегировано право на разработку единых стандартов и правил для членов союза, формирование условий членства субъектов предпринимательской деятельности в организациях — членах союза, на профессиональное обучение, аттестацию экспертов и оценку соответствия организации членов союза. Раскрытие информации о деятельности членов союза предусмотрено и федеральным законом.

Докладчик проинформировала слушателей о том, что в 2010 г. разработаны и в 2016 г. актуализированы стандарты профессиональной деятельности Союза организаций технических экспертов «Техэксперт». К ним относятся стандарт станций контроля технического состояния автотранспортных средств (общие требования); стандарт «Техническая диагностика. Технологический процесс проведения проверки технического состояния транспортных средств при техническом осмотре. Основные положения»; стандарт «Технический эксперт. Специалист по техническому контролю и диагностике транспортных средств. Квалификационные должностные требования»; стандарт «Организация подготовки и аттестации специалистов по техническому контролю и диагностике транспортных средств. Общие требования» и стандарт «Аттестация производственно-технической базы станции контроля технического состояния транспортных средств».

С 2010 г. по настоящее время ведется работа союза в направлении стандартизации профессионального вида деятельности, гармонизации с международными требованиями, обеспечения необходимого уровня подготовки

персонала, участвующего в организации и проведении технического осмотра транспортных средств, обеспечения средствами измерения и технического диагностирования, автоматизации сбора, обработки и хранения информации, взаимодействия с государственными надзорными органами и т.д. С 2009 г. Союз организаций технических экспертов «Техэксперт» является членом Международного комитета по техническому осмотру транспортных средств (СИТА).

Е. А. Яковлева сообщила, что постоянный анализ действующих нормативных правовых документов с целью возможной оптимизации, повышения эффективности работы союза привел к пониманию целесообразности добровольного внедрения принципов саморегулирования в соответствии с Федеральным законом № 315-ФЗ от 1 декабря 2007 г. «О саморегулируемых организациях» с дальнейшей разработкой и внедрением принципов систем менеджмента качества. Прозрачная, правильная реализация принципов саморегулирования без формирования финансовых пирамид позволяет, кроме стандартизации профессионального вида деятельности, реализовать механизмы материальной ответственности в отношении автовладельцев через страхование профессиональной ответственности экспертов и компенсационный фонд, формируемый саморегулируемой организацией.

Наработки союза в направлении стандартизации профессионального вида деятельности и его гармонизации, обеспечение необходимого уровня подготовки персонала, участвующего в организации проведения технического осмотра транспортных средств, могут быть использованы при

формировании общих требований на федеральном уровне, для последующей экспертной оценки соответствия этим требованиям организаций, претендующих на право проведения технического осмотра транспортных средств, в процессе аккредитации. В качестве исполнителя при организации проведения технического осмотра транспортных средств целесообразно более эффективно использовать профильный профессиональный союз, сформированный региональными и межрегиональными профильными профессиональными объединениями соответствующего уровня, и соответствующий требованиям постановления Правительства Российской Федерации № 753 от 24 сентября 2010 г.

Проведенный анализ международного и отечественного опыта, по словам Е. А. Яковлевой, позволил выделить наиболее эффективную модель в отношении организации проведения технического осмотра автотранспортных средств, а именно: государственную политику в отношении технического осмотра транспортных средств как процесса, обеспечивающего доступ на дороги общего пользования технически исправных транспортных средств, определяет профильный государственный орган исполнительной власти; государственный надзор за соответствием организации проведения технического осмотра транспортных средств действующим нормативным правовым документам осуществляет профильный государственный надзорный орган; организацию и проведение технического осмотра транспортных средств выполняет профильное профессиональное сообщество во взаимодействии с органами территориальной исполнительной власти,

занимающимися обеспечением безопасности дорожного движения. Дорожная полиция должна осуществлять государственный надзор за исполнением автовладельцами требований законодательства в сфере технического осмотра и проводить выборочный контроль фактического технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования на дорогах общего пользования.

С. И. Ефремов, заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА), подтвердил, что технический осмотр является одним из факторов безопасности дорожного движения, и притом что по дорогам России двигается свыше 56 млн транспортных средств, 40% которых старше 10 лет, технический осмотр должен быть качественным, диагностические карты не должны продаваться через Интернет или посредниками.

По словам докладчика, в настоящее время в России работают 3964 оператора и действуют 4593 пункта технического осмотра. Необходимо комплексное и качественное изменение законодательства в сфере технического осмотра и обеспечение на постоянной основе взаимодействия в сфере техосмотра с федеральными органами исполнительной власти.

С. И. Ефремов сообщил, что в РСА подготовлена Стратегия развития технического осмотра, она направлена в Правительство Российской Федерации. Разработаны предложения о внесении изменений в законодательство. Это в первую очередь изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, которые дадут возможность проведения

расследования сотрудникам ГИБДД, что необходимо в связи с большим количеством диагностических карт, выдаваемых вне пунктов технического осмотра. Это позволит штрафовать нарушителей. Подготовлены изменения в Федеральный закон № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Докладчик обратил внимание на заинтересованность страховщиков в том, чтобы транспортные средства выезжали на дорогу в технически исправном состоянии. Разработаны комплексные поправки в Федеральный закон № 170-ФЗ от 1 июля 2011 г. «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», изменения в отдельные законодательные акты о расширении полномочий РСА в части проведения обязательных выездных проверок.

С.И.Ефремов отметил, что в эпоху современных цифровых технологий единая автоматизированная информационная система, находящаяся под контролем МВД России, должна была стать не только хранилищем информации, но и барьером для всевозможных мошеннических схем. Однако, как сообщил докладчик, проходит большое количество фишинговых операций, когда воруются пароли у операторов технического осмотра, и поддельные диагностические карты заносятся в электронную систему. Необходимы введение персонифицированной ответственности каждого оператора за передачу информации и разработка усиленных мер защиты для того, чтобы недостоверная информа-

ция не попадала в информационную систему.

По словам С.И.Ефремова, важным фактором в развитии технического осмотра является стоимость оказания услуг по его проведению. На сегодняшний день она рассчитывается по устаревшей методике. При общих временных затратах на диагностирование в разных регионах Российской Федерации стоимость проведения техосмотра составляет от 300 до 1 тыс. руб., в то время как, по экспертным оценкам РСА, она должна быть минимум 1,5 тыс. руб. В дилерских центрах или на ремонтных станциях минимальная стоимость диагностики транспортных средств составляет 2,5 тыс. руб.

Докладчик выразил уверенность, что сложившаяся ситуация с техническим осмотром во многом является следствием состояния гражданского общества. Граждане не хотят ехать на пункт технического осмотра, их устраивает такое положение дел. То же касается и юридических лиц, примером чему может служить Краснодарский автобусный парк, который прошел технический осмотр в Москве за полтора часа.

В заключение С.И.Ефремов высказал предложение: Правительству Российской Федерации — ускорить внесение в Государственную Думу законопроекта о поправках в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; МВД России — ускорить исполнение поручений, изложенных в постановлении Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2011 г. № 1115 «О единой автоматизированной информационной системе технического осмотра



транспортных средств», сделать систему более безопасной; Федеральной антимонопольной службе — усовершенствовать методику расчета стоимости оказания услуг по техническому осмотру; органам государственной власти субъектов Российской Федерации — принять дополнительные меры по обеспечению населения услугами по техническому осмотру транспортных средств и оптимизации стоимости оказания услуг.

Н. Б. Калинин, представитель экспертного совета при комитете по градостроительству, транспорту и дорожному хозяйству Ярославской областной Думы, рассказал о том, что, когда появилась информация о передаче технического осмотра из ведения государства, общественная организация «Ярославский автотранспортный союз» начала изучать эту ситуацию для предотвращения проблем в работе. Общественной организацией был проработан план обустройства пунктов технического осмотра на территории области согласно нормативам.

Во взаимодействии с областными органами ГИБДД были решены вопросы финансирования данных проектов, организации проектного, технического и технологического сопровождения в процессе строительства, кадрового обеспечения, обучения и подготовки кадров. К сотрудничеству привлекались инспекция по техническому регулированию, Управление государственного автодорожного надзора. В завершение переходного периода в Ярославской области выполнены нормативы обеспеченности услугами технического осмотра населения со стопроцентным финансированием строительства пунктов за счет инвесторов, в каждом районе имеется полностью автоматизированный пункт технического осмотра, соответствующий всем техническим требованиям и стандартам.

Н. И. Музыря, председатель Московской областной организации Всероссийского общества автомобилистов, рассказал, что организация работает в двух основных направлениях:

обеспечение интересов членов общества (предоставление парковок, юридическая помощь в страховании и т.д.) и общественная деятельность, включающая автопробеги, ралли, а также обучение детей в школах. Он сообщил, что обществом подготовлена программа развития, в которой участвуют 15 подразделений, в том числе автошколы, детские школы и спортивные секции. Планируется создание автодромов, где обучались бы как дети, так и остальные категории граждан, включая инструкторов. Проводятся конкурсы мастерства среди преподавателей в автошколах.

Докладчик выразил сожаление по поводу отсутствия помощи со стороны государства и привел в пример Московскую область, где на просьбу Всероссийского общества автомобилистов о выделении участков земли, которые общество на свои средства приведет в порядок, заасфальтирует, чтобы сделать на них автодромы нового уровня, из 60 районов откликнулись только три, притом что общество пользуется поддержкой ГИБДД и Министерства транспорта Московской области. Н.И.Музыря подчеркнул необходимость совершенствования государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Е.Д.Юрасова, координатор проекта Всемирной организации здравоохранения по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации, отметила, что международное сотрудничество в системе ООН было определено в 2004 г. рядом резолюций, посвященных организации безопасного движения; с 2010 г. такие резолюции в основном инициировались Российской Федерацией.

Всемирная организация здравоохранения проводит мониторинг ситуации с безопасностью движения в мире. Докладчик сообщила, что в Европейском регионе ВОЗ в настоящее время количество пострадавших в ДТП достигло некоего плато — притом что численность населения и число транспортных средств в мире увеличились. Таким образом, можно сделать вывод, что принимаемые меры имеют определенную эффективность, однако они не приведут к достижению целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, т.е. к уменьшению смертности на дорогах в два раза к 2020 г.

Е.Д.Юрасова обратила внимание слушателей на то, что в 2016 г. на Всемирной ассамблее здравоохранения была принята важная резолюция по улучшению ситуации в области дорожной безопасности, внесенная Российской Федерацией. Она включает пункт о совершенствовании законодательства в отношении основных факторов риска и оказания помощи пострадавшим на дорогах и регламентирует проведение социальных информационных кампаний, направленных на повышение информированности участников движения и способствующих пониманию ими важности безопасного дорожного движения.

Докладчик сообщила, что на ВОЗ возложены функции предоставления информации, доказательной базы эффективности различных практик по основным факторам риска, оказания помощи странам в оценке ситуации с безопасностью движения и в разработке целей и показателей эффективности национальных программ.

Всемирная организация здравоохранения сформировала по поручению

Генассамблеи несколько важных платформ для сотрудничества с гражданским обществом. В первую очередь это Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, куда входят правительственные органы, в том числе МВД России, различные фонды, союзы, такие как Международная федерация автомобилистов, и неправительственные организации. Результатом этого партнерства стала серия практических руководств по различным направлениям и факторам риска в области дорожной безопасности. С 2005 г. согласно резолюции Генеральной Ассамблеи ООН во всем мире отмечается Всемирный день памяти жертв ДТП. Резолюция призывает правительства всех стран к тому, чтобы в этот день внимание к данной проблеме было привлечено на национальном уровне.

Е. Д. Юрасова рассказала, что в рамках Глобального партнерства по безопасности дорожного движения существуют союзы неправительственных организаций, которые были созданы под эгидой ВОЗ и активно поддерживаются Всемирной организацией здравоохранения. Один из них — это Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, который занимается, в частности, проведением семинаров, обменом информацией, популяризацией организаций, имеющих наибольший опыт в области обеспечения дорожной безопасности, защитой уязвимых групп населения.

В заключение докладчик призвала к проведению совместных мероприятий 20 ноября 2016 г., в День памяти жертв ДТП.

ДОСТУПНАЯ СРЕДА И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Модераторы:

Л. Н. Бокова

заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, полномочный представитель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в Общественной палате Российской Федерации;

Д. Г. Гурцкая

председатель Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по поддержке семьи, детей и материнства.

Открывая заседание, **Д. Г. Гурцкая** напомнила участникам круглого стола о необходимости обеспечения безбарьерной уличной среды не только для инвалидов, но и для пожилых людей, матерей с детскими колясками и выразила надежду, что накопленный в странах СНГ опыт обустройства дорожных и прилегающих территорий для удобства и безопасности инвалидов будет обобщен и это позволит сформулировать модельную концепцию, пригодную для практического использования.

Первый заместитель председателя Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга **Г. В. Колосова** сообщила, что в Санкт-Петербурге проживают 650 тыс. инвалидов, 83% которых являются инвалидами пенсионного возраста, 15% — инвалидами трудоспособного возраста, а 2% — дети-инвалиды; более 129 тыс. человек — инвалиды с нарушениями опорно-двигательного аппарата, из них свыше 15 тыс. передвигаются на креслах-колясках; более 9 тыс. — инвалиды по зрению, с полной потерей зрения — более 3 тыс. человек; свыше 18 тыс.

человек страдают нарушениями слуха, причем около 800 человек имеют полную потерю слуха. Она особо подчеркнула важность обеспечения доступной среды для указанных, а также для других категорий лиц с ограниченными возможностями.

Докладчик проинформировала присутствующих, что в связи с принятием Федерального закона № 419, вступившего в силу с 1 января 2016 г., в Санкт-Петербурге принято шесть законов, во многие законы внесены изменения, в том числе большой блок — законодательство о транспортных услугах, сформирован план мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг на 2016–2020 гг., вносятся изменения в соответствующие отраслевые и государственные программы. В 2013–2015 гг. реализовывалась программа «Доступная среда», и по данным, полученным в результате исследования «Национальный рейтинг: Доступная среда», проведенного Всероссийской общественной организацией «Союз добровольцев России», Санкт-Петербург в 2015 г. занял восьмое



место среди 85 субъектов Российской Федерации. За три последних года общее количество адресов, по которым в городе были установлены лифты, подъемники, пандусы, оборудованы санитарно-гигиенические комнаты, наружные входные зоны, составило почти 1500.

С точки зрения докладчика, в рамках реализации положений Федерального закона № 419 крайне важно учитывать особенности переходного периода и изменения строительных норм и правил. До 1 июля 2015 г. при проектировании и строительстве действовал СНиП 35-01-2001. С 1 июля 2015 г. — его новая актуализированная редакция. С 1 июля 2016 г. в соответствии с Федеральным законом № 419 обязательно соблюдение определенных требований, в том числе: ввод новых объектов после 1 июля 2016 г. и любые мероприятия, проводимые при капитальном ремонте, приемка которого будет происходить после 1 июля 2016 г., осуществляются с обязательным соблю-

дением свода правил 59.13330.2012; приобретение транспортных средств для наземного пассажирского транспорта без создания обязательных условий доступности — низкопольность, обеспеченность бегущими дорожками и автоинформаторами и т. п. — недопустимо.

В Санкт-Петербурге большой перечень реестров приоритетных объектов, которые необходимо постепенно, до 2020 г., сделать доступными: около 5 тыс. объектов, из них 1800 — государственные учреждения, обязательства по которым несет Правительство Санкт-Петербурга и соответствующие отраслевые комитеты. Петербург — один из тех регионов, в которых число низкопольного транспорта достаточно велико: 71% городского наземного транспорта, т. е. 2925 транспортных единиц из 4110 — низкопольный транспорт.

В городе работает система информационного обеспечения: человек с ограниченными возможностями,

столкнувшийся с проблемами при получении транспортных услуг, может обратиться по телефонам «горячей линии» не только городских транспортных служб, но и служб федерального уровня. В Санкт-Петербурге метро старое, не все станции доступны для инвалидов, для таких случаев предусмотрена ситуационная помощь персонала, с использованием технических средств. На железнодорожном транспорте Северо-Западная пригородная пассажирская компания также обеспечивает работу центра мобильности, где граждане могут получить информацию и необходимые услуги. При модернизации аэропорта «Пулково» и строительстве нового терминала были учтены все современные требования и возможности, что позволяет инвалидам активно пользоваться авиаперевозками.

Г. В. Колосова отметила, что существующие на данный момент проблемы в сфере создания доступной среды необходимо решать путем межведомственного взаимодействия. Например, для обеспечения доступности объектов дорожно-транспортной инфраструктуры в Петербурге требуется совместная работа Комитета по благоустройству, Комитета по развитию транспортной инфраструктуры, Комитета по транспорту.

Особое внимание, по мнению докладчика, важно уделять решению вопросов по формированию парковочных зон для инвалидов, выделению для них мест на автостоянках, осуществлению контроля за соблюдением того, чтобы места, предназначенные на парковке для инвалидов, не занимали другие водители. Не менее важной является оценка социального самочувствия инвалидов: в результате

ежегодного опроса установлено, что в Петербурге 58% людей с ограниченными возможностями положительно оценивают городские мероприятия по созданию доступной среды, 55% дают такую же оценку отношению населения к ним.

В заключение Г. В. Колосова еще раз подчеркнула необходимость дальнейшего сотрудничества государственных структур, местных властей, общественных организаций и правозащитных движений в сфере создания комфортной городской среды для инвалидов.

Руководитель Организации по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании **Х. Байфорд** сообщила присутствующим, что основная цель деятельности представляемой ею организации — разработка специальных программ по повышению уровня подготовки участников дорожного движения и воспитанию более высокой культуры поведения на дорогах. Активными сотрудниками организации являются люди самых разных профессий: учителя, инструкторы по вождению в автошколах, полицейские, врачи и др. — все те, кто искренне заинтересован в повышении уровня безопасности на дорогах.

Докладчик отметила необходимость создания благоприятной среды для всех уязвимых в условиях дорожного движения категорий людей: лиц с ограниченными возможностями, пожилых граждан, детей, велосипедистов. Создание общего для всех комфортного пространства требует надлежащего планирования, продуманного подхода, в противном случае цель не будет достигнута.

Доступные автомобильные средства повышают мобильность людей с ограниченными возможностями, но в этой

ситуации необходимо обеспечение специальных парковочных мест, качественного дорожного покрытия, соответствующей культуры поведения на дорогах других водителей. В помощи при передвижениях по городу также нуждаются и лица пожилого возраста.

Х. Байфорд подчеркнула, что благоприятная среда, грамотно и разумно спланированная, позволит сократить издержки, число жертв и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, станет основой комфортного и безопасного будущего на дорогах.

В. Я. Бабенко, генеральный директор ООО «Интел-Медсервис», в своем выступлении основное внимание уделил проблемам организации городской среды, в частности установке дорожных знаков, продемонстрировав присутствующим большое количество ярких примеров безграмотной, порой с нарушением законодательных норм, установки дорожных знаков в российских городах, ответственность за которую никто не несет.

Докладчик выступил с резкой критикой существующей в России практики эвакуации автотранспортных средств, отметив, что она является нарушением статьи 35 Конституции Российской Федерации, и в правовом поле речь может идти исключительно о взимании штрафов за нарушение тех или иных правил, например парковки.

Завершая выступление, В. Я. Бабенко предложил на основе Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и Правил дорожного движения Российской Федерации разработать один законодательный акт — Дорожный кодекс.

С. Ш. Тания, заведующий отделением сочетанной травмы Санкт-Петербур-

ского научно-исследовательского института скорой помощи им. И. И. Джанелидзе, осветил медицинские аспекты безопасности дорожного движения, прежде всего отметив, что по механизму повреждений на первом месте по-прежнему стоят сочетанные травмы, вызванные дорожно-транспортными происшествиями, т. е. шокогенные травмы.

По словам докладчика, лечебно-диагностический алгоритм для такого рода пострадавших достаточно сложен и какое-либо отклонение от него может привести к плачевным результатам, даже летальному исходу. Метод динамического прогнозирования, используемый врачами Санкт-Петербурга, дает возможность применять стабилизирующие оперативные вмешательства в остром периоде травматической болезни в большом объеме, что в последующем позволяет значительно снизить риск осложнений (как инфекционных, так и неинфекционных) и летальность.

Кроме того, в Петербурге была принята программа для лечения тяжелого сепсиса, которая финансируется отдельно, т. е. не входит в общую систему оплаты ОМС, и предоставляет более широкие возможности для применения перспективных методов лечения, что позволяет добиваться хороших результатов. Однако, как сообщил С. Ш. Тания, в России и за рубежом изменилась эпидемиологическая картина стационаров, и в настоящее время приходится уделять особое внимание более современным антибактериальным препаратам, что требует дополнительного финансирования как из государственного, так и из городского бюджета.

Как отметил докладчик, благодаря внедрению современных технологий



по диагностике, а также дополнительным затратам городского бюджета на программу для лечения тяжелого сепсиса, в Петербурге удалось на четверть снизить летальность в случаях ДТП. Во многом снижение летальности обусловлено работой травмоцентров первого уровня, укомплектованных всем необходимым инструментарием, аппаратурой и персоналом. В связи с этим одним из важнейших направлений работы по снижению летальности в результате ДТП является развитие сети травмоцентров первого уровня, а также своевременная эвакуация пострадавших. В решении проблем эвакуации, по мнению С. Ш. Тания, не последнюю роль играет ГИБДД, которая имеет все возможности обеспечить быстрое прибытие скорой помощи и оперативную доставку пострадавших в медицинские учреждения.

Директор по развитию бизнеса ООО «Поисковый портал “Спутник”» **М. А. Ланцов** представил участникам

круглого стола новый проект компании в сфере создания доступной среды для слепых и слабовидящих граждан. Технологической основой разработки является возможность создания сверхточной навигации с использованием станций дифференциальных поправок, предназначенных создавать программы для градостроительного комплекса, правильной привязки объектов, строительных точек и коммуникаций в городах. В большинстве городов России такие станции уже установлены.

Как сообщил докладчик, для реализации проекта прежде всего была создана так называемая карта ценностей, компонентами которой стали проблемные сферы: страх, знания, ориентация, изоляция. Сервис, предлагаемый компанией-разработчиком, для данных сфер использует набор решений, которые будут развиваться. Первоначальная задача на данный момент — создать сверхточную навигацию. Классическая спутниковая навигация — GPS,

гражданский вариант ГЛОНАСС — имеет точность 50 м, ее недостаточно, чтобы позиционировать человека. Для достижения точности от 20 см до 50 см, т.е. достаточной для обеспечения определенной степени безопасного движения слепых и слабовидящих, была разработана технология использования станций дифференциальных поправок.

На сегодня создан прототип системы: полностью голосовое управление, позволяющее осуществить некое целевое действие, а слабовидящим — настроить экран нужным образом; пошаговый маршрут, т.е. маршрут, который просчитывается с учетом скорости движения человека, количества шагов, которые он сделал, и количества шагов, которое осталось сделать, например, до следующего поворота или какого-либо следующего действия; привязка к картам с информацией о возможных препятствиях или, напротив, полезных элементах типа пандусов; возможность быстрого вызова волонтера: нажимая кнопку, человек вызывает того волонтера, который находится ближе всего, или получает от волонтера голосовую помощь.

Следующий этап предполагает создание электронной трости, которая позволит слепым и слабовидящим людям достаточно комфортно передвигаться.

В рамках реализации проекта используется машинное обучение, позволяющее накапливать знания о маршруте, возможных препятствиях на нем. Внедрение в систему машинного зрения позволит сориентироваться слепым и слабовидящим при посадке в общественный транспорт, покупке товаров в магазинах и в иных подобных ситуациях.

В заключение М.А.Ланцов подчеркнул необходимость пользовательского опыта для совершенствования и успешной реализации проекта, а также важность инициативы и совместных усилий в сфере создания доступной среды для людей с ограниченными возможностями.

К.В.Исаева, член попечительского совета фонда защиты брошенных младенцев «Я без мамы», проинформировала присутствующих, что на территории Ростовской области для инвалидов из 31 тыс. объектов доступны только около 5 тыс.

Докладчик особо подчеркнула важность воспитания в России — как среди взрослых, так и среди детей — толерантного отношения к людям с ограниченными возможностями, с сожалением отметив, что нередко в российской действительности инвалиды исключены из общественной жизни, особенно тяжело приходится детям-инвалидам и их родителям. К.В.Исаева назвала одной из актуальнейших проблем реабилитации детей-инвалидов дефицит общения со здоровыми сверстниками, а главной задачей родителей и учителей — развитие навыков адаптации в коллективе у ребенка с ограниченными возможностями.

В целях интеграции инвалидов в среду здоровых сверстников, способствования развитию навыков взаимного общения и развитию толерантного отношения к особым детям фондом «Я без мамы» был разработан и реализован проект «Играем вместе» по строительству первой в Ростовской области инклюзивной площадки для совместных игр детей с ограниченными возможностями и здоровых детей. Задачами проекта являлись: улучшение психического состояния детей-

инвалидов, создание условий для общения детей-инвалидов к играм и общению со здоровыми сверстниками, реабилитация и социальная адаптация в обществе. На реализацию проекта потребовался один год. Площадка «Играем вместе» была открыта 2 сентября 2016 г.

По словам К. В. Исаевой, данный проект служит примером эффективности взаимодействия органов власти, бизнеса и некоммерческой организации в решении социальных проблем, в развитии безбарьерной среды. На данный момент в Ростове-на-Дону начата разработка проекта второй инклюзивной игровой площадки для детей с ограниченными возможностями и здоровых детей.

Председатель Саратовской региональной общественной организации инвалидов «Ты не один» **В. Р. Павленко** поделилась с присутствующими опытом работы организации «Ты не один», а также личным опытом инвалида по зрению.

Докладчик отметила важность участия инвалидов в реализации государственной программы «Доступная среда», а также рассказала о проекте «Уроки бережного отношения на дорогах: ответственность за жизнь людей», осуществляемом Саратовской региональной общественной организацией инвалидов «Ты не один», в рамках которого люди, ставшие инвалидами-колясочниками в результате ДТП, проводят беседы в автошколе о том, как лихачество и бессмысленная бравада создают аварийные ситуации на дорогах, в результате которых становятся инвалидами, а порой и гибнут и водители, и пассажиры.

Совместными усилиями представителей Общероссийского народного

фронта и организации «Ты не один» была проведена проверка остановок городского общественного транспорта Саратова на предмет их соответствия требованиям доступности для людей с ограниченными возможностями. В ходе проверки выяснилось, что ни одна из остановок — даже из списка тех, что якобы оборудованы для людей с ограниченными возможностями, — не соответствует таким требованиям: съездов для колясочников не предусмотрено, тактильные дорожки для незрячих людей, сигнализирующие о начале зоны проезжей части, отсутствуют и т. д.

Докладчик с сожалением отметила, что в Саратове отсутствует система информирования и ориентирования инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения в городской среде «Говорящий город», которая уже внедрена в Москве и Санкт-Петербурге и является хорошим подспорьем для инвалидов, делает городскую среду более доступной для них, и с горечью припомнила страх, стресс, смущение, ощущение собственной беспомощности, испытанные ею в попытке совершить поездку по городу самостоятельно, без помощи близких.

В заключение В. Р. Павленко предложила активно использовать успешный опыт других стран и регионов по совершенствованию доступной среды для людей с ограниченными возможностями, а также создавать культуру доступной среды на основе взаимопонимания и взаимопомощи.

А. А. Канунцев, начальник отдела по надзору за исполнением законов о промышленной и дорожной безопасности управления по надзору за исполнением законов о защите интересов государства и общества Генеральной

прокуратуры Российской Федерации, в начале своего выступления сообщил, что в 2016 г. под председательством Президента Российской Федерации прошло заседание президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения, на котором, в частности, было отмечено, что количество дорожно-транспортных происшествий в последние годы сократилось на 12%, при этом уровень автомобилизации в стране возрос более чем в полтора раза. В то же время в России, как и во всем мире, ситуация на дорогах представляет реальную угрозу для демографической обстановки и национальной безопасности: за прошедшие 10 лет в результате дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей получили ранение более 3 млн граждан и более 350 тыс. человек погибли.

Как отметил докладчик, для стабилизации обстановки с аварийностью необходимы совершенствование дорожно-транспортной инфраструктуры, повышение уровня правосознания населения, усиленная пропаганда соответствующих правовых норм, а также применение административно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения, реализуемых преимущественно специализированными подразделениями дорожной полиции. В связи с этим осуществление государственного контроля в области обеспечения дорожного движения представляется одним из важнейших направлений деятельности всех органов государственной власти. Как показывает практика, достижение максимальной эффективности такого контроля возможно посредством минимизации влияния человеческого фактора, в част-

ности с помощью систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. В настоящее время данное направление получило достаточно широкое развитие.

В Российской Федерации во многих городах оборудовано уже более 10 тыс. стационарных и передвижных комплексов автоматической фиксации. Результаты различных исследований по оценке эффективности работы автоматических систем выявления и фиксации нарушений свидетельствуют, что благодаря их применению количество правонарушений снижается в среднем на 28% в городских районах и на 4% — в сельской местности, а количество дорожно-транспортных происшествий в зонах действия устройств автоматической фиксации уменьшается на 85%.

По словам А.А.Канунцева, несмотря на положительные в целом результаты использования автоматических средств фотовидеофиксации, проводимые органами прокуратуры Российской Федерации проверки свидетельствуют о наличии существенных недостатков при организации данной работы: в ряде субъектов Российской Федерации закупленное за счет бюджетных средств дорогостоящее оборудование, предназначенное для автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, длительное время не используется; выявлены факты ненадлежащей эксплуатации комплексов автоматической фиксации правонарушений, а также иные нарушения и злоупотребления. Кроме того, нередки случаи ошибок автоматического измерения или их интерпретации программным обеспечением комплексов.

Завершая выступление, А.А.Канунцев отметил, что только комплексный

подход в реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения будет способствовать успешному решению задач по сокращению количества ДТП и снижению тяжести их последствий.

А. В. Шиканков, технический директор ООО «Промальфаком», сообщил, что согласно официальной статистике ГИБДД в России в 2015 г. выросло число дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на пешеходных переходах в темное время суток. По словам докладчика, в компании «Промальфаком» была разработана программа «Безопасная дорога», которая, с точки зрения специалистов компании, позволяет значительно снизить аварийность на обустраиваемых участках автодорог. Она предполагает:

- оснащение пешеходного перехода автономными светодиодными дорожными маркерами, которые заглубляются в дорожное полотно и мигают в темное время суток, привлекая внимание водителей (эффективная видимость — 200 м), также возможен режим постоянного свечения;

- подсветку пешеходных переходов, в комплект которой входят светодиодные светофоры (эффективная видимость 800 м), режим свечения — мигание;

- установку светодиодных знаков на солнечных батареях, не требующих наличия сетевого электропитания, заземляющего контура опор;

- использование активной разметки светодиодными дорожными маркерами для обозначения опасных изгибов и поворотов дороги, разделения транспортных потоков при ремонте, в тоннелях и т. д. (возможно автономное и сетевое электропитание, эффективная видимость — 200 м);

- использование рефлекторной разметки пассивными дорожными маркерами (без светодиодов), которые монтируются на дорожное полотно в местах с опасными изгибами дорог, поворотами и для обозначения временных полос движения транспорта при ремонте, они отражают свет фар автомобиля (эффективная видимость — 200 м).

А. В. Шиканков особо подчеркнул эффективность перечисленных продуктов для водителей с ограничениями по зрению и отметил, что внедрение в практику данных продуктов в некоторых городах России продемонстрировало значительное снижение аварийности. Использование подобных технологий в Великобритании, по словам докладчика, позволило снизить аварийность на дорогах на 85%.

Г. П. Иванова, директор автошколы «Автоград 64» (Саратов), рассказала участникам круглого стола о проблемах, возникших в Саратове в связи с введением нового административного регламента сдачи экзамена в ГИБДД. В городе, по словам докладчика, всего один автодром, прием экзамена ведут шесть инспекторов, на каждого курсанта отводится минимум полчаса, т. е. за день могут быть проэкзаменованы лишь около 36 человек. Таким образом, человек, прошедший обучение в автошколе, попадет на экзамен не ранее чем через полгода. Особые сложности это создает для людей с ограниченными возможностями.

По мнению Г. П. Ивановой, такая ситуация является неприемлемой, однако она сохранится до тех пор, пока для ее исправления не будут предприняты соответствующие законодательные изменения.



Директор Информационно-образовательного портала сети образовательных учреждений Ярославской области «Ярославский Центр телекоммуникаций и информационных систем в образовании» **И. Е. Васильева** поделилась с присутствующими опытом проведения интернет-акции «Добрый знак», инициатором которой выступил Ярославский Центр телекоммуникаций и информационных систем в образовании.

Символом акции стал дорожный знак «Дети», который, по мнению организаторов, является своего рода гарантом безопасности детей на дорогах. Предлагались такие формы участия в акции: сфотографироваться с дорожным знаком «Дети» либо создать стилизованный знак «Дети» и прислать фото или изображение в группу организатора в социальной сети «ВКонтакте», задекларировав тем самым свою приверженность принципам обеспечения безопасности детей

на дорогах. К группе на сайте «ВКонтакте» присоединились россияне из 50 регионов страны, граждане других стран, Президент Российской Федерации В. В. Путин, детские сады, многодетные семьи, врачи Тюмени, шахтеры Кузбасса, вело- и мото клубы, многие другие организации. Было прислано 4,5 тыс. фотографий, 100 тыс. пользователей, по статистике Яндекса, проявили интерес к акции.

Логическим продолжением акции, по мнению организаторов, стал конкурс «Наш водитель самый лучший», к которому присоединились дети из 12 регионов России. Им предлагалось рассказать о водителе их школьного автобуса или снять о нем сюжет, сделать с ним интервью. По словам И. Е. Васильевой, на конкурс были присланы удивительные работы, трогательные, исполненные благодарности к водителям школьных автобусов.

В заключение докладчик подчеркнула особую значимость возможности

доверить безопасность детей на дорогах тем, кто в полной мере осознает эту ответственность и готов ее нести.

А. А. Капустин, профессор Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, привлек внимание присутствующих к ряду, с его точки зрения, острых проблем: к неясностям ПДД, сохраняющимся на протяжении десятилетий; к отсутствию специальных автомобилей для инвалидов-колясочников, т. е. автомобилей, которыми водитель смог бы управлять без перемещения из инвалидного кресла в автомобильное; к необходимости и возможности обеспечить 2–3 тыс. инвалидов-колясочников Петербурга специальными автомобилями и тем самым помочь их социализации, создать для них рабочие места — например, водителей специальных такси для инвалидов по зрению и слуху.

В своем выступлении обозреватель газеты «Поддержка Президентских реформ» **Н. Я. Томановская** особо подчеркнула необходимость социализации инвалидов, достойной оценки их возможностей, доверия их экспертному мнению в вопросах обустройства доступной среды для людей с ограниченными возможностями.

Кроме того, докладчик напомнила присутствующим о 80-летию Госавтоинспекции, отметив следующее: именно благодаря тому, что ГИБДД является службой федерального, а не муниципального масштаба, удастся обеспечивать необходимый уровень безопасности на дорогах во время чрезвычайных ситуаций и массовых мероприятий. По словам Н. Я. Томановской, список полномочий сотрудников ГИБДД требует расширения для оптимального обеспечения безопасности на дорогах.



Обзор заседания Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ



ЗАСЕДАНИЕ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПО ЗДРАВООХРАНЕНИЮ ПРИ МЕЖПАРЛАМЕНТСКОЙ АССАМБЛЕЕ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ

М о д е р а т о р

Ю.А. Щербук

председатель Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств – участников СНГ, член-корреспондент Российской академии наук.

Генеральный секретарь Совета Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств **А.И. Сергеев** приветствовал участников заседания от имени Совета МПА СНГ. Докладчик сообщил, что в марте 2017 г. МПА СНГ отметит свое 25-летие, на протяжении этих лет в организации осуществляется актуальная для пространства Содружества законотворческая деятельность, в том числе в сфере социальной политики, прав человека.

В апреле 2013 г. по инициативе Председателя Совета МПА СНГ, Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В.И. Матвиенко был создан Экспертный совет по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств – участников СНГ, значимость которого в плане экспертной поддержки для Постоянной комиссии МПА СНГ по социальной политике и правам человека трудно переоценить. А.И. Сергеев напомнил присутствующим, что при участии Экспертного совета по здравоохранению при МПА СНГ подготовлен и одобрен Советом Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ проект Программы сотрудничества государств – участников Содружества Независимых Государств по профилактике и лечению сахарного диабета на

2016–2020 годы (утверждена решением Совета глав правительств СНГ от 7 июня 2016 года), а в мае 2016 г. по результатам отчета председателя Экспертного совета по здравоохранению Ю.А. Щербука перед Советом МПА СНГ деятельность Экспертного совета получила позитивную оценку.

А.И. Сергеев от имени руководителей парламентов стран Содружества поблагодарил членов Экспертного совета за проделанную работу, выразил надежду на дальнейшее расширение Экспертного совета за счет привлечения новых экспертов из стран СНГ и с удовлетворением отметил активизацию сотрудничества Экспертного совета с международным экспертным сообществом в области охраны здоровья: структурами Организации Объединенных Наций, Всемирной организации здравоохранения, Международного комитета Красного Креста и Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, подчеркнув, что такого рода традиция – сверять свои действия с лучшими европейскими и мировыми стандартами – является отличительной особенностью деятельности Межпарламентской Ассамблеи.

Генеральный секретарь Совета МПА СНГ пригласил присутствующих принять участие в мероприятиях шестого



международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» — круглых столах, выставочном форуме, пленарном заседании, — организатором которого является МПА СНГ, поскольку его тематика является достаточно острой для Российской Федерации, в частности на заседании президиума Государственного совета, посвященном вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации, Президент

В.В. Путин назвал следующие цифры: за прошедшее десятилетие в результате ДТП получили ранения более 3 млн человек, погибло при этом 350 тыс. человек.

В заключение А.И. Сергеев пожелал участникам заседания успехов в экспертной деятельности в области охраны здоровья, а также в решении одной из самых острых и актуальных проблем — сохранению жизни и здоровья людей на дорогах.

Медико-социальные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения и доказательная медицина

Ю. А. Щербук проинформировал присутствующих, что в результате дорожно-транспортной травмы в мире ежегодно погибают более 1,3 млн человек, ежедневно фиксируется 2,2 тыс. таких травм, ежедневно — более 90. Докладчик также констатировал, что из 43 стран — членов Европейской конференции министров транспорта в России наивысшие показатели смертности при дорожно-

транспортных происшествиях: из 300 тыс. ежегодно травмируемых при дорожно-транспортных происшествиях погибают 33–35 тыс. человек. Среди причин смертности лиц трудоспособного возраста 52% составляют травмы при дорожно-транспортных происшествиях; 75% пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях — мужчины, средний возраст которых составляет 25–34 года. С экс-

тренным порядком госпитализации в стране связано более 90% больничной летальности, среди пострадавших в ДТП она превышает летальность по всем другим причинам более чем в 4,5 раза, а при тяжелой сочетанной черепно-мозговой травме с травматическим шоком достигает 80%. Общая летальность при дорожно-транспортных происшествиях в 12 раз выше, чем при других видах травм, а инвалидность — в шесть раз.

В числе основных причин высокой летальности при дорожно-транспортных происшествиях докладчик назвал следующие. Низкая эффективность системы этапного лечения и оказания скорой помощи: с участием врачей в городах она оказывается в 96% случаев, а вне городов — лишь в 25%. Недостаточное качество медицинской помощи на догоспитальном этапе: ошибки в диагностике у этих бригад превышают 33%. Несвоевременная доставка пострадавших в медицинские учреждения: из-за больших расстояний — в 42% случаев; из-за позднего прибытия транспорта — в 38% случаев; по причине более позднего, чем необходимо было бы сделать в интересах пострадавших, вызова на место происшествия — более чем в 12% случаев. На автотрассах федерального значения, число которых постоянно растет, лишь 6% пострадавших доставляются в лечебные учреждения бригадами скорой помощи, тогда как нуждаются в этом от 30% до 60%; попутными транспортными средствами с места аварий эвакуируются 70% пострадавших. Укомплектованность службы скорой помощи автомобилями недостаточна, а укомплектованность станций скорой медицинской помощи медицинскими кадрами составляет от 50%

до 70%, при этом отмечается их недостаточная квалификация.

Как отметил Ю. А. Щербук, при анализе дорожно-транспортного травматизма во всех странах в основном используются аналитические параметры с помощью матрицы Хэддона, предполагающей анализ всех факторов, влияющих на дорожно-транспортный травматизм, и ключевые причины в этом списке: человеческий фактор, автомобиль и оборудование, окружающая среда.

Докладчик подчеркнул, что поддержание жизни за счет включения усилий службы медицинской помощи зависит от должных навыков оказания первой помощи и ее доступности и выразил надежду, что в ходе заседания будет обязательно затронута тема доказательной медицины, создание системы которой связано с именем А. Л. Кокрейна и с деятельностью Кокрейновского сотрудничества.

Ю. А. Щербук напомнил участникам заседания определение доказательной медицины, данное профессором Т. Гринхальх, в соответствии с которым суть доказательной медицины — это применение математических оценок вероятности пользы и риска вреда, получаемых в высококачественных научных исследованиях на выборках пациентов, для принятия клинических решений о диагностике и лечении конкретных больных. Он предложил продолжать дискуссию именно в этом ключе, памятуя о девяти уровнях исследований доказательности: от исследований *in vitro* через опыты на животных, идей, персональных мнений авторов-профессионалов с описанием случаев, оценкой серии случаев, с исследованиями «случай-контроль» до когортных исследований самого

высокого уровня доказательности, рандомизированных контролируемых исследований, двойных слепых рандомизированных исследований, завершаемых наивысшей степенью доказательности, оценкой систематических обзоров и метаанализа.

А. А. Потапов, директор Научно-исследовательского института нейрохирургии им. академика Н. Н. Бурденко Министерства здравоохранения Российской Федерации, академик Российской академии наук, выступил с докладом «Нейротравма как социально-экономическая и медицинская проблема», в котором прежде всего отметил, что в мире более 20 млн человек получают травму нервной системы, и 1,5 млн из них погибают, и привел данные Всемирной организации здравоохранения за 2009 г., в соответствии с которыми основной причиной гибели представителей возрастной группы от 15 до 29 лет являются автодорожные травмы, они же приводят к гибели 1–2 млн человек в год и обуславливают 3% потерь суммарного валового внутреннего продукта.

В то же время, по словам докладчика, в России и Китае наблюдается тенденция к снижению смертности на дорогах, тогда как в Бразилии и Индии неуклонно растет частота летальных исходов вследствие автодорожных травм. По прогнозам ВОЗ, наблюдаемые темпы роста количества автомобилей на дорогах вкупе с отставанием в ряде стран транспортных систем приведут к тому, что дорожные травмы станут пятой основной причиной гибели людей в мире.

Сегодня в России на 1 млн населения приходится 350 тыс., в США — 830 тыс., в Финляндии — 1000 всех

видов моторизованных средств, т. е. количество транспортных средств на душу населения в России существенно ниже, а количество травмированных на 100 тыс. населения в 2–3 раза больше, чем в двух других указанных странах. Экономические потери в результате дорожных происшествий составляют для России 2,2–2,6% ВВП. Анализ 324 нейрохирургических отделений страны показал, что более 57% пациентов нейрохирургических стационаров составляют пациенты с травмами нервной системы.

Как сообщил А. А. Потапов, на одном из всемирных конгрессов нейрохирургов был проведен анализ тенденции внутрибольничной летальности вследствие нейротравм, результаты которого продемонстрировали, что внедрение современных технологий нейрохирургии, реанимации и интенсивной терапии, появление компьютерной томографии, нейромониторинга и нейроинтенсивной терапии, применение принципов доказательной медицины — все в совокупности привело к тому, что как в развитых, так и в развивающихся странах летальность среди пациентов, которых смогли доставить в стационар, существенно снизилась.

Особую значимость для успешного лечения нейротравм имеет доступность современных диагностических методов исследования, например рентгеновской компьютерной томографии, позволяющей быстро и своевременно диагностировать первичные и вторичные повреждения, формирование гематом, сдавление, развитие отека при черепно-мозговой травме, получать карты кровотока в виде перфузионных количественных оценок кровотока. Столь же важно появление новых технологий, в частности возможности

использования 3D-принтера, позволяющего проводить диагностику и последующие реконструктивные операции при трехмерном видении объектов. В случае тяжелых переломов костей свода основания черепа, лицевого скелета, полученных в результате тяжелой аварии, трехмерное изображение позволяет смоделировать характер реконструктивной операции и успешно провести ее. В результате 15-летней совместной работы Научно-исследовательского института нейрохирургии им. академика Н.Н. Бурденко и Института проблем лазерных и информационных технологий РАН создана российская технология компьютерного моделирования и стереолитографии, предоставляющая широкий ряд возможностей для создания трехмерных моделей и реконструкции разрушенных структур черепа, основания черепа, лицевого скелета и получения конкурентоспособных отечественных имплантов, более дешевых, чем предлагаемые такими компаниями, как Medtronic, Codman и др.

Как отметил докладчик, по мере накопления опыта было установлено, что компьютерная томография значительно уступает магнитно-резонансной в диагностике микроструктурных повреждений мозга. В связи с этим обстоятельством возникла необходимость выстроить новую классификацию, позволяющую сравнивать результаты лечения в разных клиниках России и других стран, основываясь на новом подходе другого видения повреждения мозга с помощью МРТ. Такая работа была выполнена, и в 2014 г. классификация, подтвердившая свою состоятельность с точки зрения оценки истинной тяжести повреждения мозга и прогнозирования исхода, увидела

свет в рамках монографии, подготовленной российскими специалистами и опубликованной издательством Springer. В данной работе также сформулировано представление о паттерне коматозного состояния и впервые показано, что у определенного процента пациентов первичное повреждение ствола мозга, таламусов, которые отвечают за сознание, не всегда приводит к коме.

Крайне важно, по словам А.А. Потапова, понимание механизмов изменений, наблюдаемых при дорожных, взрывных, спортивных нейротравмах, т.е. когда полушария мозга совершают ротационные движения вокруг ствола мозга, его срединных структур, что приводит к тяжелейшим многоочаговым повреждениям мозга. При перечисленных видах нейротравм наблюдаются примерно одинаковые механизмы множественного диффузного повреждения мозга, в основе которого лежат ультраструктурные изменения в виде разрывов аксонов, которые раньше можно было определить только с помощью морфологических исследований, но появление диффузионно-тензорной магнитно-резонансной томографии позволило реально видеть проводящие пути.

Сегодня средства магнитно-резонансной томографии используются для оценки развития дегенеративных изменений, которые возникают в результате травмы, для изучения шансов пациента на выход из комы и его возможных вариантов. Докладчик отметил, что в данном контексте представляются необходимыми фундаментальные исследования механизмов пластичности мозга, требующие совместных усилий нейрохирургов, нейрорентгенологов и нейроморфологов.

Важно понимать, что в результате механического повреждения возникают вторичные повреждающие факторы, сеть воспалительных реакций, цитотоксический и вазогенный типы отека мозга. Современные методы диагностики позволяют диагностировать, количественно оценивать степень содержания воды в разных структурах мозга, видеть кровотоки милитрия на гран ткани на картах кровотока у живого пациента.

Пионерским является исследование, выполненное с помощью перфузионной технологии по оценке кровотока в стволе мозга у пациентов с тяжелыми геморрагическими, приводящими к выраженным дистрофическим изменениям в стволе и полушариях мозга, и негеморрагическими повреждениями. Сочетание нейрореанимационных мероприятий позволяет осуществлять мониторинг и перфузионных характеристик, и показателей ауторегуляции мозгового кровотока.

С точки зрения А.А. Потапова, у нейрорентгенологии, нейровизуализации широкие перспективы. Уже сегодня магнитно-резонансная томография позволяет наблюдать под микроскопом структуру живого мозга человека, появились новые возможности в построении человеческого коннектома, можно увидеть, как отдельные проводящие пути у живого здорового человека выглядят в норме и как они повреждаются при патологиях, в частности при травме на дорогах.

Как в заключение отметил докладчик, актуальной является проблема протезирования функций, необратимо утраченных в результате нейротравмы. Сегодня новые технологии дают возможности замещения ряда функций — двигательных, управленческих

и т.д. Но вопрос восстановления активирующей ретикулярной формации остается открытым, и именно изучение механизмов восстановления сознания является одной из фундаментальных задач современной нейронауки.

Директор Национального научно-исследовательского института общественного здоровья им. Н.А. Семашко Министерства здравоохранения Российской Федерации, академик Российской академии наук **Р. У. Хабриев** в докладе «Анализ эффективности мероприятий, проводимых в рамках государственной политики профилактики дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации» сообщил, что в России доля дорожно-транспортных происшествий в числе всех случаев травматизма относительно небольшая — 2,1%, но в летальности по исходам травматизма — 15,4%.

С учетом такой ситуации постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», пролонгированная затем постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах”». Разработчики программы в качестве результирующих индикаторов избрали транспортный риск, социальный риск, тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, число детей, погибших в результате дорожно-транспортного травматизма, количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, имеющих разный стаж.



За первые пять лет реализации программы, по словам докладчика, наблюдалось снижение количества ДТП на 32%, а в следующие пять лет этот показатель снизился еще на 18%. По показателям транспортного риска (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств) в первые пять лет зафиксировано снижение на более чем 32% и в следующем пятилетии — еще на 17,4%. По показателям социального риска (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) также наблюдается существенное снижение показателей. Кроме того, на начало программы первого этапа погибало более 1,5 тыс. детей в год, на начало программы второго этапа — 940.

В 64 регионах Российской Федерации были созданы подпрограммы федеральной программы, 13 регионов организовали отдельные мероприятия, восемь — разработали самостоятельные

программы. В тех регионах, где была реализована федеральная программа в полном объеме, зафиксировано снижение показателей смертности на 26%; в регионах, реализовавших отдельные мероприятия или попытавшихся реализовывать самостоятельные программы, также добились существенного снижения показателей смертности в результате дорожно-транспортного травматизма. В то же время достаточно серьезной проблемой на дорогах остается вождение в нетрезвом виде.

В рамках федеральной программы, по словам докладчика, необходимо создать конкретную программу по снижению вреда от последствий дорожно-транспортного травматизма, которая позволила бы управлять ситуацией, эффективно реализовать потенциал межведомственного взаимодействия.

Как отметил Р.У. Хабриев, из числа мероприятий, реализованных в рамках указанной федеральной програм-

мы, наибольший интерес для специалистов здравоохранения представляют мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Однако анализ ситуации с травматизмом на дорогах затруднен разночтениями при учете травм в соответствии с Международной классификацией болезней десятого пересмотра (МКБ-10) и описании самого ДТП. Необходима унификация статистики, правил учета дорожно-транспортных происшествий, поскольку именно подробный анализ причин возникновения, времени оказания помощи, того, какими силами она была оказана, имеет принципиальное значение для оценки эффективности последующих медицинских мероприятий.

На данный момент Национальный научно-исследовательский институт общественного здоровья им. Н.А. Семашко, являясь сотрудничающим центром ВОЗ, завершает работу по подготовке редакции МКБ-10, в связи с чем Р.У. Хабриев предложил обсудить этот документ на одном из заседаний Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ и пригласил коллег из стран Содружества принять участие в обсуждении.

С. В. Зарецкий, главный хирург отдела специализированной медицинской помощи Главного управления организации медицинской помощи Министерства здравоохранения Республики Беларусь, профессор, в докладе «Медико-социальные аспекты безопасности дорожного движения в Республике Беларусь» отметил, что первоочередными проблемами являются медицинское обеспечение без-

опасности дорожного движения и создание системы оказания медицинской помощи.

Уровень травматизма и количество летальных исходов во многом зависят от таких показателей, как соблюдение ПДД, наличие ответственности за нарушение правил дорожного движения, умение лиц первого контакта оказать первую медицинскую помощь сразу после получения травмы. Как сообщил докладчик, увеличение скорости в среднем на 1 км повышает риск ДТП и, как следствие, травматизм на 3%, а в случае серьезных аварий на 5% возрастает процент осложнений; вероятность смерти в ДТП при скорости автомобиля 80 км/ч в 20 раз выше, чем при скорости 32 км/ч.

Данные обстоятельства определяют организацию медицинской помощи пострадавшим в случае дорожно-транспортных происшествий в три этапа: помощь на месте происшествия, в пути, специализированная помощь в лечебном учреждении. Первые два этапа являются основополагающими, поскольку во многом определяют, какими будут последствия перенесенной травмы.

С учетом всех условий в Республике Беларусь разработана следующая концепция безопасности дорожного движения.

Проводятся ежемесячный мониторинг дорожно-транспортного травматизма и анализ внешних причин смерти в случае ДТП по регионам страны. Обязательным является круглосуточный обмен оперативной информацией о ДТП с наличием пострадавших между организациями здравоохранения и дежурными частями УВД. В стране создан Республиканский центр экстренной медицинской помощи, куда

круглосуточно стекается вся информация и где принимается решение, куда необходимо направить специализированную бригаду. Из Минска, благодаря его географическому положению, в любую точку Беларуси можно добраться в течение 3–3,5 часов, расположение станций (подстанций) скорой помощи вблизи транспортных магистралей определено с точки зрения необходимости 15-минутной доставки к ближайшему лечебному учреждению.

Продолжается разработка рациональных маршрутов скорой помощи с целью максимального сокращения времени передвижения; лечебные учреждения обеспечиваются необходимым медицинским оборудованием, в первую очередь реанимационного направления; создается постоянный запас лекарственных средств; повышается квалификация специалистов по вопросам сочетанной травмы, скорой медицинской помощи и т.п.

На сегодня обязательным является повышение эффективности предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспорта всех систем и ведомств.

В 2012 г. под руководством Минздрава республики Беларусь была разработана стратегия профилактики детского травматизма. При поддержке ЮНИСЕФ подготовлен проект международно-технической помощи «Профилактика детского травматизма», реализация которого началась в июле 2013 г., в 2015 г. он осуществлялся при финансовой поддержке ЮНИСЕФ и Правительства Российской Федерации. По результатам выполнения этого проекта в 2016 г. было принято решение продлить эти работы до 2017 г. включительно. Данный проект явля-

ется межведомственным, в нем принимают участие Министерство здравоохранения, Министерство образования, МВД, МЧС, Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Основная цель программы — снижение детского травматизма, минимизация его последствий, предупреждение осложнений. В рамках проекта проводится обучение специалистов всей республики, мероприятия по профилактике травматизма среди детей и подростков и т.д. Были проведены обучающие семинары в детских садах, призванные привить детям уже с дошкольного возраста культуру поведения на улице, знания правил перехода дороги в местах высокой плотности движения автотранспорта.

В целом за 2015 г. произошло снижение показателей смертности в результате ДТП на 14,5%, на 100 тыс. населения в Республике Беларусь число летальных исходов составило у взрослого населения девять человек, у детей — 1,1.

В то же время данные статистики свидетельствуют, что среди лиц, получивших первую медицинскую помощь в течение 30 минут после ранения, осложнения возникают в два раза реже, чем у тех, которым помощь была оказана позже. Отсутствие медицинской помощи в течение первого часа увеличивает количество летальных исходов среди тяжело пораженных до 30%, в течение трех часов — до 60%, а если эта цифра превышает шесть часов, число погибших возрастает практически вдвое.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, дорожно-транспортная травма в большинстве случаев является сочетанной черепно-мозговой поли-

травмой. В связи с этим сегодня в республике реализуется идея создания на базе каждого областного центра отделений сочетанной политравмы. По словам докладчика, уже есть опыт эффективной работы отделения сочетанной политравмы на базе Минской городской клинической больницы скорой медицинской помощи, такие отделения открыты в Витебске, Могилеве.

Среди основных причин смерти при ДТП на догоспитальном этапе первое место занимает черепно-мозговая травма, второе — травматический шок, затем — повреждения, несовместимые с жизнью (14% от числа летальных исходов). Причины летальности при ДТП в первые сутки: повреждения, несовместимые с жизнью, черепно-мозговая травма, анемия в результате кровопотери и шок. Предпосылками для увеличения летальности являются осложнения травмы, которые резко угнетают функции внутренних органов, развитие синдрома взаимного отягощения, декомпенсация органов в системе, развитие необратимых состояний.

Если пациент транспортируется в клинику в течение 10 минут после аварии, то смертность достигает 2%, в течение 20 минут — 10%. Обычно время транспортировки составляет 40 минут, соответственно, смертность — порядка 20%. Основными причинами запоздалого поступления пострадавших в ДТП в организации здравоохранения являются: запоздание с вызовом скорой помощи и пробки на дорогах. При транспортировке попутным транспортом, т.е. без оказания медицинской помощи, 80–85% погибают во время нее. Если транспортирует фельдшерская бригада с низким уровнем медицинского оснащения,

погибают 60%, а если транспортирует специализированная реанимационная бригада, то смертность снижается до 15–18%.

С.В. Зарецкий указал на следующие недостатки организации помощи на догоспитальном этапе в Беларуси: низкая подготовка лиц первого контакта, т.е. сотрудников ГАИ, спасателей и пр., а также перегрузка транспортных магистралей и несоблюдение приоритетов при проезде машин скорой помощи со включенными спецсигналами.

В республике осуществляется активная деятельность по снижению и профилактике дорожного травматизма. Проводится жесткая политика в отношении вождения в нетрезвом виде, применяются штрафные санкции, усиливается контроль движения на дорогах, строятся мосты и переходы, модернизируется система вывоза пострадавших в ДТП. Все это осуществляется в контексте укрепления межведомственного взаимодействия Министерства здравоохранения и МВД.

С докладом «Система оказания специализированной помощи детям с повреждениями позвоночника и спинного мозга после автодорожных аварий», подготовленным директором Научно-исследовательского детского ортопедического института им. Г.И. Турнера Министерства здравоохранения Российской Федерации, членом-корреспондентом Российской академии наук **А.Г. Баиндурашвили** и заместителем директора по научной и учебной работе Научно-исследовательского детского ортопедического института им. Г.И. Турнера Министерства здравоохранения Российской Федерации, профессором **С.В. Виссарионовым**, выступил С.В. Виссарионов.

Как сообщил докладчик, согласно статистическим данным за последние пять лет количество детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации, составляет от 20 982 до 22 407 человек в год, доля умерших детей из числа пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях колеблется от 3,5% до 4,4%.

В структуре повреждений опорно-двигательной системы наиболее сложное и тяжелое представляет собой позвоночно-спинномозговую травму. Основной причиной позвоночно-спинномозговой травмы у детей являются автомобильные аварии — 39% случаев. Каждый второй пострадавший ребенок имеет сочетанное повреждение в структуре черепно-мозговой травмы, переломов конечностей и повреждений внутренних органов. Согласно статистическим данным детских стационаров Санкт-Петербурга и Ленинградской области за последние пять лет отмечается тенденция к увеличению количества повреждений позвоночника и спинного мозга — с 5% до 7%. В последние годы наблюдается значительный рост числа случаев тяжелой травмы позвоночника, требующей экстренного и неотложного хирургического вмешательства.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области ежегодно при общей численности детского населения в 1 млн человек 25–30 детей получают тяжелую травму позвоночника, которая требует хирургического вмешательства: 10% составляют повреждения шейного отдела позвоночника — наиболее сложные и тяжелые травмы, часто сопровождающиеся неврологическим дефицитом; 13% — переломы

позвоночника, осложненные неврологическими нарушениями; 77% — нестабильные повреждения позвоночного столба.

По мнению авторов доклада, основными этапами и условиями реализации хирургической помощи детям являются следующие моменты.

Первый — профессиональная подготовка персонала, прежде всего травматологов-ортопедов и нейрохирургов, специализирующихся в сфере диагностики и хирургического лечения пациентов с позвоночно-спинномозговой травмой, обладающих не только методиками декомпрессии спинного мозга, но также стабилизации и фиксации поврежденного позвоночно-двигательного сегмента. Немаловажным моментом является и анестезиологическое реанимационное обеспечение этой категории больных, обучение сестринского персонала — от сестер оперблока до сестер на отделении, которые активно участвуют в реабилитации данной категории пациентов.

Следующим моментом является техническое обеспечение — базовый и установочный инструментарий для тех металлоконструкций и имплантатов, которые необходимы в хирургическом лечении данной категории больных.

Не менее важно информационное обеспечение: периодические и регулярные мастер-классы, обучающие семинары, а также пособия для врачей и монографии, посвященные вопросам диагностики и тактики ведения пациентов с позвоночно-спинномозговой травмой.

Столь же значим выбор организационной системы: централизованной или децентрализованной. Централизо-

ванная система предполагает поступление пациента сразу в специализированное учреждение, где ему оказывается в полном объеме диагностическая и хирургическая помощь. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области с учетом численности детского населения, большой территории как города, так и области, урбанизации города, тяжести состояния пациента с позвоночно-спинномозговой травмой был избран децентрализованный механизм оказания помощи: ребенка доставляют в любой детский стационар Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а специалист выезжает к нему для оказания специализированной медицинской помощи.

Оказание специализированной вертебрологической помощи предполагает несколько этапов. Догоспитальный этап заключается в иммобилизации поврежденного сегмента позвоночника, медикаментозной защите — подразумевается протокол гормональной терапии у пациентов с позвоночно-спинномозговой травмой — и транспортировке пациентов в специализированный стационар. Стационарный этап помощи — предоперационная подготовка, непосредственно само хирургическое вмешательство и раннее послеоперационное ведение пациента. Восстановительный этап — двигательная и социальная реабилитация ребенка.

В связи с этим в 2006 г. в Институте Турнера на базе отделения патологии позвоночника и нейрохирургии при поддержке Комитета здравоохранения Санкт-Петербурга был организован Центр по оказанию неотложной помощи детям с повреждениями позвоночника и спинного мозга. В структуре Центра сформирована бригада из

травматологов-ортопедов и нейрохирургов, которая дежурит круглосуточно и оказывает консультативную и хирургическую помощь в шести детских стационарах Санкт-Петербурга, включая Ленинградскую областную детскую клиническую больницу, а в случае необходимости осуществляется выезд специалистов Центра в центральные районные больницы Ленинградской области.

Таким образом, пациент с травмой позвоночника может попасть в любой из детских городских стационаров Санкт-Петербурга. Сразу же ответственный дежурный хирург или травматолог-ортопед сообщает о таком пациенте в Центр. Специалист Центра выезжает на консультацию в больницу, и в случае стабильного состояния ребенка и возможности его транспортировки его перевозят в Институт Турнера, где проводится дообследование и выполняется хирургическое вмешательство. При тяжелой сочетанной травме, невозможности транспортировки ребенка либо позвоночно-спинномозговой травме, когда хирургическое вмешательство необходимо в первые часы после момента повреждения, ребенок оперируется в стационаре силами сотрудников Центра.

На сегодня, как сообщается в докладе, хирургическое лечение пациентов с позвоночно-спинномозговой травмой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области осуществляется в первые 6–20 часов с момента повреждения. Принципами лечения являются: максимально раннее восстановление анатомических взаимоотношений поврежденного позвоночно-двигательного сегмента, его разгрузка, ликвидация причин неврологических нарушений, стабильная фиксация

травмированного отдела и ранняя активизация пациента. При переломовывихах в шейном отделе позвоночника хирургическое вмешательство выполняется одновременно из двух доступов: из заднего доступа выполняется открытое вправление переломовывиха, стабилизация поврежденного сегмента и задний спондилодез, а из переднего доступа — открытая декомпрессия, корпородез и фиксация передней шейной пластины. При нестабильных повреждениях в грудном и в поясничном отделе позвоночника хирургическое вмешательство проводится только из заднего доступа: задняя непрямая транспедикулярная репозиция и стабилизация поврежденного позвоночно-двигательного сегмента в сочетании с костной пластикой.

Авторы доклада отмечают, что многочисленные публикации как отечественных исследователей, в том числе специалистов Института Турнера, так и зарубежных доказали наибольшую эффективность и предпочтительность раннего хирургического вмешательства для указанной категории травм. Выполненное в ранние сроки вмешательство позволяет полностью восстановить высоту тела поврежденного позвонка, создать условия для его консолидации и избежать каких-либо этапных или повторных хирургических вмешательств, направленных на реконструкцию передней и средней колонны позвоночного столба.

При сгибательно-дистракционных повреждениях хирургическое вмешательство осуществляется также из заднего доступа, проводятся частичная резекция дугоотростчатых суставов с целью лучшей адаптации, задняя транспедикулярная репозиция и ста-

билизация поврежденного позвоночно-двигательного сегмента.

У пациентов с сочетанной травмой, т.е. травмой позвоночника и других областей опорно-двигательной системы, например конечностей, хирургическое вмешательство выполняется одновременно: первым этапом — задняя непрямая репозиция позвоночника, и в эту же хирургическую сессию — открытая репозиция с использованием погружных металлоконструкций с целью ранней реабилитации таких пациентов.

При осложненной позвоночно-спинномозговой травме хирургическое вмешательство осуществляется в первые часы после повреждения одновременно из двух доступов: из заднего доступа — транспедикулярная стабилизация поврежденного позвоночно-двигательного сегмента, из переднего бокового подхода — открытая декомпрессия спинного мозга путем удаления костных отломков, выше- и нижележащих дисков, которые стенозировали позвоночный канал и являлись причиной неврологических нарушений, сопровождающаяся процедурой реконструкции передней и средней колонны в сочетании с костной пластикой.

В комплексной реабилитации тяжелой категории больных используется роботизированная механотерапия: система Lokomat (Локомат) — для нижних конечностей, Armeo (Армео) — для верхних конечностей.

Все вышеописанное в комплексе позволяет ребенку с тяжелой позвоночно-спинномозговой травмой через 10 дней после операции приступить к активной реабилитации.

С.В. Виссарионов сообщил участникам заседания, что в последние годы



в практике Института Турнера используется чрескожная электростимуляция спинного мозга, которая позволила добиться еще более значимых результатов в комплексной реабилитации пациентов с позвоночно-спинномозговой травмой. Чрескожная стимуляция, по мнению специалистов института, обладает рядом преимуществ: неинвазивность процедуры, ее безболезненность, возможность воздействия одновременно на пять сегментов спинного мозга, достаточно широкий диапазон действия силы тока от 0 до 300 миллиампер с шагом в 1 миллиампер. Средний ток, который выдается стимулятором по каждому каналу, равен нулю, что предотвращает ожог кожных покровов при достаточно большой амплитуде импульсов, особенно это актуально для пациентов с неврологическими нарушениями, с параплегиями.

В случаях переломовывихов в грудном и поясничном отделах позвоноч-

ника, зачастую сопровождающихся неврологическим дефицитом, хирургическое вмешательство осуществляется одновременно из заднего доступа: задняя декомпрессия, ревизия позвоночного канала, удаление отломков из позвоночного канала, ликвидация всех видов дислокационных смещений и путем репозиции многоопорной металлоконструкции корпородез и задний локальный спондилодез.

С точки зрения авторов доклада, организация помощи и ранняя хирургическая тактика при повреждениях позвоночника и спинного мозга позволяют ликвидировать причины нестабильности позвоночника и неврологические нарушения, значительно сократить сроки лечения пациентов в стационаре, уменьшить период реабилитации и вернуть ребенка к обычному образу жизни, социально адаптировать его.

С.Ф. Багненко, главный внештатный специалист по скорой медицинской

помощи Министерства здравоохранения Российской Федерации, академик Российской академии наук, ректор Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета им. академика И.П. Павлова в своем выступлении прежде всего отметил, что за последние 10 лет проведена большая работа по снижению показателей дорожно-транспортного травматизма. Однако медицинская составляющая, с точки зрения докладчика, в решении проблемы не единственная, в качестве более действенной он назвал инфраструктурную дорожную ситуацию. Во многих регионах снижение показателей смертности — в Москве зафиксировано меньше шести на 100 тыс. человек, в Петербурге — меньше восьми, в Татарстане — меньше 10 — обусловлено совершенствованием инфраструктуры: сделаны подземные пешеходные переходы, разделительные полосы, развязки и т. п. В то же время в Ленинградской области этот показатель составляет более 30 погибших на 100 тыс. населения, и во многом он определен качеством дорог.

По словам С.Ф. Багненко, снижения смертности в результате ДТП удалось добиться во многом благодаря медицинской составляющей: за счет развития и модернизации медицинской инфраструктуры во многих регионах страны сократился период между получением травмы и оказанием экстренной медицинской помощи, доставкой потерпевшего в лечебное учреждение, расширились возможности оперативного лечения, реабилитации. Докладчик особо отметил современные возможности диагностики и лечения тяжелейших черепно-мозговых травм, о которых было рассказано в докладе директора Научно-исследо-

вательского института нейрохирургии им. академика Н.Н. Бурденко А.А. Потапова: лучевой визуализации, трактографии и других технологий функциональной оценки головного и спинного мозга. Он также подчеркнул, что в случае спинномозговой травмы успех лечения во многом определяет сочетание трех составляющих: наличие круглосуточных диагностических технологий, наличие специалистов, наличие квот. Квоты позволяют восстановить затраченные суммы при условии проведения операции на территории, где лицензирован такой вид помощи. Именно поэтому важно, по мнению докладчика, создавать несколько точек оказания подобного рода помощи. Например, в Петербурге созданы две: на юге и на севере города.

К.К. Садырбеков, заведующий отделом международного сотрудничества Управления координации внедрения реформ Министерства здравоохранения Кыргызской Республики, выступил с докладом «Некоторые особенности дорожно-транспортного травматизма в Кыргызской Республике», в котором сообщил, что дорожно-транспортный травматизм является причиной более 20% случаев смерти от травм среди детей во всем мире. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, — главная причина смертности среди подростков и вторая из ведущих причин смерти среди детей. Больше всего людей гибнет в результате ДТП в странах с низким и средним уровнем доходов, на их долю приходится пять из шести случаев смерти.

Как отметил докладчик, с целью оценки ситуации дорожно-транспортного травматизма в Кыргызской Республике был проведен детальный

анализ дорожно-транспортных происшествий и их последствий за последние шесть лет, который показал, что частота обращений взрослого населения в поликлиники после ДТП в целом по республике за последние шесть лет остается на одном уровне с показателями 2015 г., когда было зафиксировано небольшое снижение, и составляет 121 обращение на 100 тыс. населения. Частота обращений детского населения в поликлиники в целом по республике составила 28 обращений на 100 тыс. населения.

При анализе ситуации с госпитализацией взрослого населения после ДТП установлено, что в целом по республике этот показатель остается на одном уровне с незначительным повышением в 2015 г. Последние три года данный показатель среди детского населения имеет тенденцию к росту и составляет от девяти до 10 случаев госпитализации на 100 тыс. населения.

Первое место среди причин смерти в республике занимают болезни системы кровообращения, второе — новообразования, третье — внешние причины, преимущественно дорожно-транспортные происшествия. Анализ смертности участников дорожного движения показал, что ее наиболее высокий уровень наблюдается среди пассажиров транспортных средств, затем следуют пешеходы, и на третьем месте — водители.

По вине водителей произошло 74% всех зарегистрированных случаев ДТП, по вине пешеходов — 20%, по вине велосипедистов — 0,7%, других участников движения — 5%.

За истекшие восемь месяцев 2016 г. в республике зарегистрировано 3667 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 567 человек

и 5690 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести.

Наиболее часто встречаются наезды на пешеходов — 43% случаев. Большинство дорожно-транспортных происшествий были совершены из-за превышения скоростного режима, нарушения правил маневрирования, правил обгона и из-за выезда на встречную полосу движения.

Сегодня наибольшую обеспокоенность в Кыргызской Республике вызывает положение дел с детским дорожно-транспортным травматизмом. Несмотря на проводимые предупредительно-профилактические меры, направленные на сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, за последние месяцы число ДТП с участием детей выросло на 20%, на 19% увеличилось количество детей, получивших травмы, и на 40% — число погибших детей.

По словам докладчика, проведенный анализ позволил сделать следующие выводы. Обращение взрослого населения после ДТП в поликлиники и стационары остается на одном уровне; обращение детского населения после ДТП в стационары имеет тенденцию к росту; повышается уровень травматизма и смертности детей.

Большинство ДТП возникли по вине водителей; среди основных видов ДТП преобладают наезды на пешеходов и столкновения автомобилей. Основными причинами ДТП являются превышение скоростного режима, нарушение правил маневрирования, правил обгона, выезд на встречную полосу движения, езда в состоянии алкогольного опьянения.

Нормативно-правовая база по всем составляющим безопасности дорожного

движения требует постоянной актуализации в соответствии с международными стандартами.

Как сообщил К. К. Садырбеков, представляется необходимым с целью профилактики ДТП принять в Кыргызской Республике следующие меры: консолидировать усилия в области безопасности дорожного движения, привлечь все заинтересованные стороны, правительственные, неправительственные и международные организации; осуществить разработку и внедрение системы индикаторов количественного и качественного характера; провести мониторинг и оценку мероприятий в области безопасности дорожного движения; широко пропагандировать безопасность дорожного движения с привлечением всех средств массовой информации и всего населения; разработать и внедрить современные меры профилактики ДТП; актуализировать нормативно-правовую базу в области безопасности организации дорожного движения; организовать и провести Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, учрежденный Генеральной Ассамблеей ООН в 2005 г.

Министерству здравоохранения Кыргызской Республики в сфере профилактики дорожно-транспортных происшествий рекомендовано: организовать мониторинг травматизма среди уязвимых групп населения; установить дополнительные медицинские пункты на трассах республиканского и международного значения для обеспечения качества и доступности медицинской помощи; совершенствовать методы лечения и профилактики различных видов травм через внедрение новых технологий и подходов в диагностике, лечении, реабилитации

и профилактике травматизма; разработать программы обучения для медиков и других специалистов по оказанию первой медицинской помощи; организовать и провести учебные курсы и тренинги для специалистов заинтересованных министерств и ведомств по оказанию доврачебной и первой врачебной медицинской помощи; осуществлять научно-исследовательские работы в области профилактики травматизма и др.

В заключение К. К. Садырбеков выступил с предложением включить вопросы профилактики дорожно-транспортного травматизма в Стратегию «Здоровье населения государств — участников Содружества Независимых Государств», призванную оказать дополнительную поддержку государствам в повышении согласованности их национальных стратегий, политики и планов в области охраны здоровья населения, а также проводить мониторинг и оценку выполненных мероприятий.

А. Б. Гехт, директор Научно-практического психоневрологического центра им. З. П. Соловьева Департамента здравоохранения города Москвы, профессор кафедры неврологии, нейрохирургии и медицинской генетики Российского национального исследовательского медицинского университета им. Н. И. Пирогова Министерства здравоохранения Российской Федерации в докладе «Болезни мозга: приоритет ВОЗ и доказательная медицина» назвала приоритетной для Всемирной организации здравоохранения проблеме неинфекционных заболеваний, в том числе эпилепсии, инсульта, черепно-мозговой травмы, деменции, и сообщила, что по инициативе Министерства здравоохранения Российской Федерации в 2011 г. прошла Первая

Глобальная министерская конференция по здоровому образу жизни и неинфекционным заболеваниям, которая заложила основу стратегии ВОЗ в этом направлении.

По словам докладчика, инсульт в обозначенном контексте — проблема номер один в мире. По данным одного из последних обзоров, опубликованном в журнале «The Lancet», страны СНГ отличаются наиболее высокими показателями по количеству случаев инсульта и смертности после него. Российские неврологи и нейрохирурги совместно с другими коллегами разрабатывают соответствующие всем международным протоколам клинические рекомендации. В 2015 г. были приняты рекомендации по ведению переживших инсульт, по проведению тромболитической терапии и — совместно с обществом нейрохирургов — по внутрисосудистому лечению ишемического инсульта. Однако проблема эпилептогенеза после инсульта остается, как правило, недостаточно оцененной.

По данным масштабного исследования, проведенного в России по протоколу Колумбийского университета в регионах с населением более 1,5 млн человек, эпилепсия, связанная с черепно-мозговой травмой, составляет по стране практически 30% от всех видов эпилепсии, что вполне соответствует международным данным. Риск заболевания эпилепсией у больных, перенесших тяжелую черепно-мозговую травму, особенно военную, возрастает до 500 раз.

Как отметила докладчик, черепно-мозговая травма является одним из основных факторов риска эпилептического статуса, и летальность при этом практически приближается к 80%. В мире до

30% больных с черепно-мозговой травмой имеют эпилептические приступы, при этом при кортикальных повреждениях и выраженном фокальном дефиците риск существенно выше. В России показатели заболеваемости эпилепсией, связанной с черепно-мозговой травмой, примерно в три раза превышают европейские, что обусловлено большей тяжестью травм.

Весьма важным, по мнению А. Б. Гехт, представляется прогнозирование риска развития эпилептических приступов после черепно-мозговой травмы. По данным пилотного исследования по черепно-мозговой травме и эпилепсии, которое проводится в Москве, такие факторы риска, как вдавленный перелом черепа, смещение срединных структур мозга, наличие алкоголя в крови при поступлении, проникающих ранений, существенно повышают риск развития эпилепсии.

Ранние эпилептические приступы в разы повышают вероятность летального исхода при черепно-мозговой травме.

По словам докладчика, в результате долгосрочных наблюдений было установлено, что у перенесших черепно-мозговую травму в течение двух лет сохраняются большой когнитивный дефицит, более высокие показатели тревоги и депрессии, обусловленные эпилептогенезом и ухудшением качества жизни. Травма, как и любое повреждение мозга, запускает целый каскад механизмов для параллельных процессов — эпилептогенеза, нарушения памяти и когнитивных функций, при этом проблема эпилептогенеза неразрывно связана с когнитивными нарушениями.

Коснувшись в выступлении вопросов лечения, А. Б. Гехт особо отметила



следующие моменты. Представление о наличии «терапевтического окна» после черепно-мозговой травмы предполагает некие вмешательства, применение противоэпилептических препаратов с целью предотвращения или смягчения негативных последствий. Однако последние — за 2015–2016 гг. — данные исследований показывают, что многие процессы, связанные с эпилептогенезом, запускаются в первые секунды после черепно-мозговой травмы, и предотвратить их или купировать пока не представляется возможным. В целом же профилактическое применение противоэпилептических препаратов при черепно-мозговой травме — предмет доказательной медицины: они не предотвращают ранние приступы, но поздние приступы с их помощью предупредить возможно, хотя изучение этого вопроса еще продолжается.

Как сообщила докладчик, резолюции ВОЗ требуют особого внимания к качеству жизни больных эпилепсией.

Исследование, проведенное российскими специалистами по совместному протоколу с рядом других стран, показывает, что качество жизни российских пациентов значительно ниже. До 40% респондентов — люди среднего возраста, многие с высшим образованием — считают, что эпилепсия — это наиболее неприятное заболевание, которое возможно у коллеги. Против брака с людьми, страдающими эпилепсией, возражает почти половина респондентов; 60% — против совместной игры собственных детей с детьми (во время опроса было подчеркнuto, что у этих детей нет приступов в настоящее время), имеющими этот диагноз. Кроме того, во многих странах, за исключением западноевропейских, адекватное трудоустройство больных эпилепсией — или, по рекомендации ВОЗ, людей, живущих с эпилепсией, — затруднено.

Политика Всемирной организации здравоохранения сегодня направлена на предупреждение стигматизации

и дискриминации людей, страдающих эпилепсией. Тем не менее, как отметила А. Б. Гехт, во многих странах СНГ, в том числе в России, наличие диагноза «эпилепсия» даже у больного, у которого нет приступов, является причиной абсолютного запрета на вождение. Однако анализ причин ДТП в Европе показал, что доля аварий, которые прямо или косвенно могли бы быть связаны с эпилепсией, гораздо меньше, чем, например, доля автопроисшествий, причинами которых являются такие обстоятельства, как плотность движения в выходной или праздничный день, летние или зимние погодные условия и т. п. Практически все страны ЕС, Канада, США, Япония отказались от этого запрета. В европейских странах пациенты, у которых на протяжении шести месяцев не было приступов и которые принимают противоэпилептические препараты, получают разрешение на вождение личного автомобиля.

В заключение А. Б. Гехт отметила высокий уровень внимания российской власти к проблемам в сфере неврологии и активную работу отечественных специалистов в научной, научно-практической сферах деятельности как в России, СНГ, так и на уровне Всемирной организации здравоохранения.

С. Б. Аманов, руководитель организационно-методического отдела Научно-исследовательского института травматологии и ортопедии Министерства здравоохранения и социального развития Республики Казахстан в докладе «Медицинские аспекты безопасности дорожного движения в Республике Казахстан» сообщил, что в Республике Казахстан ДТП являются причиной около 19% всех смертей,

вызванных травмами. Ежегодно на дорогах Казахстана совершается порядка 14–15 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает более 2,5 тыс. человек и более 5 тыс. становятся инвалидами, почти 500 из них — дети. По статистическим данным, в 2015 г. смертность и первичный выход на инвалидность в результате ДТП снизились практически на 50%.

Как подчеркнул докладчик, в Республике Казахстан проблеме дорожно-транспортного травматизма на государственном уровне уделяется очень большое внимание. Вопросы профилактики и снижения травматизма, в том числе дорожно-транспортного, нашли отражение в Государственной программе развития здравоохранения в Республике Казахстан «Денсаулық» на 2016–2019 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 15 января 2016 г. Одной из целей данной государственной программы является снижение количества ДТП до 18 400 к 2019 г. Государственная программа направлена на дальнейшее развитие службы санитарной авиации, создание мобильных медицинских комплексов, трассовых медико-спасательных пунктов на аварийно-опасных участках дорог республиканского и областного значения.

В рамках реализации указанной программы Министром здравоохранения и социального развития Республики Казахстан 9 февраля 2016 г. утверждена дорожная карта по внедрению интегрированной модели оказания медицинской помощи при травмах и несчастных случаях, в том числе при ДТП. В соответствии с данным планом был создан координационный совет Министерства здравоохранения по координации внедрения вышеуказанной

интегрированной модели. Рабочим органом определен Научно-исследовательский институт травматологии и ортопедии Министерства здравоохранения и социального развития Республики Казахстан.

В рамках плана мероприятий по реализации дорожной карты в республике проведен анализ организации медицинской помощи при травмах, кадрового обеспечения и материально-технического оснащения в медицинских организациях, в том числе службе скорой помощи на всех уровнях, вносятся дополнения и изменения в действующие нормативно-правовые акты, регламентирующие оказание медицинской помощи при травмах. Для снижения последствий дорожно-транспортных происшествий в Казахстане созданы и введены в эксплуатацию 40 трассовых медико-спасательных пунктов, которые расположены на трассах республиканского и межгосударственного значения.

Также проводится реформирование службы скорой медицинской помощи с модернизацией парка санитарного транспорта медицинских организаций, в первую очередь — находящихся на вышеуказанных трассах. Путем перепрофилирования существующего коечного фонда центральных районных больниц, расположенных вдоль данных трасс, были открыты межрайонные травматологические центры, и на сегодняшний день ведется работа по их дооснащению необходимым современным медицинским оборудованием, изделиями медицинского назначения, проводится обучение и доукомплектование врачами-реаниматологами, хирургами и травматологами, способными оказать своевременную эффективную медицинскую

помощь при травмах, в том числе в результате ДТП.

Министерством здравоохранения и социального развития Республики Казахстан проведено распределение медицинских организаций по уровням регионализации с учетом критериев: по кадрам, оснащению и объему оказанной медицинской помощи. Определены маршруты пострадавших по этапам оказания медицинской помощи: догоспитальному и госпитальному. Отработан порядок взаимодействия дорожной полиции, транспортных медико-спасательных пунктов, а также службы скорой медицинской помощи при ДТП с привлечением сил санитарной авиации, реформирование которой также проводится в настоящее время.

Утверждаются современные, соответствующие международным стандартам оказания медицинской помощи при ДТП, основанные на принципах доказательной медицины.

В заключение С. Б. Аманов констатировал, что в целом дорожно-транспортные происшествия можно предвидеть и успешно бороться с данной проблемой. Для этого необходимо на всех уровнях добиваться тесной координации и сотрудничества в работе, использовать целостный интегрированный межведомственный и междисциплинарный подходы.

С докладом «Разработка клинических рекомендаций: международный опыт» выступил вице-президент межрегиональной общественной организации «Общество специалистов доказательной медицины» **С. Е. Бащинский**. Докладчик напомнил участникам заседания, что история доказательной медицины начинается с 1992 г. — года создания Кокрейновского сотрудничества.

Одной из важнейших точек приложения усилий в доказательной медицине стали клинические и практические рекомендации.

В 1990 г. Институтом медицины США была издана книга, в которой сформулировано следующее определение понятия «клиническая рекомендация»: утверждение, разработанное с помощью определенной методологии и призванное помочь врачу и больному принять решение о рациональной помощи в различных клинических ситуациях. Под определенной методологией имелась в виду методология доказательной медицины.

В 1997 г. по инициативе руководителя Агенства по исследованию служб здравоохранения и качеству (AHRQ) Департамента здравоохранения и социальных служб США доктора Дж. М. Айзенберга было создано собрание всех клинических рекомендаций независимо от страны происхождения с кратким резюме и анализом того, насколько эти рекомендации соответствуют принципам доказательности — была создана большая открытая интернет-база данных. Тогда же термин «доказательная медицина» впервые стал использоваться в России в качестве эквивалента английского термина «evidence-based medicine».

В 2001 г. вышел в свет и тогда же был переведен на русский язык опросник ЭГРИ (AGREE — Appraisal of Guidelines Research and Evaluation) — Опросник по экспертизе и аттестации руководств, разработанный в результате международного соавторства экспертов и предназначенный для оценки качества клинических рекомендаций. Его создание было профинансировано Европейским союзом и поддержано Всемирной организацией здравоохра-

нения. С помощью этого инструмента можно надежно, поскольку опросник валидизирован, причем на всех языках, на которые был переведен, оценить качество как представления материала, так и некоторых аспектов рекомендаций.

В 2003 г. была создана наднациональная организация Guidelines International Network (G-I-N), занимающаяся формированием всемирного банка данных рекомендаций по диагностике и лечению, обеспечивающая доступ к международным стандартам. Сегодня она объединяет 83 страны. На текущий момент база данных содержит более 6 тыс. документов. В рамках организации были образованы рабочие группы, которые, используя наилучшие мировые практики по разработке и внедрению клинических рекомендаций, создают передовые инструменты для сбора и обобщения доказательной базы.

Важной вехой, по словам докладчика, в истории доказательной медицины является разработка по инициативе ученых из Университета Макмастера, канадского государственного научно-исследовательского университета, системы оценки качества доказательств и убедительности рекомендаций GRADE (Grading of Recommendations Assessment, Development and Evaluation). Она была создана для написания систематических обзоров и вынесения рекомендаций, касающихся альтернативных подходов к лечению (отсутствия лечения, современных стандартов лечения): производится многофакторный анализ доказательной базы, формируются так называемые таблицы доказательств, и решение о формулировании рекомендации основывается на сводных данных этих таблиц,

каждая рекомендация сопровождается уровнем доказательности по трехбалльной шкале, применимости — по двухбалльной. Суждение о применимости основывается на балансе ожидаемых положительных и негативных последствий рекомендаций как на уровне пациента, так и на уровне определенного сообщества и целой системы здравоохранения.

В 2011 г. в публикациях Института медицины США были зафиксированы стандарты, содержащие рекомендации по оптимизации лечебного процесса, которые разрабатываются на основе систематического обзора доказательной базы и оценки соотношения пользы и вреда различных подходов.

Каждая клиническая рекомендация может содержать от пяти до 20 отдельных рекомендаций. Формулировка определенной рекомендации требует проведения систематического обзора, т. е. аналитического обзора, предполагающего следование весьма жесткому протоколу. В рамках систематического обзора делаются количественные и качественные обобщения, которые называются метаанализами. Сегодня наблюдается экспоненциальный рост систематических обзоров: ежегодно публикуются до 30 тыс. таких исследований, что во многом связано с подготовкой клинических рекомендаций.

Докладчик с сожалением констатировал тот факт, что производство систематических обзоров является проблемой как для российского здравоохранения, так и для здравоохранения стран СНГ, поскольку слишком мало специалистов, владеющих данной методикой: всего 22 человека от Российской Федерации участвуют в подобной работе в рамках Кокрейновского сотрудничества. В связи с этим

в 2014 г. была создана российская официальная делегация, которая достигла договоренностей о сотрудничестве с Guidelines International Network, а в 2015 г. в рамках этих договоренностей было принято решение о создании российского отделения международного сообщества по клиническим рекомендациям G-I-N. В феврале 2016 г. под эгидой организации был проведен тренинг современной методологии разработки клинических рекомендаций и проведения систематических обзоров для представителей семи научно-медицинских обществ, на котором в качестве тренеров выступали ведущие эксперты G-I-N.

По словам С.Е. Башинского, навыки, полученные в ходе тренинга, были успешно использованы при подготовке клинических рекомендаций для врачей общей практики во время эпидемии вирусной пневмонии зимой 2016 г., что позволило значительно снизить смертность от пневмонии.

В заключение докладчик, упомянув о необходимости институализации деятельности в области разработки и анализа клинических рекомендаций, предложил создать на уровне СНГ отделение Guidelines International Network, определив в качестве базы для него Санкт-Петербургский государственный университет как одно из передовых научных учреждений. Такая структура, с точки зрения С.Е. Башинского, могла бы подготовить и утвердить единую методологию по разработке клинических рекомендаций на территории СНГ, проводить обучение будущих разработчиков клинических рекомендаций, методологии подготовки систематических обзоров; обеспечить разработчиков клинических рекомендаций источниками

информации, современными информационными технологиями; создать и поддерживать методологическую базу знаний в области разработки рекомендаций, постоянно поддерживать в актуальном состоянии базу данных о русскоязычных клинических рекомендациях, а в дальнейшем оказывать экспертную помощь в области биостатистики и др.

Ю. А. Щербук предложил посвятить заключительную часть заседания обсуждению поступивших предложений.

В связи с идеей создания подразделения Guidelines International Network в СНГ председатель Экспертного совета по здравоохранению при МПА СНГ отметил высокий уровень ответственности и определенные организационные трудности реализации такого проекта, а также уточнил, что для внесения данного предложения в итоговый документ конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» необходимо решение о проведении специализированного заседания Экспертного совета по здравоохранению при МПА СНГ на тему с условным названием «Об объединении усилий по созданию клинических рекомендаций, основанных на принципах доказательной медицины и используемых при оказании медицинской помощи гражданам государств — участников СНГ, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях».

Второе предложение — предложение академика Харбиева об организации рабочей группы по внедрению версии МКБ-10 2014–2016 гг. в деятельность систем здравоохранения стран Содружества в целях создания условий для гармонизации нормативно-правовой базы здравоохранения, мониторинга общественного здоровья, повышения

квалификации медицинских работников и улучшения качества медицинской помощи в государствах — участниках СНГ, по словам Ю. А. Щербука, уже получило предварительную заочную поддержку участников заседания.

Председатель Экспертного совета по здравоохранению при МПА СНГ предложил присутствующим в зале экспертам высказать свое мнение по указанным вопросам.

А. Я. Гриненко, академик Российской академии наук, доктор медицинских наук, заслуженный врач Российской Федерации, профессор, отметил необходимость как интеграции стран Содружества в вопросах оказания медицинской помощи и проведения профилактики, так и обмена опытом, учета особенностей подхода в этой сфере каждой из стран. Обозначив выдвинутые в ходе заседания Экспертного совета предложения как самые актуальные, А. Я. Гриненко заметил, что также крайне важно, чтобы в программу сдачи экзамена на право управления транспортным средством был включен минимум по оказанию первой медицинской помощи, поскольку первыми на месте ДТП оказываются водители, и порой именно от их знаний и умений может зависеть жизнь и здоровье пострадавшего.

И. М. Акулин, заведующий кафедрой организации здравоохранения медицинского факультета Санкт-Петербургского государственного университета, доктор медицинских наук, профессор, подчеркнув важность вопросов разработки редакции 2014–2016 гг. МКБ-10 и формирования практики клинических рекомендаций в России и других странах СНГ, отметил, что в данном контексте был затронут целый пласт юридических

вопросов, в частности квалификационной характеристики дорожной травмы в зависимости от определения «дорожный» или «недорожный» случай. По мнению И. М. Акулина, в процессе разработки клинических рекомендаций имеет смысл уделить внимание большей унификации, более четкому определению действий врача. Он также отметил целесообразность включения в перечень показателей, за которые отчитывается глава того или иного региона, показатель смертности в ДТП по данному региону.

Член-корреспондент Российской академии наук, доктор медицинских наук, профессор **В. А. Козлов** отметил, что разработка клинических рекомендаций необходима, но в области челюстно-лицевой хирургии их трудно сформулировать, общая же рекомендация одна — необходимость оказания комплексной помощи обсуждаемой группе больных в момент проведения первичной операции, но для этого требуются высококвалифицированные челюстно-лицевые хирурги, которые бы имели возможность оказать такую помощь в любом регионе страны в течение короткого периода времени после получения пациентом травмы, что с учетом масштабов, например, России представляется крайне затруднительным.

Ю. А. Щербук сообщил участникам заседания, что от **М. Г. Шипулиной**, члена Экспертного совета по здравоохранению при МПА СНГ, вице-президента Российской диабетической федерации поступило предложение о включении в повестку следующего заседания Экспертного совета одного из наиболее актуальных на сегодня вопросов, который обозначен в Программе сотрудничества государств —

участников Содружества Независимых Государств по профилактике и лечению сахарного диабета на 2016–2020 годы: формирование пакета предложений по взаимодействию с компаниями-фармпроизводителями в целях оптимизации цен на лекарственные препараты для лечения больных сахарным диабетом и его осложнений (пункт 2.7 Программы).

М. Королёва, медицинский директор компании «Сандоз» в России, отметила, что фармацевтические компании заинтересованы в осуществлении международного сотрудничества для разработки клинических рекомендаций, поскольку это означает повышение качества врачебной помощи. Кроме того, компания «Сандоз» готова выступить в качестве одного из мульти-спонсоров проекта.

По мнению представителя компании «Медвайзер» **И. Святы**, имеет смысл вывести на уровень Министерства здравоохранения Российской Федерации вопросы о том, каким образом осуществлять взаимодействие протоколов и существующих клинических рекомендаций, как должна регулироваться для этого правовая база и что должно служить приоритетом в рассмотрении.

С. Савашинский, представитель компании «Мерк», напомнил присутствующим, что решение о необходимости разработки клинических рекомендаций, новой методологии было принято на властном уровне еще три года назад, есть поручение Правительства Российской Федерации о том, что к концу 2016 г. Министерству здравоохранения необходимо представить поправки в Закон № 323 «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», содержащие определение



клинической рекомендации, описание вариантов ее использования. Министерством здравоохранения Российской Федерации принято совместное с Национальной медицинской палатой решение о том, что качество существующих сегодня 1200 клинических рекомендаций и всех последующих будет оцениваться Национальной медицинской палатой.

На данный момент идут дебаты по вопросам, возникающим в связи с созданием штаб-квартиры G-I-N для СНГ. По мнению С. Савашинского, штаб-квартира G-I-N для СНГ может появиться уже в феврале — марте 2017 г.

Выступавший также отметил, что не видит проблем в вопросах оптимизации цен на лекарственные препараты для больных сахарным диабетом — в этом направлении ведется активная работа Федеральной антимонопольной службой Российской Федерации.

М. Королёва отметила, что фармацевтические компании будут заинтересованы под-

держивать не только оптимизацию цен на лекарственные препараты для больных сахарным диабетом, но и на доступ к диагностическим методам. И не только по диабету, но также по кардиологии, другим значимым заболеваниям.

Г.А. Нарушевич, советник департамента гуманитарного сотрудничества, общеполитических и социальных проблем Исполнительного комитета Содружества Независимых Государств напомнил участникам заседания о том, что в рамках Содружества Независимых Государств в 1992 г. решением Совета глав правительств СНГ создан согласно пункту 8 Соглашения о сотрудничестве в области здравоохранения Совет по сотрудничеству в области здравоохранения, членами которого являются министры здравоохранения и главный государственный санитарный врач каждого государства-участника.

Для принятия легитимного, юридически взвешенного решения необходимо сперва обратиться в Исполни-

тельный комитет, который является рабочим органом Совета по сотрудничеству в области здравоохранения

и доведет информацию до членов Совета, а те вынесут решение на заседании Совета.

О Программе сотрудничества государств — участников Содружества Независимых Государств по профилактике и лечению сахарного диабета на 2016–2020 годы, принятой Советом глав правительств Содружества Независимых Государств 7 июня 2016 года

Ю. А. Щербук выступил перед членами Экспертного совета по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ с кратким отчетом о Программе сотрудничества государств — участников Содружества Независимых Государств по профилактике и лечению сахарного диабета на 2016–2020 годы.

Докладчик сообщил присутствующим, что данная программа призвана способствовать принятию законодательных и иных нормативно-право-

вых актов, направленных на защиту прав и интересов больных сахарным диабетом, их физическую, психологическую и социальную реабилитацию, усиление контроля за оборотом лекарственных средств, применяемых для комплексного лечения сахарного диабета и его осложнений. В соответствии с программой государства — участники СНГ разрабатывают долгосрочные комплексные национальные программы в области профилактики и лечения сахарного диабета.

ИТОГОВАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

шестого международного конгресса

«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

Санкт-Петербург

28–30 сентября 2016 года

Участники шестого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», представляющие органы государственной власти и местного самоуправления, международные транспортные и другие организации, специализирующиеся на обеспечении безопасности дорожного движения, бизнес-сообщество, учреждения образования и здравоохранения, общественные объединения, научно-исследовательские и экспертные организации, предприятия транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональные ассоциации, а также средства массовой информации государств — участников Содружества Независимых Государств (далее — СНГ),

заявляя о необходимости укрепления всестороннего сотрудничества и продолжения профессионального обсуждения актуальных задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения,

подтверждая роль и важность резолюций Генеральной Ассамблеи ООН о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, а также деклараций первой (Москва, 2009 год) и второй (Бразилиа, 2015 год) конференций высокого уровня по безопасности дорожного движения,

признавая вклад Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ в выработку общих правовых норм и стандартов регулирования отношений в области дорожной безопасности,

считая необходимым продолжить выполнение рекомендаций Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов и принимая во внимание цели, обозначенные Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года,

отмечая международные конгрессы «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» как эффективные мероприятия, направленные на сокращение дорожного-транспортного травматизма на пространстве СНГ,

подчеркивая преемственность по отношению к итоговым декларациям предыдущих международных конгрессов «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»,

отмечая важность использования потенциала институтов гражданского общества в проведении мероприятий по безопасности дорожного движения,

подчеркивая необходимость дальнейшего совершенствования правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения,

признавая необходимость расширения взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также выработке конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества,

оставаясь сторонниками взвешенных и последовательных мер по повышению культуры участников дорожного движения в сочетании с законодательными и административными мерами,

стремясь к установлению в качестве общепринятой социальной нормы стандартов грамотного, ответственного и доброжелательного поведения на дороге,

полагают целесообразным:

призвать парламенты и правительства государств — участников СНГ продолжить работу по совершенствованию национального законодательства, предусматривающего гармоничное сочетание интересов всех участников дорожного движения, повышение требований к подготовке водителей, эксплуатации транспортных средств и оснащению их современными системами безопасности, строительству и функционированию элементов дорожно-транспортной инфраструктуры;

проводить мониторинг национального законодательства и правоприменительной практики государств — участников СНГ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

рекомендовать Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ продолжить работу по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотрев разработку модельных законов «Об организации дорожного движения», «О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения»;

разработать механизмы определения целевых ориентиров в сфере безопасности дорожного движения для административно-территориальных образований государств — участников СНГ и порядок контроля их достижения;

повысить качество систематического сбора и анализа данных о дорожной безопасности и дорожно-транспортных происшествиях, мониторинга смертности и заболеваемости в случаях потери трудоспособности в соответствии с международными стандартами и определениями;

стремиться к объединению усилий по созданию клинических рекомендаций, основанных на принципах доказательной медицины и используемых при оказании медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях в государствах — участниках СНГ;

обеспечить представительство экспертов государств — участников СНГ в международных организациях по безопасности дорожного движения;

шире использовать результаты научных исследований и разработок как основы принятия решений по управлению транспортными и пешеходными потоками в городах, последовательно повышать квалификацию специалистов путем внедрения современных программ подготовки кадров в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения, гармонизированных с передовой зарубежной практикой;

внедрять навигационно-информационные технологии, позволяющие контролировать состояние дорожно-транспортного комплекса, координировать действия по ликвидации нештатных ситуаций и их последствий, моделировать и прогнозировать развитие транспортной ситуации, оказывать поддержку маломобильным гражданам;

содействовать широкому привлечению институтов гражданского общества к обучению участников дорожного движения основам безопасного поведения на дорогах, предупреждению дорожно-транспортного травматизма, оказанию первой медицинской помощи;

продолжить разработку новых форм участия гражданского общества при осуществлении государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

предусмотреть государственную поддержку в форме предоставления грантов общественным организациям, реализующим социально значимые проекты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

изучать и внедрять полезный зарубежный опыт взаимодействия государственных органов и институтов гражданского общества для повышения безопасности дорожного движения;

содействовать развитию инструментов гражданского контроля в сфере дорожного движения, ориентированных на выявление, фото- и видеофиксацию нарушений правил дорожного движения, фактов опасного (агрессивного) вождения, неудовлетворительного состояния дорожно-транспортной инфраструктуры;

изучить возможность введения кратности суммы штрафов за неоднократное нарушение правил дорожного движения, а также применения принципа

наложения штрафов за нарушение правил дорожного движения в зависимости от доходов нарушителей и (или) стоимости их автомобилей с целью дальнейшего совершенствования законодательства в сфере безопасности дорожного движения;

активизировать деятельность общественных советов при территориальных органах внутренних дел в целях аудита исполнения региональных и муниципальных программ и мероприятий по безопасности дорожного движения, в том числе в части обеспечения безопасности пешеходов;

принять меры по повышению качества подготовки водителей транспортных средств различных категорий, включая водителей с ограниченными физическими возможностями, разрабатывать и использовать организационно-методические рекомендации, программы, учебные и методические пособия, образовательные ресурсы (в том числе в электронном виде) по обучению вождению транспортных средств различных категорий;

совершенствовать профессиональную подготовку и переподготовку водителей, осуществляющих коммерческую деятельность по перевозке пассажиров и грузов, рассмотреть возможность создания единой международной системы требований по подготовке и повышению квалификации водителей на основе заключения соответствующего международного соглашения в рамках СНГ;

принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов, по соблюдению режима труда и отдыха водителями, осуществляющими перевозочную деятельность;

принять меры по формированию института общественного контроля за перевозочной и дорожной деятельностью, а также за деятельностью образовательных организаций, осуществляющих подготовку водительских кадров;

инициировать введение лицензирования перевозок пассажиров и багажа, выполняемых юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями по заказу и для собственных нужд, в том числе перевозок школьными автобусами;

привлекать общественные организации к контролю за качеством дорожных работ, к проведению агитационных мероприятий и созданию социальной рекламы;

уделять внимание инициативам велосипедных сообществ с целью повышения безопасности движения велосипедистов на дорогах;

принять во внимание Детскую декларацию по безопасности дорожного движения, инициированную газетой «Добрая дорога детства» и представленную на конгрессе;

продолжить проведение мероприятий, направленных на обучение детей, подростков и молодежи дорожной безопасности, создавая национальные системы воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возраста;

развивать практику проведения межгосударственных мероприятий с детьми и молодежью государств — участников СНГ (слеты, пробеги, конкурсы, соревнования), направленных на воспитание грамотных участников дорожного движения, с привлечением общественных организаций;

осуществлять целенаправленную систематическую работу с использованием ресурсов СМИ и Интернета по созданию информационно-визуального пространства для формирования правового сознания и устойчивых психологических установок на соблюдение правил дорожного движения среди родителей, детей и молодежи;

продолжить работу по совершенствованию содержания основных и дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил безопасного поведения на дорогах, предусмотрев в том числе распространение опыта отрядов юных инспекторов движения, развитие сети стационарных и мобильных детских автогородков, использование интерактивных форм обучения, создание интернет-проектов, направленных на воспитание безопасных участников дорожного движения;

усовершенствовать программы курсов непрерывного обучения правилам дорожного движения на дошкольном, начальном, среднем, высшем, профессиональном уровнях образования с учетом международных стандартов и современного видения проблем обеспечения безопасности дорожного движения; утвердить профессиональный стандарт «мастер производственного обучения вождению транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»;

развивать сотрудничество на основе заключения соглашений органов исполнительной власти, осуществляющих управление в сфере образования, органов местного самоуправления, администраций образовательных учреждений, общественных и некоммерческих организаций, автошкол с целью создания условий и оказания помощи по формированию культуры поведения в процессе дорожного движения;

разработать дополнительные меры по повышению безопасности детей на дорогах, повысить контроль, в том числе с привлечением общественности, за использованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств с обязательной их сертификацией, светоотражающих элементов на одежде;

использовать потенциал студенчества и технологии волонтерства в создании общественной поддержки обеспечения безопасности дорожного движения, в первую очередь в решении проблем безопасности детей на дорогах;

использовать возможности средств массовой информации для информирования и вовлечения граждан в систему публичного мониторинга и взаимодействия с соответствующими органами исполнительной власти;

разрабатывать и внедрять меры по повышению экологической безопасности на автомобильных дорогах, предусматривающие более широкое использование автобусов, работающих на газомоторном топливе, и утилизацию вышедших из эксплуатации транспортных средств;

содействовать развитию системы технического осмотра автотранспорта, активизировать разъяснительную работу, направленную на обеспечение технической безопасности транспортных средств и своевременности прохождения технического осмотра;

обеспечить разработку социальных автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении, включая маломобильных граждан;

повысить эффективность взаимодействия органов государственной власти и институтов гражданского общества, включая научные круги, общественные объединения, профессиональные ассоциации, а также средства массовой информации, по обеспечению безопасности дорожного движения; развивать партнерство власти, бизнеса и гражданского общества для решения общих задач дорожной безопасности, а также профилактики дорожно-транспортных происшествий;

разрабатывать и внедрять финансовые механизмы устойчивого формирования доступной среды для всех участников дорожного движения, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, контролировать качество проводимых работ; совершенствовать нормативно-методическую базу по созданию доступной среды;

вести работу по выявлению наиболее проблемных мест дорожной инфраструктуры, уделять особое внимание состоянию дорог и парковок рядом с больницами, поликлиниками, местами отдыха и торговыми центрами в целях обеспечения равного доступа инвалидов к транспорту, объектам и услугам, информации и связи;

рекомендовать органам исполнительной власти государств — участников СНГ подготовить план совместных действий по решению проблем в сфере

формирования доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

продолжить деятельность по оснащению дорог специальными знаками дорожного движения для инвалидов, а также знаками дорожного движения о возможном пути следования инвалидов;

усилить контроль со стороны правоохранительных органов за соблюдением требований безопасности дорожного движения для инвалидов, осуществлять фото- и видеофиксацию незаконных парковок на местах для инвалидов; предусмотреть увеличение штрафов за подобное повторное нарушение;

провести седьмой международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» в 2018 году.

СОДЕРЖАНИЕ

Шестой международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

Приветствие Председателя Правительства Российской Федерации <i>Д. А. Медведева</i>	7
Приветствие председателя Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации <i>И. И. Шувалова</i> . . .	8
Приветствие Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе <i>Н. Н. Цуканова</i>	9
Приветствие главы Регионального представительства Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца в России <i>Д. М. Мухамадиева</i>	10

Обзор выступлений на пленарном заседании

<i>Воробьев Ю. Л.</i> (заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации)	12
<i>Полтавченко Г. С.</i> (Губернатор Санкт-Петербурга)	15
<i>Колокольцев В. А.</i> (Министр внутренних дел Российской Федерации)	17
<i>Разаков Ж. П.</i> (вице-премьер-министр Кыргызской Республики)	19
<i>Третьяк Н. В.</i> (первый заместитель Министра образования и науки Российской Федерации)	22
<i>Залов О. И.</i> (заместитель Министра внутренних дел Азербайджанской Республики)	24
<i>Хрисовелони М.</i> (заместитель Министра инфраструктуры, транспорта и коммуникаций Греческой Республики)	26
<i>Мусин К. С.</i> (член Комитета Мажилиса Парламента Республики Казахстан по законодательству и судебно-правовой реформе)	27
<i>Сафаров З.</i> (заместитель председателя Комитета Маджлиси намояндагон Маджлиси Оли Республики Таджикистан по правопорядку, обороне и безопасности)	30
<i>Кэмерон И.</i> (председатель Группы по безопасности дорожного движения Австралийского дорожного агентства)	32
<i>Байфорд Х.</i> (руководитель Организации по обеспечению безопасности дорожного движения Великобритании)	33

<i>Гурцкая Д. Г.</i> (председатель Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по поддержке семьи, детей и материнства)	34
<i>Асаул Н. А.</i> (заместитель Министра транспорта Российской Федерации)	35
<i>Каграманян И. Н.</i> (первый заместитель Министра здравоохранения Российской Федерации)	37
<i>Панин И. А.</i> (начальник Северо-Западного регионального центра Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий)	39
<i>Козырев А. О.</i> (заместитель Министра связи и массовых коммуникаций Российской Федерации)	41
<i>Себилль Р.</i> (заместитель Генерального секретаря Всемирной дорожной ассоциации)	43
<i>Колмаков А. П.</i> (председатель Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту России)	—
<i>Бельский Г.</i> (студент автомобильно-дорожного факультета Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета)	45
<i>Перкинс С.</i> (руководитель Объединенного научного центра по безопасности дорожного движения Международного транспортного форума)	46
<i>Коньшев А. В.</i> (первый заместитель Губернатора Владимирской области по промышленности и экономической политике)	47
<i>Зарецкий С. В.</i> (главный хирург Министерства здравоохранения Республики Беларусь)	50
<i>Солдунов В. М.</i> (председатель общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов»)	52
<i>Ефремов С. И.</i> (заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков)	54
<i>Волков А. А.</i> (заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию и культуре)	56
<i>Асаул Н. А.</i> (заместитель Министра транспорта Российской Федерации)	57
<i>Агре Н. В.</i> (президент автономной некоммерческой организации «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте “Движение без опасности”»)	59
<i>Цепкин О. В.</i> (член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству)	60
<i>Воробьев Ю. Л.</i> (заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации)	61

Обзор заседаний круглых столов

Роль гражданского общества в воспитании безопасных участников дорожного движения. Обучение детей, подготовка водителей, пропаганда безопасного поведения на дороге.....	64
Безопасные транспортные системы: использование современных технологий, инструментов обеспечения качества транспортной деятельности и потенциала институтов гражданского общества	88
Участие гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения.....	104
Доступная среда и безопасность дорожного движения.....	124

Обзор заседания Экспертного совета

по здравоохранению при Межпарламентской Ассамблее государств — участников СНГ	135
--	------------

Итоговая декларация шестого международного конгресса

«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (Санкт-Петербург, 28–30 сентября 2016 года).....	163
---	------------

CONTENTS

Sixth International Congress Road Safety for the Safety of Life

Welcome message by Head of Government of the Russian Federation <i>D. Medvedev</i>	7
Welcome message by Chairman of the Governmental Commission on Road Safety, First Deputy Head of Government of the Russian Federation <i>I. Shuvalov</i>	8
Welcome message by Plenipotentiary Representative of the President of the Russian Federation in Northwestern Federal District <i>N. Tsukanov</i>	9
Welcome message by Head of Regional Office of the International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies <i>D. Mukhamadiev</i>	10

Review of statements at the Plenary Session

<i>Yu. Vorobiev</i> (Vice-Speaker of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation)	12
<i>G. Poltavchenko</i> (Governor of St. Petersburg)	15
<i>V. Kolokoltsev</i> (Minister of the Interior of the Russian Federation)	17
<i>Zh. Razakov</i> (Deputy Prime Minister of the Kyrgyz Republic)	19
<i>N. Tretyak</i> (First Deputy Minister of Education and Science of the Russian Federation)	22
<i>O. Zalov</i> (Deputy Minister of the Interior of the Republic of Azerbaijan)	24
<i>M. Chrysoveloni</i> (Deputy Minister of Infrastructure, Transport and Networks of the Greek Republic)	26
<i>K. Musin</i> (Member of the Committee of the Mazhilis of the Parliament of the Republic of Kazakhstan on Legislation and Judicial and Legal Reform) ...	27
<i>Z. Safarov</i> (Deputy Chairman, Committee of the Madzhlisi Namoyandagon of the Madzhlisi Oli of the Republic of Tajikistan on Rule of Law, Defense and Security)	30
<i>I. Cameron</i> (Chairman of Austroads Safety Taskforce)	32
<i>H. Byford</i> (Chairperson of Road Safety UK)	33
<i>D. Gurtskaya</i> (Chairperson of the Commission of the Civic Chamber of the Russian Federation on Supporting Families, Children and Motherhood)	34

<i>N. Asaul</i> (Deputy Minister of Transport of the Russian Federation)	35
<i>I. Kagramanian</i> (First Deputy Minister of Public Health of the Russian Federation) .	37
<i>I. Panin</i> (Chief of the Northwestern Regional Center of EMERCOM of the Russian Federation)	39
<i>A. Kozyrev</i> (Deputy Minister of Communications and Mass Media of the Russian Federation)	41
<i>R. Sebille</i> (Deputy Secretary General of the World Road Association)	43
<i>A. Kolmakov</i> (Chairman of National Civic-State Organization Voluntary Society to Support the Army, Air Force and Navy of Russia)	—
<i>G. Belskiy</i> (Student of St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering)	45
<i>S. Perkins</i> (Head of Research and Policy Analysis of the International Transport Forum)	46
<i>A. Konyshev</i> (First Deputy Governor of Vladimir Region on Industry and Economic Policy)	47
<i>S. Zaretsky</i> (Chief Surgeon of the Ministry of Public Health of the Republic of Belarus)	50
<i>V. Soldunov</i> (Chairman of NGO National Society of Russian Drivers)	52
<i>S. Yefremov</i> (Deputy Executive Director of Russian Association of Motor Insurers)	54
<i>A. Volkov</i> (Deputy Chairman of the Committee of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation on Science, Education and Culture)	56
<i>N. Asaul</i> (Deputy Minister of Transport of the Russian Federation)	57
<i>N. Agre</i> (President of Autonomous Non-Profit Organization Center for Advocating Transport Safety Traffic without Danger)	59
<i>O. Tsepkin</i> (Member of the Committee of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation on Constitutional Law and State-Building)	60
<i>Yu. Vorobiev</i> (Vice-Speaker of the Federation Council of the Federal Assembly of the Russian Federation)	61

Summary of roundtable sessions

Role of Civil Society in Educating Safety-Aware Road Users. Advice for Children, Driver Training, Advocating Safe Behavior on the Road	64
Safe Transport Systems: Modern Technologies and Tools to Ensure Quality of Transportation Services and Build Capacity of Civil Society Institutions	88
Contribution of the Civil Society in Ensuring Road Safety	104
Accessibility and Safety of Road Traffic	124

Summary of the meeting of the IPA CIS Board of Experts on Public Health	135
--	-----

Final Declaration of the Sixth International Congress <i>Road Safety for the Safety of Life</i> (St. Petersburg, 28–30 September 2016)	163
---	-----

Верстка и предпечатная подготовка — *А. А. Борин, А. Г. Закиров*

Подписано в печать 11.11.2016. Формат 70×100¹/₁₆. Бумага мелованная. Гарнитура PT Serif.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 13,98. Тираж 900. Заказ КД-3379-о-16.

Адрес Секретариата Совета МПА СНГ: 191015, С.-Петербург, Шпалерная ул., д. 47.
Телефоны редакции: (812) 326-69-24, 326-68-01.
web-страница: www.iacis.ru; e-mail: syv@iacis.ru

Зарегистрирован Министерством печати и информации Российской Федерации
(рег. № 0110626 от 07.05.1993)

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Капли дождя»: 190005, С.-Петербург,
Измайловский пр., д. 16/30, лит. Б. Тел./факс: (812) 325-08-48.